



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département Aménagement

Etudiants :

COLIN-NOGARET Arnaud

OLLIVON François

PETIT Mathilde

SCHIERY Chloé

# Guide d'intervention sur l'Interterritoire Tours – Saint-Pierre-des-Corps



Encadrants :

BLONDEL Cyril

BREVET Nathalie

FEILDEL Benoit

THIBAUT Serge

Année universitaire:

2013-2014

Ce document constitue un guide d'intervention, regroupant en un plan d'intervention les actions que nous préconisons pour faire de l'Interterritoire Tours – Saint-Pierre-des-Corps un espace pratiqué pour lui-même. Ce rendu final est composé de différentes parties :

Tout d'abord, un plan global d'intervention, matérialisé sous forme de carte schématique, met en avant le projet pour l'interterritoire dans sa globalité. Celui-ci expose la trame des infrastructures de transport (autoroute, routes, voies ferrées, fleuves) et les zones à enjeux de l'interterritoire. Ces zones ont été sélectionnées comme importantes pour faire tendre cet interterritoire vers un espace pratiqué, compte tenu de ce qu'il pourrait proposer aux usagers. Ce document met également en avant les principes forts que nous avons retenus dans le cadre de ce travail, à savoir la navigation, la pause et le dialogue. Ces trois éléments, que nous avons intitulés « visions pour l'interterritoire », ont constitué la base de notre réflexion qui a permis d'aboutir à des fiches actions.

Ces fiches actions ont pour objectif d'apporter une aide aux acteurs œuvrant sur (et pour) l'interterritoire afin de faire pratiquer cet espace pour lui-même et non comme « simple » espace de passage comme nous avons pu le remarquer. Ces fiches actions sont au nombre de 5 :

- L'escale Loire,
- Le port à sec,
- Itinéraire(s),
- Les marqueurs de porosité
- Les marqueurs d'identité.

Ces fiches actions sont associées à des zones d'intervention (plus ou moins spatialisées) et sont composées de différentes rubriques. Elles définissent tout d'abord le contexte dans lequel elles s'insèrent, mettent ensuite en avant la spatialisation de l'intervention, la(les) vision(s) auxquelles elles se réfèrent (la pause, la navigation, le dialogue) et enfin, l'apport que cela engendre pour l'interterritoire, c'est-à-dire comment ce « projet » global contribue à la production d'un interterritoire spécifique à Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En conclusion de ces fiches actions ont été ajoutés des exemples de projets. Ceux-ci ont pour objectif de réfléchir à une matérialisation concrète de nos différentes interventions, ces projets étant issus de recherches bibliographiques ou de réflexions personnelles.

Les annexes viennent conclure ce guide d'intervention. Celle-ci se composent de l'ensemble des cartes de diagnostic ayant permis de formaliser notre discours afin de proposer une intervention sur l'interterritoire.

Ce guide d'intervention s'accompagne également d'un guide méthodologique, qui constitue le cheminement de nos réflexions et l'ensemble de la démarche entreprise afin de réaliser un projet dans le cadre de l'atelier « Interterritorialiser : Projeter et Concevoir ».

# Plan d'intervention sur l'interterritoire TOURS - SAINT-PIERRE-DES-CORPS

## CONTEXTE

En plein cœur de l'agglomération tourangelle, l'interterritoire Tours - Saint-Pierre-des-Corps désigne l'espace d'interaction entre ces deux villes. Marqué dans l'imaginaire collectif des habitants par l'autoroute qui constitue une frontière symbolique forte, l'interterritoire Tours - Saint-Pierre-des-Corps est néanmoins un espace d'échanges pratiqué et fonctionnel.

L'enjeu est de faire de cet espace, central dans les dynamiques d'agglomération, un lieu à part entière, et non une zone de «flou» entre les deux communes.

## VISIONS

Le projet s'articule autour de 3 visions, forgées sur les de cet espace :



**La Navigation :** Autrefois siège de la navigation fluviale, aujourd'hui ce territoire se veut toujours un espace de navigation (maintenant multimodale et numérique) propice à l'exploration.



**La Pause :** Implanté dans un espace de dynamiques et de mouvements, notre projet joue sur les contrastes entre vitesse et lenteur, mouvement et immobilité, pour offrir une pause contemplative en négatif de la trame de ce territoire.



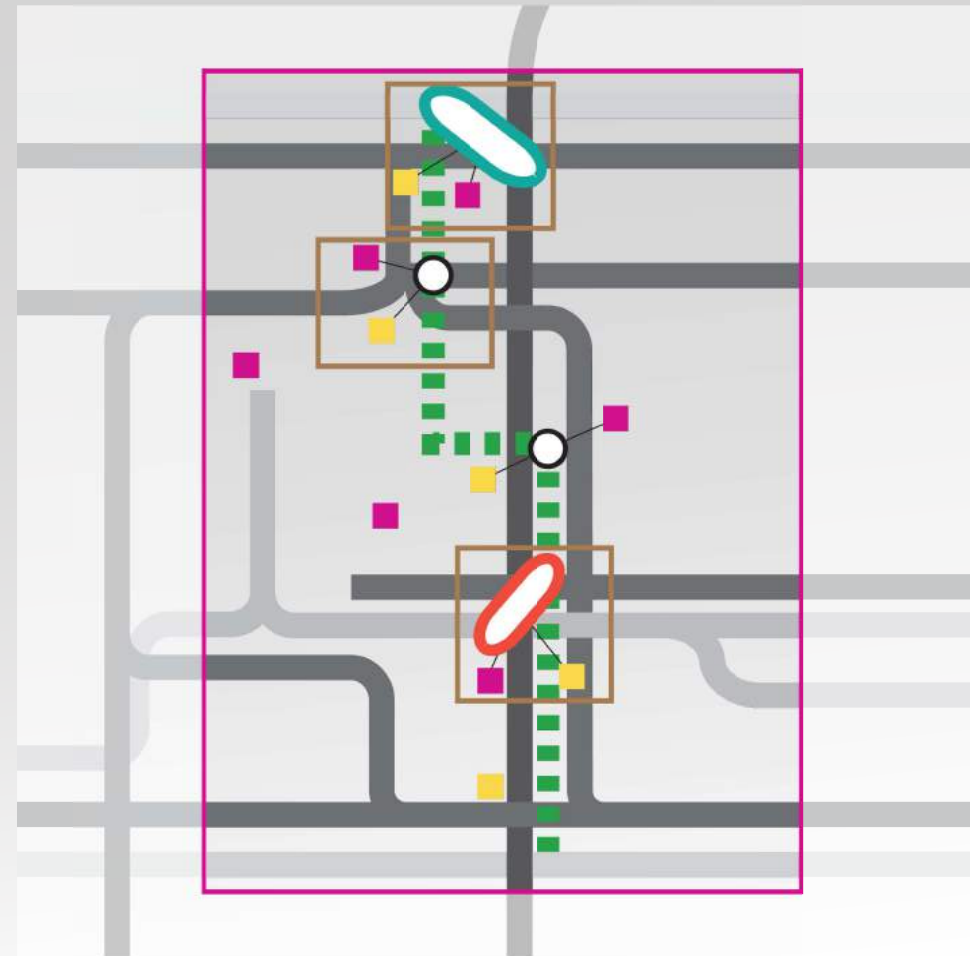
**Le Dialogue :** Le projet repose également sur la dimension d'échange soulignant les contrastes à l'origine des différences, de la complémentarité et de l'interdépendance des deux entités que l'interterritoire cherche à unir.

## APPORT

En jouant sur la diversité des modes interventions (aménagements permanents et aménagements temporaires), le projet fait la part belle aux interventions artistiques.

Se basant sur les caractéristiques physiques et symboliques de cet espace, ce projet vise à donner à cet interterritoire une visibilité plus importante, le rendant ainsi perceptible comme espace certes de contrastes, mais également d'union et d'échanges.

Cet interterritoire passerait alors d'une zone de flou à une entité à part entière ayant une identité forte dans l'agglomération tourangelle.



### Trames

- Autoroute
- Routes principales
- Axes ferroviaires
- Fleuves

### Projets : cf fiches actions

- Itinéraire(s)
- Escale Loire
- Le Port à Sec
- Stations
- Marqueurs de porosité
- Marqueurs d'identité
- Zone d'intensité forte de l'interterritoire
- Espace à enjeux





# L'escale Loire

## CONTEXTE

Situé en bord de Loire, entre l'autoroute et le Pont de Fil, l'ancien port fluvial constitue un **élément patrimonial** au sein d'un cadre naturel. Actuellement, cet espace n'accueille aucun aménagement ; il s'agit cependant d'une **zone de calme** appréciée des promeneurs. La Loire fait partie du patrimoine naturel et du grand paysage du territoire.

Ce lieu se situe au croisement de la Loire, lien entre les deux villes (notamment grâce à la Loire à vélo) et de l'autoroute, où l'on voit s'écouler un **flux constant de voitures**.

On peut donc parler de deux fleuves, l'un naturel et l'autre artificiel. Dans l'imaginaire collectif, la Loire est vue comme un lien entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps tandis que l'autoroute représente une coupure.

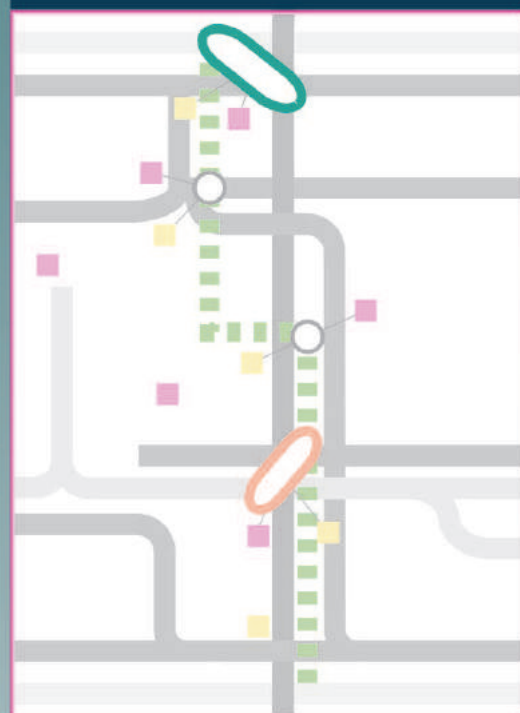
Au milieu d'un territoire de circulation, de déplacement, de mouvement, de dynamisme, les passants devraient pouvoir trouver un espace où les bruits et les rythmes s'amenuisent et deviennent plus lents. Cela permettrait de rompre le rythme effréné de la navigation dans l'interterritoire. L'idée est d'inviter les usagers à s'arrêter de façon à contrecarrer le mouvement et le bruit permanent de l'interterritoire tout en faisant appel à l'aspect patrimonial de cet espace.

## VISIONS

Cet espace constituerait un espace de **pause**, marquant une rupture avec l'environnement rapide, bruyant et énergique.

Le projet de théâtre flottant permettrait de rappeler la **navigation** fluviale, exacerbant ainsi la multimodalité de l'interterritoire. Un espace public est également lieu de **dialogue**, de communication et de temps partagé.

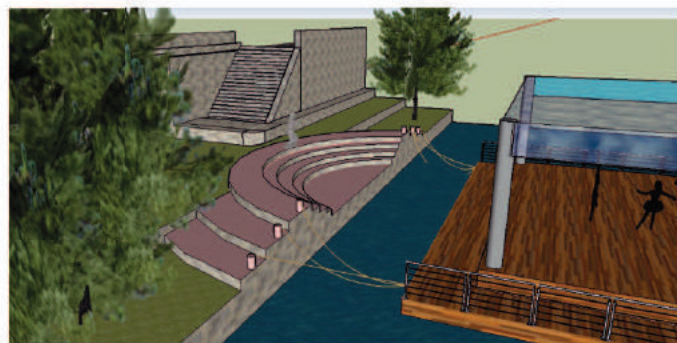
## SPATIALISATION



## APPORT

Une rupture dans le rythme rapide de la circulation permettrait de valoriser l'interterritoire pour autre chose que son **aspect fonctionnel**. Cet espace pourrait alors devenir un lieu de rencontre, de détente et de culture : on n'y passerait pas, mais on y **viendrait**.

## EXEMPLES



Un petit amphithéâtre (**aménagement permanent**), pouvant être submergé en cas d'inondation pourrait servir à voir les spectacles du théâtre flottant, comme amarré. C'est aussi un espace de repos, de rencontre, de loisirs, comme l'aménagement l'ayant inspiré (les quatre amphithéâtres du jardin Tino Rossi, Paris Vème). Le théâtre flottant peut servir à des concerts, des spectacles ou des projections. Inspiré du « Teatro del Mondo » d'Aldo Rossi, cette **structure temporaire** intimement liée à l'eau peut également s'inspirer de l'architecture





# Le port à sec

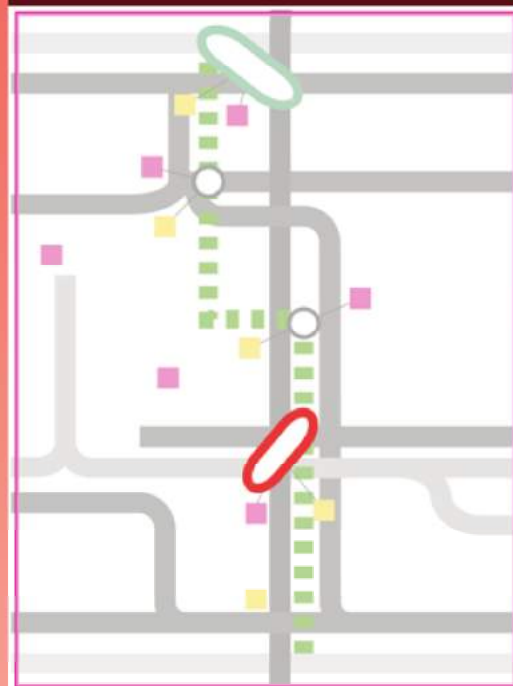
## CONTEXTE

Situé au croisement de différents axes de transport (autoroute, routes, rails...), l'espace autour du Point Zéro constitue un **espace de circulation** où les rythmes se confrontent. Sa localisation à la frontière des deux communes en fait un **non-lieu**.

Cet espace est également en lien avec l'**histoire** des deux villes et avec l'**eau**, car il se trouve sur l'ancien tracé du canal et au niveau des batardeaux (qui protège Tours des inondations au détriment de Saint-Pierre-des-Corps). L'autoroute, les rails et le château d'eau font partie du **paysage urbain** et apparaissent tous en ce lieu. C'est donc un **point d'interactions multiples** dans le sens où s'y confrontent les rythmes, les modes de transport, les symboliques.

L'objectif est de donner à cet espace une symbolique forte, alors qu'il est actuellement peu connu et reconnu. L'idée est d'en faire un espace central dans l'interterritoire, un espace d'échange. L'image du port à sec est utilisée pour mettre en avant son statut de point d'interaction, central et idéal pour l'échange.

## SPATIALISATION



## VISIONS

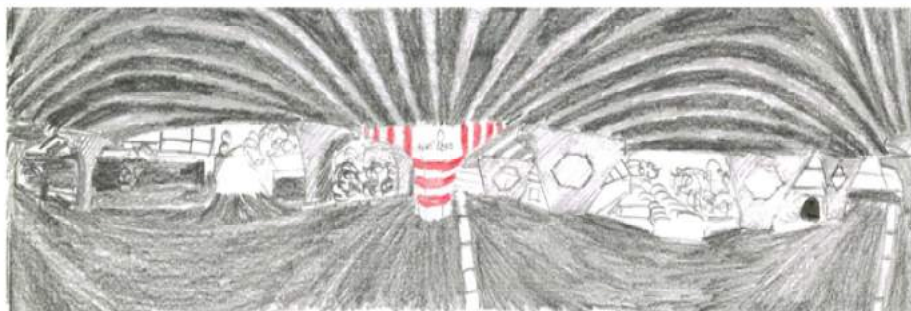
Ce projet s'inscrit dans la vision d'un territoire de **navigation**. Par ses caractéristiques, l'interterritoire est l'espace du repère, du déplacement et donc de la navigation.

On retrouve également la vision de **pause** avec l'idée que le Point Zéro est un espace relativement lent (stationnement) alors que les déplacements s'activent juste à côté. Le **dialogue** est également présent dans le projet de port à sec, car on cherche à mettre en valeur un lieu dont l'appartenance aux deux villes n'est pas claire.

## APPORT

Le port à sec dans l'espace du Point Zéro a pour objectif de faire de l'interterritoire un espace ayant une importance pour les deux villes. Ce projet fait de l'espace du Point Zéro un lieu central, servant de point de repère dans l'espace de cet interterritoire.

## EXEMPLES



L'image du port à sec peut s'accompagner de la transformation du château d'eau en phare, ou encore de faire du parking un quai, une escale avec, pour point de repère et balise, le point zéro où les coordonnées influent sur cette idée de se repérer dans l'espace. L'idée est de réaménager cet espace en invoquant le champ lexical de la navigation et l'ouvrant à l'humain (idée d'un belvédère sur le château d'eau).





# Itinéraire(s)

## CONTEXTE

Les individus qui pratiquent l'interterritoire le font de manière générale pour aller d'un point à un autre, sans s'arrêter.

Les espaces composant l'interterritoire sont très **minéralisés** et **artificiels** : on y navigue entre béton et goudron.

Les **volumes sonores** y sont très élevés, notamment à proximité de l'autoroute. Ces sons font partie du paysage de l'interterritoire, ils sont indissociables de la circulation, activité majeure de cet espace.

L'objectif est d'ouvrir cet espace aux habitants et aux touristes curieux de découvrir de nouveaux espaces « en s'amusant ». On peut inviter à la **déambulation** en proposant divers points d'intérêt.

En matière de bruit, le but n'est pas d'annuler les sons existants, mais de proposer des **pauses** dans cette prise d'otage auditive. Ces espaces de pause s'inscriraient alors en **contraste** avec les espaces énergiques, comme en négatif de la trame dessinée par les espaces de circulation.

## VISIONS

La création de zones de non-bruit, ou du moins de bruit très atténué, permettrait d'offrir aux usagers la possibilité de faire une **pause** : pause dans le rythme rapide, pause dans les sons, pause dans les pratiques de circulation.

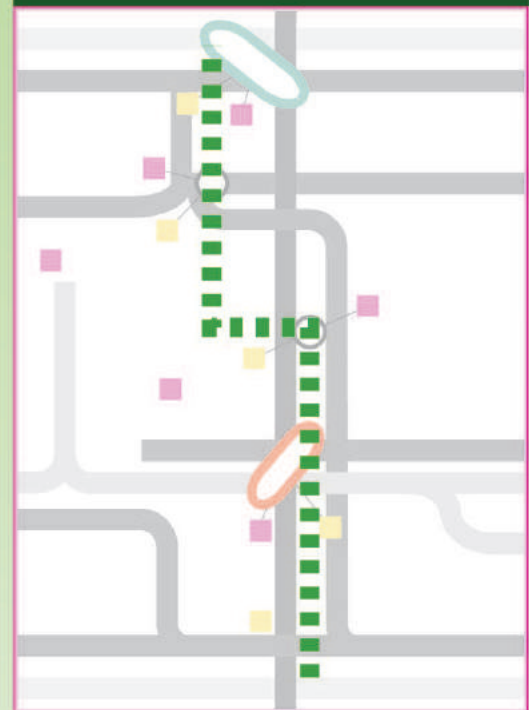
Le parcours touristique renvoie à la **navigation**, il s'agit de franchir, pratiquer et traverser l'interterritoire dans un but de divertissement et non utilitaire.

## EXEMPLES



Les **zones de silence** s'articuleraient autour d'autres projets. Elles pourraient prendre différentes formes (des enceintes de murs anti-bruit, des panneaux de papier bulle, etc.) et venir ainsi cerner les espaces de projets. Ces structures seraient modulables, démontables et déplaçables pour s'adapter aux besoins des usagers. La végétalisation par des **bombes de graines** peut devenir un prétexte à une balade dans l'interterritoire. Cette action permet d'impliquer les habitants, en leur donnant l'occasion d'améliorer des espaces parfois mal perçus. On constate que les parcours ludiques fonctionnent déjà, comme avec le **geocaching** par exemple.

## SPATIALISATION



## APPORT

La création de parcours pourrait montrer l'interterritoire sous un nouveau jour : en y pratiquant des activités ludiques, les usagers pourraient **se réapproprier cet espace**.

L'interterritoire comme **terrain de jeu** apparaît alors dans l'imaginaire collectif, et il deviendrait un espace à part entière.



# Les marqueurs de porosité

## CONTEXTE

Cet espace est perçu comme un territoire fermé alors qu'en réalité, il est ouvert. Les déplacements se font de manière aisée sur cet espace, on ne se rend pas compte que l'on passe d'**une ville à l'autre**. C'est ainsi que cet interterritoire constitue un **espace poreux**, qu'il est facile de franchir puisque la population n'est pas consciente de l'existence d'une frontière communale.

Il ne s'agit pas de créer une frontière infranchissable mais davantage de mettre en avant le fait qu'il s'agit bien d'un espace poreux où l'accès est facile. Cela permet de **jouer sur la symbolique usuelle de la frontière**, où un certain contrôle existe, en montrant qu'aucun contrôle n'est présent au niveau de notre interterritoire. Ainsi, instaurer un poste de contrôle permettrait de mettre en avant la porosité de cet espace et donc de sensibiliser la population sur ce franchissement de frontière.

## VISIONS

Cette réflexion met en lumière le **dialogue** qui existe déjà entre les deux villes au niveau de la circulation car tous les modes de transport sont représentés.

La **navigation** est également une vision importante pour cette réflexion puisqu'elle constitue l'art de se repérer, ce que des marqueurs de porosité mettront en avant en précisant qu'il s'agit de zones de franchissement de limites communales.

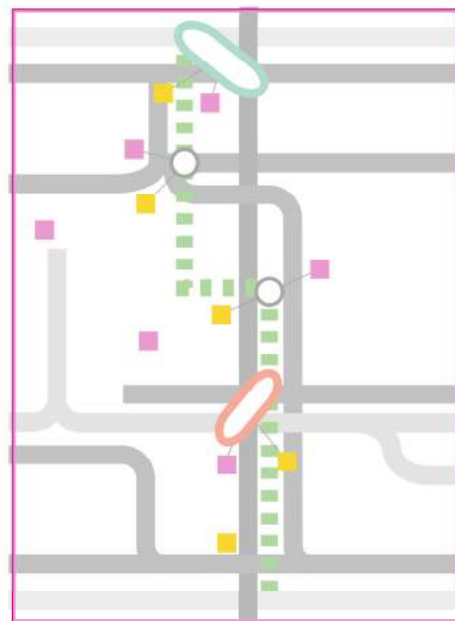
## EXEMPLES



La big red ball pourrait constituer un marqueur de porosité de notre interterritoire. En effet, implanter un élément comme celui-ci au niveau des axes de circulations (voitures ou même piétons) mettrait en avant **la porosité qui existait**, avant son implantation.

Dans le même esprit, le « mur franchissable » ainsi que les barrières laser constituent des marqueurs de porosité mais **n'empêchent pas le franchissement**, contrairement à la big red ball. Ainsi, une démarche comme celle-ci ne contraint pas le territoire mais permet tout de même de mettre en avant l'existence de cette porosité au sein même de l'interterritoire.

## SPATIALISATION



## APPORT

L'interterritoire constitue donc un espace poreux mais « **seulement** » **en réalité**. C'est au niveau de la symbolique qu'il faut travailler afin de faire prendre conscience aux utilisateurs de l'interterritoire que celui-ci fonctionne bien, pour lui permettre d'avoir **sa propre reconnaissance**. Cet espace deviendrait ainsi un territoire à part entière.







# Les marqueurs d'identité

## CONTEXTE

Cet interterritoire est marqué par de nombreuses **différences** et parfois même de **dissensions**. A partir du 20ème siècle, les deux communes ont semblé s'orienter vers une **évolution chacune de leur côté** : Tours s'étendant vers le Sud puis se reconstruisant sur elle-même pendant que Saint-Pierre-des-Corps s'étendait clairement vers l'Est. Cette différence historique se matérialise également avec la différence de densité de bâti, Tours étant beaucoup plus dense que Saint-Pierre-des-Corps. Au niveau politique, les dissensions sont catalysées par les **orientations politiques divergentes**, visibles au sein de l'Agglomération Tour(s) Plus. Au niveau symbolique, les villes se distinguent par leurs fonctions : celles-ci sont ainsi **complémentaires**. De plus, la relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps rappelle celle qui peut exister entre une mère et sa fille, c'est-à-dire que l'une ne peut pas vivre sans l'autre mais que de **nombreuses dissensions** sont présentes.

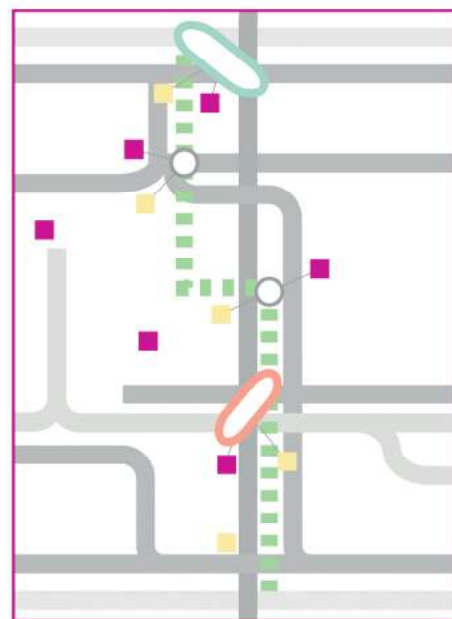
L'enjeu est de mettre en avant des éléments qui **rassembleraient** Tours et Saint-Pierre-des-Corps qui ne cessent d'être opposées. En effet, créer un jumelage en instaurant des **éléments identitaires communs spécifiques** serait une démarche forte au sein de l'interterritoire puisque les deux villes cristallisent les divergences au sein de l'Agglomération Tour(s)Plus.

## VISIONS

Cette réflexion met en avant le **dialogue** entre les deux communes. Ce travail est donc sur une dimension autre que la circulation : il s'agit davantage de faire « communiquer » les deux villes au-delà des flux.

C'est ainsi que, selon la démarche entreprise, la **pause** pourrait également intervenir au sein de cette volonté de créer des marqueurs d'identité forts entre les deux villes.

## SPATIALISATION



## APPORT

L'interterritoire actuel correspond à un espace entre deux villes qui s'opposent. Or, créer ou renforcer un dialogue permettrait donc d'**atténuer cette rupture** et donc de **former un ensemble commun** avec des symboles forts, qui seraient des marqueurs d'identité de l'interterritoire.

## EXEMPLES



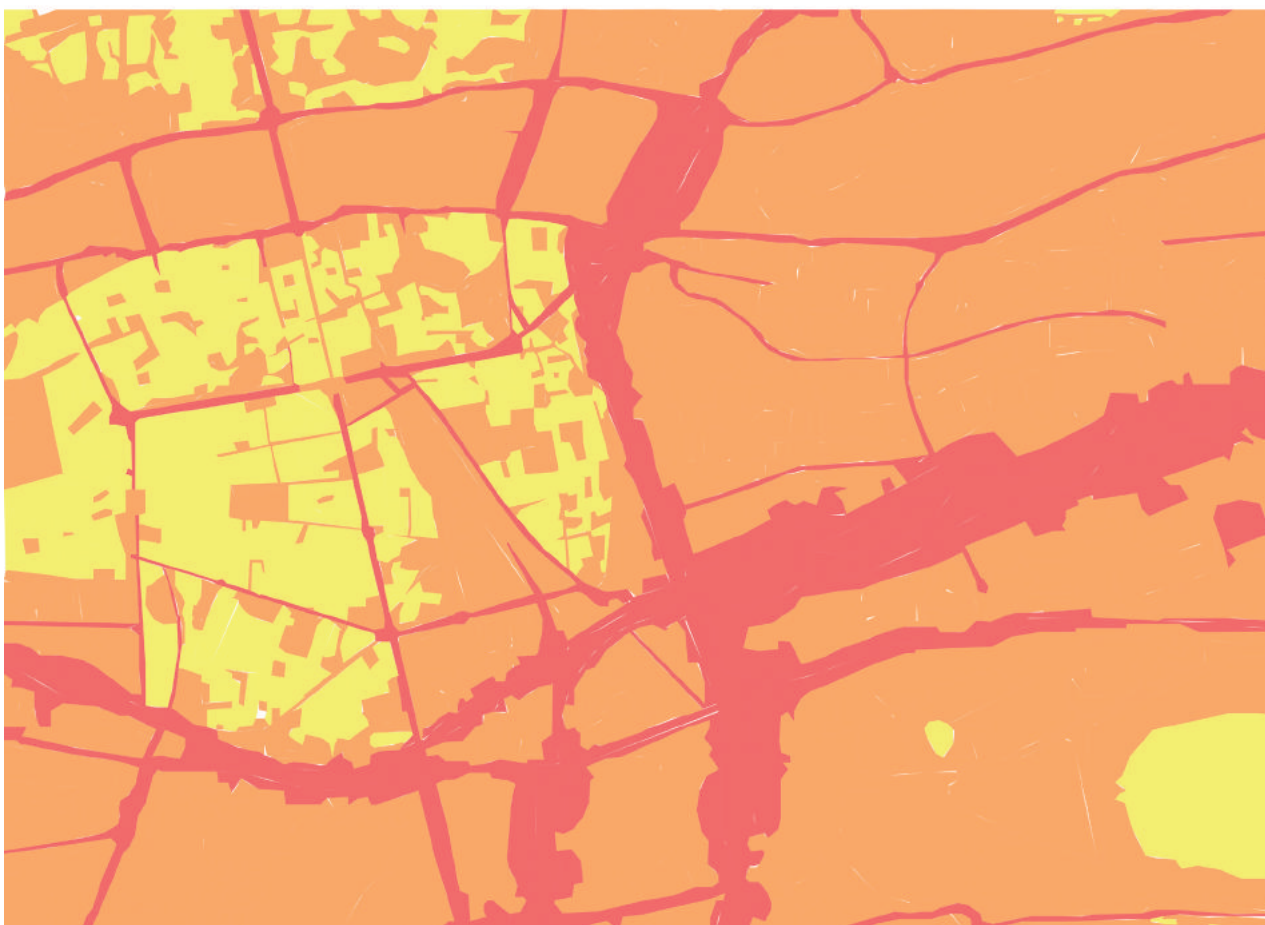
Il serait possible d'implanter deux (morceaux de) sculptures à deux endroits stratégiques des deux villes qui se répondent (mairies, gares...) afin de mettre en avant que chaque ville participe à la réalisation d'un **travail commun**. Cette idée s'inspire du travail de Pierre Dubois avec sa sculpture « Tête coupée en deux ».

Le mobilier urbain pourrait constituer l'**élément identitaire commun spécifique** principal entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, maintenant ainsi le dialogue. En effet, il serait possible d'instaurer un mobilier urbain « tape à l'œil » et unique, c'est-à-dire avec les mêmes formes et les mêmes couleurs. Au-delà de l'aspect identitaire, ce mobilier urbain pourrait créer ces espaces de pause que l'on cherche à obtenir.

Le passeport de l'interterritoire pourrait également être instauré afin de créer un espace commun pour l'ensemble des habitants de l'interterritoire pour « contredire » la rivalité de cette relation mère-fille et mettre en avant une unicité (re)trouvée.



# ENVIRONNEMENT SONORE



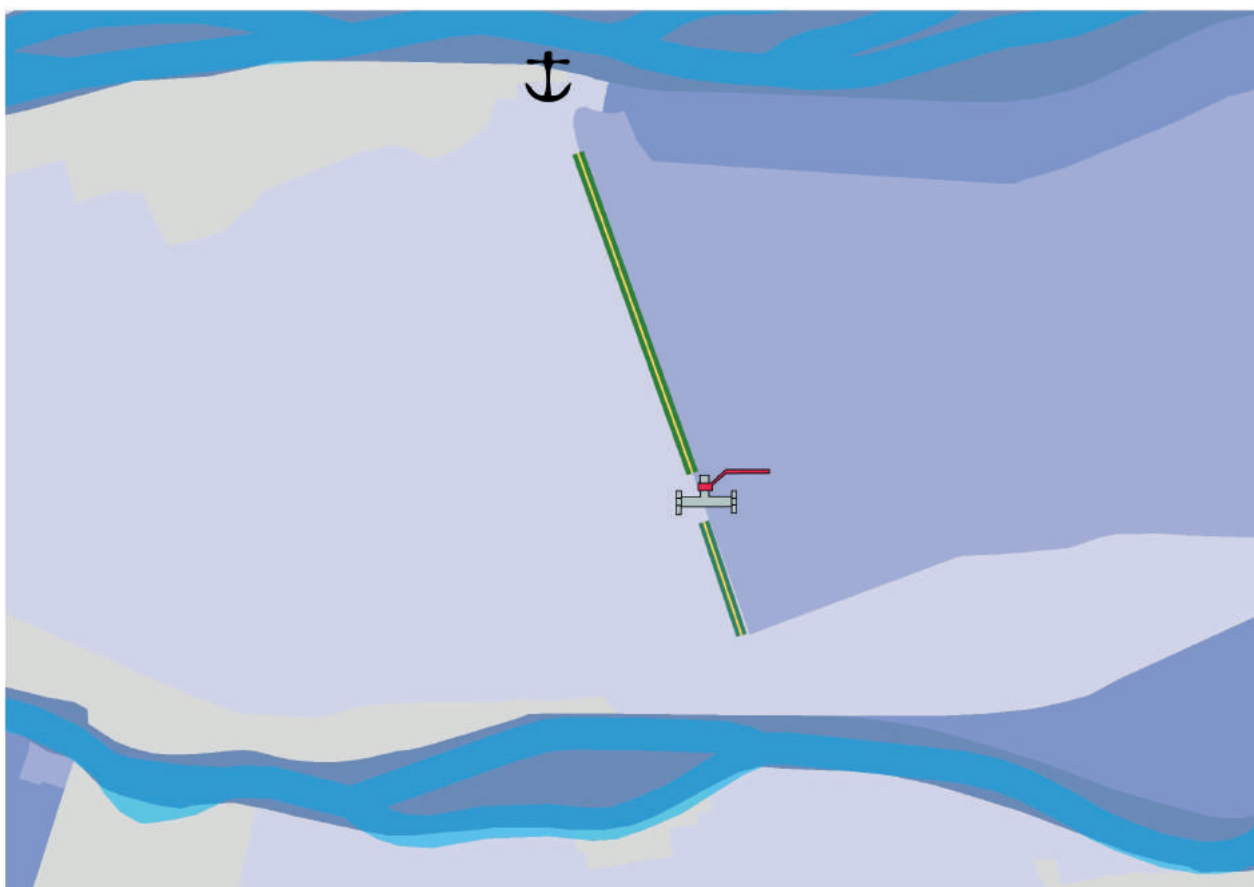
<55 db    de 55 à 70 db    >70 db

# VOIES DE CIRCULATION



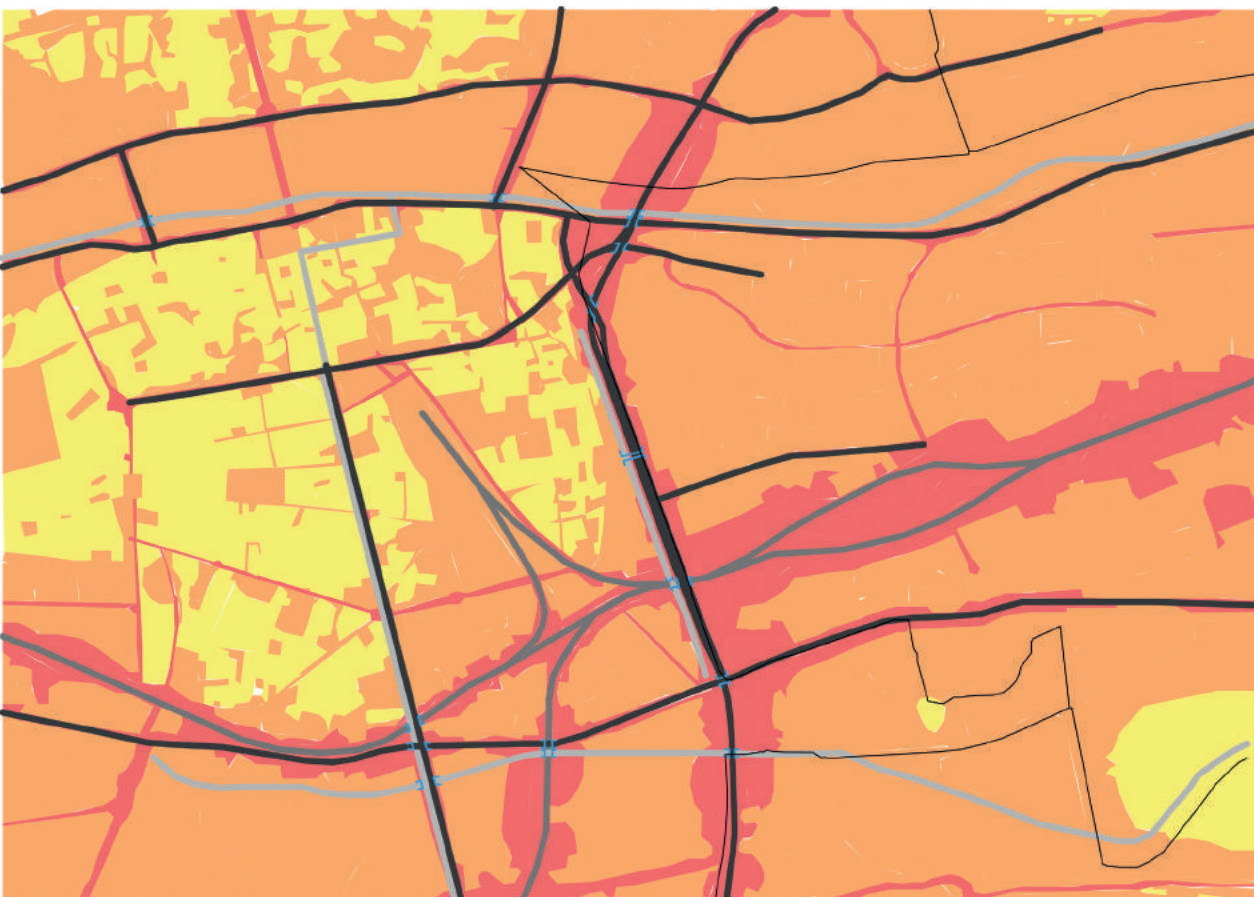
Modes doux    Train    Voiture    Franchissement

## EAU ET INONDATION



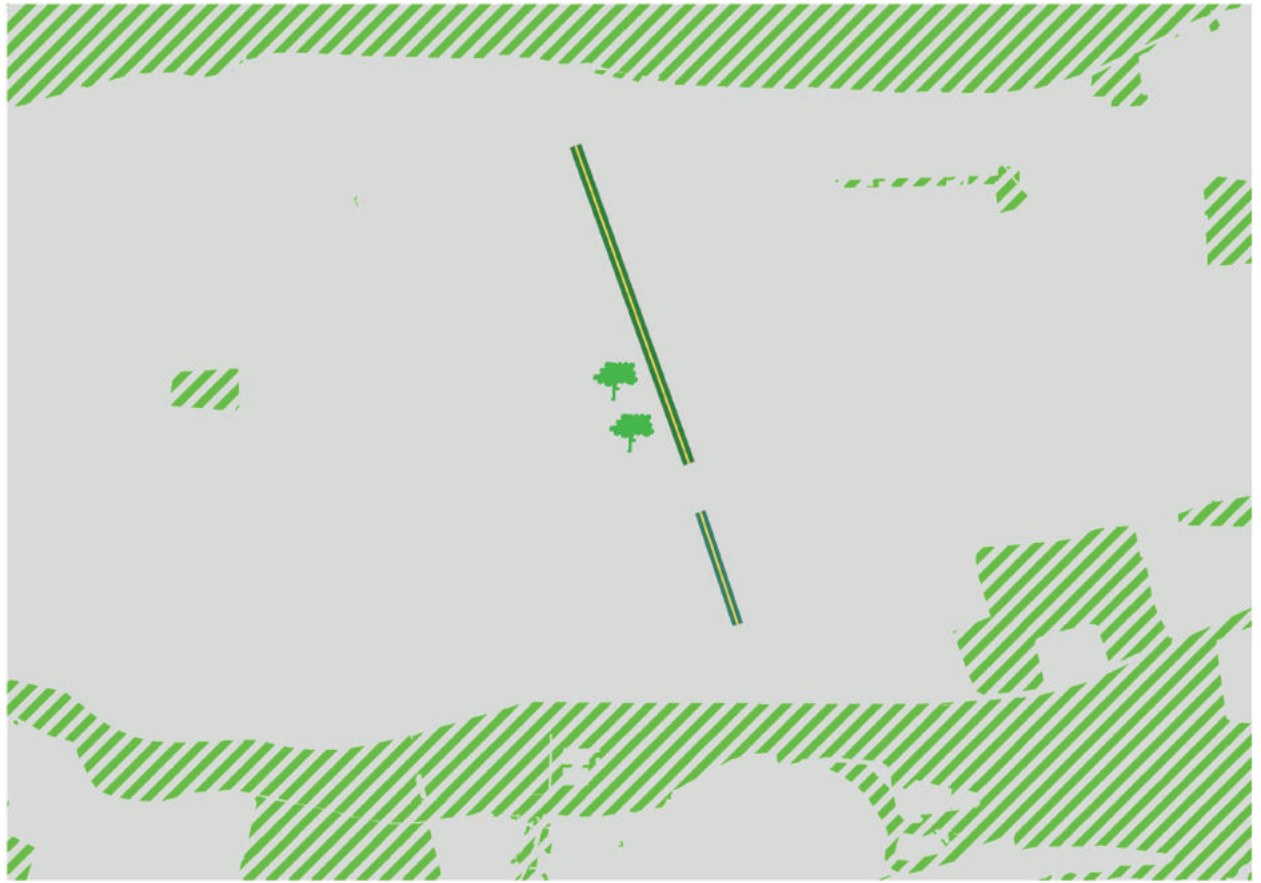
Aléa faible   Aléa moyen   Aléa fort   Aléa très fort

## SONS ET CIRCULATION





# ESPACES VEGETALISES

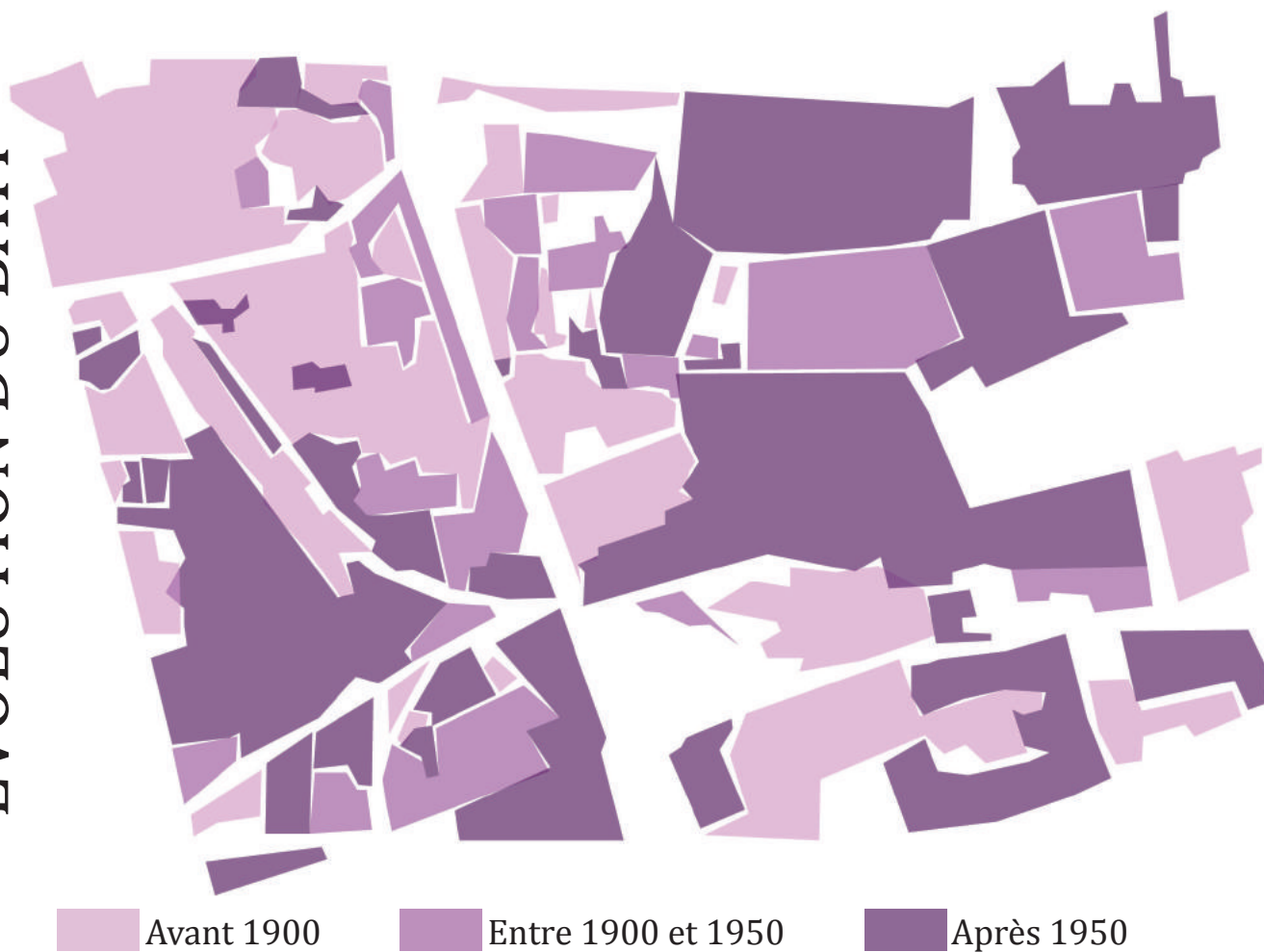


 Socle de base de la trame verte et bleue

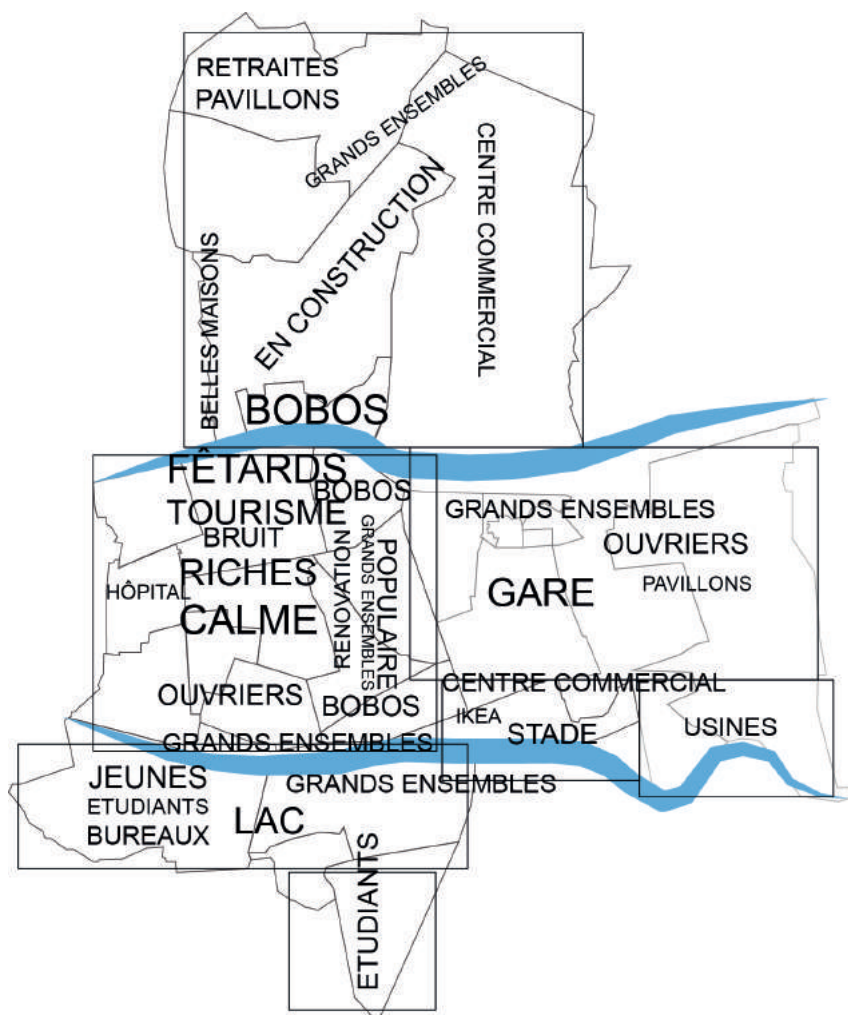
# NATURE ET EAU



# EVOLUTION DU BÂTI



# IMAGES ET A PRIORIS





# RELATION MERE-FILLE

