

Réaménagement du site d'infrastructures sportives et d'accueil de différentes manifestations de Rochevinard

Tours – Indre-et-Loire – 37



PEGART Arthur

Projet individuel

DA3 – 2013

Tuteur : GRALEPOIS Mathilde

Réaménagement du site d'infrastructures sportives et d'accueil de différentes manifestations de Rochevinard

Tours – Indre-et-Loire – 37

PEGART Arthur

Projet individuel

DA3 – 2013

Tuteur : GRALEPOIS Mathilde

Avertissement

- 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

à Mathilde Gralepois et Cathy Savourey pour leur accompagnement pédagogique tout au long de la durée de ce projet

à Mindjid Maïzia et Fabien Nadou pour avoir assisté à mon oral de mi-parcours et pour y avoir fait plusieurs critiques qui m'ont permis d'avancer sur ce projet

à Jean-Jacques Place et son adjointe pour avoir pris sur leur temps de travail pour répondre à mes questions.

Sommaire

Avertissement	5
Remerciements	6
Sommaire	7
Introduction	8
Présentation des lieux	10
<i>Tours, une ville jeune et dynamique</i>	<i>10</i>
<i>Rochepinard, un site pourvu de nombreux éléments différents</i>	<i>15</i>
Diagnostic	26
<i>Ciblé sur le projet global au sein de la ville de Tours</i>	<i>26</i>
<i>Ciblé sur notre espace et ses proches alentours.....</i>	<i>30</i>
Les enjeux auxquels notre projet devra répondre	38
<i>A l'échelle de la ville et de ses environs.....</i>	<i>38</i>
<i>A l'échelle de notre espace.....</i>	<i>39</i>
Propositions d'aménagement	43
<i>Les éléments qui constituent nos propositions.....</i>	<i>43</i>
<i>L'agencement des éléments au sein du site de Rochepinard.....</i>	<i>49</i>
Conclusion	53
Bibliographie	54
Index des sigles	55
Annexe	56
Table des matières.....	57

Introduction

« Etant habitant et sportif de la ville de Tours depuis près de 15 ans, j'ai toujours été au cœur du sport tourangeau. Durant toutes ces années j'ai donc pratiqué différents sports dans plusieurs infrastructures et installations sportives de la ville. Ainsi, j'ai pu remarquer qu'une grande partie de ces infrastructures étaient assez anciennes, parfois vétustes ce qui n'est pas compatible avec le statut de la ville en matière de sports et de culture. En particulier, j'ai remarqué la vétusté du site de la Vallée du Cher/Rochepinard malgré la légère rénovation du Stade d'Honneur (antre du TFC). Il m'est donc venu à l'idée de réaménager de façon partielle ou totale ce site.

Ainsi, j'aimerais au final proposer un réaménagement moderne, en accord avec les méthodes et technologies d'aujourd'hui, pratique et fonctionnel du site de la Vallée du Cher/Rochepinard tout en gardant ses principales fonctions actuelles (centre de formation et accueil des matchs du TFC, accueil de la Foire Expo, fête foraine, différents spectacles au Grand Hall...). Ainsi, cela amènerait à la création d'un grand complexe d'infrastructures sportives (et culturelles dans certains cas) sur ce site de façon à en faire le principal pôle sportif de la ville (avec le Palais des Sports près du quartier du Sanitas) le rendant aussi attractif pour la pratique du sport loisir, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le site de Rochepinard est un lieu qui présente de nombreux éléments favorables pour la population et qui est important pour la ville de Tours du fait de la présence de complexes commerciaux majeurs avec la présence du plus grand centre commercial de la ville, les Atlantes, et de l'incontournable et très attractif magasin de meubles suédois, Ikea, aujourd'hui présent dans la majorité des pays développés et qui possède près de 30 magasins en France. La proximité de l'autoroute A10 le rend aussi facilement accessible depuis l'extérieur de la ville. Cependant, ce lieu souffre de son éloignement du centre ville mais surtout de son accessibilité (par transport en commun, piéton ou voiture) très limitée qu'il semblera important de travailler de façon à exploiter tout le potentiel de cet espace et de l'intégrer à la ville. Ainsi, Le site de Rochepinard pourrait devenir un lieu majeur de l'activité culturelle du département – en accueillant notamment des compétitions sportives ou des manifestations culturelles plus ou moins importantes, mais aussi une activité de loisir ouverte à tous – et donc accentuer l'importance de la ville de Tours dans ce domaine.

Différentes questions sont alors soulevées :

- *Comment satisfaire tous les partis utilisant le lieu et ses infrastructures ?*
- *Comment rendre plus attractif ce lieu aujourd'hui assez délaissé par la population ?*
- *Comment faire cohabiter les différents types d'utilisateurs (sportifs de haut niveau, sportifs loisirs, spectateurs...) ?*

Pour finir, le choix de mon sujet de projet individuel a été guidé par mes centres d'intérêts de manière à rendre ce PIND particulièrement intéressant pour moi ce qui encouragerait nettement mon implication au sein de ce projet. ». Vous venez de lire la réponse que j'ai apportée lorsque j'ai voulu expliquer le sujet originel que j'ai voulu traiter.

Désormais la donne a quelque peu changée puisque certains éléments sont apparus, d'autres ont disparu quand d'autres se sont confirmés au fil de mon avancée dans ce projet. Les diagnostics ont fait apparaître des enjeux auxquels nous allons essayer de répondre pour créer un projet d'aménagement fonctionnel et attractif afin d'apporter à la ville de Tours un élément qu'elle ne possède pas aujourd'hui : un complexe d'infrastructures et d'installations sportives et culturelles majeur. Dans le même temps il s'agira de dynamiser le site de Rochepinard qui semble aujourd'hui être un espace à fort potentiel sous-exploité par la commune.

Pour cela, nous veillerons dans un premier temps à présenter la ville de Tours et le site de Rochepinard. Il s'agira ensuite d'élaborer un diagnostic puis d'en retirer des enjeux ciblés sur la commune dans son intégralité et sur notre périmètre de projet et ses alentours. Enfin nous exposerons la proposition de réaménagement que nous avons élaborée afin de répondre au problème initial.

Présentation des lieux

Il s'agira ici d'établir un descriptif de la ville et ensuite plus précisément du site qui seront l'objet de la proposition d'aménagement en exposant leurs différentes caractéristiques. Nous présenterons donc dans un premier temps la ville de Tours en abordant ses caractéristiques générales (situation géographique, économie, démographie...) et celles plus tournées vers le projet telles que le sport et la culture.

Tours, une ville jeune et dynamique

Dans cette partie, il s'agira d'établir un portrait de la ville en présentant une à une des caractéristiques importantes pour ce projet. Ainsi, sera décrite la situation géographique de la ville, son économie, sa démographie, ses liaisons avec l'extérieur et enfin le sport et la culture qui l'anime.

Une situation géographique centrale à l'échelle départementale et nationale

Une ville située au cœur de la France

La ville de Tours se situe dans le Centre-Ouest de la France. Située dans la région Centre, elle est la préfecture du département d'Indre-et-Loire (37). Elle est en majorité regroupée sur le bras de terre séparant la Loire et le Cher mais s'étale, au Nord, jusqu'au plateau de Saint-Symphorien (où se situe le point le plus haut de la ville) et, au Sud, jusqu'au plateau de Grandmont.



Figure 1 Carte représentant la situation géographique de Tours, 25/04/2013 (source : Géoportail)

Une ville également au centre d'une importante aire urbaine

Tours est aussi au centre de la communauté d'agglomérations « Tours Plus » regroupant 19 communes. D'après l'INSEE, l'aire urbaine de Tours est composée de 80 communes, toutes situées dans l'Indre-et-Loire. Ses 376 374 habitants font d'elle la 20^{ème} aire urbaine de France. Sa superficie est d'un peu plus de 1 800 km² soit près de 30% de la surface totale du département.

Une population jeune et dynamique

Il s'agira ici de dresser le portrait quantitatif et qualitatif de la population tourangelle. Nous nous pencherons donc tout d'abord sur la taille de la population et sur son évolution pour ensuite étudier son âge.

Une population croissante depuis plus d'un siècle

Tours étant la préfecture d'Indre-et-Loire, c'est donc la commune la plus importante du département. A l'échelle de la région, Tours est aussi très importante car bien qu'Orléans soit le chef-lieu de région, la ville de Tours est plus peuplée que cette dernière.

Tours compte aujourd'hui environ 135 000 habitants, soit le 27^{ème} rang au niveau national et le premier au niveau départemental. Le nombre d'habitants tourangeaux a constamment évolué depuis la fin du 18^{ème} siècle jusqu'au milieu du 20^{ème} passant de 21 000 en 1793 à 128 120 en 1968. Depuis, ce nombre oscille entre 130 000 et 140

000 (le maximum ayant été atteint en 1975 avec 140 686 habitants). « Tours Plus » regroupe environ 278 000 habitants et la banlieue de Tours (dont la ville de Tours est le pôle urbain et qui regroupe 23 communes) regroupe plus de 300 000 habitants. Enfin, la ville de Tours est le pôle principal d'une aire urbaine regroupant 80 communes et près de 400 000 habitants.

Un profil démographique jeune et actif

La population tourangelle est assez jeune (environ 30% de la population a un âge compris entre 15 et 29 ans). Ceci s'explique par le fait que Tours est une ville assez étudiante avec la présence de nombreuses UFR au sein de l'université François Rabelais de Tours ainsi que de nombreuses grandes écoles publiques et/ou privées. De plus, plus de 60% de la population est âgée de 15 à 60 ans.

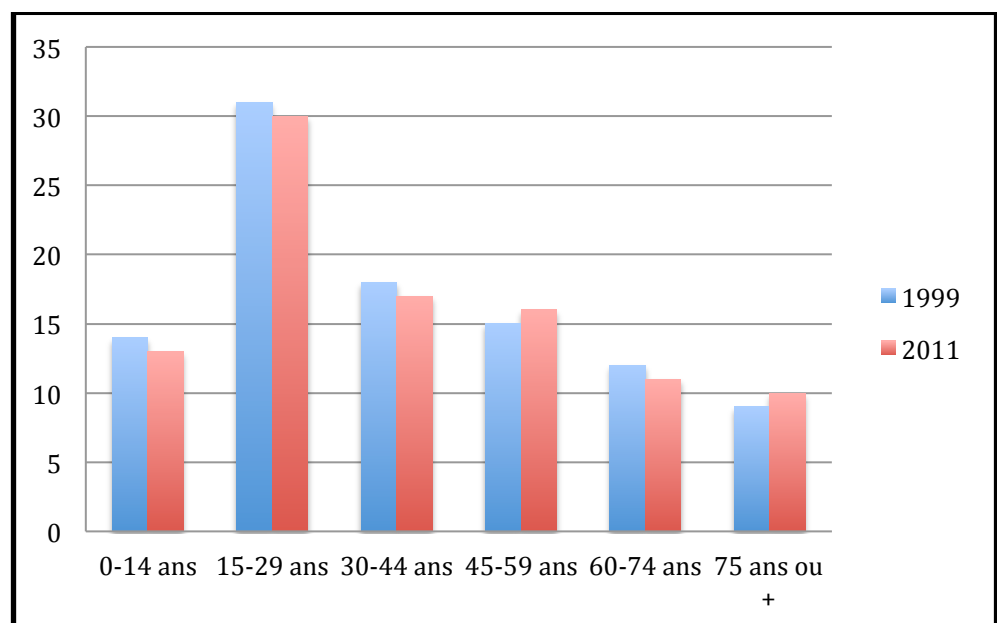


Figure 2 Graphique représentant la population tourangelle par tranche d'âge en 1999 et 2011, 24/04/2013 (Source : INSEE)

L'économie tourangelle

Une économie basée sur le secteur public

Selon un article du quotidien « La Nouvelle République » paru en décembre 2012, la majeure partie des employeurs de l'agglomération tourangelle sont des organismes publics (CHRU Tours, Université François Rabelais, SNCF, Ville de Tours, Base aérienne 705...) suivis de quelques grands groupes privés (Michelin, STMicroelectronics, SKF, Auchan...). Les principaux sites économiques sont situés près de la gare (centre d'affaires rue Edouard Vaillant et quartier Champ-Girault) et dans le nouveau quartier des Deux-Lions.

Voici le classement des employeurs majeurs de l'agglomération tourangelle en nombre de salariés en 2012 :

Classement	Employeur	Nombre de salariés
1	CHRU Tours	8 007
2	SNCF	3 641
3	Ville de Tours	2 897
4	Conseil général du 37	2 832
5	Université F. Rabelais	2 455
6	STMicroelectronics	1 443
7	Auchan	1 210

Figure 3 Tableau représentant le classement des employeurs de la ville de Tours en nombre de salariés, 24/05/2013 (Source : La Nouvelle République du 18/12/2012)

Un niveau de vie en dessous de la moyenne nationale

Selon l'INSEE, le taux de chômage de la ville de Tours est de 13,9% et est donc supérieur au taux moyen métropolitain (11,2%). Pour ce qui est du revenu net moyen déclaré par foyer fiscal, il est d'un peu plus de 20 596 euros à Tours en 2009 soit encore un fois inférieur à celui relevé en moyenne en France métropolitaine (23 433 euros).

Une ville dont les liaisons intérieures et extérieures sont très correctes

Tours, au cœur d'un important croisement routier

La cité tourangelle est contournée au niveau de sa moitié Ouest par un boulevard périphérique, elle se situe également au centre d'une étoile autoroutière à cinq branches. L'A10 qui relie Paris (à 240 km au Nord-Est) à Bordeaux (347 km au Sud-Sud Ouest) frôle la ville depuis 30 ans, l'A28 Rouen-Tours (ouverte en décembre 2005) et l'A85 Angers-Vierzon (achevée en décembre 2007) relient la ville à la façade ouest et à la vallée du Rhône. De nombreuses liaisons transversales d'intérêt national complètent ce maillage telles que la N76 ou la N138, permettant ainsi de relier la ville aux capitales régionales voisines. Tours est également reliée au reste du département grâce au réseau d'autocars Touraine Fil Vert.

Un réseau de transports en commun très présent

L'agglomération tourangelle est desservie par le réseau de transports en commun Fil Bleu (géré par le groupe Kéolis) : près d'une cinquantaine de lignes sont parcourues par plus de 200 bus. Le service fonctionne 7 jours sur 7, de 5 h 30 à 2 h 00 du matin (service allégé le soir et le dimanche). Une première ligne de tramway sera mise en service sur un parcours d'une quinzaine de kilomètres du Nord au Sud de l'agglomération à partir du 31 août 2013. Son tracé

reprendra à peu de choses près celui de la ligne 1 actuelle du réseau de bus.

Des connexions ferroviaires efficaces

Pour ce qui est des connexions ferroviaires, l'élément principal est que Tours se situe à moins d'une heure de TGV de Paris. Les lignes TER sont également très présentes au sein du département et de la région permettant ainsi à Tours d'être connectée de façon assez régulière avec des communes telles que Château-du-Loir, Le Mans, Caen et Alençon, Saumur et Angers, Azay-le-Rideau et Chinon, Loches, Vierzon, Bourges... La ville est desservie par deux gares importantes : la gare Tours-Centre, principalement pour les relations TER, la gare Tours-Saint-Pierre-des-Corps principalement pour les relations TGV.

Une vie sportive et culturelle performante qui manque de moyens

Des performances sportives remarquables

De nombreuses manifestations culturelles se déroulent à Tours dans les domaines du cinéma et de la musique notamment. Ainsi, on peut noter la présence de plusieurs festivals de musique tel que « Aucard de Tours » mais aussi de plusieurs concerts d'artistes reconnus dans les différents équipements de la ville prévus à cet effet. De plus, la ville de Tours a toujours été une ville « sportive » avec la présence de plusieurs équipes sportives à haut niveau et grâce à une très bonne formation (football, volley-ball, hockey sur glace, rugby, natation...). Ainsi, les pages de sports du quotidien local (La Nouvelle République) sont souvent bien garnies et la ville peut se vanter d'avoir été plusieurs fois championne de France dans plusieurs sports tels que le Volley ou le Hockey sur glace ce qui lui a notamment permis de remporter le titre de ville la plus sportive de France en 1980.

Des équipements insuffisants en terme de qualité

On peut aussi dire que la ville de Tours est – comme nous pouvons le voir sur le site d'Annuaire-Mairie – une ville plutôt bien équipée. En effet, on compte de nombreux gymnases et autres équipements permettant ainsi la pratique d'une multitude de sports au sein de l'agglomération offrant ainsi à ses habitants une diversité des pratiques assez riche. Cependant, à l'image de son titre de ville la plus sportive de France, les équipements sont assez anciens et ne font qu'être rénovés depuis leur création. Ainsi, le centre municipal des sports qui regroupe l'antre du TVB (3000 places), la patinoire (2000 places), la piscine olympique et des salles multisports – et qui est donc l'équipement principal de la ville dans le domaine sportif – a été inauguré en 1955. Les nombreuses rénovations dont il fut l'objet lui permettent d'être toujours aux normes actuelles mais ne lui

permettent cependant pas de bénéficier des avancées technologiques d'aujourd'hui qui contribuent en grande partie à la qualité supérieure des installations plus modernes. Cet exemple est assez démonstratif du cas actuel de la ville puisqu'il s'agit de l'élément principal de la ville dans ce domaine et que les remarques le concernant peuvent s'appliquer sur de nombreux autres équipements de la ville comme notamment le stade de la Vallée du Cher dont le cas sera étudié par la suite puisqu'il fait partie du site de Rochepinard.

Rochepinard, un site pourvu de nombreux éléments différents

Après avoir décrit la ville de Tours en général, il s'agit maintenant de se concentrer sur le site de Rochepinard en lui même afin d'en dresser un portrait assez complet mais axé sur ce projet. Pour cela, sa situation géographique, son histoire ainsi que les éléments qui le composent et ceux qui l'entourent seront décrits puis analysés. Vous trouverez en annexe le plan regroupant la situation géographique des différentes photographies.

Un espace vaste, situé en limite de commune

Le site de Rochepinard est situé au Sud-Est de la commune de Tours à la limite des communes de Saint-Pierre-Des-Corps (sur laquelle il empiète quelque peu) et de Saint-Avertin. Sa longueur (Est/Ouest) est d'environ 1 300 mètres et sa largeur (Nord/Sud) avoisine en moyenne les 500 mètres. Sa superficie est donc d'environ 70 hectares. Il est entouré des avenues Vatel, Jacques Duclos et de Florence respectivement à l'Est, au Nord et au Sud. A l'Ouest, il est bordé de la rue Désiré Lecomte.



Figure 4 Carte représentant la situation géographique du site de Rochepinard, 25/04/2013 (source : Géoportail)

Un passé qui explique ses caractéristiques actuelles

Ce site possède bien évidemment une histoire. Il est composé de deux éléments majeurs autour desquels gravitent plusieurs éléments secondaires :

- Le Parc des Expositions fut élaboré en premier suite à la nécessité des délocaliser les foires qui avaient lieu auparavant sur le boulevard Heurteloup/Béranger. En effet, pour le bon déroulement et le développement de cet événement majeur de la ville de Tours, la délocalisation des foires était réellement nécessaire et fut suivie de la construction du Grand Hall (unité aujourd'hui indépendante de la collectivité).
- Le stade de la Vallée du Cher a quant à lui fait son apparition dans les années 80 suite à la montée du Tours Football Club (qui évoluait jusqu'ici au stade de Grandmont) en première division nationale. Cette montée a totalement changé la situation du club avec notamment la création d'un important centre de formation, la construction du stade fut donc réalisée dans la continuité de ce développement.

Des proches alentours importants à ne pas négliger

Les éléments qui constituent les alentours du site de Rochepinard sont assez différents les uns des autres mais – vous le constaterez plus tard – seront tous liés au projet d'une manière ou d'une autre, selon leurs caractéristiques.

Des éléments importants de l'économie tourangelle

Ainsi, à l'Ouest on retrouve l'autoroute A10 qui relie les villes de Paris et Bordeaux en desservant notamment les communes d'Orléans et de Tours. Cette autoroute sépare le site de Rochepinard de deux nouveaux quartiers prioritaires (NQP) que sont le quartier des Rives du Cher et le quartier des Fontaines, plus au Sud. Mais, juste avant l'autoroute, on relève la présence d'un établissement du célèbre marchand de meubles suédois, Ikea. Une zone industrielle et des parcelles agricoles (au Sud-Est) bordent le site à l'Est. On notera la présence d'éléments importants de l'économie tourangelle au sein de cette zone tels que le marché de gros ou le dépôt Sud du réseau de transports en communs de l'agglomération, Fil Bleu. Le Nord du site est composé d'un élément important puisqu'on y retrouve les Atlantes, le plus grand centre commercial du département.

Le Cher, un cours d'eau qui fait partie de l'histoire de la ville

Le Cher a été canalisé au niveau de Tours au cours des années 1960, dans le cadre d'un grand projet urbain visant d'une part à rendre constructibles ses rives et d'autre part à protéger la ville d'inondations qui l'avaient dévastées par le passé. Ces travaux ont été un temps le plus grand chantier urbain d'Europe : le cours de la rivière a été détourné, parfois à une distance de 500 mètres du cours initial, sur près de cinq kilomètres. Dans le même temps le quartier des Rives du Cher dont nous avons parlé dans le paragraphe précédent, était construit sur la rive nord du nouveau Cher.

Ainsi, pour en revenir au cadre de ce projet, on remarquera au Sud la présence du Cher et du lac des Peupleraies qui vont établir une certaine séparation entre le site de Rochepinard et la commune de Saint-Avertin avec laquelle on n'observe pas de liaison physique directe permettant de traverser le Cher.

Enfin, on notera aussi la présence du parc de l'île Balzac au milieu de la rivière qui est composé d'espaces verts meublés de chemins de promenade, d'aires de jeu pour enfants et de terrains de sport (Skate Park, terrains de football).



Figure 5 Carte représentant les alentours du site de Rochepinard, 26/04/2013 (Source : Géoportail)

Un espace pourvu de nombreux éléments différents

- Pour ce qui est des éléments qui constituent le site de Rochepinard, ils sont assez nombreux et ils seront divisés en quatre parties :
- L'ensemble composé du Grand Hall, du champ de foire, du village gourmand et des deux parkings annexes
- Le stade d'Honneur ou stade de la Vallée du Cher
- Les établissements scolaires (lycée professionnel Henri Becquerel et collège Pierre Corneille)
- Les locaux du Tours Football Club (TFC) et de l'Association de Tennis du Grand Tours (ATGT) avec les gymnases et dojos situés à côté ainsi que les terrains de tennis et de football d'entraînement

Le Grand Hall : la foire de Tours, mais pas que

L'ensemble composé du Grand Hall, du champ de foire, du village gourmand et des deux parkings annexes constitue une grande partie du site en terme de superficie puisqu'il occupe un espace de plus de 30 hectares à l'Ouest. Son histoire (évoquée précédemment) a fait qu'il est l'élément le plus ancien de notre site. Le Parc des Expositions occupe une surface de 19 hectares.

Le Grand Hall, élément principal, possède – selon son site internet – une capacité d'accueil de 3 000 à 12 000 personnes selon la

configuration. On retrouve également deux Halls annexes A et B ayant une superficie de 3 600 m² et 9 164 m² respectivement. Cet élément est utilisé lors des différents salons, de la foire exposition de la ville et lors de spectacles.



Figure 6 Le Grand Hall, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Le village gourmand est un ensemble de baraquements fixes semi-couverts de 12 000 m² qui n'est utilisé que lors de la foire exposition de Tours – qui a lieu une fois par an – et qui accueille des stands de vente et dégustation de produits alimentaires typiques des régions françaises.

Le parking situé à l'Est du Parc des Expositions est fait de bitume et permet l'accueil d'environ 5 000 véhicules lors des manifestations ayant lieu dans le Grand Hall mais aussi au stade d'Honneur.



Figure 7 Le parking commun au Parc des Expositions et au stade d'Honneur, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Enfin, on note la présence du champ de foire au Sud-Est du site de Rochepinard assisté d'un espace de parking ayant une superficie de 10 hectares. Cet espace est réservé à l'accueil de la fête foraine de Tours ayant lieu au même moment que la Foire Expo. Cet espace reste aussi inutilisé le reste de l'année et est composé d'une sorte de gravier poussiéreux.



Figure 8 Le champ de foire, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Le stade d'Honneur, lieu de représentation du Tours Football Club

Le stade de la Vallée du Cher ou stade d'Honneur est le stade principal de la ville de Tours. C'est l'enceinte utilisée par le Tours Football Club depuis 1978, date de son inauguration. Il possède une

capacité d'accueil d'un peu plus de 15 000 places. La superficie de l'espace occupé par le stade est d'environ 8 hectares.



Figure 9 Le "stade d'Honneur" ou "Stade de la Vallée du Cher", 28/04/2013 (Source : info-stades.fr)

Des établissements scolaires regroupés entre eux

Les établissements scolaires qui occupent une superficie de plus de 5 hectares (lycée professionnel Henri Becquerel et collège Pierre Corneille) sont regroupés au Sud-Est du site. Ils ne sont pas assemblés l'un à l'autre malgré leur proximité. Ils accueillent des élèves dont les âges peuvent varier entre 11 ans et 20 ans pour les plus en retard du lycée professionnel. A noter que de nombreuses sections sportives sont proposées au sein du collège Pierre Corneille duquel les élèves peuvent se rendre facilement et rapidement jusque aux installations situées à proximité.

Des locaux de clubs peu mis en valeur

Enfin le dernier espace est composé des locaux du TFC et de l'ATGT, des terrains d'entraînement dont ils ont besoin ainsi que d'un gymnase (gymnase Pierre Corneille) et d'un dojo municipaux. Ces éléments occupent une surface totale d'un peu plus de 28 hectares. Ces locaux sont composés en grande partie d'éléments en tôles sauf pour les locaux du club de football qui semblent être les plus récentes et esthétiques.



Figure 10 Le gymnase et le dojo en arrière plan, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Le gymnase et le dojo sont assez polyvalents puisqu'ils accueillent autant les élèves des établissements scolaires de la ville que les pratiquants licenciés dans des clubs suivant les différents moments de la journée et de la semaine. Ils ne sont pas ouverts au public.

Les locaux et terrains de tennis de l'ATGT sont réservés aux licenciés du club ou sont réservables et payants pour les éventuels usagers extérieurs.

Les locaux du Tours Football Club ne sont pas ouverts au public qui peut cependant profiter des terrains d'entraînement sous réserve de leur inutilisation par le club.

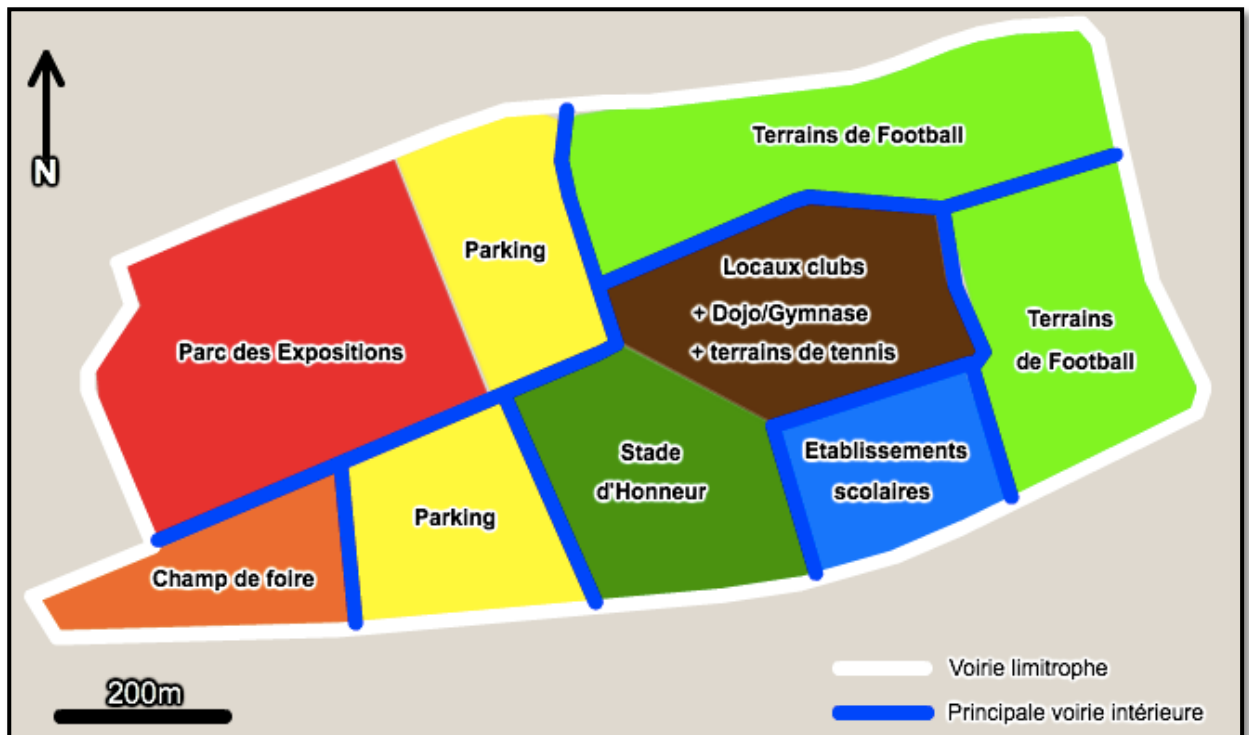


Figure 11 Plan représentant les éléments constitutifs actuels du site de Rochepinard, 04/05/2013 (Source : réalisation personnelle)

Une voirie très présente

En plus des voies qui le bordent, le site de Rochepinard est traversé par plusieurs voies plus ou moins importantes pouvant être piétonnes, cyclistes et automobiles. La principale voie est l'avenue Camille Chautemps qui sépare le Parc des Expositions du champ de foire et des autres éléments de notre espace. On remarque aussi l'allée Alfred Aston qui se situe dans la continuité transversale de l'avenue Camille Chautemps et qui dessert les locaux des clubs de football et de tennis et la rue Jules Ladoumegue qui dessert et contourne les deux établissements scolaires. D'autres voies automobiles et piétonnes traversent de site en rejoignant majoritairement les voies citées précédemment.



Figure 12 Plan de la voirie au sein du site de Rochepinard, 17/05/2013 (Source : Réalisation personnelle)



Figure 13 L'avenue Camille Chaumps, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Une couverture des espaces inutilisés intéressante : peu de surfaces imperméables et de nombreux espaces verts

En ce qui concerne l'aspect général de cet espace, en regardant la vue aérienne, on distingue deux parties bien distinctes : la partie Ouest composée du parc des exposition et du champ de foire assistés de leurs parkings et la partie Est, composée des autres éléments. Ainsi, à l'Ouest on ne retrouve que très peu d'espaces verts mais plutôt des espaces recouverts de sols poreux et poussiéreux clairs qui ont

l'avantage d'être perméables et réduisent ainsi la quantité d'eau devant être gérée par les systèmes publics de gestion des eaux de pluies. De l'autre côté, à l'Est, on remarque de nombreux espaces couverts de verdure. En plus de posséder l'avantage de la perméabilité des sols, ces espaces possèdent les qualités que l'on peut attribuer aux espaces verts telles que la prolifération de la biodiversité par exemple. L'inconvénient de ces espaces est qu'on ne peut pas y implanter de structures comme des manèges par exemple pour d'évidentes raisons de sécurité liées au risque d'enfoncement des structures.

De manière générale on notera la présence de nombreux arbres et buissons surtout au niveau des limites et coupures qui caractérisent le site de Rochepinard.



Figure 14 Allée Alfred Aston bordée de verdure, 12/04/2013 (Source : photographie personnelle)

Un espace situé en zone inondable

D'après le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Tours, le site de Rochepinard est situé en zone US : « La zone US est caractérisée par de grandes entités urbaines aux limites bien établies, plus ou moins cloisonnées par les grandes infrastructures et par la topographie ».

En ce qui concerne les risques d'inondations, le lieu se trouve parcellé entre des zones A1 et B1 qui sont des aléas faibles.

Diagnostic

Comme pour tout projet d'aménagement, après avoir pris connaissance des lieux en question, il est nécessaire d'effectuer une analyse des différents éléments observés. Ainsi, il s'agira dans cette partie d'élaborer un diagnostic s'appuyant sur les observations réalisées précédemment. Ce diagnostic sera dans un premier temps ciblé sur la ville de Tours et l'influence potentielle du projet sur cette dernière. Ensuite, l'échelle sera réduite puisque le diagnostic sera ciblé uniquement sur le site de Rochepinard et ses proches alentours.

Ciblé sur le projet global au sein de la ville de Tours

La démographie : réel moteur économique pour la ville

La démographie de la ville au sein de laquelle on réalise un projet d'aménagement est un élément déterminant et majeur qui va influencer sur ce projet. En effet, tout projet d'aménagement est en interaction directe ou – moins souvent – indirecte avec la population qui habite l'espace en question. Souvent, c'est même la population qui va être à l'origine d'un projet en s'exprimant par différents moyens auprès des décideurs locaux.

Une croissance de la population qui entraîne toujours plus d'investissements

En ce qui concerne la ville de Tours, il a été relevé précédemment qu'elle est la ville la plus importante du département d'Indre-et-Loire en ce qui concerne le nombre d'habitants. De plus, la ville attire chaque année, selon le PADD, en moyenne près de 700 nouveaux habitants ce qui oblige la ville à créer de nouveaux logements mais aussi à créer tous les autres éléments qui accompagnent les logements telles que des infrastructures sportives et culturelles.

Une population jeune qui fait vivre la cité tourangelle

La ville de Tours est une ville assez jeune (environ 30% de la population a un âge compris entre 15 et 29 ans selon l'INSEE) qui comporte une forte proportion d'actifs (60% de la population a un âge compris entre 20 et 64 ans). Une population jeune et active est une population qui aura toujours plus besoin et envie de bouger, de pratiquer des activités en dehors de leur temps d'étude ou de travail. C'est aussi une population qui va permettre de faire vivre la

commune et les éléments qui la composent, une population qui va vivre, tout simplement.

Tours, moteur économique de l'agglomération et du département

Tout comme la démographie, l'argent est un élément important qui intervient forcément dans tout projet. Même si dans notre cas nous ne sommes pas limités d'un point de vue budgétaire, ce projet se doit d'être inscrit dans la politique économique de la ville afin d'assurer sa pérennité.

Un pôle d'emploi de niveau régional

Aujourd'hui, la ville de Tours est un pôle d'emploi de niveau régional qui regroupe une importante partie des habitants de la Touraine, et surtout une plus grande partie encore de leurs diverses pratiques urbaines telles que la culture, les loisirs mais aussi la consommation. Ainsi, selon le PADD « Tours souhaite jouer pleinement son rôle de centralité d'agglomération et ainsi être moteur dans le développement de toute la Touraine ». En effet, Tours est aujourd'hui la ville la plus importante du département et joue un rôle majeur dans le développement régional avec des villes telles qu'Orléans. D'un point de vue économique, la ville est le principal pôle d'emploi du département avec plus de 81 000 emplois en 2009 sur les 240 000 environ que compte l'Indre-et-Loire. De plus, le fait que le nombre d'emplois y soit supérieur au nombre d'actifs représente un réel point fort à valoriser pour la collectivité locale. Cet aspect de moteur économique est aussi renforcé par la présence de plusieurs entreprises appartenant à des secteurs à fort potentiel tels que les services, la santé, l'éducation, la recherche et le tourisme.

Favoriser le secteur tertiaire

Comme nous l'avons exposé précédemment, la ville de Tours a pour objectif de recevoir une part importante de l'activité économique de l'agglomération. Même si elle prône la diversité économique, la cité tourangelles souhaite conserver sa spécialité : le secteur tertiaire. Comme le dit le PADD de la ville, ces activités recherchent en priorité les cœurs d'agglomération, fortement accessibles et riches de densité et de mixité urbaine. Ces éléments étant déjà regroupés par la ville de Tours, cette dernière cherchera à développer encore davantage et de façon privilégiée les éléments favorisant les entreprises du secteur tertiaire.

Surfer sur la vague du tourisme d'affaires

Le Val de Loire étant classé au Patrimoine Mondial de l'humanité par l'UNESCO, il est donc évident que le tourisme constitue un élément important à exploiter par les autorités de la ville. Dans le cadre de ce projet, nous nous intéresseront à la partie du tourisme dite du tourisme « d'affaires » qui désigne les déplacements à but

professionnel d'entreprises dans le cadre de séminaires par exemple. Ce secteur se développe fortement aujourd'hui car les entreprises effectuent de plus en plus de séminaires par exemple et la ville de Tours en profite puisqu'elle attire cette branche du tourisme grâce à ses infrastructures telles que le centre de Congrès « Vinci » ou les Grand Hall qui sont des installations très prisées des entreprises.

Une politique de développement axée sur la qualité de vie des habitants

Il semble important d'étudier la politique générale de développement d'une ville sur laquelle nous élaborons un projet d'aménagement. En effet, afin de garantir son intégration et plus directement son acceptation par les décideurs de la ville, il est nécessaire que le projet se situe dans la continuité des axes de développement généraux de la ville en question. La comparaison de Tours avec l'autre ville majeure de la région, Orléans, va permettre de faire ressortir clairement les grands axes de développement de la ville de Tours.

Orléans et Tours, deux villes plus rivales que complémentaires

Ainsi il a été remarqué suite à la lecture de plusieurs articles que selon L'Express, Orléans miserait plutôt sur son activité économique alors que Tours préférerait axer son développement sur la qualité de vie de ses habitants. Les deux villes que tout prêche à rapprocher (la Loire notamment) resteraient cependant plus rivales que complémentaires.

Orléans : une politique de séduction des entreprises qui permet une croissance très rapide

La politique des deux villes est différente dans de nombreux domaines et façonne donc les disparités dans différents secteurs. D'un côté Orléans profite de sa situation géographique (proximité avec Paris, la Sologne, les châteaux de la Loire) et connaît une croissance économique sans précédent avec l'arrivée de nombreuses entreprises françaises et étrangères telles que Christian Dior, Hitachi ou IBM. La ville se vante d'offrir les avantages de la capitale sans ses inconvénients. La politique de séduction des entreprises de Jacques Douffiagues (UDF) entre 1980 et 1988 a aussi été un réel moteur de cette croissance.

Tours : une politique plus prudente face aux grandes industries

De l'autre côté, Tours a été plus méfiante vis-à-vis des entreprises industrielles et s'est donc un peu calmée du point de vue économique ce qui entraîna le refus de la création d'un Zénith au profit de sa rivale. Ainsi, en ce qui concerne les infrastructures sportives et culturelles les deux villes sont au même niveau d'un point de vue d'équipements sportifs et culturels et l'absence de Zénith à Tours a été compensée en partie par la création du Grand

Hall. De plus, aucune des deux villes ne possède de complexe ou d'infrastructure majeure au sein de son agglomération.

Une qualité de vie qui semble meilleure dans la cité tourangelles...

Néanmoins, la qualité de vie reste meilleure dans la préfecture tourangelles. Des aménagements tels que les quartiers des Rives du Cher, le Palais des Congrès, la réhabilitation du Vieux Tours et le refus d'installer les étudiants en périphérie a grandement contribué à cette qualité de vie qui réside notamment sur la mixité sociale, la répartition harmonieuse des logements sociaux par exemple. La santé est aussi un élément important au sein de la ville de Tours (Faculté de médecine, nombreux CHU ...).

... que dans la cité orléanaise

A l'inverse, le centre ville en transition, l'« état catastrophique » de l'urbanisme, les crépis défraîchis, le bord de Loire occupé par les voitures, le manque de verdure ou encore le manque d'aménagement pour les piétons font qu'Orléans possède un véritable retard en terme de qualité de vie sur la cité tourangelles. Ceci semble renforcé par le cas d'importants quartiers difficiles comme la Source qui témoignent de la mauvaise gestion des logements sociaux au sein de la ville d'Orléans qui cause des problèmes d'insécurité d'une ampleur que l'on ne retrouve pas à Tours.

Des efforts faits par les deux villes

Les choses semblent tout de même changer. En témoignent notamment des projets tels que Loire-Loiret-canal, la rénovation obligatoire des façades, le retour des étudiants en centre ville à Orléans. Quant à Tours, on accueille de nombreuses entreprises sur le site des Deux Lions entre autres. Cependant, le développement semble vouloir être maîtrisé.

Un volet sportif et culturel qui mérite d'être développé davantage

Comme cela fut exposé précédemment, de nombreuses manifestations culturelles se déroulent à Tours dans les domaines du cinéma et de la musique notamment. De plus, la ville de Tours a toujours été une ville « sportive » avec la présence de plusieurs équipes sportives à haut niveau et grâce à une très bonne formation (football, volley-ball, hockey sur glace, rugby, natation...).

La ville consciente de l'existence de ce potentiel

Selon le PADD, la ville de Tours est consciente qu'elle a intérêt à promouvoir ces éléments – déjà performants mais dont le potentiel n'est pas totalement exploité – qui font partie intégrante de son identité. Il s'agirait donc ainsi se concentrer sur la qualité, le rayonnement, l'accessibilité des événements et des équipements sportifs et culturels qui contribuent largement à la qualité de vie de

la population et qui participent donc à l'activité économique du territoire. Ainsi, il semblerait que, par le biais de son PADD, la ville désire améliorer ses équipements et les événements qu'ils accueillent sous tout point de vue. Il semble cependant important de noter que l'aspect le plus important à développer soit la qualité puisqu'elle est le point de départ du succès ou non d'un équipement ou d'un événement. En effet, c'est par exemple une amélioration de la qualité d'un équipement qui va permettre d'attirer de la population et donc d'agrandir le rayonnement de l'événement accueilli (et par la même occasion de l'équipement). C'est après que viendra ou non le problème d'accessibilité qui devra être réglé dans l'intérêt de l'équipement et de l'événement en question.

Des efforts qui restent cependant axés sur la culture

Pour cela, la ville de Tours désire – en plus de soutenir les éléments déjà existants – favoriser l'implantation de nouveaux équipements tels que les Arts de la rue aux Grandes Brosses ou encore un équipement consacré à la création contemporaine qui se situerait place Anatole France. Cependant, les investissements sur les équipements sportifs prennent surtout la forme de rénovation et influent donc peu sur la qualité de l'équipement expliquée dans le paragraphe précédent.

Ciblé sur notre espace et ses proches alentours

Rochepinard, un espace dont les fonctions sont très variées

Comme tout espace sur lequel on projette d'effectuer un projet d'aménagement, il convient de déterminer quelles sont les fonctions que remplit actuellement le site de Rochepinard. Il conviendra ensuite de déterminer si l'on doit ou non supprimer ou ajouter des fonctions. Il est difficile de déterminer une fonction principale qui prédomine sur les autres pour notre espace. Ils seront donc décrits dans un ordre issu d'un choix totalement arbitraire n'ayant pas de lien avec une quelconque caractéristique des différentes fonctions.

Accueil des rencontres de football

Ainsi, une des fonctions du site de Rochepinard est d'accueillir les matchs de football du Tours Football Club ayant lieu généralement le vendredi soir à 20 heures et dont la fréquentation moyenne approche les 4 000 spectateurs. Lors de ces événements les spectateurs utilisent généralement le parking gratuit situé à l'Est du Parc des Expositions dont la capacité suffit largement à l'accueil des automobilistes puisque le parking n'est jamais rempli totalement,

même lors des matchs à fortes affluences. On remarquera aussi que Fil Bleu met à disposition des spectateurs des lignes de bus spéciales qui relient le centre ville au Stade de la Vallée du cher avant et après les matchs ce qui encourage les spectateurs à ne pas utiliser la voiture malgré l'absence de problèmes de stationnement. Pour cette fonction on relève donc une occupation ponctuelle et conséquente mais régulière d'une partie du site de Rochepinard. C'est en quelques sortes un pic d'occupation.

Accueil des manifestation du Parc des Expositions

Une autre fonction du lieu est d'accueillir des spectacles et différents salons au sein du Grand Hall. Comme pour la fonction citée dans le paragraphe précédent, les spectateurs utilisent le même parking qui reste encore une fois suffisant. La voiture est dans ce cas quasiment le seul moyen utilisé puisque on n'observe aucun autre moyen hormis le vélo pour se rendre sur le lieu et que les manifestations ayant lieu dans le Grand Hall attirent une population provenant de communes de tout le département ou de la région. On observe encore une fois un pic d'occupation du lieu qui n'est cependant pas régulier et dont l'importance varie en fonction de l'événement en question.

La foire de Tours, un événement annuel majeur de la vie tourangelle

Une autre fonction assez importante au sein de la ville de Tours est l'accueil de la Foire Expo et de la fête foraine. Cet événement a lieu une fois par an en mai et dure en moyenne une dizaine de jours. C'est un événement très prisé des tourangeaux qui participe au folklore et à la vie tourangelle. Il est important de noter que c'est l'une des rares foires expositions de France à être encore gratuite pour les visiteurs. Lors de cet événement le Grand Hall ainsi que ses annexes sont totalement occupés par les exposants. Le village gourmand est également occupé jusqu'à minuit tous les jours. En ce qui concerne l'occupation du site à cette période nous pouvons dire qu'elle est maximum (pour la partie Parc des expositions), la foire est très fréquentée de 10 heures à 20 heures. Cette période représente en quelques sortes l'apogée de l'utilisation du lieu dans l'année. Tous les parkings sont utilisés et restent gratuits ils restent globalement suffisants de plus que Fil Bleu propose des lignes spéciales pour transporter la population tourangelle sur le lieu durant toute la durée de l'événement. La fête foraine a lieu en même temps que la foire exposition mais s'étale sur deux semaines supplémentaires (une avant et une après). Cette fête foraine se déroule sur le champ de foire qui est donc totalement occupé pour l'occasion.

Accueil des locaux administratifs et d'entrainement de plusieurs clubs sportifs

Le site de Rochepinard remplit aussi une autre fonction qui est quant à elle plus régulière : l'accueil des clubs de tennis, football et autres associations utilisant le dojo et le gymnase. Cela comprend donc

l'accueil des locaux et terrains d'entraînements de ces clubs. Ainsi, les clubs utilisent leurs locaux comme sièges administratifs et pour diverses autres utilisations. Ceux sont ces éléments qui apportent actuellement une grande régularité de fréquentation au site de Rochepinard. En effet, ces derniers sont occupés tout au long de la semaine pour les entraînements des différentes équipes avec cependant des pics d'occupation le mercredi après midi pour les enfants et en fin de journée lorsque les utilisateurs amateurs viennent s'entraîner après leur journée de travail.

Accueil de deux établissements scolaires

La dernière fonction est la fonction d'accueil des établissements scolaires. Cette fonction apporte également une grande régularité d'utilisation puisque ces établissements sont fréquentés toute la semaine. De plus les élèves du collège et du lycée professionnel font vivre aussi une partie de notre espace puisqu'en plus d'utiliser leurs locaux, ils pratiquent des activités sportives dans les locaux et terrains d'entraînement des éléments décrits dans le paragraphe précédent.

Une occupation du lieu majoritairement très irrégulière

Pour résumé nous pouvons donc dire que ce lieu possède plusieurs fonctions plus ou moins liées entre elles. Ces fonctions participent chacune à la vie du site auquel il ne semble pas possible d'en ôter une. Ces dernières sont aussi très importantes pour la ville en général. L'occupation du lieu reste cependant généralement très irrégulière malgré la présence des différents clubs, associations et établissements scolaires dont la fréquentation est régulière.

Un aspect global intérieur à repenser malgré des points positifs

Il est désormais temps de constater que l'aspect global du site de Rochepinard est un élément assez problématique puisque il comporte plusieurs points positifs qu'il semble important de conserver en même temps qu'il faudra améliorer certains éléments qui viennent ternir l'image de notre espace.

Un recouvrement des espaces inutilisés plutôt en accord avec les problématiques d'aujourd'hui

En ce qui concerne l'aspect global de l'intérieur du site de Rochepinard, il est nécessaire de dire que les espaces et éléments verts sont très présents surtout dans la partie Est où l'on retrouve – en plus des terrains de football enherbés – de nombreuses étendues d'herbes parsemées d'arbres et de buissons. L'autre moitié du site n'est pas pourvue d'espaces enherbés mais on y observe de nombreux arbres et buissons et une majorité des espaces est recouverte de surfaces perméables. Des problèmes d'îlots de chaleur urbains (ICU) sur ce site ne seront pas relevés mais on remarquera la

présence de vastes surfaces imperméables au niveau du parking commun au Parc des expositions et au stade d'Honneur ainsi qu'au niveau du village gourmand.

Un mobilier urbain à revoir

Le mobilier urbain est assez basique et peu esthétique comme peuvent le prouver les poubelles ou les lampadaires présents sur le site. Les différentes clôtures sont elles aussi peu esthétiques et parfois dans un mauvais état. La voirie importante est plutôt en bon état puisqu'elle a été refaite récemment avec cependant quelques exceptions notamment au niveau de voies secondaires.

Un bâti assez inégal

Enfin le bâti est généralement bien entretenu mais des éléments tels que le dojo, le gymnase et les locaux de l'ATGT restent très basiques et peu esthétiques car ils ressemblent à de simples hangars. Les autres éléments tels que les locaux du TFC ou les Grand Hall sont quant à eux en bon état et se marient plutôt bien avec le paysage dans lequel ils sont insérés mais restent cependant peu mis en valeur à cause de leur situation excentrée, loin des grands axes et sont donc méconnus de la population.

Des flux intérieurs calqués sur l'occupation du lieu

Les flux intervenant à l'intérieur d'un espace sont un élément important à ne pas négliger puisqu'ils influent directement sur la façon dont les éléments du projet vont s'agencer les uns par rapport aux autres, sur le type et la taille de la voirie, sur les précautions de sécurité à prendre...

Un axe principal peu emprunté

Logiquement, on constate que les flux intérieurs de notre espace sont calqués sur les périodes d'occupation du site. En l'absence d'évènement important (match de football, salon, foire, spectacle...) les flux sont assez faibles au sein de la rue Camille Chautemps (surtout très peu de flux piétons et vélo), grand axe de circulation qui dessert les infrastructures importantes telles que le stade ou le Grand Hall (et leur parking commun). En revanche lors des grands événements les flux augmentent soudainement avant et après ces événements et restent même continus lors des salons et surtout de la foire de Tours.

Des voies secondaires délaissées

Les voies secondaires auront une fréquentation quasiment égale à la rue Camille Chautemps (en l'absence d'évènement) puisque leur utilisation est régulière mais peu soutenue car elle se calque sur la fréquentation des locaux des clubs sportifs. La rue Jules Ladoumegue qui dessert les établissements scolaires est peu fréquentée en dehors

des périodes d'arrivée et de départ des élèves (vers 8 heures le matin et en fin d'après midi) durant lesquelles elle est très utilisée et parfois obstruée par les moyens de transport scolaires qui s'ajoutent aux bus Fil Bleu.

Une voirie limitrophe problématique

Enfin pour ce qui est des rues qui bordent le site de Rochepinard, l'avenue Jacques Duclos est très fréquentée par les voitures puisqu'elle effectue une partie de la liaison entre le centre ville de Tours et les communes de banlieue telles que Montlouis sur Loire. On y constate de nombreux bouchons aux heures de pointe. L'avenue de Florence est moyennement fréquentée par les voitures qui y roulent excessivement vite. Cette fréquentation est expliquée par le fait qu'elle permet la desserte de la zone industrielle située à l'Est du site de Rochepinard. Les piétons sont quasi inexistantes sur cet axe ce qui semble être justifié par son utilité actuelle et de l'état de la voirie. On retrouve des flux similaires au sein de l'avenue Vatel, située à l'Est, et au niveau de la rue Désiré Lecomte qui constitue un accès secondaire au magasin Ikea.

Des proches alentours à considérer

Tout projet d'aménagement s'inscrit au sein d'un territoire suivant différentes échelles. Comme cela fut réalisé précédemment, on inscrit souvent un projet au sein d'une commune en général mais il semble aussi très important de l'inscrire dans un espace à une échelle plus petite en considérant les éléments qui entourent globalement le site en question.

Deux nouveaux quartiers prioritaires, potentiels générateurs de flux de population

Ainsi, de l'autre côté de l'autoroute A10 on relève la présence des deux NQP évoqués lors de la description des alentours du site de Rochepinard. Il semble important de lier le projet à ces deux quartiers faisant partie entière de la ville de Tours, pour cela nous allons étudier les caractéristiques de ces deux NQP assez similaires à l'aide des données IRIS. Malgré des taux d'évolution relative des populations différents (-0,2% pour Les Rives du Cher et +3,1% pour les Fontaines) on relève de nombreuses similitudes entre ces deux NQP. On constate aussi une baisse constante du revenu par unité de consommation médian dans les deux quartiers (-2,1% pour Les Fontaines et -5,7% pour Les Rives du Cher) ce qui traduit un appauvrissement de la population ces dernières années. De plus, la quasi totalité des habitants de ce quartier sont locataires en HLM (plus de 99% des habitants) et plus d'un quart sont concernés par une allocation chômage. On notera aussi que plus de la moitié des jeunes adultes n'ont pas de diplôme au moins égal au baccalauréat ce qui entraîne une forte part des employés et ouvriers dans la population active (plus de 80% dans les deux cas). D'autre part, on

relève des parts de monoparentalité avec jeunes enfants assez élevées (plus de 6% dans les deux cas) avec aussi une population très jeune, surtout dans le quartier des Fontaines où l'indicateur de jeunesse est de 2,88 (1,84 pour Les Rives du Cher). On n'oubliera cependant pas de noter que le quartier des Fontaines reste tout de même plus dynamique et attractif que celui des Rives du Cher car sa population ne fait qu'augmenter ces dernières années contrairement à celle relevée au sein des Rives du Cher, les chiffres décrits lui sont en général plus favorables (ou plutôt moins défavorables).

Pour conclure sur ces quartiers nous pouvons dire qu'ils sont assez défavorisés car ils sont toujours négativement au dessus des chiffres moyens relevés au sein de l'unité urbaine de Tours. Ces NQP seront cependant générateurs de flux pour le site de Rochepinard étant données les caractéristiques des populations qui les habitent.

La proximité avec des moteurs de l'économie tourangelle à bonifier

On note également la présence des deux éléments importants de l'économie tourangelle, le magasin de meubles Ikea ainsi que le centre commercial les Atlantes. Ces commerces sont très fréquentés par la population puisque leurs parkings ne désemplassent quasiment pas. Ces deux espaces peuvent être complémentaires avec un projet comme celui-ci puisque qu'ils peuvent mutuellement être bénéfiques les uns pour les autres. Ces éléments seront eux aussi générateurs d'importants flux pour notre projet comme notre projet pourra l'être aussi pour ces centres commerciaux. En effet, ce projet et ces deux espaces ont un objectif commun, attirer la population mais dans des buts différents. Malgré leur proximité, on retrouve cependant une forte coupure (pour les piétons mais aussi pour les voitures) entre les éléments mais surtout entre les Atlantes et les deux autres éléments qui semble être due au passage de l'avenue Jacques Duclos, très passante et peu sécurisante pour les piétons car les véhicules motorisés roulent à vive allure et il n'existe pas de séparation physique plus importante que le rebord du trottoir entre la chaussée et la zone piétonne.

Une complémentarité à mettre en place avec le Cher et de Lac des Peupleraies

On retrouve le même problème de séparation entre le Cher, le lac des Peupleraies et le site de Rochepinard même si l'avenue de Florence est très largement moins passante que l'avenue Jacques Duclos. Pourtant il semblerait aussi que dans un autre registre ces deux éléments et notre projet puissent être complémentaires car de nombreuses manifestations ont lieu près du cher (courses de bateaux, triathlon...) et nécessitent des places de parking par exemple. Ces manifestations peuvent aussi être – comme peuvent aussi l'être Ikea et les Atlantes – des moyens d'attirer la population tourangelle vers notre projet.

Une accessibilité à totalement repenser

Ensuite, il est nécessaire de dire que l'accessibilité d'un projet comme celui-ci sera déterminante puisqu'elle peut autant contribuer à la réussite du projet et donc à sa pérennité que causer à elle seule sa perte. En effet, un espace peu accessible est un espace très facilement délaissé par la population et c'est en partie le problème qui est posé par le site de Rochepinard.

L'autoroute A10, un atout pour le rayonnement du projet

On notera cependant que la proximité de l'autoroute A10 facilite la venue de potentiels visiteurs ou spectateurs depuis l'extérieur de la ville ce qui augmenterait ainsi le rayonnement du site. En effet, une fois sortie de l'autoroute, le trajet pour se rendre sur le site est très simple et constitué de routes principales facilitant la circulation en voiture. Cela fait du site de Rochepinard un lieu facile d'accès pour un individu ayant accès de façon rapide et facile à l'autoroute A10 que ce soit pour une utilisation occasionnelle ou régulière. Cela a donc un réel impact sur l'échelle d'influence du projet, qui se voit donc augmentée, puisque l'accès depuis l'extérieur de la ville ne devrait pas constituer un quelconque frein à la venue d'utilisateurs ne résidant pas dans la commune de Tours.

Des liaisons avec le centre ville et les proches alentours peu adaptées

Cependant, ce lieu souffre de son éloignement du centre ville mais surtout de son accessibilité depuis le centre ville (par transport en commun, piéton ou voiture) très limitée qu'il semblera important de travailler de façon à exploiter tout le potentiel de cet espace et de l'intégrer à la ville. En effet, on remarque qu'un espace comme les Deux Lions qui est, lui aussi, assez éloigné du centre ville est clairement plus accessible et mis en valeur que notre lieu. Il est donc clair que ce site manque d'accessibilité par les habitants de la ville de Tours qui ne disposent pas réellement de moyen de se rendre sur le lieu. La voiture serait à proscrire à la vue des embouteillages aux heures de pointe. En effet, même si la mise en place de rond points a tout de même facilité la circulation sur l'avenue située au Nord du site, on constate d'importants bouchons tout le long de l'avenue Jacques Duclos aux heures d'embauche (8-9 heures) et de débauche (17-18 heures) durant lesquelles les automobilistes peuvent mettre plusieurs minutes pour relier le pont de l'autoroute A10 et la sortie de la ville de Tours. Le réseau de bus ne dessert pas du tout le site de Rochepinard si ce n'est que par des bus spéciaux lors de grandes manifestations (donc uniquement pour un usage occasionnel). Une piste cyclable relie cependant le centre de Tours et les alentours de Rochepinard.

Tenir comptes des règles d'urbanisme

En ce qui concerne les règles d'urbanisation en zone US selon le PLU, il faut veiller à ce que les éventuelles installations soient liées à l'activité urbaine de la zone.

Les accès et voiries doivent répondre aux normes minimales en vigueur en ce qui concerne les moyens de défense contre l'incendie, la protection civile et la circulation des véhicules des services publics.

Les aménagements en zones inondables à aléas faibles sont soumis aux règles inscrites dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) auxquelles nous devrions nous tourner lors de la mise en place de notre projet.

Les enjeux auxquels notre projet devra répondre

Il s'agit désormais de définir – en fonction du diagnostic réalisé précédemment – des enjeux qui serviront de fil conducteur pour l'élaboration des propositions d'aménagement. Ainsi, de la même façon que pour le diagnostic, ces enjeux seront répartis en deux parties distinctes.

A l'échelle de la ville et de ses environs

Il semble important que ce projet réponde aux enjeux qui concernent la ville de Tours en général. Ainsi, en partant du diagnostic élaboré dans la partie précédente, il s'agit de retirer des enjeux auxquels le projet en question devra répondre dans l'intérêt de la ville de Tours en général.

Continuer d'attirer une population jeune et dynamique en répondant à ses attentes

Comme cela fut énoncé précédemment, la population tourangelle est assez jeune et composée d'une forte proportion d'actifs, ce qui est un élément important pour la ville. De plus cette population ne fait que croître depuis plusieurs années, ainsi, la ville accueille en moyenne 700 nouveaux habitants par an. Cette population tourangelle contribue très fortement à l'économie, l'identité et même plus généralement à la vie de Tours. Ainsi, il convient que le projet soit en relation avec les besoins de se divertir, de bouger et d'accueillir les activités extra-scolaires et extra-professionnelles du « type » de population qui peuple déjà la cité de Saint-Martin mais aussi de celle qui s'installe chaque jour un peu plus sur le territoire tourangeau. L'objectif étant également que la nouvelle population accueillie chaque année s'inscrive dans le type de population déjà majoritaire au sein de la ville afin de pérenniser son développement.

S'inscrire dans la politique de développement de la ville

Suite à la comparaison des villes de Tours et d'Orléans, nous avons pu définir la politique de développement de la ville de Tours. Ainsi, il semble important que ce projet se situe dans la continuité de la politique actuelle qui est de miser sur la qualité de vie des habitants de la cité tourangelle qui a été développée précédemment.

Nous avons également relevé les axes de développement de la ville fixé par le PADD notamment et avec lesquels le projet doit également coïncider. Ainsi, selon le PADD « Tours souhaite jouer pleinement son rôle de centralité d'agglomération et ainsi être moteur dans le développement de toute la Touraine » et plus particulièrement axer son développement sur le secteur tertiaire qui recherche en priorité les cœurs d'agglomération, fortement accessibles et riches de densité et de mixité urbaine. Il semble aussi évident que ce projet doit se placer dans l'optique de la ville de développer le tourisme d'affaire qu'elle évoque dans le PADD.

Apporter un complexe sportif et culturel majeur qui fait aujourd'hui défaut

Un autre enjeu serait d'apporter ce qu'il manque à la ville de Tours qui semble être – comme cela fut exposé précédemment – très bien équipée en terme de nombre et de diversité d'équipements, un complexe sportif et culturel majeur permettant de continuer et de nourrir la croissance de la ville dans le domaine des activités sportives et de la culture. De plus, cela permettrait aussi de créer un lieu pouvant accueillir de grands spectacles ce qui n'existe pas vraiment aujourd'hui empêchant aussi de nombreux artistes à succès de venir se produire sur scène dans la ville de Tours. Cela s'inscrirait dans la politique de la ville évoquée précédemment et expliquée dans le PADD.

A l'échelle de notre espace

Tout comme cela vient d'être fait pour la ville en général, il s'agit maintenant de retirer des enjeux qui s'appliqueront précisément à l'espace de Rochepinard et ses proches alentours.

Conserver les fonctions actuelles du site

Comme cela fut expliqué précédemment, le site de Rochepinard est composé de plusieurs éléments qui remplissent chacun une ou plusieurs fonctions bien définies. Ainsi, lors de l'élaboration du projet, il sera nécessaire de conserver l'intégralité des fonctions déjà présentes au sein de cet espace. Ce choix se justifie par le fait que toutes les fonctions sont aujourd'hui implantées sur ce lieu depuis de nombreuses années et font intégralement partie de l'histoire et constitue l'identité de ce territoire qu'il semble important de conserver en vue de son insertion et de sa reconnaissance dans la ville. De plus, l'importante surface dont nous disposons ne nous permet pas de supprimer des éléments ou fonction qu'il faudra ensuite relocaliser dans un autre endroit de la ville. La politique de renouvellement urbain de la ville de Tours – qui consiste à réduire fortement l'étalement urbain et densifier la ville en reconstruisant au

sein du tissu déjà existant – encourage également notre démarche de « recycler » ce lieu en y gardant les mêmes fonctions afin de le densifier et donc ainsi de limiter l'étalement urbain à Tours et ses environs.

Attirer la population pour une occupation plus régulière

Ensuite, nous avons remarqué lors du diagnostic que l'occupation du lieu est en général très irrégulière malgré la présence des différents clubs, associations et établissements scolaires dont la fréquentation est régulière. Il semblerait donc important d'apporter une fréquentation plus régulière en attirant la population vers notre lieu de façon quasi quotidienne. Dans cet optique, il apparaît important d'attirer une population ne faisant pas partie des différents clubs et associations du site afin d'en faire un lieu au sein duquel on se rend pour se détendre ou y pratiquer différentes activités quand on en a l'envie. Cet enjeu a donc pour but de dynamiser l'activité de notre lieu, de le rendre plus vivant en y ajoutant éventuellement d'autres éléments et fonctions tout en conservant ce qui existe déjà actuellement.

Améliorer l'accessibilité depuis le centre ville

Le diagnostic a aussi permis de relever un important problème d'accessibilité du lieu qui se révélerait encore plus problématique si l'on désire rendre la fréquentation de cet espace plus régulière. Ainsi, en s'inscrivant dans la démarche de la ville en matière de mobilité – dont l'objectif principal est donc d'offrir un maximum de choix pour tous dans ses déplacements en favorisant les transports collectifs, la marche et le vélo tout en optimisant l'usage des routes existantes avant toute mise en place d'un nouvel élément de voirie – il s'agira d'essayer d'améliorer les liaisons entre le site de Rochepinard et le centre ville élargi de Tours. Dans le même temps nous veillerons à conserver une accessibilité correcte depuis l'extérieur de la ville par les grands axes tels que l'autoroute A10.

Minimiser les flux intérieurs motorisés pour favoriser les modes de déplacement doux

En ce qui concerne les flux intérieurs, il semblerait intéressant de limiter la place de la voiture au sein de notre lieu afin de privilégier les modes de déplacements doux qui augmentent la place du piéton. Ainsi, il s'agirait de créer un environnement sécurisé pour les piétons et vélos pour obtenir un espace propice à la détente, loin des problèmes de nuisances diverses causés par les véhicules motorisés. Dans le même temps il serait intéressant de faciliter un accès aux transports en communs à l'intérieur même du site afin de le rendre

plus accessible depuis le centre ville tourangeau et donc plus attractif.

Eviter l'usage de l'avenue Jacques Duclos

Pour ce qui est des voies qui bordent le site de Rochepinard, nous essaierons d'éviter aux potentiels utilisateurs d'emprunter l'avenue Jacques Duclos qui est facilement encombrée. Pour se calquer sur les objectifs de la ville de Tours en matière de mobilité nous optimiserons l'usage des routes existantes avant toute mise en place d'un nouvel élément de voirie.

Veiller à pouvoir accueillir d'importants flux occasionnels

Enfin il sera important de veiller à ce que la voirie soit en mesure d'accueillir les flux plus importants que l'on retrouvera lors des événements importants que pourrait accueillir le site. Cependant, il faut être conscient que le cas ou aucun embouteillages ne sera observé dans ces cas de figure semble être difficile à atteindre mais cela peut s'avérer bénéfique dans l'optique d'encourager l'utilisation des transports en commun quand cela est possible (pour les habitants de l'agglomération tourangelles notamment).

Proposer un projet en accord avec les proches alentours du site

Comme cela fut exposé précédemment, un projet d'aménagement doit s'inscrire dans un territoire assez large (une ville par exemple) mais aussi dans un territoire plus réduit constitué de ses proches alentours. Dans le cas du site de Rochepinard, les alentours sont assez différents mais nous avons montré que notre projet doit pouvoir profiter – ou dynamiser suivant les cas – des alentours. Dans cet optique, il s'agira d'élaborer un projet qui sera profitable aux quartiers des Rives du Cher et des Fontaines qui sont deux quartiers assez défavorisés avec une forte proportion de jeunes. Les autres éléments qui entourent notre espace tels que les Atlantes, Ikea, le Cher et le lac des Peupleraies ont été décrits. Nous avons illustrés ces éléments en les décrivant de complémentaires avec le site de Rochepinard mais cette complémentarité semble être limitée par le fait que ces éléments soient coupés de notre lieu. Il serait donc important d'améliorer les liaisons entre notre espace et ces différents éléments.

Profiter de la présence des établissements scolaires sans les défavoriser

Il faut aussi traiter précisément la présence d'établissements d'enseignements au sein de notre lieu. Ainsi, d'après l'ouvrage « La

modernisation des équipements et installations sportives » et comme cela fut exposé précédemment, la présence de collèges et lycées est un facteur important de pratique sportive et culturelle dans le cadre de l'enseignement mais aussi hors de la structure scolaire car les jeunes sont de grands consommateurs de sport et de culture. Mais dans un souci de rentabilité il conviendra de ne pas installer directement les installations à l'intérieur même des établissements afin qu'ils puissent être utilisés en dehors des heures et périodes scolaires.

Améliorer l'aspect intérieur global en conservant ses éléments positifs

Pour ce qui est de l'aspect global de l'intérieur du site, il semble important de conserver les éléments favorables tels que les espaces verts. Dans la continuité de cela ce projet tentera de limiter les espaces imperméables tant que possible sans que cela nuise aux utilisateurs. Le projet essaiera aussi d'améliorer l'aspect esthétique du mobilier urbain et l'état de la voirie quand cela est nécessaire. Enfin, pour le bâti nous agissons de la même façon en essayant d'adapter les éventuels nouveaux bâtiments au paysage dans lequel ils seront insérés et en proposant des bâtiments plus modernes pour les dojos et gymnases en tenant compte notamment des avancées technologiques en matière de construction écologique.

Proposer un projet fonctionnel

Ce projet doit évidemment être fonctionnel car la fonctionnalité est la qualité de base d'un projet tant pour la satisfaction des utilisateurs et celle du personnel que pour l'économie de l'investissement et de la gestion selon l'ouvrage de l'association Aires. Toute surface d'un territoire donné doit être utile et remplir une ou plusieurs fonctions bien identifiées. Par exemple, les plages situées en bords de piscine ne sont pas un simple entourage de bassin, elles peuvent aussi – selon les zones – permettre la circulation des baigneurs, l'accès au bassin, la détente...

Propositions d'aménagement

Après avoir présenté sous différentes échelles le lieu du projet, un diagnostic ciblé a été réalisé. Ce dernier a permis de faire ressortir des enjeux auxquels le projet devra répondre et qui ont été expliqués dans la partie précédente. Maintenant, il s'agit d'exposer les propositions d'aménagement qui constitueront ce projet.

Les éléments qui constituent nos propositions

Dans un premier temps il s'agira de définir les éléments qui feront partie de l'espace réaménagé afin de pouvoir ensuite proposer un aménagement fonctionnel de ces derniers au sein du site de Rochepinard.

Un Grand Stade pour Tours

Tout d'abord, l'élément principal du projet sera l'implantation d'un grand stade polyvalent à l'image de ce que l'on retrouve depuis peu dans des villes telles que Lille (le Grand Stade de Lille Métropole) ou Le Havre (le Stade Océane).



Figure 15 La Grand Stade de Lille, 17/05/2013 (Source : info-stades.fr)



Figure 16 Stade Océane du Havre, 17/05/2013 (Source : 76actu.fr)

Un équipement multifonctions

Ainsi, ce stade sera une sorte d'arène multifonctions dont les caractéristiques seront assez proches de celle déjà mise en place au Havre. Elle sera capable d'accueillir principalement les matchs du Tours Football Club mais aussi tout au long de l'année des concerts, manifestations sportives, spectacles, expositions, séminaires, congrès, etc..., proposant de nouveaux services et prestations inédites dans la Région Centre : particuliers, entreprises ou associations pourront ainsi s'approprier ce lieu pour la durée d'un événement, d'une cérémonie ou d'une manifestation. Un système de rétractation de la pelouse pourra permettre sa transformation en « aréna ».

Une capacité d'accueil adaptée

Suivant la configuration, le nombre de places pourra varier entre 15 000 (aréna) et 25 000 places (stade). Cela se place dans l'objectif de la ville qui était d'agrandir l'ancien stade afin que sa capacité maximale atteigne environ 25 000 places. Ce stade sera également pourvu d'un toiture mobile afin qu'il soit le plus polyvalent possible.

Un bâtiment en accord avec les préoccupations actuelles

Comme cela fut exprimé dans la partie consacrée aux enjeux, il est important pour la ville de Tours d'innover en matière d'équipements sportifs et culturels et de proposer des constructions qui utilisent les nouvelles avancées technologiques dans le domaine des bâtiments écologiques. Ainsi, cet élément sera un stade à énergie positive, c'est à dire qu'il produira plus d'énergie qu'il n'en consomme. Cela est permis par l'implantation au sein même du stade de divers éléments producteurs d'énergies telles que des éoliennes ou des panneaux photovoltaïques par exemple.

Une apparence soignée

Etant donnée son importance au sein du site dont il sera l'élément central, son aspect extérieur sera très contemporain et innovant par rapport à ce qui existait déjà sur le site et même au sein de la ville de Tours en général. Ainsi, il prendra la forme d'un vaisseau translucide dont la couleur extérieure pourra varier en fonction de l'événement à l'image de ses homologues.

Un outil d'attractivité économique qui s'inscrit dans les axes de développement de la ville

Comme cela fut expliqué dans le diagnostic, en terme de développement économique, la ville de Tours s'est fixé des grandes directions à tenir telles que : favoriser le secteur tertiaire, continuer d'attirer le tourisme d'affaires, jouer pleinement son rôle de centralité d'agglomération en essayant d'accroître son rayonnement régional et national.

Tout d'abord, en matière de développement économique, il peut être affirmé que les équipements comme celui ci permettent des temps d'échanges, de mixité et d'ouverture à d'autres cultures. Ainsi, cela se placerait dans la continuité des axes de développement économique de la ville, à savoir le souhait d'attirer des activités du secteur tertiaire qui, comme nous l'avons dit, recherchent une certaine mixité et qualité de vie pour ses employés. Un désir de développer le tourisme d'affaire a aussi été relevé chez les décideurs de la ville, dans ce cas, un tel projet capable d'accueillir des congrès et séminaires dans un environnement innovant ne peut qu'être bénéfique pour l'attractivité de la ville envers cette branche du tourisme. Le fait que cette enceinte sera unique en Région Centre s'inscrit aussi dans la politique de la ville qui Tours souhaite jouer pleinement son rôle de centralité d'agglomération et ainsi être moteur dans le développement de toute la Touraine et augmenter son rayonnement régional et national ainsi que la qualité de vie de ses habitants.

Lille et Le Havre, des succès mais aussi des limites

Les deux stades qui ont inspiré ce projet ont tout d'abord eu un impact très important sur l'attractivité des deux clubs de football qu'ils hébergent puisqu'à Lille (club de Ligue 1, première division nationale), le club a doublé son nombre d'abonnés depuis l'inauguration du Grand Stade puisque ce chiffre est passé de moins de 15 000 à plus de 30 000 abonnés annuels détrônant ainsi tous les autres clubs du championnat de France selon le site de la ligue. De plus, le club de Lille possède également depuis la création du stade le meilleur taux de remplissage du championnat. On observe des résultats similaires mais plus mesurés au Havre puisque le club n'évolue pour le moment qu'en deuxième division nationale. Cet impact n'est pas négligeable quand on connaît l'importance du football en France. De plus, dans le cas de Lille, le stade va lui

permettre d'être l'hôte de plusieurs matchs du championnat d'Europe de football ce qui lui permettra d'obtenir de nombreuses retombées économiques et d'accroître aussi son rayonnement international au vu de la forte médiatisation de l'événement. Nul doute que ce premier événement en appellera d'autres et que le Havre se verra aussi créditée de telles attributions.

Des problèmes d'embouteillages ont été observés au stade Océane lors d'événements très importants. Ces problèmes sont difficilement évitables lors des très grosses affluences de l'année mais devraient être évitées au maximum pour ce projet. D'autres limites concernant les coûts de ces stades qui choquent parfois les consciences des habitants en période de crise mais qui ne seront pas traitées dans le cadre de ce projet.

Un hall d'exposition annexe

Dans le but de conserver toutes les fonctions déjà existantes au sein du site de Rochepinard et donc de perpétuer l'accueil des toutes les foires et salons, le stade se verra annexé d'un hall d'exposition d'une superficie identique à celle du parc des expositions actuel qui servira de soutien lorsque cela sera nécessaire (lors de la grande foire exposition de la ville de Tours par exemple). Il sera uniquement réservé à l'accueil de foires et de salons et sera pourvu d'un espace extérieur pour les expositions qui en auront l'utilité.

Au niveau de l'aspect extérieur, cet élément sera assez similaire au parc des expositions déjà existant c'est à dire assez simple afin qu'il se fonde dans le paysage et que l'attention des utilisateurs soit concentrée sur le stade. Dans le but de répondre à l'enjeu de proposer un réaménagement qui se préoccupe des questions écologiques et environnementales, on s'attachera cependant à végétaliser la toiture pour tous les avantages que cela comporte (réduction des ICU, stockage des eaux de pluies, isolation thermique et phonique...).

Un village gourmand conservé

Toujours dans l'optique de garder les fonctions actuelles de cet espace, on conservera le village gourmand, élément emblématique de la foire de Tours, sous sa forme actuelle qui est assez récente. La surface de recouvrement utilisée sera obligatoirement dure afin de pouvoir accueillir les stands et comptoirs modulables en toute sécurité.

Un vaste parvis pour favoriser les piétons

L'enjeu de proposer un espace sécurisant pour les piétons et cyclistes sera en partie résolu par l'implantation d'un vaste parvis de grandes dalles de béton claires qui va encercler quasiment totalement les éléments cités précédemment. Cela permettra une totale liberté de circulation pour les piétons et sera le théâtre de

diverses animations lors de grandes manifestations dans le complexe qu'il entoure. Son aspect clair s'inscrit également dans notre objectif de limiter les surfaces à faible albédo pouvant favoriser l'apparition d'îlots de chaleur urbains.

Le champ de foire, un espace inamovible

On retrouvera également le champ de foire – qui sera d'une taille quasiment identique à celui déjà en place – qui permettra d'accueillir la fête foraine qui est un événement inamovible de la vie tourangelles qui a donc été conservé afin de répondre à l'enjeu consistant à conserver toutes les fonctions actuelles de cet espace. Il sera recouvert du même type de gravillon qu'auparavant afin de conserver une surface perméable et de s'inscrire dans l'objectif – exprimé précédemment – de ne pas augmenter la surface imperméable déjà présente. Cependant, dans un souci d'optimiser chaque espace présent au sein du site de Rochepinard, on s'attachera à organiser plusieurs manifestations au sein de cet espace tout au long de l'année et en fonction des saisons (cinéma de plein air l'été, patinoire extérieure l'hiver...). Ce dernier élément permettra également de rendre l'occupation du lieu plus régulière en attirant la population sur une durée plus longue qu'un simple événement ponctuel et répondra donc à l'enjeu fixé dans la partie précédente qui consistait à apporter une occupation plus régulière au site de Rochepinard. De plus, ce dernier élément répond à un autre enjeu important, la fonctionnalité, puisqu'il permet d'optimiser l'utilisation d'un espace très peu utilisé en dehors des périodes de fête foraine.

Un lac de baignade entouré d'un parc couvert et gratuit

Etant donné que les fonctions remplies par le Parc des Expositions et le Stade de la Vallée du Cher ont été rassemblées, un espace d'une superficie à peu près égale à celle occupée par l'ancien stade et ses alentours a été « récupéré ». Cette surface gagnée sera donc utilisée en aménageant un parc dont l'élément central sera un lac de baignade et qui aura pour fonction de répondre à l'enjeu d'attirer la population de façon plus régulière sur notre espace.

Afin que cet élément soit accessible et profitable à la population tout au long de l'année et pour éviter des pics et des chutes de fréquentation qui iraient à l'encontre des enjeux auxquels nous voulons répondre, il sera entièrement recouvert d'une bulle transparente et amovible à l'image de ce que l'on peut retrouver dans les parcs de loisirs de la société néerlandaise Center Parcs. Ainsi, lors des périodes plus froides, les utilisateurs pourront profiter gratuitement d'un espace à température suffisamment élevée pour permettre la baignade par exemple. De plus, l'amovibilité de cette bulle permettra aux utilisateurs de profiter du soleil durant les beaux jours.

Des locaux de clubs regroupés

Au sein d'un même bâtiment, les locaux administratifs des différentes associations déjà présentes sur le site seront regroupés en un seul bâtiment avec cependant une part importante de cet élément réservée aux clubs de football et de tennis qui sont les plus développés et importants pour la ville grâce à leurs résultats mais surtout à l'importance de ces disciplines dans le pays. Ce bâtiment sera un bâtiment en bois de plein pied dont la toiture sera également végétalisée, toujours dans l'objectif de réponse à l'enjeu concernant le respect de l'environnement et l'intégration paysagère. Le fait que ces locaux soient regroupés en un seul et même bâtiment s'inscrit dans la démarche de réponse à plusieurs enjeux car cela va permettre une intégration paysagère commune et d'améliorer la visibilité des clubs. En effet, le fait que chaque club soit situé dans un bâtiment distinct est – pour une surface de bureau équivalente – beaucoup plus consommateur d'espace (un parking, un accueil, des annexes... pour chaque bâtiment) que lorsqu'ils sont regroupés en un seul bâtiment et cela crée également des inégalités au sein du bâti. Cela allant à l'encontre des enjeux de fonctionnalité (optimisation de l'espace) et d'intégration des bâtiments au sein du paysage.

Afin de conserver la fonction de centre d'entraînement des différents clubs présents sur le site, ce bâtiment sera associé aux espaces d'entraînement nécessaires aux différents clubs. Pour répondre aux mêmes enjeux que ceux évoqués pour le regroupement des locaux des clubs, le dojo et le gymnase seront associés au sein d'un complexe les également pourvu d'un centre d'entraînement à la disposition des clubs du site de Rochepinard qui aura pour objectif de dynamiser leur développement général.

Dans un soucis pratique, on notera aussi la mise en place d'un petit parking réservé aux licenciés des clubs afin que ces derniers puisse garder une certaine intimité vis à vis du grand public.

Des établissements scolaires quasiment inchangés

Toujours pour répondre à l'enjeu de conservation des fonctions actuelles du site et car ils représentent une source d'utilisateurs pour les différents éléments de notre projet, les établissements scolaires seront conservés et ne se verront pas affectés directement par notre réaménagement car – comme vous le verrez par la suite – leur situation géographique actuelle s'inscrit dans notre projet et leur état ainsi que leur aspect ne justifient pas une modification de grande ampleur. Cependant, ceux sont des bâtiments actuellement composés en grande partie de toit terrasses et, dans la continuité de notre démarche écologique, nous veillerons à végétaliser autant que possible ces toitures.

Un parking identique

Enfin, pour accueillir les véhicules des utilisateurs de ces différents lieux, on conservera un parking d'une capacité d'accueil quasiment identique à celle des deux anciens parkings cumulée et qui était suffisante. L'augmentation du nombre de visiteurs censée être provoquée par notre projet sera compensée par l'amélioration des liaisons avec le centre ville de Tours que vous pourrez constater par la suite. Toujours dans l'optique de répondre à notre enjeu diminution des surfaces imperméables, ce parking sera recouvert d'une matière perméable claire qui permettra le marquage des places de stationnement par le biais d'éléments avec relief. On notera aussi la présence au sein de cet espace d'une partie réservée à l'attache des vélos afin d'assurer une certaine sécurité au cyclistes.

L'agencement des éléments au sein du site de Rochepinard

Il s'agit maintenant de décrire la disposition de ces éléments au sein du site de Rochepinard afin que notre projet soit fonctionnel et qu'il réponde aux différents enjeux énoncés dans la partie précédente.

Une ligne de bus pour améliorer les liaisons avec le centre ville tourangeau

Tout d'abord, afin de résoudre une partie du problème d'accessibilité du site et pour répondre à la future augmentation du nombre d'utilisateurs réguliers, il a été décidé de mettre en place une ligne de bus qui effectuera la liaison entre notre espace et le centre ville de Tours. Au sein du lieu, la ligne de bus parcourra l'avenue Camille Chautemps depuis son extrémité Ouest jusqu'au virage à gauche où elle effectuera demi tour à l'aide d'un grand rond point. A noter que cette ligne de bus permet aux élèves des établissements scolaires de se rendre sur leur lieu d'études depuis le centre ville et que cet axe pourra aussi être emprunté par les cars de transport scolaires. De plus, il est important de noter que la vitesse des bus sera très limitée sur cet axe qui sera très emprunté et traversé par les vélos et piétons qui y seront totalement prioritaires. Ainsi, on aménagera la voirie d'une façon similaire à l'ancienne rue Nationale à Tours (avant les travaux du Tramway) avec deux voies réservées aux bus entourées de vastes trottoirs.

L'intérieur du site sans véhicules motorisés

Pour ce qui sont des flux intérieurs, il a tout d'abord été décidé de supprimer les accès aux véhicules motorisés depuis l'avenue Jacques

Duclos au Nord afin d'éviter d'encombrer davantage cet axe et de forcer les utilisateurs automobilistes à emprunter l'avenue de Florence – aujourd'hui délaissée par ces derniers – pour se rendre sur le site. Ce choix transforme alors donc l'avenue Camille Chautemps en grande impasse qui sera parcourue par les bus. Ce choix s'inscrit dans les enjeux auxquels ce projet doit répondre à savoir la sécurisation des piétons, l'amélioration de l'accessibilité.

Un parking facilement accessible

Dans cette optique, le nouveau parking a été placé à l'extrémité Sud-Ouest du site à la place de l'ancien champ de foire et de son parking annexe afin que les automobilistes qui arriveront par l'avenue de Florence depuis l'autoroute A10 se retrouvent directement confrontés au parking leur évitant donc de parcourir plus longtemps les axes périphériques de notre lieu et facilitant ainsi l'évacuation massive des véhicules à la fin des grands événements.

Le Grand Stade, figure de proue de ce projet

Afin de mettre en valeur le nouveau stade polyvalent, nous avons décidé de le disposer à la place de l'ancien Parc des Expositions afin qu'il soit visible depuis l'avenue Jacques Duclos et facilement accessible depuis le parking et l'axe emprunté par la ligne de bus. Dans cette même optique nous placerons à l'Ouest du stade le hall d'exposition annexe ainsi que le champ de foire. Le parvis séparera ces éléments de l'impasse Camille Chautemps et longera le côté Est du stade jusqu'à l'avenue Jacques Duclos permettant ainsi un accès au site depuis cette dernière réservé aux cyclistes et piétons favorisant encore une fois l'utilisation de modes de transport doux.

Les locaux des clubs mis en valeur

Toujours dans l'objectif de mettre en valeur les locaux des clubs, le bâtiment accueillant les clubs et associations sera situé au bout de l'impasse Camille Chautemps et pourra ainsi être visible depuis le bus (qui effectuera son demi tour juste devant). Ce bâtiment marquera également la limite entre la partie accessible au grand public et la partie réservée aux licenciés des clubs puisqu'on retrouvera juste derrière les différents terrains d'entraînements, dojos, gymnases et centre d'entraînements des clubs sportifs. C'est aussi ici qu'on retrouvera le petit parking réservé aux licenciés.

A noter que dans la continuité du désir de réserver une certaine intimité aux licenciés des clubs, un accès à ces éléments depuis l'Avenue Vatel sera mis en place et sera lui aussi réservé aux licenciés. Cette restriction sera régulée par un système de badge qui permettra d'ouvrir une barrière située à l'extrémité Est de l'axe qui remplacera ainsi les anciennes voies telles que l'allée Alfred Aston et la rue Pierre de Coubertin.

Des établissements scolaires plus accessibles

Comme cela fut exposé précédemment, la situation des établissements scolaires reste inchangée puisqu'elle répond actuellement aux enjeux définis. Ces derniers seront donc toujours accessibles depuis l'avenue de Florence mais aussi quasiment directement depuis la ligne de bus (impasse Camille Chautemps). De plus, ils auront ainsi accès directement aux gymnases, dojos et terrains d'entraînement des clubs sportifs lorsque les enseignements les nécessiteront.

Un parc proche de tout

Le parc pourvu du lac de baignade occupera quant à lui l'espace anciennement occupé par le stade d'Honneur et ne sera accessible que par l'impasse Camille Chautemps. Ainsi, il est situé juste à côté du parking et reste très proche du Grand Stade, des établissements scolaires et des locaux de clubs tout en étant visible depuis la ligne de bus. De plus, ses utilisateurs pourront utiliser le parking du site pour garer leur voiture ainsi que les autres moyens de transport tels que le bus ou le vélo.

Des liaisons pour établir une complémentarité avec les alentours

Afin de mettre en place les interactions entre ce lieu et ses proches alentours dont nous avons parlé précédemment, il a été décidé de creuser un passage souterrain qui passera sous l'avenue Jacques Duclos et qui permettra aux piétons et cyclistes de se rendre sur le site de Rochepinard depuis le parking des Atlantes ou inversement. La fréquentation de l'avenue Jacques Duclos ne permet pas aux piétons de la traverser en toute sécurité sans l'obstruer d'avantage (avec un feu tricolore par exemple) ce qui justifie le caractère souterrain de cette liaison qui est déjà utilisé à cet endroit puisque les voitures parcourant l'avenue Jacques Duclos en direction de Montlouis sur Loire et qui désire se rendre au centre commercial sont contraintes d'emprunter un tunnel.

Ce passage sera situé à l'extrémité Nord du parvis piétons bordant le stade.

Un autre passage similaire sera mis en place au Sud afin d'assurer le même type de liaison avec l'ensemble composé du Cher et du lac des Peupleraies.

Le plan du projet

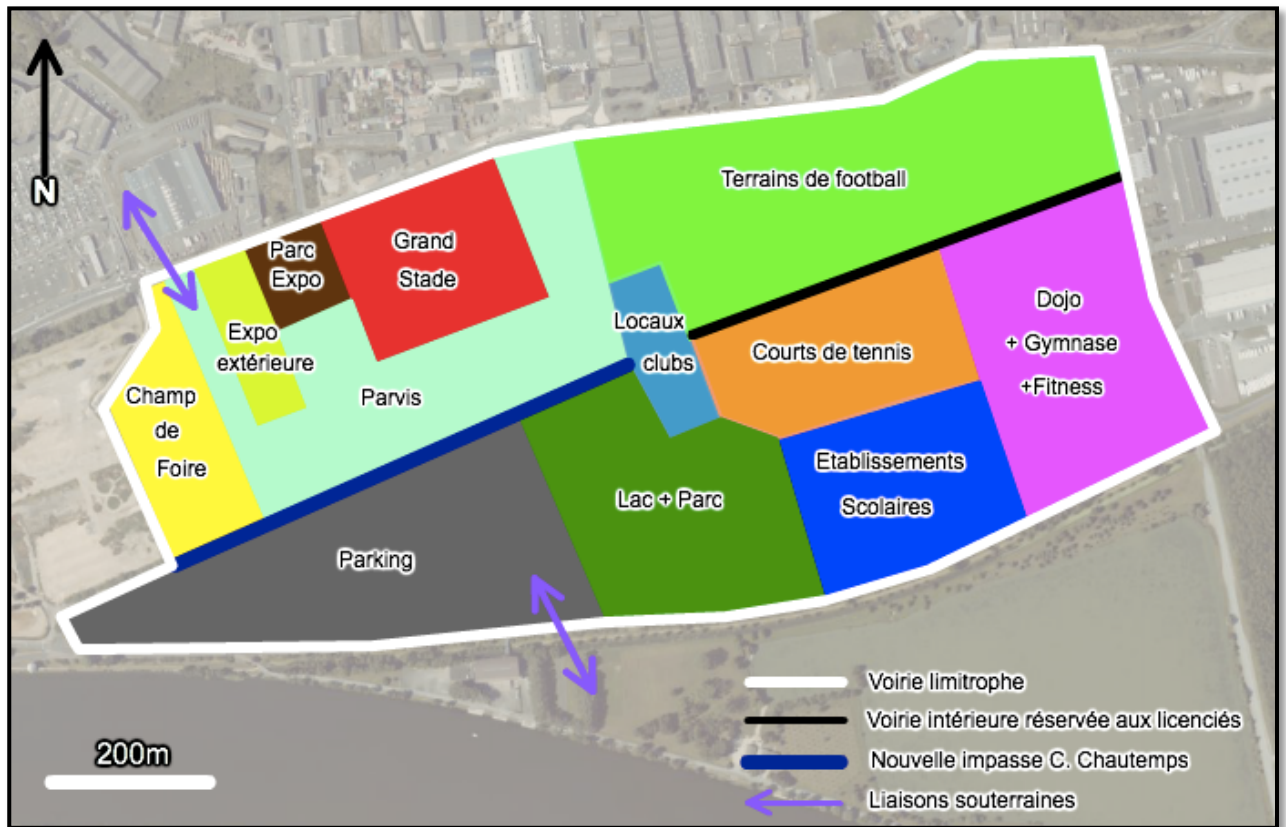


Figure 17 Plan du projet, 18/05/2013 (Source : réalisation personnelle)

Conclusion

Pour conclure, nous pouvons dire que ce projet avait pour objectif de proposer un réaménagement d'un site qui semble posséder un fort potentiel mais qui reste aujourd'hui peu mis en valeur par la ville malgré les nombreuses et importantes fonctions qu'il remplit pour cette dernière et que nous avons décrites.

Pour cela, après avoir présenté la ville de Tours et le site de Rochepinard, un diagnostic ciblé a été réalisé et a permis de déterminer les forces et faiblesses du lieu tout en analysant les différentes caractéristiques de la ville de Tours et les grands axes de développement qu'elle s'est fixée.

C'est à partir de ce diagnostic que des enjeux auxquels le projet doit répondre ont été fixés. Ces enjeux ont ensuite permis d'orienter la proposition d'aménagement. Ainsi, ce projet permet de conserver les fonctions déjà existantes sur le site – et que nous avons diagnostiqué importantes à conserver – tout en le dynamisant en proposant notamment la création d'une infrastructure majeure pour la ville de Tours et qui s'inspire de constructions telles que les stades de Lille et du Havre.

Nous avons aussi défini – avec l'aide de l'ouvrage de l'association Aires – la fonctionnalité comme étant la qualité de base d'un projet tant pour la satisfaction des utilisateurs et celle du personnel que pour l'économie de l'investissement et de la gestion. Toute surface d'un territoire donné doit être utile et remplir une ou plusieurs fonctions bien identifiées. Ainsi, ce projet s'applique à suivre cette définition afin d'être fonctionnel.

De plus, nous avons fait en sorte que ce projet s'inscrive dans l'une des plus importantes problématiques d'aujourd'hui : la protection de l'environnement et la diminution de nos consommations énergétiques.

Cependant, ce projet ne tient pas compte d'une probable future seconde ligne de tramway qui serait mise en place au sein de l'agglomération tourangelle. Il semblerait important, pour l'agglomération et pour le site de Rochepinard, que cette seconde ligne desserve le cœur de cet espace. Ainsi, la solution la plus probable et censée serait que cette deuxième ligne traverse le site de Rochepinard en y entrant à l'Ouest par la nouvelle impasse Camille Chautemps pour revenir ensuite vers le Nord par le biais de l'extrémité Est du parvis entourant notamment le Grand Stade. Cela coïnciderait avec plusieurs hypothèses de tracés de cette seconde ligne qui lui font desservir les communes de Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin.

Bibliographie

- Annuaire Mairie (16/04/2013), <http://www.annuaire-mairie.fr/>
- Association pour la recherche sur les équipements de sport et de loisirs – *La modernisation des équipements et installations sportifs* – Voiron : Editions « La Lettre du Cadre Territorial » – 142p – Collection Dossiers d'Experts.
- Center Parcs (14/05/2013), <http://www.centerparcs.fr>
- Fil Bleu (02/05/2013), <http://www.filbleu.fr>
- François-Xavier Beuzon, Jean-Christophe Savattier – « *Bataille perdue contre Orléans ?* » – Le Point, publié le 10/11/2000. <http://www.lepoint.fr/actualites-region/2007-01-22/bataille-perdue-contre-orleans/1556/0/65475>
- Grand Stade de Lille (10/05/2013), <http://www.grandstade-lillemetropole.com>
- Info-Stades (12/05/2013), <http://www.info-stades.fr>
- INSEE (24/05/2013), <http://www.insee.fr>
- Jean-Christophe Savattier – « *Orléans, Tours : les rivales au coude-à-coude* » – Le Point, publié le 11/01/2002. <http://www.lepoint.fr/actualites-societe/2002-01-11/orleans-tours-les-rivales-au-coude-a-coude/920/0/120598>
- Ligue de Football Professionnelle (12/05/2013), <http://www.lfp.fr>
- Pierre Falga, Michel Feltin – « *Deux villes, deux stratégies* » – L'Express, Archives, publié le 06/03/2003. http://www.lexpress.fr/informations/deux-villes-deux-strategies_650838.html
- Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours (28/04/2013), http://urbanisme.tours.fr/pdf/doc/01_PADD/PADDTOURS_7-7-11-1.pdf
- Plan Local d'Urbanisme de la ville de Tours (26/04/2013), http://urbanisme.tours.fr/5_docs.php
- Remparts de Tours (04/05/2013), <http://www.lesrempartsdetours.com>
- SNCF (02/05/2013), <http://www.sncf.com>
- Stade Océane du Havre (10/05/2013), <http://stadeoceane.com>
- « *Top des entreprises* » – La Nouvelle République, 18 décembre 2012
- Tours Football Club (04/05/2013), <http://www.toursfc.fr>
- Tours Volley Ball (04/05/2013), <http://www.toursvolleyball.com>
- Wikipedia (18/04/2013), <http://fr.wikipedia.org>

Index des sigles

ATGT : Association Tennis Grand Tours
CHRU : Centre Hospitalier Régional Universitaire
CHU : Centre Hospitalier Universitaire
ICU : Îlot de Chaleur Urbain
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LGV : Ligne à Grande Vitesse
NQP : Nouveau Quartier Prioritaire
PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondations
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français
TER : Train Express Régional
TFC : Tours Football Club
TGV : Train à Grande Vitesse
TVB : Tours Volley Ball
UDF : Union pour la Démocratie Française
UFR : Unité de Formation et de Recherche
UNESCO : United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

Annexe



Figure 18 Plan regroupant la situation géographique des différentes photographies, 18/05/2013 (Source : réalisation personnelle)

Table des matières

Avertissement	5
Remerciements	6
Sommaire	7
Introduction	8
Présentation des lieux	10
<i>Tours, une ville jeune et dynamique</i>	10
Une situation géographique centrale à l'échelle départementale et nationale	10
Une population jeune et dynamique	11
L'économie tourangelle	12
Une ville dont les liaisons intérieures et extérieures sont très correctes	13
Une vie sportive et culturelle performante qui manque de moyens	14
<i>Rochepinard, un site pourvu de nombreux éléments différents</i>	15
Un espace vaste, situé en limite de commune	15
Un passé qui explique ses caractéristiques actuelles	16
Des proches alentours importants à ne pas négliger	17
Un espace pourvu de nombreux éléments différents	18
Un espace situé en zone inondable	25
Diagnostic	26
<i>Ciblé sur le projet global au sein de la ville de Tours</i>	26
La démographie : réel moteur économique pour la ville	26
Tours, moteur économique de l'agglomération et du département	27
Une politique de développement axée sur la qualité de vie des habitants	28
Un volet sportif et culturel qui mérite d'être développé davantage	29
<i>Ciblé sur notre espace et ses proches alentours</i>	30
Rochepinard, un espace dont les fonctions sont très variées	30
Un aspect global intérieur à repenser malgré des points positifs	32
Des flux intérieurs calqués sur l'occupation du lieu	33
Des proches alentours à considérer	34
Une accessibilité à totalement repenser	36
Tenir comptes des règles d'urbanisme	37
Les enjeux auxquels notre projet devra répondre	38
<i>A l'échelle de la ville et de ses environs</i>	38
Continuer d'attirer une population jeune et dynamique en répondant à ses attentes	38
S'inscrire dans la politique de développement de la ville	38
Apporter un complexe sportif et culturel majeur qui fait aujourd'hui défaut	39
<i>A l'échelle de notre espace</i>	39
Conserver les fonctions actuelles du site	39
Attirer la population pour une occupation plus régulière	40
Améliorer l'accessibilité depuis le centre ville	40
Minimiser les flux intérieur motorisés pour favoriser les modes de déplacement doux	40
Eviter l'usage de l'avenue Jacques Duclos	41
Veiller à pouvoir accueillir d'importants flux occasionnels	41
Proposer un projet en accord avec les proches alentours du site	41
Profiter de la présence des établissements scolaires sans les défavoriser	41
Améliorer l'aspect intérieur global en conservant ses éléments positifs	42

Proposer un projet fonctionnel	42
Propositions d'aménagement	43
<i>Les éléments qui constituent nos propositions</i>	43
Un Grand Stade pour Tours	43
Un hall d'exposition annexe	46
Un village gourmand conservé	46
Un vaste parvis pour favoriser les piétons	46
Le champ de foire, un espace inamovible	47
Un lac de baignade entouré d'un parc couvert et gratuit	47
Des locaux de clubs regroupés	48
Des établissements scolaires quasiment inchangés	48
Un parking identique	49
<i>L'agencement des éléments au sein du site de Rochepinard</i>	49
Une ligne de bus pour améliorer les liaisons avec le centre ville tourangeau	49
L'intérieur du site sans véhicules motorisés	49
Un parking facilement accessible	50
Le Grand Stade, figure de proue de ce projet	50
Les locaux des clubs mis en valeur	50
Des établissements scolaires plus accessibles	51
Un parc proche de tout	51
Des liaisons pour établir une complémentarité avec les alentours	51
Le plan du projet	52
Conclusion	53
Bibliographie	54
Index des sigles	55
Annexe	56
Table des matières	57



PEGART Arthur
Projet individuel
DA3 – 2013

Réaménagement du site d'infrastructures sportives et d'accueil de différentes manifestations de Rochepinard

Résumé : Ce projet a pour objectif de proposer un réaménagement du site de Rochepinard situé à Tours. Cet espace semble posséder un fort potentiel mais reste aujourd'hui peu mis en valeur par la ville malgré les nombreuses et importantes fonctions qu'il remplit pour cette dernière telles que l'accueil du stade de football de la ville mais aussi et surtout l'accueil de la foire de Tours, événement annuel très prisé par la population.

Ainsi, après avoir présenté la ville de Tours et le site de Rochepinard, un diagnostic ciblé a été réalisé et a permis de déterminer les forces et faiblesses du lieu tout en analysant les différentes caractéristiques de la ville de Tours et les grands axes de développement qu'elle s'est fixée.

C'est à partir de ce diagnostic que des enjeux auxquels le projet doit répondre ont été fixés. Les principaux enjeux retenus sont de s'inscrire dans la politique actuelle de développement de la ville de Tours, de conserver les principales fonctions actuelles du site, de changer sa fréquence d'utilisation aujourd'hui trop irrégulière, d'améliorer l'accessibilité au site mais surtout d'apporter un complexe sportif et culturel majeur qui fait aujourd'hui défaut à la ville de Tours.

Par la suite, un projet de réaménagement du site de Rochepinard a été élaboré en reprenant un à un les enjeux fixés auparavant. Vous découvrirez ainsi dans ce rapport toutes les étapes qui ont permis de mettre en place le projet final qui finira par être expliqué puis illustré.

