



Guide méthodologique de l'interterritoire Tours – Saint-Pierre-des- Corps

Etudiants :
COLIN-NOGARET Arnaud – OLLIVON François –
PETIT Mathilde - SCHIERY Chloé

Encadrants :

Blondel Cyril – BREVET Nathalie –
FEILDEL Benoit – THIBAUT Serge

Le dossier suivant reprend tous nos résultats intermédiaires mais aussi la méthode employée.

Sommaire

Sommaire	1
PARTIE 1 : Synthèse du PFE	3
Introduction générale.....	3
Chapitre 1 : Etude conceptuelle et mise en perspective de la frontière.....	3
Chapitre 2 : Analyse de l'interterritoire Tours/Saint-Pierre-des-Corps	10
Conclusion générale du PFE	21
PARTIE 2 : Analyse physique et sensible des ambiances urbaines	22
Epaisseur sensible et sonore	25
Lumière naturelle et artificielle	28
Végétalisation, Terre, Eau, Air	32
Chemins, traverses, accessibilité.....	35
Formes urbaines.....	44
PARTIE 3 : Détermination des enjeux - Point méthodologique.....	49
Les enjeux associés aux lieux.....	49
Les lieux associés aux enjeux.....	53
PARTIE 4 : Représentations schématiques des thématiques	54
La ville et l'eau	54
La ville verte ?.....	55
Le bâti	56
Une relation mère fille mitigée	57
La ville et l'environnement sonore.....	58
La ville des circulations	59
L'ancienneté du bâti.....	60
Eléments symboliques de l'interterritoire	61
PARTIE 5 : Introduction des concepts.....	63
La trame/l'intensité.....	64
La connectivité	65
Le yin et le yang.....	66
PARTIE 6 : Schémas globaux.....	67
La nature en ville	67

Les pratiques de circulation et leurs conséquences.....	68
L'histoire de l'interterritoire et sa symbolique	70
PARTIE 7 : Mise en place du plan guide de l'interterritoire	72

PARTIE 1 : Synthèse du PFE

Cette synthèse du PFE, reprend dans ces grandes lignes les idées qui ont été abordé par les 7 étudiants. Dans les 23 pages qui suivent, une grande quantité des informations qui apparaissent sont les termes employés par le PFE et retranscrits ici, pour que les idées ne soient pas déformées.

Introduction générale

« Avant on vivait dans un territoire. Les mobilités ayant augmenté, maintenant on vit entre, à travers les territoires » (Vanier, 2010). L'interterritoire peut être qualifié comme étant l'entre-deux, un espace plus ou moins flou, plus ou moins continu, plus ou moins.

A la suite de ce PFE, un cahier des charges a été élaboré de façon à constituer la base de travail de l'atelier actuellement en cours sur l'interterritoire : il s'agira de proposer des actions d'aménagement pour répondre aux enjeux globaux que nous aurons déterminé et fixé dans le cahier des charges.

La PFE, s'est tout d'abord appuyé sur la définition prétopologique d'un interterritoire qui est : « Un interterritoire est l'espace situé entre deux territoires, dès lors que cet espace ne se résume pas à une ligne et que l'on admet qu'il possède une étendue, un contenu, même si ce contenu est situé géographiquement sur l'un des deux territoires ou sur les deux. » (Thibault, 2013). Selon le PFE, cette définition semble induire une certaine spatialité, c'est-à-dire une étendue dont il faut étudier le contenu. Ce contenu, qui peut être sur l'un, l'autre ou les deux territoires, semble correspondre à toutes les dimensions relatives à ce qui définit un territoire, qu'elles soient institutionnelle, sociale, culturelle ou encore spatiale. Ainsi, pour mettre en avant ce contenu, le PFE donne une nouvelle définition : Un interterritoire peut être vu comme « *étant une zone d'interactions entre deux territoires. Il serait alors la traduction de l'impact de la frontière entre ces deux territoires, la frontière étant la condition sinéquanone de l'existence de l'interterritoire. Autrement dit, un interterritoire découle d'une frontière ; sans frontière, il n'y a pas d'interterritoire.* »

Problématique du PFE : « Dans quelle(s) mesure(s) les interactions entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps dimensionnent-elles leur interterritoire ? »

Hypothèse 1 : nous avons émis la double hypothèse suivante : Il existe une divergence d'ordre symbolique au sein du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps, qui impacte leurs relations, en particulier politiques

Hypothèse 2 : Il n'y a pas de réelle « séparation » physique entre les deux communes dans la mesure où le « couple » Tours / Saint-Pierre-Des-Corps constitue un ensemble urbain continu, pratiqué et fonctionnel

Chapitre 1 : Etude conceptuelle et mise en perspective de la frontière

1/ Historique de la frontière

Le terme de frontière a évolué au cours du temps : il est apparu au XIIIème siècle et a été utilisé par la suite pour désigner la limite entre deux états date en revanche du XIVème siècle.

Les pratiques des frontières et des limites sont elles apparues plus tard avec la volonté de s'identifier à un territoire. Elle apparaît entre autre dans les notions de souveraineté et d'état et entraîne donc la naissance de la nation. Par exemple, au XVIIIème, le siècle des Lumières, apparaît le terme de « frontière naturelle », par opposition aux frontières héréditaires ou historiques. Au XIXème siècle, c'est le principe de nationalité qui prévaut : la frontière se place entre deux cultures, deux langues (Guichonnet, Raffestin, 1974).

Sous l'impulsion de structures englobant les différents territoires et capables de diffuser auprès d'eux une vision plus large de la gestion de l'espace et des populations, certaines frontières ont muté pour devenir la base de coopération transterritoriale. Ces frontières changent alors en termes de fonctionnalité, mais aussi en termes de spatialité. L'idéologie qui s'est développée en parallèle est celle de la frontière « dynamique » et « créative », espace d'hybridation, attractif et innovant, qu'il est plus intéressant de gérer de manière décentralisée pour que cette gestion soit adéquate (Wackermann, 2003).

A l'entrée du XXIème siècle, en plus des conflits aux frontières des états, des personnes s'intéressent à de nouvelles frontières engendrant des conflits à plus petites échelles : les conflits urbains. Les conflits sont en effet, des marqueurs des frontières même si on ne peut pas dire qu'ils en sont la caractéristique. Autrement dit, cela pose l'hypothèse de frontières à d'autres échelles que celles des états. Les villes regardent émerger de nouvelles frontières (Groupe Frontière, 2004) : frontières socio-économiques et socio-culturelles, mais aussi frontières institutionnelles, avec des territoires qui cherchent à se légitimer dans ces grands ensembles urbains.

➔ En résumé, pour les chercheurs qui se sont intéressés au sujet, les frontières sont passées au fur et à mesure d'une notion d'annexion, à une notion de dissension.

Comme le dit Balibar (1994) « *il n'existe pas de définition de frontière pouvant être relative à chaque lieu, chaque temps, chaque échelle (de lieux et de temps), chaque expérience que l'on a de la frontière* ». L'évolution continue des frontières, autant en termes de forme que de localisation, fait que cet objet est une combinaison d'aspects (apparence, fonctionnalité) qui peuvent prendre une multitude de formes. Les frontières ne structurent pas uniquement les territoires mais aussi les individus, en effet, on retrouve la notion d'identité qui anime chaque territoire.

Selon le PFE, il est plus pertinent de se baser sur l'approche géopolitique, sans pour autant oublier la dimension socio-anthropologique de cette étude, autrement dit aborder la notion de frontière sous un angle pluridisciplinaire comme l'ont fait David Newman (géographe) et Gabriel Wackermann (professeur en urbanisme et aménagement du territoire). Cela permet de parler des impacts de la frontière sur les deux territoires, et de définir ainsi les espaces transfrontaliers. C'est aussi l'idée que reprend le Groupe Frontière en introduisant le fait que la frontière se crée « *toujours à la condition d'une forte capacité de structuration sociale et politique* » (Groupe Frontière, 2004). « *[...] Au-delà des changements morphologiques, toute frontière se définit par une combinaison de propriétés (la mise à distance, le filtrage, l'affirmation politique, la distinction) dont les effets sur l'espace sont particulièrement marquants (différentiels, discontinuités, risques, entre-deux) tant dans les représentations sociales que dans les pratiques des acteurs qui leurs donnent forme et sens.* » (Groupe frontière, 2004).

➔ Indissociables du territoire, les frontières sont des objets qui existent depuis longtemps dans les représentations, dans les pratiques et dans les discours. Ce sont des objets

complexes du fait de leur profondeur, de leur mouvance, de leur échelle. Sujet pluridisciplinaire, la frontière a été étudiée selon plusieurs approches. L'approche essentialiste (caractéristiques " figées " des frontières : leurs formes, leur support spatial, les pratiques engendrées). L'approche constructiviste (Les frontières comme résultantes et créatrices de processus nombreux, et comme étant porteuses de fonctions et de représentations, leur associant ainsi des dimensions psychologiques et sociologiques.)

2/ Définitions conceptuelles

Selon le PFE, *« la frontière est une construction humaine et sociale qui opère ou exprime, à la manière d'une limite, une distinction au sein d'une ou plusieurs entités. Elle se distingue de la limite dans le sens où elle comprend, en plus de la notion de séparation, la notion de liaison. Ces deux notions sont indissociables, une frontière ne pouvant être l'objet uniquement de séparations ou de liaisons, mais les interactions entre les deux entités peuvent exprimer davantage une notion que l'autre. »* La frontière peut prendre plusieurs formes.

➔ *« La frontière est un objet géographique qui met de la distance là où il y a de la proximité ».* C. Albaret-Schulz

3/ Processus de frontiérisation

Le processus de territorialisation prend en compte la notion d'une identité sur un espace. Il peut s'agir d'une identité politique, ou d'une identité socio-culturelle qui va engendrer des pratiques et instaurer ses référentiels sur cet espace (Aldhuy, 2008). L'espace constitue ainsi une base pour l'identité, sur laquelle elle va pouvoir s'établir durablement et se développer (Di Meo, 2004). Selon Guy Di Meo (2009) *« l'identité est l'intersection entre les dynamiques des individus ou des groupes dans leurs rapports sociaux ou spatiaux »*. La frontière territoriale est l'intersection entre deux territoires, ou entre l'intérieur d'un territoire et son extérieur, elle ne peut donc pas être considérée comme un objet isolé. Selon Guy di Meo (2009) *« le territoire est un peu le corps pour l'identité : c'est ce qui se matérialise, se repère, ce qui se voit »*.

- Processus de frontiérisation top-down : Identification d'individus par un pouvoir institutionnel ou politique.
- Processus de frontiérisation bottom-up : De la même manière que les institutions, ces groupes vont alors délimiter un territoire, volontairement ou non, qu'ils jugent être lié à la communauté à laquelle ils appartiennent.

La construction des territoires – et par conséquent des frontières – est la résultante constante de l'interaction entre l'identification (frontière institutionnelle), , l'appartenance (frontiérisation bottom-up et à la formation de communautés), et le processus de création d'image sociale.

➔ L'espace est ainsi découpé en de multiples territoires (territoires institutionnels, territoires historiques, de territoires religieux...), qui se superposent, et parfois s'opposent. Il y a donc autant de frontières que de territoires, et certaines sont susceptibles d'en remettre d'autres en question.

Conclusion

Selon le PFE, si le processus de frontiérification fait partie intégrante du processus de territorialisation, alors les notions de frontière et d'identité sont liées (la formation d'un territoire correspond à l'implantation d'une identité sur un espace).

3 processus de l'identité :

- « *L'identification est un processus réalisé par une institution sur des individus ou sur d'autres institutions, qui consiste à les catégoriser, à leur donner une identité institutionnelle (car donnée par une institution). Elle est donc liée entre autres à la création d'une frontière institutionnelle ; c'est ce que nous appelons le processus de frontiérification top-down.* »
- « *L'appartenance fait en revanche intervenir les individus. Elle est corrélée au regroupement spatial d'individus ou d'institutions dans une logique de création d'une communauté autour d'une identité socio-culturelle, et s'articule donc avec un processus de frontiérification bottom-up.* »
- « *La création d'image sociale est un processus difficile à considérer de manière indépendante, car il est fortement lié avec les deux autres processus. Il compose la majeure partie des interactions entre l'espace et l'identité, et il est fortement associé à la notion de frontière.* »

Il est possible d'étudier les caractéristiques d'une frontière à un moment figé de son évolution, notamment ses objectifs de création et de maintien, ses modalités d'instauration, et les acteurs qui agissent dessus ou sont exposés à ses conséquences. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'une frontière est continuellement restructurée, car elle dépend de la volonté des acteurs ayant la capacité d'agir dessus. Elle peut aussi être remise en question par une autre frontière, car il y a autant de frontières que de territoires, et ces territoires se superposent, se chevauchent et parfois s'opposent.

4/ Les dimensions de la frontière

Préambule : la frontière, entre séparation et liaison

L'expression de la frontière ramène, en définitive, à des logiques de séparation et / ou de liaison. La frontière se définit par une combinaison de propriétés dont les effets sur l'espace peuvent être très variables (Groupe Frontière, 2004).

- ➔ Couramment, on désigne davantage la frontière comme étant une limite séparant deux espaces (en particulier des Etats). Il en ressort en effet une forte connotation de la frontière axée sur la délimitation, la séparation. Cependant, la frontière marque également le passage d'un territoire à l'autre (les liens qui existent entre les deux territoires de part et d'autre de la frontière). La frontière c'est ce qui sépare et ce qui relie.

la séparation et la relation mises en avant par la frontière peuvent être modulées par des fonctions ou des pratiques engendrées par l'existence de cette frontière. En effet, des pratiques se créent en lien avec cet objet qui peut séparer comme relier.

La dimension institutionnelle

Le PFE dit que « *La dimension institutionnelle de la frontière se place dans le cadre d'une construction institutionnelle d'un territoire et met en jeu des acteurs institutionnels. La dimension institutionnelle concerne la frontière en tant que limite politique et administrative d'un territoire. En considérant la frontière comme limite politico-administrative d'un territoire, ce territoire n'étant pas nécessairement un Etat, la frontière marque la limite d'un mode de gestion. Ce pouvoir institutionnel possède alors ses propres caractéristiques et la frontière devient un lieu d'affirmation et de reconnaissance de pouvoirs institutionnels.* » L'existence de la frontière, s'explique entre autres par des divergences. Ces différentiels dépassent les seuls aspects institutionnels et politiques puisqu'ils peuvent concerner l'ensemble des éléments d'organisation d'une société. Ces différentiels engendrent alors des pratiques propres à la frontière et à l'espace frontalier.

territorialités

Le concept de territorialités est un concept qui entre en jeu lorsque l'on s'intéresse à l'espace physique et social. Ce concept, initialement avancé par le géographe Raffestin, est aujourd'hui utilisé dans les sciences sociales qui ont trait à l'espace. Il reprend l'ensemble des rapports que les individus et les groupes sociaux entretiennent avec l'espace.

Selon Di Méo, la territorialité est « *une relation individuelle et/ou collective [dans] un rapport complexe au(x) territoire(s)* ». Elle associe une relation existentielle de l'homme à l'espace et l'ensemble des réseaux de lieux pratiqués et vécus. De manière plus générale, la territorialité concerne l'espace vécu par les habitants et les acteurs d'un territoire. Elle s'exprime à la fois par les pratiques et les discours des habitants (Hoyaux, 2000). La territorialité revêt un aspect multidimensionnel : en effet, la territorialité évoquerait l'espace vécu dans toutes ses dimensions (Aldhuy, 2008). Sur la base des travaux de Frémont (1979), Aldhuy propose trois éléments de compréhension de la territorialité (2008). Il s'agirait de l'identification de l'espace de vie (l'ensemble des lieux fréquentés par un individu ou un groupe social), la caractérisation de l'espace social (l'ensemble des interrelations qui découlent de l'espace social ou qui le forment) et l'appréhension de l'espace vécu (les valeurs psychologiques associées qui unissent l'homme à l'espace). Ces éléments peuvent être par exemple mobilisés dans le cadre d'une étude prenant en compte les territorialités.

- ➔ En définitive, « *la territorialité permet de dépasser la seule question de l'organisation de l'espace des sociétés pour s'engager vers la compréhension de la condition spatiale des individus vivant en société* ». (Aldhuy, 2008).
- ➔ « Les territoires en tant que sujets sociaux et économiques affirment des interterritorialités du fait des réseaux, des mobilités et de la pluralité des centralités. » (PFE)

La coprésence de deux systèmes institutionnels distincts entraîne des interactions d'ordre politique. Ces interactions mettent l'accent sur la présence de la frontière en tant qu'objet qui sépare et qui relie. Cependant, la non-interaction est possible : elle accentue l'image de barrière de la frontière. A l'inverse, les interactions institutionnelles peuvent instaurer des nouvelles territorialités. En effet, les collaborations et coopérations entre acteurs institutionnels mettent en jeu de nouveaux rapports à l'espace. Ces rapports renforcent la notion d'interterritorialités.

Les outils de représentation des frontières institutionnelles

La frontière va être représentée et vue de façon différentes en fonction des acteurs institutionnels qui diffuse une image bien particulière de la frontière. Les institutions, tout comme les groupes d'individus peuvent représenter leur territoire et leurs frontières. (la cartographie permet de matérialiser les lignes et limites de chaque territoire afin de les rendre plus visible).

La dimension institutionnelle, fortement associée à l'aspect politique, occupe une place importante dans la définition de la frontière (au moins deux modes de gestion). Elle engendre par la suite des pratiques qui expriment le niveau de séparation et de liaison.

Bien que les frontières ne sont pas toujours matérielles, ni nécessairement visibles, elles ont tout de même un impact non négligeable sur les pratiques quotidiennes (Newmann, 2006) des usagers. D'autre part, la représentation sociale des individus peut entraîner la création de barrières psychologiques ou sociologiques. La frontière devient alors un symbole pour la population.

Cette frontière s'exprime aussi par son impact sur le territoire et sur les pratiques qu'elle engendre. Elle peut être matérielle et/ou symbolique.

Formes hétérogènes de la frontière

La frontière institutionnelle est souvent représentée sous formes de lignes afin de marquer de façon nette le changement d'institution. Il faut cependant savoir que les frontières ne sont pas toutes linéaires. En effet, une autre forme de la frontière explicitée par le Groupe frontière est la *frontière point* (réseaux : les aéroports, les zones blanches, les gares, les ports ou encore Internet). La frontière nodale est un point de passage où se concentrent des enjeux multiples, de nature politique, économique, sociale, juridique et technique, nécessitant un contrôle tout au long des frontières (Groupe Frontière, 2004).

Les frontières points et lignes peuvent aussi être complétées par l'existence d'une frontière de type « zonale ». La zone permet de représenter un phénomène d'approximation. Il existe par exemple ce qu'on peut caractériser " zone d'incertitude "

- ➔ Différentes formes de frontières existent donc, qu'elles soient linéaires, nodales ou encore zonales

L'impact des frontières sur l'espace à proximité

Newman affirme qu'aujourd'hui, que l'intérêt se situe plus dans la manière dont les frontières sont socialement construites (« *démarcation* ») et gérées, ainsi que l'impact qu'elles ont dans les pratiques quotidiennes. L'espace frontalier traduit l'existence d'un territoire hybride, « *lieu de rencontre de deux systèmes politiques, économiques et sociaux tout en partageant des spécificités communes* » (Harguindéguy, 2007).

Selon le PFE, « Les espaces frontaliers sont des « *espaces marginaux, excentrés géographiquement des grands centres économiques* », qui doivent, pour rayonner et être compétitifs, collaborer avec leurs voisins afin de se développer sur le plan social et économique (Hinfray, 2010, p34). » L'union

des espaces frontaliers de part et d'autre d'une frontière donne l'espace transfrontalier. Ce dernier « possède ainsi un fort potentiel de développement économique, puisqu'il est le lieu d'expression de la concurrence mais aussi de la complémentarité des territoires » (Lebras, 2010, p24). L'espace transfrontalier est donc caractérisé par la présence d'une action commune entre les individus de chaque territoire. Cette collaboration pouvant déboucher sur des projets communs ou sur des ententes. « L'espace transfrontalier fait partie de l'interterritoire, mais l'interterritoire n'est pas limité à cet espace, il pourrait en effet comprendre d'autres espaces qui seraient plus éloignés de la frontière. » (PFE)

La juxtaposition de deux territoires différents peut exercer une influence sur l'un ou les deux territoires. Cet espace d'influence pourrait se traduire comme « des zones étendues de transition, où se repèrent de nombreux types intermédiaires » (Hamman, Hintermeyer, 2012, p11). « Pour bien comprendre, il faut savoir que la zone d'influence diffère de l'espace transfrontalier de par ses critères d'identification. En effet, une zone d'influence inclura en son sein un espace transfrontalier, mais elle pourra s'étendre au-delà de cet espace. » (PFE)

Les frontières (quelle que soit leur forme) ont un impact sur les territoires qu'elles distinguent. Cet impact peut être au niveau des frontières ou plus étendu à l'intérieur du territoire. Il peut être plus ou moins visible et avoir plus ou moins d'influence.

Aspect matériel de la frontière

La frontière peut être qualifiée de naturelle comme une « zone de terre ou d'eau hostile à l'habitat humain destiné à demeurer pour les hommes une région de passage et non de séjour » (Vallaux, s.d.), elle est le plus souvent représentée par les océans, certains cours d'eau ou encore d'autres éléments géographiques marquants comme des montagnes notamment.

Le PFE explique que « A défaut d'avoir été légitimées par un élément géographique marquant, les frontières peuvent avoir été matérialisées à partir de rien, ou presque. En effet, elles découlent de la relation entre deux territoires, et en sont souvent le reflet. Elles peuvent se matérialiser par le biais d'éléments forts, de symboles comme des murs, des grillages et des no man's land ; mais aussi par des éléments plus discrets tels que des panneaux sur une route voire des postes de contrôles désaffectés. »

- ➔ L'impact des frontières n'est pas clairement défini, il reste assez flou : c'est l'espace dont l'appartenance à un territoire n'est pas évidente et qui témoigne de fortes interactions entre les territoires en question. Il peut être situé sur l'un des territoires ou sur les deux, c'est l'espace transfrontalier. C'est ces impacts qui mettent donc en avant la notion d'interterritoire.

Conclusion

Les frontières expriment à la fois des objectifs de distinction/séparation, et de liaison selon les enjeux issus des besoins et des volontés régissant le territoire. Une frontière se définit donc par son niveau de séparation et de liaison ainsi que par les pratiques qu'elle engendre. Deux dimensions de la frontière peuvent être distinguées : la dimension institutionnelle et la dimension sociale.

- ➔ Des opportunités vont créer des pratiques et des interactions entre les deux territoires. Elles peuvent d'une part s'exprimer sous la forme d'interactions institutionnelles, de coopérations, mais elles s'expriment aussi dans les pratiques et les représentations des individus.

La dimension sociale de la frontière implique des caractéristiques particulières, socio-professionnelles, culturelles, et idéologiques entre autres, qui entraînent des différentiels entre des territoires. Cependant ces caractéristiques peuvent également constituer un lien. La dimension sociale introduit aussi la notion de représentations sociales qu'ont les individus des territoires et des frontières, qui va conditionner ou non leurs pratiques de cette frontière.

- ➔ Une frontière peut se traduire par des espaces transfrontaliers, constitués par des actions concertées, des échanges, et par des zones d'influences. Ces spatialités constituent l'interterritoire lié à une frontière.

Chapitre 2 : Analyse de l'interterritoire Tours/Saint-Pierre-des-Corps

La frontière comprend deux processus qui sont la séparation et la liaison.

Dans le cas de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, L'interterritoire s'explique par la présence de la frontière essentiellement institutionnelle.

Le PFE a cherché les différents éléments ou processus qui lient ou séparent Tours et Saint-Pierre-des-Corps afin de répondre à leurs hypothèse. En outre, à l'aide de la définition prétopologique de l'interterritoire, c'est-à-dire « *l'espace situé entre deux territoires, dès lors que cet espace ne se résume pas à une ligne et que l'on admet qu'il possède une étendue, un contenu, même si ce contenu est situé géographiquement sur l'un des deux territoires* » (Serge Thibault, 2013), ils ont tiré certains espaces essentiels de l'interterritoire :

- La limite communale entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps et ses abords.
- La liaison ferroviaire entre les gares des deux communes, et donc les gares et leurs abords.
- La Loire, élément de liaison entre les deux communes.

Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

Les grands changements du XIXème siècle

Le XIXème siècle voit se produire de grands changements pour l'ensemble de l'agglomération, et principalement pour Tours et Saint-Pierre-des-Corps, qui sont au cœur des projets d'aménagement avec la construction du canal de Berry, et de la voie ferroviaire.

Voies navigables depuis des siècles, la Loire et surtout le Cher n'en étaient pas moins dangereuses et parfois difficilement praticables pour les non-initiés. Aussi les travaux de canalisation du Cher débutèrent en 1807 sur décret impérial, et se terminèrent en 1839. En parallèle de ce projet, le conseil municipal de Tours approuve en 1824 la mise en place d'un canal de jonction entre les deux fleuves, notamment parce que la ville de Tours voit dans ce projet le gain des retombées économiques et une amélioration de ses problèmes d'insalubrité. Les travaux durèrent jusqu'en 1829. Au niveau du Cher, le canal débouchait sur le port de Rochepinard (l'actuelle zone

commerciale des Atlantes), l'un des plus importants de la ville à cette époque. Son embouchure au niveau de la Loire se situait à l'emplacement de l'ancienne abbaye de Saint-Loup, aujourd'hui ancien logis modernisé au niveau du passage Trouseau, à l'Est de l'Autoroute (Ibid.).

Ces aménagements marquent l'essor de la navigation fluviale et le début d'une grande période de développement économique et industriel lié aux activités de transports sur le territoire (Ibid.). Le trafic sur le canal de jonction croît en effet rapidement, pour atteindre son apogée en 1850. Tours devient alors une plate-forme importante d'échanges et un noeud privilégié de communication et de négociation grâce au transit de nombreuses marchandises par voie navigable. Les métiers et activités liés à la navigation fluviale se développent sur la commune (Ibid.). L'arrivée du canal et l'implantation de ses deux ports, puis du chemin de fer par la entraînent l'installation d'usines à proximité du canal et stimulent l'activité industrielle du territoire. Tours se développe et s'urbanise fortement à partir de cette époque (Ibid.).

Ce développement se fait à des vitesses différentes. En effet, Saint Pierre-des-Corps est alors une commune rurale basée sur la culture maraîchère, l'urbanisation y est très modeste. Les berges du canal du côté de la ville actuelle ne sont pas urbanisées, excepté sur la partie nord du canal (Ibid.).

Aussi, dès février 1829, des plaintes concernant le canal commencent à être émises. Certains habitants de Saint Pierre-des-Corps envoient des pétitions à la préfecture pour protester contre les inondations dues au creusement du canal. Mais ce n'est qu'en 1855 que sont engagés sur décision du préfet des travaux pour renforcer la canalisation de cette voie d'eau, pour remédier à certains défauts qui pourraient accentuer les conséquences de l'inondation côté Tours. Les protections contre les inondations sont principalement faites pour protéger la ville de Tours : suite aux inondations, la levée ouest du canal est consolidée.

Depuis la construction du canal, la municipalité de Saint Pierre-des-Corps a l'impression de ne pas avoir bénéficié des retombées économiques dues à ce dernier mais d'avoir plutôt subi les défaillances des protections contre les crues. (Histoire du canal T1, 2011). En effet, le développement et l'urbanisation engendrés par le canal a surtout profité à Tours, Saint-Pierre-des-Corps étant à l'époque une commune plus rurale.

Les premiers trains arrivent à Tours en 1845 (Lussault, 1993). Pour faciliter le transit de marchandises et pour conserver la continuité de la ligne de chemin de fer, le contournement de Tours pour les convois en transit est décidé en 1855. Saint-Pierre-des-Corps donne alors son accord pour accueillir une gare de passage, et les équipements ferroviaires conséquents y étant associés. L'arrivée de cet équipement ferroviaire très lourd sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps bouleverse totalement l'activité de la commune, jusqu'alors essentiellement maraîchère, et son urbanisation.

La deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} représentent en quelque sorte une période d'affirmation de ces deux communes, durant laquelle elles vont forger leurs identités respectives dont on retrouve encore la trace aujourd'hui.

La commune de Saint-Pierre-des-Corps semble suivre un développement particulier, car Michel Lussault la considère comme un faubourg s'affirmant plus urbain que les autres communes voisines de Tours, au même titre que La Riche et Saint-Symphorien. C'est elle que la croissance urbaine touche en premier, du fait du développement du secteur ferroviaire. Sa desserte par les grandes

infrastructures, d'abord fluviales puis ferroviaires, et sa proximité avec Tours lui permettent de faire commerce de son activité traditionnelle, le maraîchage, parfois jusqu'à Paris. Ce sont ces mêmes avantages de proximité et d'accessibilité – avec l'ouverture de la gare aux voyageurs notamment – qui lui amènent un apport de population (Histoire du canal T1, 2011).

En 1919, Saint-Pierre-des-Corps était ainsi une ville cheminote, à la fois par l'importance de ses infrastructures ferroviaires et des implantations liées, mais cette caractéristique se traduisait aussi dans son architecture.

En 1920 a lieu le Congrès de l'International Socialiste à la salle du Manège de Tours, qui se conclura par la scission du SFIO, le PCF est alors créé et l'autre branche résultante de cette séparation deviendra le PS. L'équipe municipale de Saint-Pierre-des-Corps décide d'adhérer immédiatement au PCF, car leurs idées rejoignent celles du Parti. Depuis, la commune a toujours été dirigée par le PC, sans aucun changement de parti (Barré, 2013).

Progressivement, par son développement, Saint-Pierre-des-Corps semble chercher à affirmer son autonomie. En 1906, une église est créée sur le territoire de la commune, permettant ainsi aux corpopétrussiens de ne plus traverser le canal pour se rendre à l'église qui était à Tours. En 1912, la mairie de Saint-Pierre, qui était jusque-là sur les bords de Loire, donc plutôt tournée vers les échanges fluviaux, est déplacée à son emplacement actuel, en plein centre de Saint-Pierre-des-Corps.

La phase du développement corpopétrussien que nous venons d'aborder est résumée par

Michel Lussault de la manière suivante : « *Saint-Pierre-des-Corps s'affirme donc comme une banlieue originale, car possédant une source de croissance autonome* ». Et enfin, « *Il ne faut pas chercher ailleurs cette individualité corpopétrussienne, très marquée en 1900 et encore sensible aujourd'hui, dans de nombreux domaines (cf. notamment l'aspect social et politique [...])* »

De 1945 à aujourd'hui : un fort développement sans logique d'agglomération

La reconstruction – un presque retour à la normal

Sur la commune de Tours, la reconstruction s'est déroulée par à-coups, les destructions ayant été réparties en différents points dans la ville. Concernant la reconstruction de Tours, elle se serait concentrée sur certains espaces considérés comme stratégiques, délaissant ainsi d'autres zones intérieures, comme cela fut le cas lors de son urbanisation au milieu du XVIII^{ème} siècle.

Du côté de Saint-Pierre-des-Corps, la reconstruction devait se faire selon un plan unique étant donné l'ampleur de la destruction. Après 10 ans de travaux de reconstruction, la ville de Saint-Pierre-des-Corps est renouvelée, de nouveaux axes sont créés, de nouvelles entreprises s'installent et l'emprise ferroviaire est plus forte. A propos de celle de Saint-Pierre-des-Corps, nous pouvons dire que la triple barrière constituée de la Loire, le Cher et l'ancien canal, continuait d'isoler la ville. Cependant, cela n'était pas dommageable en tout point, car cela accentuait le sentiment d'irréductibilité de cette dernière : « *l'autonomisme proclamé de Saint-Pierre-des-Corps, foyer du culte prolétarien* » (Lussault, 1993). Politiquement, la ville communiste s'est développée en opposition avec ses voisines, mais cette opposition est loin d'être aussi marquée en ce qui concerne l'aménagement de son territoire.

Création d'une plateforme multimodale et multi-services entre Tours et Saint-Pierre

Comblement de l'ancien canal par une autoroute ainsi qu'un boulevard urbain, mise en place de la gare TGV et construction d'un espace commercial à grande échelle : les chantiers d'après-guerre à aujourd'hui furent titanesques et transformèrent totalement l'espace urbain corpopétrussien, et partiellement l'espace tourangeau.

La ville de Tours a pris en charge le comblement du canal, il se finit en 1960. 1965 : début de la construction de l'autoroute au niveau de l'ancien canal. Le comblement du canal de jonction permet aussi de protéger Tours de la montée des eaux par la construction d'une digue. (Histoire du canal T2, 2011). Ce point engendra certaines réactions négatives de la part de Saint-Pierre-des-Corps et en particulier parce que la protection de Tours en cas de crue se fait au dépend de celle de la ville communiste.

Sous la municipalité de Jean Royer à Tours, en 1960, le projet de déviation de la RN10 saturée et celui de la construction de l'autoroute A10 à Tours sont combinés. La revue d'Indre-et-Loire de l'époque cite un discours de Jean Royer pour appuyer cette volonté : « *Dans les années qui viennent, Tours formera une seule et même agglomération, je dirais même, une seule et même ville et, qu'en fait, si nous admettions définitivement le "tracé rouge", on couperait cette ville en deux, alors qu'il est bien plus rationnel de la contourner à la périphérie* ».

L'ingénieur des ponts et chaussée défendait le « tracé rouge » selon des arguments purement pratiques. Ce dernier coûtait en effet bien moins cher que les autres, la plupart des terrains appartenant déjà à l'Etat (ancien lit du canal). Le temps pour l'Etat de s'approprier les parcelles lui manquant, les travaux commencèrent en 1965. Une fois l'autoroute terminée, un boulevard urbain fut construit, juxtaposant l'A10, l'Avenue George Pompidou fut inaugurée en 1974.

La gare TGV est mise en service en 1990. Au sein de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, les passages à niveaux reliant auparavant le Nord et le Sud de la ville au niveau du chemin de fer sont alors remplacés par des ponts, renforçant les coupures internes de la commune. Deux ans plus tard, l'emplacement de l'actuel centre commercial des Atlantes apparaît comme idéal pour une implantation commerçante à grande échelle. En effet, l'autoroute amenait d'une part un flux conséquent d'usagers provenant d'autres départements voire d'autres régions. Tours a récupéré la partie de Saint-Avertin de la vallée du Cher en 1965 (place de l'actuel parc des Expositions). Cette zone d'activité est aujourd'hui un espace très attractif et dont les problématiques dépassent le cadre municipal, comme en convient l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours en écrivant, dans le Tome 2 de l'Histoire du Canal (2011) : « *Les enjeux de ce territoire frontière n'échappent à personne ; même devenue autoroute, il canalise les circulations internes de l'agglomération et abrite une zone de développement industriel et commercial vaste.* ».

Les premières tentatives infructueuses de coopération intercommunale

En 1959, l'idée du « *Grand Tours* » prônée par les élus de la ville centre s'associe avec la possibilité de créer une structure administrative, permettant une certaine union de territoires différents liés sur un même espace. Dans un objectif de croissance, le troisième District Urbain de France est donc institué le 18 juin 1959. Le poids démesuré de Tours lui permettant de bloquer le fonctionnement du District si elle le souhaitait, ce dernier était compromis par les appréhensions des élus des autres communes

avant même d'être réellement lancé. Le District était la première étape d'une stratégie de fusion, et les municipalités périphériques ne voulaient pas perdre leur légitimité à gouverner leur territoire.

Saint-Pierre-des-Corps fut la première ville à le refuser [le SDAU] en 1972, et les premiers Plan d'Occupation des Sols se développèrent commune par commune dès 1976. En addition, la crise nationale de l'époque engendra des difficultés financières qui, face à l'ambition encore une fois trop forte de ce plan, mirent fin à cette coopération et au SDAU.

Saint-Pierre-des-Corps peut être considérée comme l'extension industrielle de Tours, présentant l'espace nécessaire aux activités comme le maraîchage, l'activité ferroviaire, industrielle ou encore commerçante. Ce faisant, cette commune a développé progressivement une identité assumée par une sphère politique qui se place en désaccord et en autonomie par rapport à ses voisines.

La rupture spatiale constituée par le canal, puis par l'autoroute, est à l'origine d'une accentuation simultanée du développement des deux communes. Plusieurs problématiques les lient, comme celle des grandes infrastructures routières, ferroviaires, ou la gestion des inondations. Cependant, cette rupture a aussi servi de rempart lors des divergences politiques, permettant à Saint-Pierre-des-Corps de revendiquer son autonomie. Ainsi, comme l'écrit l'Agence d'Urbanisme de Tours « *Ce sont bien le canal d'hier et l'autoroute d'aujourd'hui qui lient ces deux ensembles, mais n'en font pas pour autant un territoire urbain homogène et cohérent [...] les compromis sont souvent difficiles et les conséquences des contradictions parfois lourdes.* » (Histoire du canal T2).

Cependant, la fin du XXème siècle voit survenir un changement de municipalité et de parti politique à Tours, puis la création de la Communauté d'agglomération de Tour(s) Plus en 1999, qui sera aussitôt présidée par Jean Germain, l'actuel maire de Tours. Les deux communes semblent donc poussées par une nouvelle dynamique de collaboration.

Partie 2 : Des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps

Cette partie s'appuie sur les travaux réalisés par le PFE, les idées sont donc peu reformulées afin de garder le plus grand nombre d'informations possible.

1/ Une certaine entente malgré des représentations divergentes

La ville de Tours

Le point de vue des tourangeaux :

Le cadre de vie agréable de la ville est omniprésent dans le discours des tourangeaux, qui utilisent des adjectifs et mots positifs pour décrire les avantages de leur ville tels que « beauté » ou encore « agréable », et qui dans l'ensemble, peinent davantage à parler des points négatifs ou d'éléments qu'ils n'aiment pas. Par ailleurs, ils n'ont que très peu abordé l'aspect politique pour parler de l'identité de leur ville.

Le point de vue des corpopétrussiens :

Le discours des corpopétrussiens distingue trois dimensions : le cadre de vie, les habitants de la ville et enfin la municipalité, dans sa composante politique. Les habitants de Saint-Pierre-des-Corps

évoquent globalement l'image positive du cadre de vie de Tours. Pour cela, ils font appel aux mêmes éléments que les tourangeaux pour parler du cadre de vie agréable d'une ville à taille humaine.

La ville de Saint-Pierre-des-Corps

Le point de vue des corpopétrussiens :

Le discours des corpopétrussiens met en avant les aspects positifs de la ville afin de lutter contre les aprioris que peuvent avoir les gens à l'encontre de la ville. Globalement, les habitants considèrent que la ville est méconnue et qu'il y a des préjugés liés à l'orientation politique de la ville, à la tradition ouvrière, à l'architecture de la reconstruction⁶⁵ et à la mauvaise image du quartier de la Rabaterie. Globalement, la ville de Saint-Pierre-des-Corps apparaît comme plus calme, plus aérée et plus conviviale que Tours.

Le point de vue des tourangeaux :

Les tourangeaux admettent généralement eux-mêmes qu'ils connaissent peu la ville et qu'ils ne s'y rendent que rarement. Ils s'appuient donc plus sur des clichés que sur leur vécu, contrairement aux corpopétrussiens qui ont une pratique de la ville de Tours. La première image qui apparaît est celle d'une ville ouvrière et cheminote.

En résumé, « *les gens de Saint-Pierre-Des-Corps n'ont pas une très bonne opinion de ceux de Tours et inversement* » (entretiens avec les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, Novembre 2013).

Une entente politique complexe et franche

La dimension politique tient une place importante dans les rapports qu'entretiennent Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. Bien que les deux municipalités soient de gauche, communiste à Saint-Pierre-des-Corps et socialiste à Tours, il existe de nombreuses divergences dans leurs rapports institutionnels. L'adjoint de Tours en parle lui aussi comme d'une « *frontière* » qu'il faudrait perméabiliser pour rapprocher les deux villes (Ibid.).

Un désaccord est d'ailleurs présent concernant l'utilisation des batardeaux de la digue entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les corpopétrussiens, ne soutiennent pas leur utilisation en cas de crue. En effet, l'utilisation des Batardeaux protégerait Tours des inondations au détriment de Saint-Pierre-des-Corps. Cependant, faisant partie de Tour(s) Plus, il existe des interactions entre les deux communes.

2/ Des marqueurs physiques témoignant de ce clivage symbolique

L'évidence de deux villes coupées par l'autoroute

La présence de l'autoroute laisse à penser que « *Saint-Pierre-des-Corps a été coupé de l'agglomération* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). De plus, le PFE a observé que les aménagements pour protéger les habitants des nuisances engendrées par l'autoroute n'ont pas été faits de la même manière à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps (manque de protections sonores et visuelles du côté de Saint-Pierre-des-Corps).

Pour la majorité des habitants, l'autoroute est un des lieux évocateurs du couple Tours /Saint-Pierre-des-Corps, c'est un marqueur fort de l'interterritoire. L'autoroute est une frontière physique entre

ces deux communes, elle limite le passage. En outre, l'autoroute se trouvant le long de la limite administrative, elle en devient un marqueur spatial logique. Il existe néanmoins quelques lieux de passage pour passer de part et d'autre de cette limite.

La partie Nord

« Elle est faiblement impactée par la présence de l'autoroute. Les voitures doivent certes passer sous l'autoroute, mais cette traversée est très libre et peu contraignante, le lieu ne présentant pas de dénivelé ni de détour à réaliser. » (PFE)

La zone de l'échangeur

« Cette zone bien que relativement petite laisse place à un mur infranchissable uniquement visible du côté Saint-Pierre des Corps. Nous pouvons comparer ce mur à la levée verte qui longe l'autoroute pendant une longue distance côté Tours. Cette « levée verte » donne lieu à de vraies impasses, confortant ainsi le sentiment d'arriver au bout d'un territoire. » (PFE)

La partie non surélevée

« L'emprise au sol de l'autoroute gagne beaucoup en ampleur avec l'ajout à ses côtés de la digue verte du côté de Tours, et de l'avenue du Canal du côté Saint-Pierre-des-Corps. En ajoutant ces éléments, il y a plus de 50 mètres de largeur au sol, et à cela s'ajoute la levée réduisant les nuisances sonores et visuelles en hauteur. Le pont du Milieu, unique passage entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps avant que l'autoroute ne redevienne surélevée, devient alors une réelle porte, au milieu d'une barrière, notamment pour les usagers piétons. » (PFE)

La partie Sud

« Le caractère surélevé de l'autoroute lui permet une meilleure perméabilité notamment via l'Avenue Richard Wagner et le Point Zéro, cependant la digue de Tours et la présence du technicentre viennent perturber les échanges entre les deux villes. Le Point Zéro est marqué par la présence de nombreux parkings, de la digue, des voies ferrées et de l'autoroute qui le surplombe. C'est un espace de passage, relativement impersonnel et parfois anxiogène, notamment la nuit. » (PFE)

L'affirmation de Tours par ses entrées de ville

Il semblerait qu'il y ait 11 panneaux d'entrée de ville entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps : six marquent celle de la ville de Saint-Pierre-des-Corps et cinq marquent celle de Tours. Le rond point des Justes qui est l'entrée principale de la ville de Tours, concentre une grosse partie de ces panneaux. Le cadre est caractérisé par des éléments urbains imposants. De même on retrouve des panneaux d'entrée de ville au bord de Loire ou encore le long des boulevard Richard Wagner / avenue Jacques Duclos au sud.

Le PFE explique que *« La signalétique semble indiquer que l'ensemble de la zone de la vallée du Cher se situe sur le territoire de Saint-Pierre-des-Corps, ce qui n'est pas réellement le cas. Nous avons donc à l'ouest, l'image de la ville de Tours urbaine et résidentielle, avec le grand boulevard et les immeubles de la vallée du Cher, tandis qu'à l'est, l'entrée de ville signalisée de Saint-Pierre-Des-Corps donne davantage l'image d'une zone commerciale voire industrielle si l'on poursuit sur l'avenue Jacques Duclos et la vallée du Cher. »*. L'autoroute ainsi que le pont qui la franchit ne semble pas

appartenir ni à l'une ni à l'autre des deux communes, ils se trouvent entre les territoires et peuvent être caractérisés d'interterritoire selon la définition présentée en début de rapport (Cf. Introduction).

L'entrée de ville [de Tours] au niveau du pont du Milieu, est considérée comme beaucoup moins importante par rapport au grand boulevard car elle n'est pas indiquée. Cela confirme le rôle de passage de proximité de ce pont tout comme le Point Zéro, malgré un trafic non négligeable.

➔ Selon le PFE, « *Il semble donc que la ville de Tours se concentre davantage sur les grandes entrées urbaines. Ainsi, nous pouvons dire qu'au niveau de la zone mitoyenne entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps, les entrées relativement imposantes de la ville de Tours marquent son caractère urbain et son statut de ville centre, en opposition à celles de Saint-Pierre-Des-Corps, moins imposantes et qui marque plus la fonction industrielle et commerciale de ville.* »

Les symboles forts le long de l'autoroute et de l'avenue Georges Pompidou

- Deux de ces symboles sont situés sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps. Il s'agit d'une part du technicentre (inscription « Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps » en lettres capitales rouges). De même, le château d'eau constitue un élément visuel marquant situé à l'est de l'autoroute, juste au sud du technicentre.
- La digue qui permet une protection visuelle et sonore, mais sert également de sentier de promenade malgré le niveau de bruit élevé engendré par l'autoroute. Du côté de Saint-Pierre-des-Corps, l'autoroute est bien présente donnant ainsi l'aspect d'être à côté d'un périphérique urbain.
- La ZAC de Rochepinard a une situation particulière car son appartenance à la commune est discutée. « *Les habitants ne sont pas en accord concernant son appartenance à Tours ou à Saint-Pierre-des-Corps.* ». Cette ZAC devient donc un symbole fort de l'interterritoire car elle illustre la notion d'espace transfrontalier.

Des morphologies urbaines différentes

La ville de Tours est beaucoup plus dense que celle de Saint-Pierre-des-Corps.

Les deux gares présentent des différences notables. Tours possède une ancienne gare, récemment rénovée et classée monument historique. La gare de Saint-Pierre-des-Corps présente des atouts plus conformes aux architectures modernes et épurées des gares TGV.

Des relations amenées à évoluer malgré les clivages physiques

Malgré la présence de l'autoroute, frontière symbolique des deux communes, les discours des habitants interrogés par les étudiants du PFE semblent évoquer différents éléments qui relient les deux territoires. En effet, la Loire ou la voie de chemin de fer reviennent souvent dans les discours comme éléments de liaison entre les deux villes.

Synthèse générale

Les habitants interrogés mettent en avant des éléments caractéristiques des territoires qui mettent en valeur les différences. On retrouve certains éléments qui les relient, cependant, ils sont toujours entachés de clichés. De plus, il y a des différences de symbole entre les deux villes. Or, « ces

différences fortes de symboles traduisent un rapport de force entre les deux communes, notamment appuyé par les discours des élus municipaux. Les tensions passées semblent avoir alimenté, voire instauré, cette vision séparative du couple, qui se serait ensuite développée par l'appropriation de cette dernière par les habitants. » (PFE)

Les représentations symboliques s'appuient sur des marqueurs forts de la réalité tels que l'autoroute ou encore les éléments importants de chaque territoires. Ces éléments physiques attestent d'une séparation concrète entre les deux villes.

« Les divergences sont donc essentiellement d'ordre symbolique et participent à définir et acter l'identité propre de chaque commune, leur permettant ainsi d'exister l'une par rapport à l'autre, mais également d'entrer en relation avec l'autre, de manière asymétrique, certes, au sein d'un ensemble plus large, celui de l'agglomération. » (PFE)

Partie 3 : L'absence de réelles séparations dans les rapports quotidiens aux territoires

I/ Les pratiques quotidiennes de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-Des-Corps

Les pratiques banales observées de l'interterritoire

Espaces clés de l'interterritoire :

- **L'espace sous l'autoroute** : Il s'agit surtout d'un espace de passage et de parking pour les ouvriers du technicentre. Les observations du PFE ont conduit à montrer que l'espace sous l'autoroute, le « Point Zéro », peut ressembler par moment à un espace délaissé, d'entre-deux voire même de « non-droit ».
- **Pont du Milieu** : Ce point de passage caractérise la continuité de l'espace urbain entre les deux villes. Il s'agit d'un pont de perméabilité au dessus de l'autoroute, il a une position centrale (entre Loire et Cher). C'est un passage peu utilisé hormis par des résidents ou des écoliers qui le traversent.
- **Bords de Loire** : *« L'espace à proximité de la Loire a été pratiqué à différents moments de la journée et il ne semble pas être un lieu de vie mais un lieu de passage. Nous pouvons penser que pendant les saisons plus clémentes, le nombre de personnes sur le lieu et les pratiques évoluent légèrement. Cependant, la façon dont cette zone est aménagée et utilisée montre que la voiture est clairement privilégiée. » (PFE)*
- **Espace sud** : *« La zone au sud de la voie ferrée qui rassemble les Atlantes, Ikea, le stade, etc. nous apparaît comme un espace commercial et de services plus ou moins continu. Dans les pratiques et d'après les diverses discussions que nous avons pu avoir avec les usagers, cet espace sert à la fois aux habitants de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours mais également d'au-delà. Ce lieu, rassemblant les habitants dans un espace et dans une activité commune, ne semble pas produire de séparation du fait de sa proximité avec la limite communale. » (PFE)*
- **Les espaces résidentiels proches de l'autoroute** (quartier Velpeau à Tours et Vieux-Saint-Pierre à Saint-Pierre-des-Corps) : Dans les pratiques, ces espaces ont la particularité de ne pas être en mouvement, surtout la nuit.
- **Les voies SNCF** : *« Si une frontière urbaine, une limite entre plusieurs espaces, nous paraît davantage ressortir, presque par rapport à l'autoroute, il s'agirait certainement plus de cet ouvrage. Les voies de chemin de fer constituent une limite franche sur toute leur longueur. En termes de perméabilité, cet ouvrage est difficile à franchir avec des points de traversées qui sont désagréables (les passages sous les voies au niveau du Point Zéro) ou mal entretenues. » (PFE)*

Sur le terrain d'études, les pratiques sont surtout rythmées par le flux domicile travail.

Les pratiques quotidiennes engendrées par les gares et la navette ferroviaire

La navette représente un lien fort mais actuellement « *plus orientée de gare à gare et dans le cadre du fonctionnement du transport ferroviaire que de territoire en territoire* » (entretien avec Céline TANGUAY, chargée de projet à l'ATU, novembre 2013).

Concernant les différentes gares, il semblerait que la gare de Saint-Pierre-des-Corps joue un rôle important de correspondance, c'est un élément essentiel de Saint-Pierre-des-Corps, en effet très peu de personnes disent connaître ou s'aventurer dans la commune. Cette navette est principalement utilisée par des travailleurs mais parfois pour le loisir (vers Tours). Cette utilisation de la navette semble limitée et peut-être sous-estimée par « *la SNCF qui a réduit le nombre d'aller-retour réalisé par cette dernière* » (interview d'un usager quotidien de la navette, novembre 2013).

Dans les faits, les lignes de chemin de fer relient les deux communes mais dans les pratiques, cette union est moins visible.

Les pratiques exprimées par les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps

« Dans l'ensemble, les tourangeaux se rendent donc peu à Saint-Pierre-des-Corps en dehors de la gare, des Atlantes et plus rarement pour leur travail. A l'inverse, les habitants de Saint-Pierre-des-Corps ont tendance à se rendre de manière plus régulière sur Tours, et ce pour tout type d'activité, activités professionnelles ou commerciales, loisirs, etc. La différence dans les pratiques exprimées par les habitants des deux communes peut s'expliquer par la relation entre une ville centre et une ville de périphérie de taille moins importante. Un grand nombre d'aménités se trouvent sur Tours tandis que Saint-Pierre-des-Corps ne dispose que de quelques équipements qui rayonnent au-delà de sa limite administrative comme la gare ou les Atlantes. » (PFE)

Synthèse sur les pratiques

Les pratiques semblent refléter la frontière comme éléments de liaisons que comme éléments de séparation. « *Les lieux fréquentés correspondent aux envies et aux besoins des habitants sans que l'appartenance des aménités à l'une ou à l'autre commune n'importe. Ainsi, même si les traversées peuvent sembler compliquées d'un premier abord (au niveau du Point Zéro, ou à cause des navettes SNCF peu reliées au fonctionnement urbain par exemple), cela ne transparaît pas dans les faits.* » (PFE)

2/ Le couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps, un ensemble urbain continu

La relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps peut être considérée comme la relation courante entre une ville centre et de sa périphérie.

Représentation de la continuité du point de vue des habitants

D'après le PFE, et les habitants, des espaces qui semblent montrer une certaine continuité existent :

- la zone commerciale où se trouvent Ikea et les Atlantes est souvent évoquée pour parler du couple Tours/Saint-Pierre-des-Corps. C'est une zone commune aux deux villes, qui est utilisées autant par les tourangeaux que par les corpopétrussiens.

- Le Point Zéro est très peu connu des habitants interrogés. Ils décrivent ce passage sous l'autoroute comme un « *no man's land* », un « *entre-deux* », et ils ne savent pas non plus ici sur quelle commune ils se trouvent (Ibid.).
- Les bords de Loire ainsi que les gares ferroviaires des deux villes expriment pour certains habitants une continuité entre les deux villes. Le caractère ferroviaire du territoire, la Loire et une éventuelle future ligne de tramway sont des éléments qui participent à la liaison des deux communes. Ces éléments permettent de créer du lien entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps malgré la présence de l'autoroute qui coupe le territoire.

La relation Tours / Saint-Pierre-des-Corps

Appartenant à Tour(s) Plus, la coopération entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps grandit de jour en jour. Elles font parties du même ensemble urbain.

En tant que ville centre et ville périphérique, Tours et Saint-Pierre-des-Corps ont des relations déjà perçues ailleurs. Les habitants des villes périphériques sont attirés par les villes centres. *« Ces deux communes fonctionnent donc comme un ensemble urbain plus ou moins uni. De plus, elles ont besoin l'une de l'autre pour se développer et s'affirmer au sein du département, de la région et même au niveau national. »* (PFE)

De plus, la voie de chemin de fer constitue un élément de rattachement des deux communes.

Les coopérations entre les deux villes

Les deux villes ont une histoire en commun, notamment l'histoire de la coopération intercommunale.

En 2000 est créée la Communauté d'Agglomération regroupant tout d'abord 9 communes dont Tours et Saint-Pierre-des-Corps, suivies peu après par cinq autres en 2001.

Ville industrielle, Saint-Pierre-des-Corps accueille de nombreuses travailleurs, la mutualisation de la taxe professionnelle lui pose donc problème. De plus, *« les communes comme Saint-Pierre-des-Corps restent parfois plus dans une logique de défense de leurs acquis et intérêts que dans une logique de coopération intercommunale. »* (PFE)

Tours) Plus permet de mettre à l'échelle intercommunale les enjeux des différentes communes et de renforcer la coopération. On retrouve par exemple *« le projet de co-générateur de biomasse [qui] exprime bien cette tendance au rapprochement. Inauguré le 28 septembre 2013, la centrale a été construite par Dalkia sur le site des anciens magasins généraux de la SNCF à Saint-Pierre-des-Corps. »* (PFE)

La possibilité d'une deuxième ligne de tramway Tours / Saint-Pierre-des-Corps est souvent mis en avant lorsqu'on traite de la coopération et de la connexion entre ces deux villes.

La tension Tours / Saint-Pierre-des-Corps apparait est surtout présente pour la gestion des inondations, cependant, la gestion commune de ce risque crée la volonté d'une inondation.

« De ce fait, nous observons chez les élus une volonté d'agir sur cet espace. Il ne s'agit pas de supprimer cette infrastructure, mais de la traiter. » (PFE)

Synthèse générale de la partie 3

Malgré la présence de l'autoroute qui sépare fortement les deux villes, l'étude du PFE montre que les pratiques expriment les relations/liaisons. En effet ces pratiques ne semblent pas être contrainte par cette coupures. Ce lien reflète la volonté de connexion entre ces deux villes.

Conclusion générale du PFE

L'interterritoire existe du fait qu'il existe des frontières (historique, institutionnelle, sociale, fonctionnelle, pratique). Des divergences apparaissent dans les caractéristiques de ces deux villes, elles sont d'ordre symbolique ou politique, cependant les pratiques et certains symboles mettent en avant la volonté de créer une liaison. En effet les fleuves, la voie de chemin de fer, les grnads axes routiers sont des éléments forts de liaison du territoire. Au contraire, l'A10 semnle couper ce territoire.

PARTIE 2 : Analyse physique et sensible des ambiances urbaines¹

Cette approche physique et sensible de l'interterritoire a été faite à l'aide de ballades urbaines, et donc de la pratique de l'interterritoire. Ainsi, nous avons cherché à nous approprier l'espace afin de déterminer les caractéristiques de celui-ci. Le diagnostic du territoire obtenu par l'approche sensible sera détaillé ci-après.

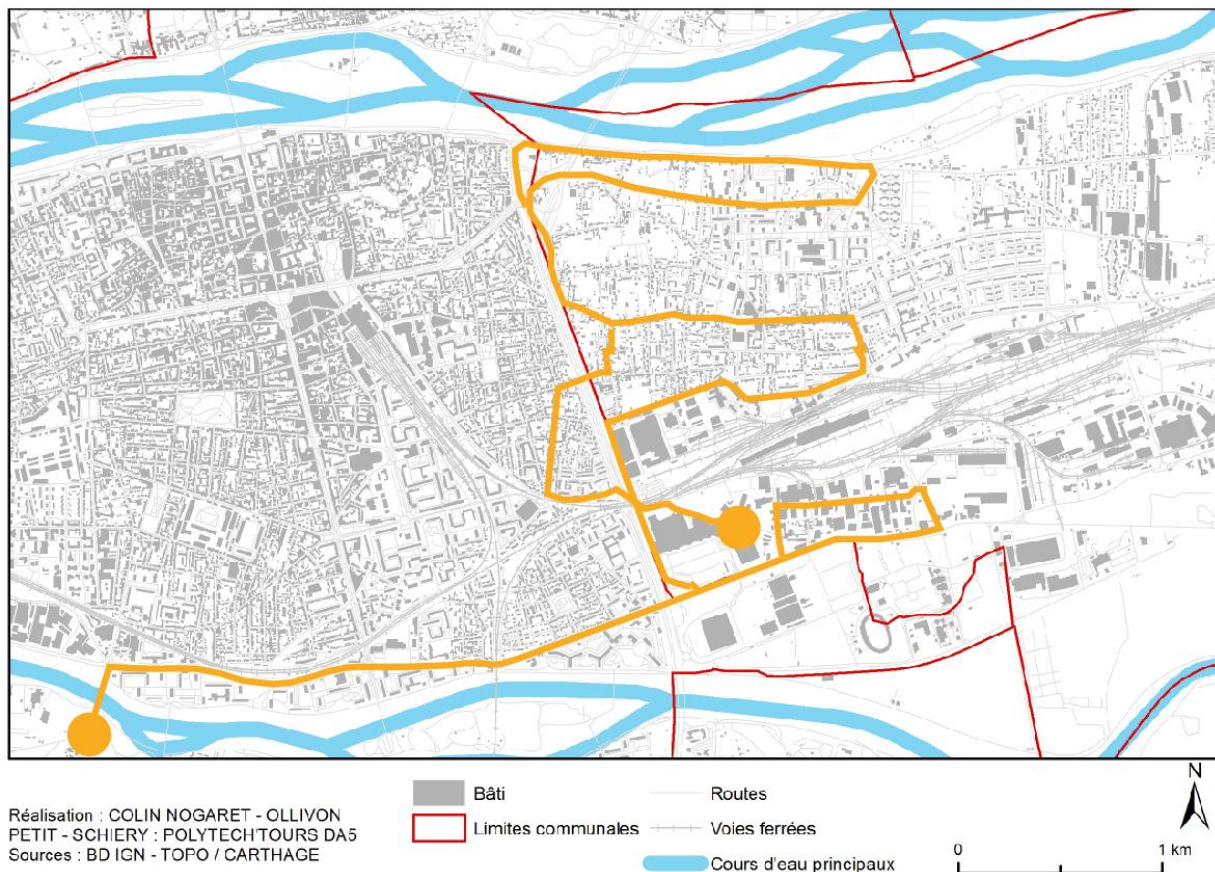
Notre déambulation en voiture à travers l'interterritoire nous a permis d'élargir notre vision : on ne s'intéresse pas seulement aux espaces à proximité immédiate de la frontière constituée par l'autoroute mais également à une zone plus étendue qui est plus facilement accessible en voiture. C'est ainsi que nous avons pu découvrir le cœur de ville de Saint-Pierre-des-Corps. La représentation cartographique de notre déambulation (Cartographie 1) met en évidence l'observation de Saint-Pierre-des-Corps mais très peu celle de Tours : ceci s'explique par notre plus grande connaissance de Tours que de Saint-Pierre-des-Corps et donc de la nécessité de s'approprier l'espace corpopétrussien.

A l'inverse ou plutôt de façon complémentaire, notre déambulation urbaine à pied (Cartographie 2) a « restreint » quelque peu notre interterritoire à l'espace à proximité de l'autoroute. C'est ainsi que nous avons pu emprunter des passages où les véhicules à moteur sont interdits. Ce travail, complémentaire de la déambulation en voiture, permet de découvrir l'interterritoire avec une vision différente, plus humaine et plus précise. C'est ainsi que nous avons pu facilement nous arrêter afin d'observer efficacement l'interterritoire.

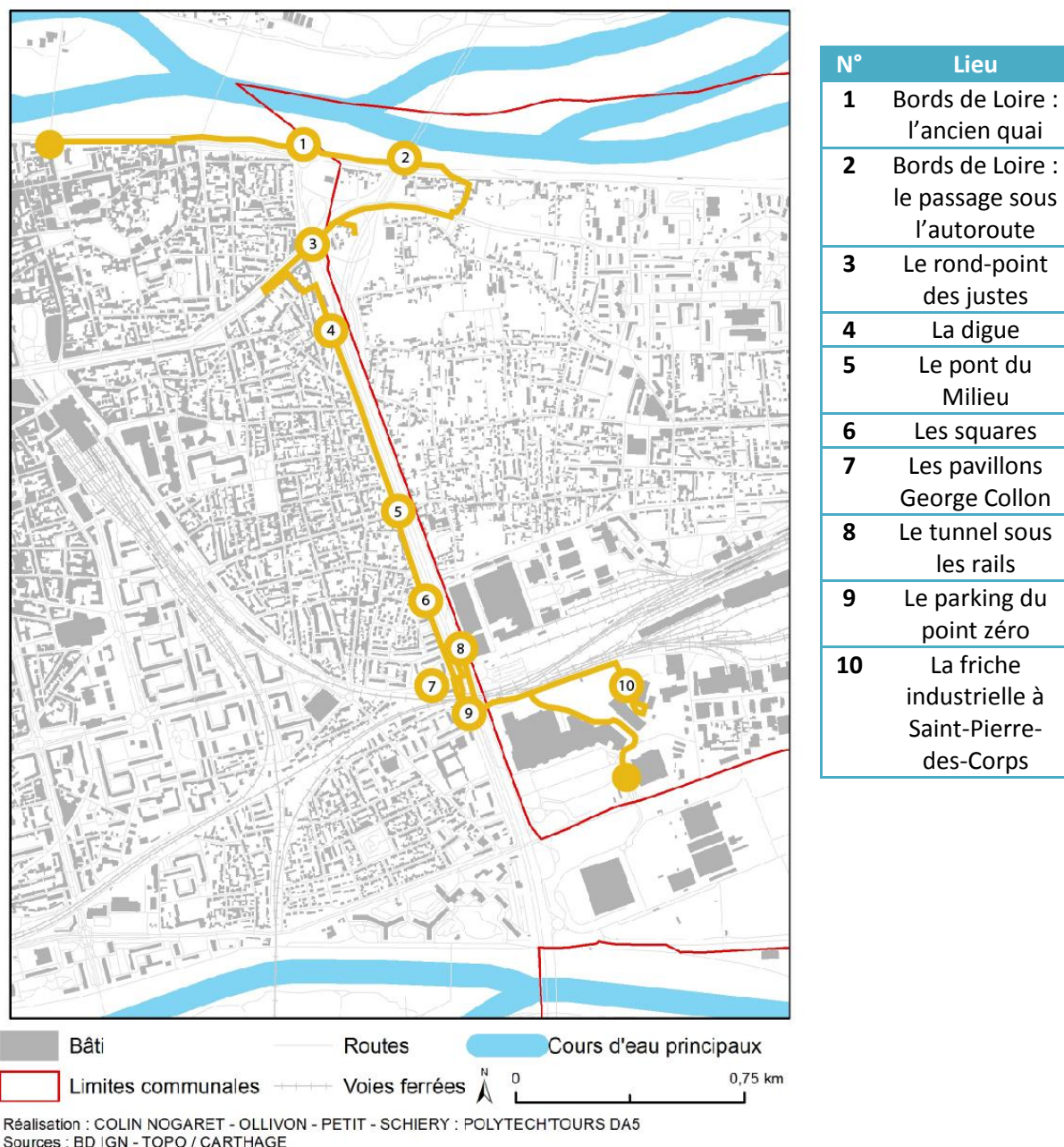
¹ En tant que perception sensible de l'environnement urbain et architectural, l'ambiance est une expérience partagée par tout le monde mais le plus souvent difficilement communicable et explicable. Les définitions les plus courantes du terme « ambiance » sont les suivantes :

- « Éléments et dispositifs physiques qui font une ambiance »
- « Atmosphère matérielle et morale qui environne un lieu, une personne ».

HEGRON. – TORQUE. - Ambiances architecturales et urbaines - De l'environnement urbain à la ville sensible. - 2007



Cartographie 1 : Déambulation urbaine en voiture



Cartographie 2 : Déambulation urbaine à pied

Nos visites de terrain ont eu pour objectif d'appréhender notre interterritoire afin d'aboutir sur un diagnostic orienté. Celui-ci nous permettra de proposer un cahier des charges pour des interventions éphémères.

Lors de nos visites de terrain, nous avons expérimenté la démarche de l'analyse sensible et plus précisément de « L'analyse physique et sensible des ambiances urbaines : petit guide méthodologique et expérimental in situ » (Grégoire Chelkoff, 2006). Cette approche permet de mettre en avant le ressenti et l'observation des usages au sein de notre interterritoire « afin de caractériser des espaces selon les circonstances d'observation et de tirer des potentialités positives orientant un programme de transformation de l'espace, des ambiances et de l'environnement » (Grégoire Chelkoff, 2006). Ce travail met en avant plusieurs thématiques que nous suivrons pour l'analyse de notre interterritoire. Cette démarche a été appliquée selon deux modes de

déplacement : tout d'abord, en voiture afin de mettre en avant les usages spécifiques concernant les véhicules à moteur et donc les routes affiliées à ce type de mobilité et ensuite à pied, mettant en avant certaines voies empruntables seulement par les piétons. Nous n'avons pas pris en compte les déplacements à deux roues non motorisées (vélos, trottinettes...) : cette méthode sera utilisée prochainement afin de mettre en avant les obstacles éventuels des différents chemins de notre interterritoire.

Afin de compléter cette approche sensible, nous avons réalisé un atlas d'images représentatives de notre interterritoire. L'objectif de ce travail est de pouvoir mettre en lumière les éléments constitutifs de notre interterritoire afin de réaliser notre diagnostic orienté.

Epaisseur sensible et sonore

Le son constitue un élément essentiel de notre interterritoire. En effet, l'autoroute, symbole de la frontière entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, est un marqueur de nuisances sonores. En effet, à proximité immédiate de l'autoroute, au niveau de la digue côté Tours, le niveau sonore est évalué à 85 décibels selon notre mesure (le lieu de la mesure est symbolisé par la photographie suivante). Une exposition prolongée à ce niveau sonore élevé est qualifiée de fatigante, pouvant entraîner des nuisances pour la santé et rendant une conversation entre deux personnes difficiles. Le long de cette digue constitue une continuité au niveau sonore alors qu'elle constitue, transversalement, une rupture remarquable. Cette digue est ainsi une « chance » pour les tourangeaux, le bruit étant atténué par sa présence. Il est ainsi possible d'échapper quelque peu aux nuisances sonores engendrées par l'autoroute au niveau de la route située en contre-bas de la digue. Cependant, un bruit de fond persiste et domine largement les bruits plus locaux (comme par exemple une classe d'écoliers qui empruntent la Rue d'Estienne d'Orves pour aller à la piscine). De plus, il est compliqué de communiquer intelligiblement entre deux personnes, notamment lorsque l'une est située au niveau de la digue et l'autre au niveau de la Rue d'Estienne d'Orves (en contre-bas).



Photographie 1 : Vue sur l'autoroute depuis la digue, source de fortes nuisances sonores



Photographie 2 : La digue, avec l'autoroute située derrière

De plus, les espaces situés sous l'autoroute constituent également des lieux très bruyants. Au Nord, au niveau des Bords de la Loire ainsi qu'au niveau de l'avenue Jean Bonnin, le bruit est omniprésent dû aux véhicules sur l'autoroute ainsi que ceux qui transitent par les quais de la Loire et l'avenue Jean Bonnin.



Photographie 3 : Les quais de la Loire, une zone passagère et bruyante



Photographie 4 : Avenue Jean Bonnin, emplacement très bruyant

L'espace qui accueille le Point Zéro constitue également un lieu bruyant. On y entend les véhicules de l'autoroute ainsi que ceux qui traversent le parking mais également la navette, reliant Saint-Pierre-des-Corps à Tours, qui passe de temps de temps. Cette nuisance de la part du train est surtout importante pour les nombreuses personnes qui transitent par le petit passage sous les voies de chemins de fer.



Photographie 5 : Le Point Zéro



Photographie 6 : Le tunnel pour piétons, sous les voies de chemins de fer

Lumière naturelle et artificielle

En termes de luminosité, les ponts constituent de véritables barrières à l'éclairage. Ainsi, plusieurs sites sont peu éclairés, ce qui engendre des espaces parfois sous fréquentés à cause de ce sentiment effrayant. C'est notamment le cas du pont du Bord de la Loire : cet espace, en plus d'être sombre « naturellement » puisque la lumière naturelle ne peut pas y pénétrer à cause de l'infrastructure autoroutière, n'est pas éclairé par l'éclairage public. Cela favorise des pratiques, peut-

être même illégales. En effet, on y voit des tags ainsi que des camions, camionnettes et même des camping-cars qui restent stationnés à cet emplacement. Cependant, nous ne connaissons pas la fonction de ces véhicules (prostitution, accueil de personnes sans logement ?). La première impression créée par ces véhicules est celle d'une zone délaissée, voire de non-droit, située entre deux communes.



Photographie 7 : Le pont de l'autoroute aux Bords de la Loire

La Rue Jean Bonnin est également un espace peu éclairé sous l'autoroute. Cependant, les hauteurs sous le pont sont plus importantes que les autres ponts : cela permet de se sentir peut être moins confiné que sous les autres ponts de l'autoroute et d'accueillir plus facilement la lumière.



Photographie 8 : Le pont de l'autoroute, Rue Jean Bonnin

Le parking du Point Zéro est également un espace peu lumineux à cause de l'autoroute. Les perspectives visuelles étant complètement bouchées, celles-ci confèrent ainsi un sentiment de confinement. La vue sur le paysage n'est dégagée que lorsqu'on se situe au niveau de l'autoroute ou plus haut avec la vue sur l'autoroute, la voie SNCF, le château d'eau. L'intervention artistique du Point Zéro égaye l'espace même si celui-ci reste un lieu où l'activité illégale est maintenue la nuit notamment compte tenu de l'absence d'éclairage. Ainsi, le pOlau a cherché à mettre en relation les problématiques urbaines avec les enjeux artistiques. Cette intervention du Point Zéro entraîne une certaine réflexion sur la présence de ce pilier peint dans cet espace de stationnement.



Photographie 9 : L'espace parking à proximité du Point Zéro

De plus, outre le parking en lui-même, deux tunnels sont présents. Le premier permet aux véhicules (et aux piétons) d'accéder à la Rue de la Grange Quillet et le second permet aux piétons d'aller du parking du Point Zéro jusqu'aux immeubles d'habitations. Le point commun de ces deux espaces est le côté exigu et non éclairé voire même sordide, ce qui ne les empêche pas d'être empruntés malgré le sentiment qu'ils engendrent.



Photographie 10 : Le tunnel destiné aux voitures et aux piétons



Photographie 11 : Le passage piéton sous la voie de chemin de fer

Végétalisation, Terre, Eau, Air

Cette partie constitue un travail important car elle traite du « jeu » qu'il existe entre toutes les composantes de la ville.

L'eau est une composante importante du territoire Tours – Saint-Pierre-des-Corps. En effet, la majorité de l'interterritoire est située en zone inondable. Saint-Pierre-des-Corps étant au niveau de l'autoroute et Tours étant protégée par la digue, en cas d'inondation, Tours sera protégé au détriment de Saint-Pierre-des-Corps.

La végétation n'est que très peu présente dans cet espace d'interterritoire : il s'agit principalement de gazon.

Les abords immédiats de la Loire sont composés de pavés et également de gazon, complètement inondés en hiver. L'espace correspondant à l'ancien port fluvial qui jouxte le canal du Berry est également composé d'herbe, avec des arbres qui sont actuellement dans l'eau.



Photographie 12 : L'emplacement de l'ancien port fluvial de Tours

La Rue Jean Bonnin contient également des zones enherbées : notamment du côté Est de l'autoroute (Saint-Pierre-des-Corps).



Photographie 13 : La Rue Jean Bonnin, enherbée en son centre

Le même constat peut se faire pour la digue : en effet, celle-ci est simplement composée de gazon, certainement entretenu au niveau de la tonte, et d'arbres qui visent à cacher la vue des habitants tourangeaux sur l'autoroute. Au-delà de ces éléments, la digue ne présente pas d'aménagement paysager particulier.



Photographie 14 : La digue, composée d'herbes et d'arbres qui protègent les habitations

Du côté tourangeau, certains espaces verts ou plutôt des « squares » sont présents : ceux-ci sont composés d'herbes et de certains arbres. Cet espace est entretenu bien qu'il ne propose pas réellement d'aménités.



Photographie 15 : Place du 1er Mai

Les environs du Point Zéro possèdent également des espaces enherbés, notamment à proximité des pavillons George Collon qui possèdent également des anciens jardins particuliers. Ces espaces répondent aux surfaces majoritairement artificialisées de la commune.



Photographie 16 : Les anciens logements EDF, situés à proximité des voies de chemins de fer, du Point Zéro et de l'autoroute

Chemins, traverses, accessibilité

Cette partie constitue ce qui permet de relier ou de séparer physiquement notre interterritoire. Il s'agit donc d'un point important à prendre en compte.

Entre le pont Mirabeau et le passage sous l'autoroute, les bords de Loire sont beaucoup moins aménagés qu'autour du pont Wilson avec notamment la Guinguette et un parking aménagé. En effet, ces espaces sont composés de pavés irréguliers qui constituent de véritables obstacles et qui ne facilitent pas la traversée en vélos notamment. Ce sentiment et ces difficultés sont maintenus jusqu'aux bords de Loire au niveau de Saint-Pierre-des-Corps. L'autoroute crée une réelle coupure entre les bords de Loire du côté Saint-Pierre-des-Corps et du côté Tours, marquant ainsi une discontinuité. En effet, les cyclistes et piétons sont obligés de prendre les escaliers afin de contourner les piliers de l'autoroute.



Photographie 17 : Accessibilité difficile au niveau des bords de Loire, côté Tours

A proximité du pont de l'autoroute, on peut mettre en avant un espace de taille raisonnable pouvant accueillir des projets : il s'agit de l'ancien port fluvial, aujourd'hui composé uniquement d'herbe.



Photographie 18 : Espace de l'ancien port fluvial

Au niveau de Saint-Pierre-des-Corps, les bords de Loire sont aménagés en un sentier pour la Loire à Vélo. C'est ainsi que l'accessibilité se retrouve renforcée par ce cheminement.



Photographie 19 : Les bords de Loire aménagés du côté de Saint-Pierre-des-Corps

Par ailleurs, l'accessibilité à pied en dessous du pont de l'autoroute est relativement facile et sécurisée, avec la présence d'une barrière ainsi qu'une surélévation par rapport à la voirie, bien qu'il s'agisse d'un endroit peu lumineux.



Photographie 20 : L'espace réservé aux piétons sous l'autoroute

Le rond-point des justes, à la sortie d'autoroute entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps est un point de coupure entre le boulevard Heurteloup et l'avenue Jean Bonnin. Ces deux grandes rues sont des espaces de passage pour les voitures. Le boulevard Heurteloup est également un espace pour les piétons et l'avenue Jean Bonnin est assez large pour accueillir une éventuelle ligne de tram. La liaison de ces deux rues pourrait entraîner de nouvelles pratiques en permettant le passage (piéton et cycliste) de Tours à Saint-Pierre-des-Corps.



Photographie 21 : Le rond-point des justes, à la sortie d'autoroute



Photographie 22 : L'avenue Jean Bonnin, pouvant accueillir une ligne de tramway

En traversant les îlots et l'autoroute, on rejoint Saint-Pierre-des-Corps sur l'avenue Jean Bonnin et on se confronte à plusieurs endroits à des barrages et des murs que constitue l'autoroute. Ces espaces constituent souvent des voies sans issues.



Photographie 23 : Un "mur" constitué par l'autoroute, côté Saint-Pierre-des-Corps



Photographie 24 : Un "mur" constitué par l'autoroute, côté Tours

La digue constitue un élément incontournable de l'accessibilité de l'interterritoire. En effet, celle-ci permet de longer l'autoroute, de la Loire jusqu'au Cher, à pied ou en vélo avec un revêtement majoritairement enherbé. Un grillage est présent et permet de séparer ce sentier de l'autoroute. Il ne s'agit pas du seul cheminement qui permet de longer l'autoroute. En effet, il est possible de longer l'autoroute du côté Saint-Pierre-des-Corps, avec la présence de trottoirs, bien qu'il s'agisse

surtout d'un boulevard pour les véhicules motorisés. La digue est ainsi un lieu de passage, fréquenté par des promeneurs ou par des habitants des quartiers alentours. Le long de la digue, on ressent vraiment une coupure entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps puisqu'il n'existe pas de lieu de passage pour traverser l'autoroute, jusqu'à l'accès au pont du milieu.



Photographie 25 : Le grillage, séparant le sentier de l'autoroute

Le pont du milieu constitue un accès privilégié de l'axe Tours – Saint-Pierre-des-Corps, praticable en voitures mais également à pied compte tenu de la présence de trottoirs.



Photographie 26 : Le pont du milieu, accès privilégié de l'axe Tours - Saint-Pierre-des-Corps

A proximité du Point Zéro, l'accessibilité pour les piétons n'est pas favorisée. En effet, ceux-ci peuvent difficilement traverser les voies de chemins de fer. Deux espaces existent : le premier, accessible seulement à pied, ou en vélo passe sous la voie de chemin de fer. Ce tunnel est plein de tags, et sombre, il relie les pavillons Georges Collon à un immeuble. C'est un espace qui semble utilisé par les habitants de cet immeuble et par les promeneurs de la digue. C'est le passage obligé si on souhaite longer l'autoroute à pied de la Loire jusqu'au Cher en passant sur le sentier aménagé sur la digue. Le second, empruntable par les voitures et piétons n'est pas très pratique compte tenu de la forme arrondie de ce passage. Il relie le parking du Point Zéro à Saint-Pierre-des-Corps mais semble peu engageant lorsqu'on ne connaît pas les lieux.



Photographie 27 : Le passage pour piétons sous les voies de chemins de fer



Photographie 28 : Le passage voitures/piétons sous les voies de chemins de fer

La connexion ferroviaire constitue un élément essentiel entre les communes de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours. Ces deux gares ne présentent pas les mêmes rôles et fonctionnalités.

La gare de Tours est une gare en terminus dont le parvis débouche sur le boulevard Heurteloup. Cette gare bénéficie d'un classement patrimonial pour sa qualité architecturale. Elle propose majoritairement des liaisons TER qui desservent les villes de l'agglomération et de la région.

En complément, la gare de Saint-Pierre-des-Corps est une gare en couloir proposant des connexions TGV vers les villes d'importance nationale et permet de relier l'agglomération tourangelle à la capitale en une heure. Elle sert donc de porte d'entrée à l'agglomération Tour(s)Plus. Cette gare présente une architecture plus contemporaine qui peut laisser penser à l'architecture des gares RER en région parisienne. Il faut également relever que sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-des-Corps se trouve la gare de marchandise qui prend une grande emprise.

Les TGV étant très rarement à destination de Tours, une navette a été mise en place pour acheminer le flux de voyageurs en destination de Tours passant par Saint-Pierre-des-Corps. Cette navette est cadencée de telle sorte à permettre d'assurer les correspondances avec les TGV en gare de Saint-Pierre-des-Corps en partant de la gare de Tours.

Dans le cadre de cet atelier, nous avons eu la possibilité d'expérimenter cette liaison entre les deux communes à l'occasion d'un aller-retour à Paris. Ce trajet a été effectué dans les deux sens. L'un sur le temps de midi dans le sens Tours - Saint-Pierre-des-Corps et le second de nuit dans le sens inverse.

Dans le premier cas, en quittant la gare de Tours, l'emprise ferroviaire passe à proximité d'immeubles de logements et de bureaux. Ensuite, les voies ferrées s'élèvent au-dessus du niveau des voies de circulations routières, pour se placer à hauteur du deuxième étage des immeubles du Sanitas que nous suivons à notre droite. Alors que dans un premier temps le train suit un cheminement Nord-Sud, il bifurque sur la gauche pour prendre une direction Ouest-Est. Au passage sous l'autoroute, les voies ferrées rejoignent le niveau du sol pour traverser l'emprise du Technicentre SNCF et continuent leur cheminement vers la gare de Saint-Pierre-des-Corps à quelques longueurs de là.

Cette traversée permet, sur un plan des perceptions visuelles, de souligner la différenciation des deux communes étudiées.

En effet, en partant de Tours, on traverse des zones d'habitation et de bureaux. Le train circule sur des voies surélevées permettant le passage par endroit des axes de circulation routier. Cette position en hauteur permet par moment d'apprécier des perspectives accentuées par les feux de voiture de nuit (quand les immeubles ne bouchent pas la vue) sur les rues et boulevards que le train coupe. Il ressort ainsi de la ville de Tours, un sentiment de densité, d'activité et d'animation sur-développée la nuit par les lumières des enseignes et des automobiles de nuit.

A l'inverse, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-des-Corps les trains circulent au niveau du sol au milieu d'une grande emprise ferroviaire. Les perspectives ne sont de ce fait pas très lointaines. Quand on ne croise pas d'autre train, on peut apercevoir les enseignes commerciales des

Atlantes et de Rochepinard. La fin du trajet se passe au milieu de rails de l'emprise SNCF à Saint-Pierre-des-Corps ne laissant nullement apprécier la partie nord de la ville de Saint-Pierre-des-Corps.

Ainsi ce cheminement permet d'identifier des rapports différents au train pour les deux communes. En effet, la gare de Tours peut être qualifiée d'une gare voyageur. Elle sert uniquement à la desserte de la ville. Alors que la gare de Saint-Pierre-des-Corps sert de porte d'entrée à l'agglomération pour les passagers venant de l'extérieur. Cette gare concentre également les activités de maintenance et de triage.

On peut noter que pour la thématique ferroviaire, comme pour bon nombre d'aspects de l'aménagement, le territoire de Saint-Pierre-des-Corps et celui de Tours sont différenciés mais complémentaires. Ainsi comme dans le domaine économique, les industries sont reléguées hors de la ville centre avec la relégation des activités de triage et de maintenance à Saint-Pierre-des-Corps. Néanmoins, la gare de Tours est dépendante de celle de Saint-Pierre-des-Corps lui permettant d'assurer les liaisons avec les lignes grandes vitesses. Saint-Pierre-des-Corps devenant de ce fait la première interface entre l'agglomération et l'extérieur et permettant de connecter l'agglomération tourangelle à une heure de la capitale nationale.

Formes urbaines

Les formes urbaines mettent en avant une certaine différence entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, en circulant dans les rues de Saint-Pierre-des-Corps, on se croirait davantage dans un grand village plutôt que dans une ville (excepté dans certains quartiers avec des tours). On ressent vraiment une différence entre le centre-ville de Tours et celui de Saint-Pierre-des-Corps.

Le sentier situé au niveau de la digue permet de comparer et de mettre en avant des différences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps le long de l'autoroute en termes de formes urbaines. Ce sentier met en évidence d'un côté, Tours avec des immeubles et quelques quartiers composés de petites maisons en R+1 ou R+2, des jardins privés, des squares qui ne semblent pas être pratiqués et de l'autre, Saint-Pierre-des-Corps avec des maisons (pas d'immeuble).



Photographie 29 : Les habitations à Tours, le long du sentier



Photographie 30 : Les habitations à Saint-Pierre-des-Corps, le long de l'autoroute

Le pont du milieu met également en avant une légère différence de hauteur au niveau du bâti : on y remarque des logements un peu plus hauts du côté tourangeau. Cependant, les formes bâties restent assez similaires.



Photographie 31 : Le côté Est du pont du milieu (Saint-Pierre-des-Corps)



Photographie 32 : Le côté Ouest du pont du milieu (Tours)

A proximité du Point Zéro, des logements désaffectés sont présents : les pavillons George Collon. Il s'agit d'anciens logements d'employés SNCF (propriété de Tour(s) habitat) aujourd'hui fermés. Ces logements ont été évacués à l'exception d'un pavillon qui sert à l'accueil de populations immigrées.



Photographie 33 : Les anciens logements d'employés EDF

Ces logements « dénotent » quelque peu avec l'ensemble urbain formé par les habitations à proximité qui sont majoritairement des immeubles assez hauts et récents pour certains.



Photographie 34 : Les logements rénovés à proximité des pavillons George Collon

Par ailleurs, on peut observer une différence de fonctions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps au niveau du Cher. En effet, des immeubles destinés à l'habitat sont présents du côté de Tours (avec le quartier des Rives du Cher) alors qu'une zone commerciale est implantée du côté de Saint-Pierre-des-Corps avec les Atlantes. C'est ainsi qu'une différence en termes de formes urbaines se ressent, compte tenu de ces différences de fonctions.



Photographie 35 : Le Boulevard Wagner (Tours)



Photographie 36 : L'entrée des Atlantes (Saint-Pierre-des-Corps)

PARTIE 3 : Détermination des enjeux - Point méthodologique

L'espace que l'on qualifie d'interterritoire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps a une identité, une fonction mais aussi une spatialité. C'est un espace qui est pratiqué, cependant on peut se demander : quelles sont les pratiques ? Quelles sont les caractéristiques de cet interterritoire ? L'analyse physique et sensible nous a permis de définir certains enjeux. En effet, à l'aide des déambulations urbaines effectuées sur l'interterritoire, des enjeux et des espaces à enjeux ont été déterminés.

Les enjeux associés aux lieux

Pour commencer, une approche à partir des lieux a été effectuée afin de déterminer les différents enjeux des éléments qui possèdent une identité forte au sein de cet interterritoire. L'objectif de cette démarche était de dégager des enjeux associés aux différents lieux de l'interterritoire.

Lieu	Enjeux associés
Les bords de Loire	- Le patrimoine de l'ancien port fluvial : L'espace autrefois constitué de la jonction entre la Loire et le canal du Berry est actuellement délaissé. Il offre pourtant un espace facilement aménageable (bien que très inondable), dans un cadre à la fois patrimonial et naturel (le centre-ville et les bords de Loire), à proximité d'espaces urbanisés. Ce site fait partie du patrimoine de la ville, se référant à son histoire de ville fluviale. - Le rapport à l'eau : Ce rapport est omniprésent dans cet espace avec l'écoulement continu de l'eau. A Tours, comme à Saint-Pierre-des-Corps, la Loire est un élément fort dans le paysage. - La continuité écologique : La Loire est un lien fort entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, c'est une réserve écologique. - La continuité spatiale : Du point de vue de la circulation, la Loire est considérée comme une liaison forte entre les deux villes. - L'utilisation de l'espace sous le pont : Le passage sous l'autoroute à proximité des bords de Loire est un lieu de croisements entre deux grands symboles de l'interterritoire (l'autoroute et la Loire). - Les transports en commun
Avenue Jean Bonnin – Rond-point des justes - Boulevard Heurteloup	- Circulation voiture et piétonne : A la sortie de l'autoroute, le rond-point des justes est un vrai espace de circulation qui voit passer de nombreux véhicules. La circulation piétonne (ou cycliste) est possible mais ce n'est pas l'espace idéal.

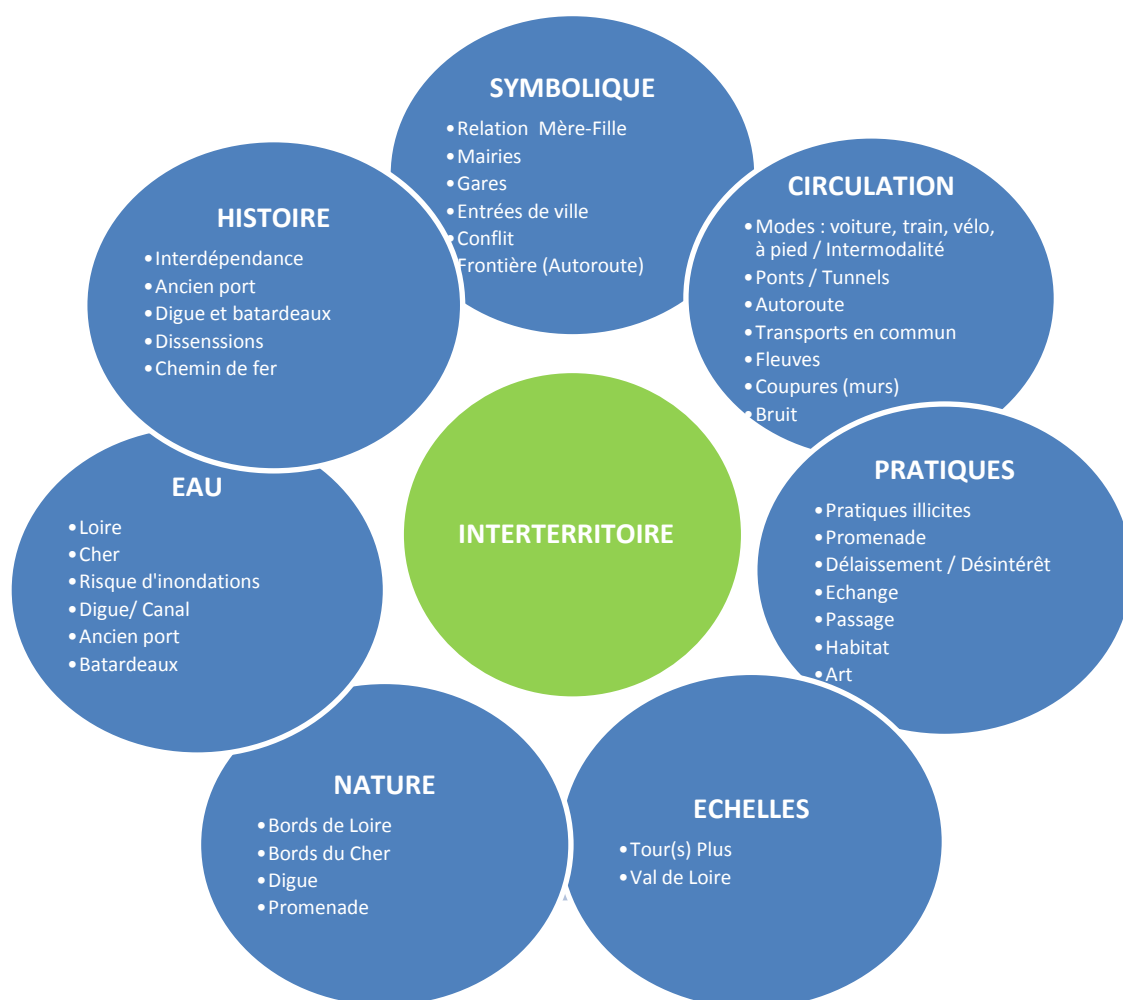
	- Double entrée de ville (physique et symbolique) : A la sortie de l'autoroute et au croisement du Boulevard Heurteloup et de l'avenue Jean Bonnin, le rond-point des justes est un point stratégique à l'entrée des villes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. - Transports en commun
La digue	- Aspect symbolique et historique de l'eau : Les digues ont été construites de façon à protéger Tours des inondations au détriment de Saint-Pierre-des-Corps, c'est un élément fort du paysage d'un point de vue historique et symbolique. La digue et l'eau sont étroitement liées. - Circulation (piétonne et cycliste) : La digue est actuellement un espace de promenade qui permet de relier La Loire au Cher en longeant l'autoroute. - Diverses fonctions (espace anti-bruit, protection contre les inondations, sentier de promenade) : A côté de l'autoroute, anciennement le canal, la digue permet de protéger Tours du bruit, des inondations et fait également office de petit sentier accessible à pied ou en vélo. - Continuité écologique : La digue est recouverte de pelouse, et sur sa pente (coté Tours), on peut observer diverses espèces d'arbres.
Le pont du Milieu	- Circulation : ce pont permet le passage de part et d'autre de l'autoroute sans coupure nette (cette pratique est naturelle pour les habitants des quartiers alentours, cependant ce n'est pas le passage le plus emprunté). - Position centrale : Ce pont se situe au centre de notre interterritoire. - Transports en commun
Le parking du point zéro	- Intermodalité (circulation) : Le point zéro se situe au croisement des deux communes mais aussi au croisement de l'autoroute et des rails. C'est donc un espace en lien avec la circulation. Bien que ce ne soit pas une grande rue, il permet le passage de part et d'autre de l'autoroute par le biais d'un tunnel destiné aux voitures. Il permet également le passage de part et d'autre de la digue avec un tunnel piéton. - Stationnement : Cet espace est utilisé par les employés du Technicentre SNCF comme lieu de stationnement. - Aspect symbolique et historique de l'eau (Batardeaux) : L'eau est un aspect symbolique de ce lieu avec les batardeaux qui doivent être fermés en cas d'inondation pour protéger Tours au détriment de Saint-Pierre-des-Corps.

	- Occupation du bâti : A proximité du point zéro, on trouve des logements désaffectés (les pavillons George Collon), seul un logement est encore utilisé par l'OPAC pour l'accueil de populations immigrées - Discontinuité de la digue : La digue est coupée au niveau de ce parking (car les batardeaux sont ouverts), le passage par le point zéro est donc obligatoire pour les personnes souhaitant longer la digue du Nord au Sud. Pratiques artistiques : Le point zéro est une intervention artistique organisé par le pOlau afin de lier art et identité urbaine. Il marque « le point de départ d'une spirale de réconciliation urbaine universelle » (http://lavilleforaine.wordpress.com)
Boulevard Wagner - Entrée des Atlantes	- Circulation : Au Sud de Tours, le boulevard Wagner permet de rejoindre Tours à Saint-Pierre-des-Corps, c'est un espace essentiellement consacré à la voiture. - Transport en commun
Les bords du cher	- Bien qu'à première vue, les bords de Cher semblent être un élément de liaison (spatiale et écologique) de l'interterritoire, ils ne sont pas à prendre en compte. En effet, la commune de Saint-Pierre-des-Corps ne s'étend pas jusqu'au Cher. Un aménagement pourrait être intéressant pour la circulation, pour l'écologie mais ne serait pas un aménagement concernant Tours et Saint-Pierre-des-Corps.
Autoroute	- Frontière symbolique (limite communale) : cette autoroute est vue comme étant la limite des deux communes, ce qui est le cas pour une grande partie. Cependant, le parc des expositions, IKEA, le stade de la vallée du Cher (au nord du Cher) sont implantés à l'est de l'autoroute mais font partie de Tours. - Bruit : Au niveau de l'autoroute, le bruit est omniprésent. - Circulation : L'autoroute est un espace de circulation réservé à la voiture. On a un flux continu de véhicules qui empruntent cette autoroute sans pour autant avoir conscience de cette coupure entre deux communes. La notion d'interterritoire est mise à l'écart quand on pratique cette autoroute.
Les gares	- Activité économique et emploi - Complémentarité : Les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps sont étroitement liées avec la navette ferroviaire qui circule d'un point à l'autre.

	- Différence d'usage et d'architecture : La gare de Tours est un symbole pour la ville avec son architecture tourangelles créée par Victor Laloux. Au contraire, la gare de Saint-Pierre-des-Corps est à l'image de la ville, beaucoup plus « ouvrière », c'est une gare de transit.
Les Mairies	- Symbolique institutionnelle et politique : Il existe de nombreuses divergences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, que ce soit d'ordre économique, politique, le niveau de vie des habitants... Ces différences sont à l'origine de cet interterritoire et de l'importance d'agir. - Position centrale dans chaque ville : Les positions de chaque Mairie montre leur importance dans la ville. Cependant, bien que la mairie de Tours soit facilement accessible (grands boulevards, rails...), celle de Saint-Pierre-des-Corps est légèrement plus enclavée au sein de rues résidentielles.

Les lieux associés aux enjeux

Une deuxième approche, découlant de la première, a été de prendre le problème dans l'autre sens. L'objectif est de savoir quels lieux sont associés à quels enjeux ou catégories d'enjeux. De cette façon, on cherche à avoir une approche plus globale du territoire sans se focaliser sur des espaces ponctuels. C'est ainsi que sept catégories d'enjeux ont été définies. L'idée de cette partie est donc de mettre en avant l'ensemble des enjeux de l'interterritoire. Le travail de la partie suivante sera d'appliquer ces enjeux à des espaces. Ce travail est nécessaire puisqu'il permet d'élargir notre vision : si on travaille sur un espace particulier, il est possible qu'un enjeu ne soit pas pris en compte car il ne « sautait » pas directement ou immédiatement aux yeux. Or, en prenant le travail dans l'autre sens, cet enjeu, évident pour un espace particulier, peut le devenir aussi pour un autre espace. Ainsi, cette double entrée se complète afin d'avoir un travail plus efficace et plus complet.



PARTIE 4 : Représentations schématiques des thématiques

L'objectif de cette partie est de mettre en place un ensemble cartographique afin de « découper » notre interterritoire selon plusieurs strates thématiques. C'est ainsi que l'ensemble de ces représentations schématiques seront amenées à être regroupées afin de définir concrètement notre interterritoire.

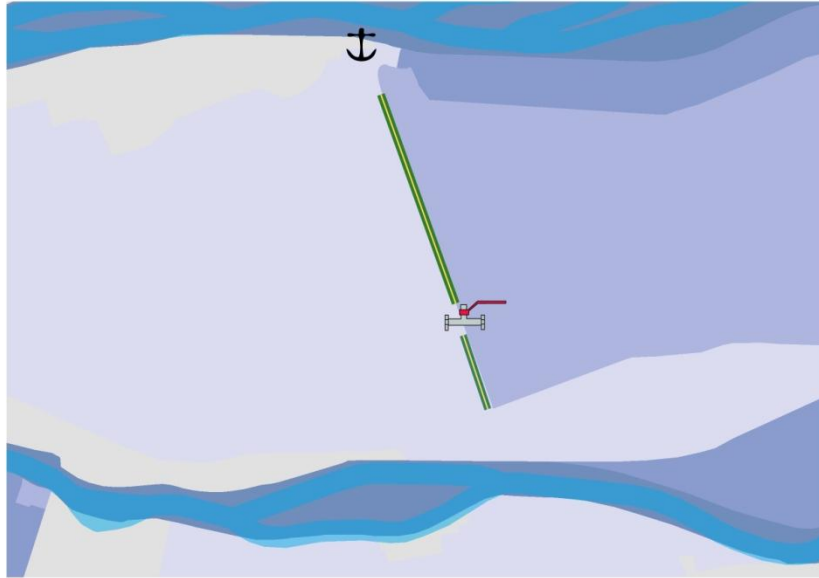
La ville et l'eau

L'eau est une thématique qui peut s'avérer très intéressante pour l'interterritoire Tours - Saint-Pierre-des-Corps. L'eau dessine la ville et le territoire (Paola Vigano², 2013). L'eau est partout, c'est un élément vital au cœur de nos villes. Néanmoins, cette présence de l'eau fait apparaître des risques liés aux inondations. L'eau pourrait donc devenir un élément de structure de la ville puisque sur notre interterritoire Tours - Saint-Pierre-des-Corps, il s'agit d'un élément important du paysage. On a tout d'abord la Loire et le Cher : ce sont les limites naturelles de notre territoire d'étude. Ils sont en partie à l'origine de l'aménagement du territoire. En effet, le risque d'inondations limite en grande partie les constructions sur Saint-Pierre-des-Corps : la ville de Tours est protégée par la digue qui longe l'autoroute de la Loire jusqu'au Cher. De plus, un ancien quai se trouve sur les bords de Loire, ce qui met en avant l'importance du fleuve pour le transport fluvial. L'eau est donc omniprésente dans l'aménagement de la ville et de notre interterritoire. C'est un enjeu important si on cherche à respecter son identité.

Sur le schéma suivant, on y retrouve :

- Les deux fleuves qui sont de part et d'autre de l'interterritoire et sont des éléments de liaisons matériels et symboliques.
- Les zones inondables permettent de visualiser le niveau de risque. On aperçoit en effet que Saint-Pierre-des-Corps est beaucoup plus inondable que Tours.
- L'ancien port fluvial : symbole historique de la navigation fluviale. Il est représenté sous la forme d'une ancre.
- Les batardeaux ont leur importance car ils constituent des éléments de conflits entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, en cas d'inondation, ils seront fermés pour protéger la ville de Tours. Ils sont ici représentés par un « robinet » d'arrêt.

² Paola Vigano est une architecte et urbaniste italienne, ayant obtenu le Grand Prix d'Urbanisme en France en 2013. Elle a mis en avant le concept de « ville poreuse », notamment dans son ouvrage « The porous city », (Pellegrini P., Viganò P., eds., Comment vivre ensemble, Q3, Officina Edizioni, Roma, 2006). Paola Vigano est surtout connue pour sa contribution aux travaux concernant le plan directeur de la ville d'Anvers ou encore d'autres projets tels que la Ville-Port à Saint-Nazaire, la Courrouze à Rennes, les démarches Lille 2030 et Montpellier 2040 ou encore les plans de Bergame, Pesaro, Brescia, les études du Salento, de la région de Pescara, du Val de Durance.



Représentation schématique 1 : L'eau, un élément omniprésent de l'interterritoire

La ville verte ?

L'étude des espaces verts est à ne pas négliger dans le domaine de l'urbanisme : c'est un enjeu pour l'aménagement des territoires que d'offrir la nature en ville afin de répondre à la demande de la population. La présence d'espaces verts en ville est de plus en plus demandée que ce soit pour l'aspect lié à la détente, à l'écologie ou même pour assainir les villes. De plus en plus de discours vont dans le sens d'une ville plus verte.

Cependant, il est à noter que les éléments naturels n'ont pas une place très importante dans cet interterritoire comme le met en évidence la cartographie ci-après. Ceux-ci se limitent aux espaces à proximité des cours d'eau, à l'exception notamment du Jardin des Prébendes.

Sur le schéma suivant, on y retrouve :

- Les socles de biodiversité qui semblent se limiter en grande partie au lit de la Loire et du Cher. Ils sont représentés par des zébras verts.
- La digue, qui permet de relier, en un sentier piéton et cycliste, la Loire au Cher. Il s'agit d'un sentier enherbé où des arbres poussent du côté de Tours. Cette digue servait à l'origine de protection contre les inondations. Elle sert également de nos jours de protection visuelle et sonore pour l'autoroute.
- Quelques squares, présents le long de la digue, renforcent l'image de la nature en ville et coupent catégoriquement avec l'image de l'autoroute. Ils sont représentés ici par les arbres.



Représentation schématique 2 : La nature, un élément peu présent sur l'interterritoire hormis sur les lits de la Loire et du Cher

Le bâti

Le bâti dans la ville permet d'en observer sa configuration, sa densité. Ici, on peut voir que la ville de Tours est beaucoup plus dense que celle de Saint-Pierre-des-Corps. Les constructions se sont beaucoup plus développées à Tours. Cela peut s'expliquer par le risque d'inondation qui est beaucoup plus élevé à Saint-Pierre-des-Corps. Ce risque limite donc aujourd'hui la construction sur ce territoire. Cette différence reflète donc la dissension qu'il existe entre les villes concernant ce risque d'inondation. La fracture est très visible.



Représentation schématique 3 : La différence de densité du bâti au sein de l'interterritoire

Une relation mère fille mitigée

La relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps est une relation d'une ville centre à sa ville périphérique. Elle rappelle aussi les relations qui peuvent exister entre une mère et sa fille, c'est-à-dire que l'une ne peut vivre sans l'autre mais qu'il existe de nombreux conflits. La ville de Tours, ou ville centre est représentée par la mère qui est liée à sa fille qui pourtant ne veut pas la regarder en face et se plier à ses souhaits. Saint-Pierre-des-Corps ou ville périphérique est, quant à elle, représentée par la fille qui dépend de sa mère mais qui refuse de l'écouter.

Dans la représentation suivante, les différents symboles de séparation mais aussi ceux de liaison sont représentés. Tout d'abord, l'eau y reflète le lien qu'il existe entre ces deux villes personnifiées, de même pour les rails. Au contraire, des éléments tendent à éloigner ces deux danseuses : on peut citer tout d'abord les dissensions politiques : en effet, les orientations politiques des deux villes entraînent des différends. C'est ainsi que les mairies sont également représentées car elles constituent le symbole politique de chacune des villes. On remarque en effet les grandes rues droites communistes de Saint-Pierre-des-Corps. On trouve également le symbole matériel de la rupture qui est l'autoroute, elle est ici représentée sur la jupe de la fille car Saint-Pierre-des-Corps est plus impacté par celle-ci notamment en termes de nuisances sonores. La différence apparaît aussi au niveau de la densité du bâti, la robe de la mère est, entre autres, composé de barres d'immeubles alors que celle de la fille est recouverte de petites maisons qui rappellent un espace moins dense. La digue, sur la jupe de la mère représente la volonté de protéger Tours au détriment de Saint-Pierre-des-Corps du bruit et des inondations. Les gares sont des symboles à ne pas négliger car à Saint-Pierre-des-Corps, la gare est l'élément le plus connu de la ville pendant que celle de Tours constitue un symbole historique. Le point zéro est dessiné au croisement de l'autoroute, des rails, de la digue et des deux jupes car il se situe en réalité aux croisements de ces différents éléments. C'est un espace central sur le territoire.



Représentation schématique 4 : La relation mère-fille entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps

La ville et l'environnement sonore

Ce schéma présente, par des taches de couleur, les niveaux sonores à Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Nous avons choisi de travailler sur la différenciation entre endroits bruyants et endroits moins bruyants, en divisant les niveaux de bruits en trois classes (classe 1 : de calme à agréable, classe 2 : de supportable à fatigant, classe 3 : de fatigant à douloureux). En effet, le bruit est omniprésent dans les agglomérations et révèle des pratiques : lorsqu'on pratique un territoire, on augmente le niveau sonore.

Le bruit n'est pas seulement une conséquence, il est aussi une des causes d'affection ou de rejet d'un lieu (selon la sensibilité personnelle). Il peut mettre mal à l'aise ; comme nous avons pu le constater lors de nos visites de terrain. Nous avons d'ailleurs tourné des vidéos à proximité de l'autoroute et des voies ferrées, pour rendre concrète notre impression de malaise et d'envahissement par le bruit de ces infrastructures.



Représentation schématique 5 : Les différents niveaux sonores sur l'interterritoire, mettant en avant de plus grandes nuisances à Saint-Pierre-des-Corps

La ville des circulations

Cette carte présente les principaux axes de circulation pour les piétons et cyclistes (trait gris clair), pour le train (trait gris moyen) et pour les automobiles (trait gris foncé). Le but de cette carte est de montrer les axes portant un grand nombre d'usagers, afin d'identifier les « nœuds » qui concentrent les passagers. Elle permet aussi d'identifier les espaces de l'intermodalité. Cependant, une absence d'axe majeur de circulation ne correspond pas forcément à un espace délaissé (le tissu de type faubourg, aux rues peu larges, est très répandu sur l'interterritoire).

Cette carte retranscrit ainsi les dynamiques de l'interterritoire : l'importance du lien ferroviaire, la coupure de l'autoroute, les discontinuités des cheminements piétons/cyclistes, le passage Est/Ouest au niveau des Atlantes, ou encore l'absence de grande traversée Nord/Sud de Saint-Pierre-des-Corps.



Représentation schématique 6 : Les différents axes de circulations sur l'interterritoire

L'ancienneté du bâti

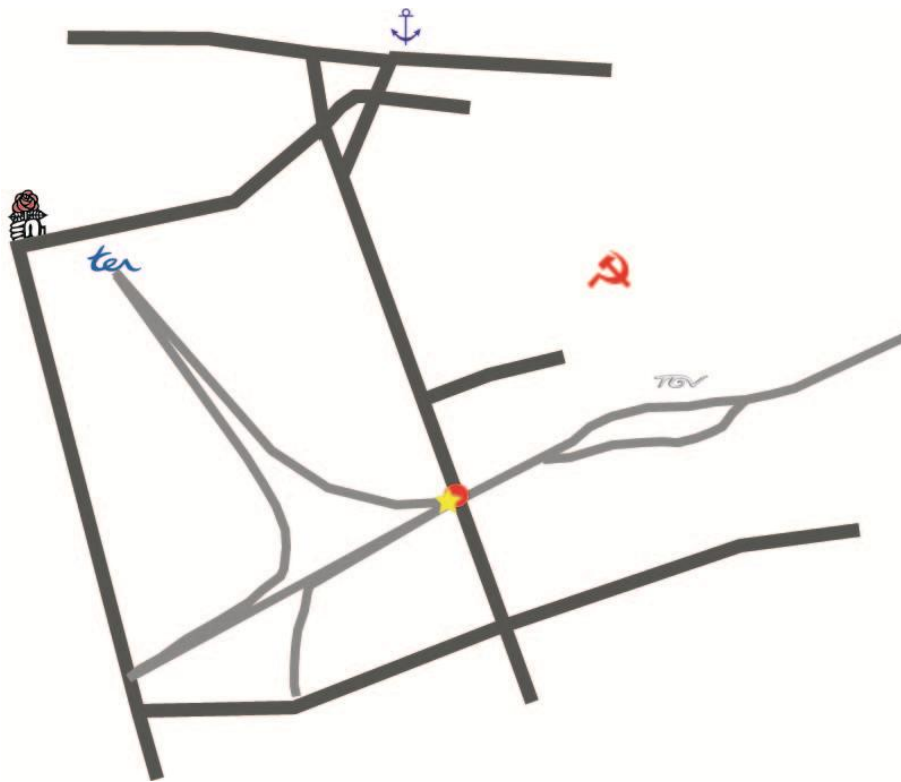
Cette carte met en avant l'évolution de l'étalement du bâti sur les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Ceci peut donc mettre en évidence l'histoire de l'interterritoire qui peut ainsi expliquer les dissensions qu'il existe aujourd'hui. Cette carte laisse apparaître une tendance : un noyau dur ou une diagonale du Nord-Ouest au Sud-Est qui existait avant 1900 (matérialisé par des zones jaune). Ce noyau dur s'étend du Nord au Sud du Boulevard Heurteloup et à l'Est de l'ancien canal. Ce noyau peut laisser paraître une évolution commune entre les deux villes alors que par la suite, à partir du 20^{ème} siècle, les deux communes semblent s'orienter vers une évolution individuelle, chacune de leur côté. Une deuxième phase de construction met donc en avant deux tendances : une construction de Tours qui s'étend vers le Sud et le Cher (en rouge) et se reconstruit sur elle-même (en marron) alors que Saint-Pierre-des-Corps s'étend clairement vers l'Est (en rouge puis marron).



Représentation schématique 7 : L'étalement du bâti sur l'interterritoire, une évolution commune puis individuelle

Eléments symboliques de l'interterritoire

Cette carte représente les différents symboles qui marquent l'interterritoire. On y remarque les symboles des tendances politiques des deux villes. Cela met en avant la distance institutionnelle qu'il existe entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Par ailleurs, on y voit également la représentation des gares de Tours, symbolisée par le logo TER, et de Saint-Pierre-des-Corps, symbolisée par le logo TGV. Ceci met également en avant la différence flagrante de fonctionnement des deux gares, l'une jouant le rôle d'entrée agglomération pendant que l'autre permet de relier le territoire avec le reste du pays. On y remarque également le batardeau et la digue, symbole fort de l'interterritoire qui protège Tours au détriment de Saint-Pierre-des-Corps depuis déjà des décennies. Enfin, le Point Zéro ainsi que l'ancre marine symbolisent également l'interterritoire. Par ailleurs, les lignes TGV ainsi que l'autoroute sont matérialisées, étant des symboles forts de l'interterritoire.



PARTIE 5 : Introduction des concepts

Pour analyser l'interterritoire Tours - Saint-Pierre-des-Corps, nous avons cherché à décliner son fonctionnement selon trois concepts qui sont la trame, la connectivité et le yin-yang.

Cette méthodologie d'étude est issue des travaux de Frédéric Rousseau, directeur de la section patrimoine et construction de Cofiroute-Vinci autoroute, sur l'analyse des enseignements d'André Le Nôtre.



Représentation schématique 8 : Le disque des savoirs, symbolisant la complexité du monde qui nous entoure

Cette volonté d'étudier cet espace selon ces trois concepts vient du fait qu'il s'agit d'un territoire complexe et particulier. En effet, l'étude de ce territoire ne peut se faire selon un unique aspect qui serait trop réducteur pour la modélisation du fonctionnement de cet espace.

Plusieurs entrées permettent d'analyser cette identité géographique dans ses particularismes. Aucune de ces visions prises individuellement n'est la clé du fonctionnement de ce lieu. Mais c'est la combinaison de ces études individuelles qui permet de dégager les sites à enjeux de ce territoire.

La trame/l'intensité



Représentation schématique 9 : La trame, un des symboles de la complexité du monde qui nous entoure

« Cette grille symbolise selon votre regard : un cadastre, un jardin, un plan de ville, un immeuble, ». « Le champ physique est le premier champ d'action qui vient à l'esprit, sa pesanteur s'impose à nous. L'aménagement des perspectives, les terrassements, les allées, les jeux d'eau, les constructions, le bâti, les infrastructures, c'est le premier champ auquel on pense. » (Frédéric Rousseau)

Le mot trame peut désigner :

- en textile, la trame est constituée des fils qui traversent ceux de la chaîne métier à tisser qui sont tendus devant le tisserand.
- en dessin, la 'trame' désigne un matériau adhésif imprimé de points ou de lignes, qui permet de créer des ombres ou des effets de lumière sur un dessin technique ou artistique.
- en urbanisme, on parle de la trame villageoise (d'un village) ou urbaine (d'une ville). Elle se rapporte à la trame textile et elle évoque le tissu ou encore la maille urbaine c'est-à-dire l'aspect tissé que forment les entrelacs des voies de circulations. L'aspect de la trame urbaine permet d'interpréter (d'extrapoler) visuellement la densité urbaine des constructions par exemple.
- en sociologie, la trame désigne un canevas social. Elle découle d'une structuration historique des sociétés humaines et de leur adaptation aux événements qu'elles vivent au cours des siècles. Elle a une dimension trans-culturelle, c'est-à-dire qu'il y a des points communs entre toutes les sociétés humaines de la planète pour une même époque donnée, et elle a une dimension trans-historique, c'est-à-dire qu'elle évolue selon une logique historique.

(source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Trame>)

La connectivité



Représentation schématique 10 : la connectivité, un des symboles de la complexité du monde qui nous entoure

« Mais en poursuivant l'exploration, face à une autre encoche apparaît un dessin d'ondes. Il symbolise le champ immatériel du numérique. » « Aujourd'hui, la connectivité aisée et fluide, avec et sans fil, et en mobilité est une composante fondamentale de la vie. La matière numérique est aussi prégnante que la matière physique. » (Frédéric Rousseau)

« La connectivité désigne ce qu'une entité (ou un lieu, en géographie) offre comme connexions à d'autres entités (d'autres lieux, en géographie) de son environnement. » (source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Connectivit%C3%A9>)

« Dans une définition minimale on considère que la connectivité en géographie rend compte des connexions qu'offre un lieu pour relier les autres lieux de son environnement. Pour les géographes spécialistes des réseaux, la connectivité est la propriété générale ou particulière d'un réseau d'offrir des itinéraires alternatifs entre des lieux. Elle reflète alors le caractère plus ou moins, tramé, maillé ou arborescent d'un réseau ». (source : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Connectivit%C3%A9_\(g%C3%A9ographie\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Connectivit%C3%A9_(g%C3%A9ographie)))

« La connexité est une notion de topologie qui formalise le concept d' « objet d'un seul tenant ». Un objet est dit connexe s'il est fait d'un seul « morceau », dans le cas contraire, chacun des morceaux est une composante connexe de l'objet étudié ». (source : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Connexit%C3%A9_\(math%C3%A9matiques\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Connexit%C3%A9_(math%C3%A9matiques)))

Le yin et le yang



Représentation schématique 11 : Le yin et le yang, un des symboles de la complexité du monde qui nous entoure

« Puis en tournant encore apparaît le symbole de la dualité, un Yin Yang. Depuis les origines du monde, le champ symbolique est au cœur de l'humain. Les deux champs physique et numérique sont au service du champ symbolique. Le symbole, le sens, oriente et nourrit l'action. Qu'est-ce qu'un territoire, un jardin, une ville ? Si ce n'est l'assemblage des histoires individuelles dans un récit collectif suivant un rêve partagé. » (Frédéric Rousseau)

« Dans la philosophie chinoise, le yin et le yang sont deux catégories complémentaires, que l'on peut retrouver dans tous les aspects de la vie et de l'univers. [...] Le Yin représente entre autres, le noir (ou le bleu), le féminin, la lune, le sombre, le froid, le négatif, etc. Le Yang, quant à lui, représente entre autres le blanc (ou le rouge), le masculin, le soleil, la clarté, la chaleur, le positif, etc. [...]

Pourrait être décrit en termes de yin et yang, tout ce qui se trouve :

- en relation d'opposition, tout en sachant que chacun des deux porte en lui le germe de l'autre ;
- en relation d'interdépendance, l'un ne se concevant pas sans l'autre ; l'excès ou la déficience d'un des deux entraîne des conséquences sur l'autre et un déséquilibre de l'ensemble ;
- en relation d'engendrement et de mutation de l'un en l'autre, comme par exemple lorsque le jour fait place à la nuit »

(source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Yin_et_yang)

PARTIE 6 : Schémas globaux

Dans cette partie, nous avons cherché à mettre en commun des représentations schématiques qui pouvaient avoir un intérêt à être regroupées.

La nature en ville

Ce premier schéma regroupe tout ce qui concerne les espaces naturels. La représentation en zone, ligne et point est conservée afin d'avoir tous les éléments importants de la frontière.

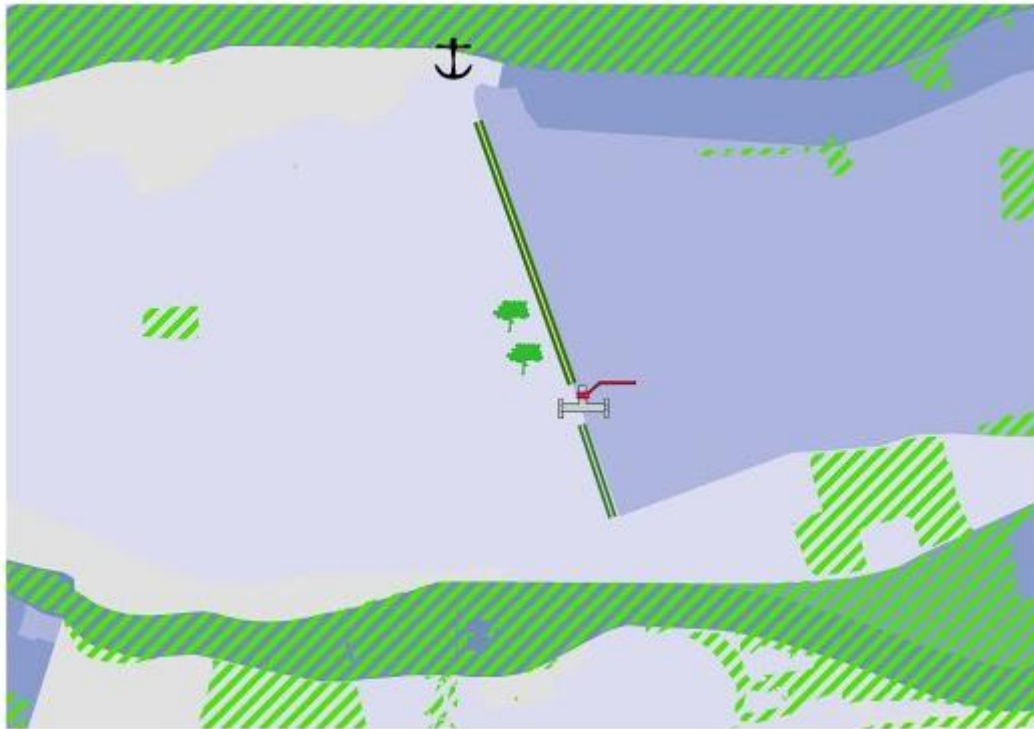
- Représentation par le point, c'est un espace immuable et immobile qui attire l'attention. Ce sont les lieux qui présentent de l'importance dans cette thématique de la nature. Les éléments ponctuels seront représentés par des symboles facilitant la compréhension de la carte. Ces espaces sont ici l'ancien quai des bords de Loire, les squares qui encouragent la possibilité de continuité écologique et les batardeaux.
- Représentation par la ligne, qui symbolise un déplacement linéaire, les lignes droites résistent aux pressions extérieures et sont donc plus solides que les lignes courbes. Ici, la digue est une ligne droite, solide et donc immuable. Elle peut cependant être utilisée comme espace de liaison d'un point A à un point B.
- Représentation par la tache, permet de représenter une surface. Ici la Loire et la Cher, Le socle de biodiversité et les zones inondables.

On constate donc sur cette carte que l'eau y est omniprésente avec la Loire et le Cher qui encadrent le schéma au nord et au sud ainsi qu'avec les différents niveaux de risques d'inondation. On remarque que Tours est beaucoup moins inondable que Saint-Pierre-des-Corps. Elle est en effet protégée par la digue qui fait barrage. L'eau semble pouvoir s'écouler de Saint-Pierre-des-Corps vers Tours au niveau des deux fleuves et au niveau des batardeaux. Seule leur fermeture sert à protéger Tours.

La nature est donc très présente sur les bords des villes, on retrouve le socle de biodiversité au niveau des fleuves. Le reste de la carte montre que les villes sont relativement peu vertes. C'est une ville très minérale bien qu'il existe quelques squares ou espaces enherbés. Bien que la digue ne soit pas représentée dans le socle de biodiversité, c'est une liaison verte entre la Loire et le Cher.

Concepts

Dans cette carte, le concept du Yin et du Yang avec la thématique de l'inondation est mis en lumière. En effet, il existe une divergence, un phénomène d'opposition qui oppose les deux communes. Le concept de connectivité apparaît, lui, avec la présence de la digue qui semble relier la Loire au Cher par un cheminement vert.



Représentation schématique 12 : Les espaces naturels au sein de l'interterritoire

Les pratiques de circulation et leurs conséquences

Cette carte présente les pratiques de circulation sur l'interterritoire, ainsi que leurs conséquences en termes de bruit. Nous avons choisi de superposer les zones de bruit aux axes de circulation car ces deux thématiques sont indissociables. En effet, le bruit provient majoritairement de la circulation automobile et ferroviaire.

On y voit ainsi trois catégories de représentations :

- Le trait, qui sert à représenter les voies et axes de circulation. On distingue trois classes:
 - Le trait gris clair représente les voies fréquemment empruntées par (et aménagées pour) les piétons et cyclistes
 - Le trait gris moyen représente les voies ferrées
 - Le trait gris foncé représente les voies de circulation automobile les plus fréquentées (grands axes routiers)
- La tache, qui sert à représenter le niveau de bruit enregistré selon trois classes :
 - inférieur à 55 décibels (tache jaune) : bruit calme (vent dans les arbres) à agréable (machine à laver)
 - de 55 à 70 décibels (tache orange) : bruit supportable (comme un magasin) à fatigant (comme un restaurant bruyant)
 - supérieur à 70 décibels (tache rouge) : bruit fatigant (comme un aspirateur) à douloureux (comme le passage un avion au décollage)
- Le point, qui sert à représenter les chevauchements (les endroits où une voie se superpose à une autre), en indiquant la hiérarchie (hiérarchie de niveau) entre les voies

En analysant cette carte, on constate tout d'abord les disparités de niveaux de bruit entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Tours y apparaît comme une enclave protégée du bruit, bruit auquel est exposé l'ensemble de la commune de Saint-Pierre-des-Corps. On peut donc constater que l'autoroute, surtout dans sa partie nord (grossièrement, du Point Zéro aux Bords de Loire), est une barrière, qui freine les échanges et n'est pas traversée. Tours, à l'Ouest, est protégée par sa digue, que ce soit vis-à-vis des inondations ou du bruit.

Cependant, le niveau sonore indique plus qu'un niveau de nuisance ; il peut en effet révéler qu'un axe de circulation est très emprunté, donc que les pratiques de passage y sont intenses, donc une certaine perméabilité. Ainsi, on constate que la traversée Est-Ouest de l'interterritoire présente une continuité en matière de bruit, notamment au niveau des voies ferrées et du boulevard Wagner - zone des Atlantes. On peut donc inférer que le sud de l'interterritoire est un espace perméable, où le passage est important.

Le niveau sonore peu élevé à Tours est cependant "pollué" par des zones de bruit plus élevé. Parmi ces zones se distingue très nettement l'emprise ferroviaire. Or, le ferroviaire est un élément clé de la liaison entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ainsi, via le bruit, on observe une « incursion » de Saint-Pierre-des-Corps, la ville ferroviaire, dans Tours, la ville de services.

Concepts

On retrouve le yin et le yang avec les zones de bruit. Le yin, froid et sombre, serait associé à la zone de calme de la ville de Tours ; le yang, chaud et masculin, serait associé aux activités bruyantes de Saint-Pierre-des-Corps. La trame, à la fois support des activités et génératrice du yin et du yang, est représentée par le réseau de circulation. L'aspect tissé est créé par la superposition des voies, par l'entrelacement des routes qui se chevauchent. La connectivité étant l'ensemble des connexions qu'offre l'interterritoire à d'autres lieux, on peut dire qu'elle est importante, car l'autoroute et les voies ferrées sont des connexions à de nombreux lieux.



Représentation schématique 13 : Les pratiques de circulation et leurs conséquences

L'histoire de l'interterritoire et sa symbolique

Cette représentation globale, qui présente l'ancienneté du bâti ainsi que les symboles forts de notre interterritoire, permet d'expliquer le moment où les deux villes ont emprunté des chemins divergents en termes d'aménagement urbain, ce qui se matérialise par la symbolique choisie.

On y voit ainsi trois catégories de représentations :

- Le trait, qui sert à représenter les voies et axes de circulation. On distingue deux classes :
 - Le trait gris met en avant les voies de chemin de fer
 - Le trait gris foncé / noir représente les voies automobile les plus fréquentées (grands axes routiers)
- La tache, qui sert à représenter l'ancienneté du bâti selon trois classes :
 - Construit avant 1900 (en jaune)
 - Construit entre 1900 et 1950 (en rouge)
 - Construit après 1950 (en marron)
- Les points, qui constitue des symboles ponctuels tels que les gares, mairies, Point Zéro, zone de conflit et l'ancre marine qui représente l'ancien port fluvial.

Concepts

Cette carte permet d'instaurer différents concepts comme celui de « trame ». En effet, l'évolution de la trame urbaine permet de visualiser notre interterritoire. Cette carte permet également de mettre en avant le concept de yin et yang. En effet, ce concept matérialise les relations d'opposition mais également d'interdépendance entre les deux villes voisines, l'une ne se concevant pas sans l'autre.

Ceci implique des conséquences de l'une sur l'autre et donc un déséquilibre de l'ensemble, matérialisé par les divergences au sein de l'intercommunalité.



Représentation schématique 14 : L'histoire de l'interterritoire et sa symbolique

PARTIE 7 : Mise en place du plan guide de l'interterritoire

Dans cette partie, nous avons voulu, à partir de nos lieux à enjeux et donc des enjeux associés, définir des objectifs. Il s'agit pour le moment d'une première approche de ce travail. En effet, l'idée finale est de ne pas spatialiser les objectifs à atteindre afin d'avoir une vision plus globale sur l'interterritoire.

Zones	Enjeux	Objectifs
Ancien port fluvial	• Patrimoine • Rapport à l'eau • Nature	➤ Espace de pause ○ Jouer sur l'image/ la présence de l'eau/ l'ancien port ○ Contradiction avec l'environnement immédiat <i>Ex : Teatro del mondo</i>
Nœud routier	• Circulation routière • Circulation piétonne • Espaces verts • Entrée de ville • Bruit • Pratiques marginales	➤ Rendre la place à l'humain / piéton ○ Nouvelles pratiques <i>Ex : mobilier urbain – balle de silence</i> ➤ Faire prendre conscience de l'importance de ce nœud routier pour l'interterritoire <i>Ex : ballon rouge</i> ➤ Susciter l'intérêt pour l'interterritoire <i>Ex : Touch of Evil</i>
Espace du Point 0	➤ Confrontation des modes de déplacement ➤ Stationnement ➤ Aspect symbolique et historique de l'eau ➤ Pratiques artistiques	➤ Introduire la circulation fluviale - Introduire la navigation fluviale
Gares	➤ Complémentarité ➤ Aspect symbolique et identitaire	➤ Favoriser le dialogue et mettre en valeur le lien <i>Ex : Tête coupée en 2 de Pierre Dubois</i>

A la suite de cette réflexion, notre approche s'est plus orientée vers les objectifs (ou visions) que nous avons pu faire ressortir :

- Introduire la navigation (fluviale)
- Faire une pause
- Favoriser le dialogue et mettre en valeur le lien
- Rééquilibrer la place de l'humain
- Faire prendre conscience de l'interdépendance des deux villes.

Ces cinq visions du territoire ont été par la suite développées et justifiées. En effet, les différentes études qui ont été effectuées précédemment ont permis d'aboutir à ces différentes visions du territoire. Le tableau ci dessous reprend ces différents éléments.

Objectif/vision	Pourquoi ?	Comment ?
Introduire la navigation	Concepts : - Connectivité : - o Mode de circulation (A→B) délaissé - o Liaison topographique par les fleuves - Trame - o D'ordre symbolique (le support physique de la navigation n'existe plus) - o Physique changement du mode de navigation (Navale→Automobile→Ferré→Autres modes) Enjeux : - Aspect patrimonial (vestiges d'infrastructures liées à la navigation) - Modalité de déplacement et stationnement, tous les modes de circulations sont représentés sauf la navigation fluviale - Rapport à l'eau (aspects symbolique et historique) Thèmes : - L'eau - Circulation - L'histoire	Idées associées : - Invoquer le champ lexical de la navigation. Il existe un lexique spécifique à ce sujet qui peut être repris ici. En effet, cet espace recèle d'éléments se référant à ce thème de navigation. On peut entre autre jouer sur - o Le quai de gare et le quai de port - o Débarquement/Embarquement - o Code visuel de la navigation - Action dans le temps et l'espace avec alternance de déplacement et d'arrêt : Confronter les différents modes de transports (écluse). Jouer sur la navigation et l'amarrage, l'escale, le quai, le phare, le pont, l'écluse. - actions événementielles autour de la navigation : Le but de faire de Tours est de Saint-Pierre-des-Corps un décor de théâtre reprenant une scène « maritime » afin de faire un rappel sur l'histoire de la ville. Exemples d'actions intervention temporaire mettant en place des images de la navigation voire de la navigation fluviale (jouer sur l'image du canal, des bateaux, du port) → faire de l'interterritoire une ville port en intervenant sur l'espace mais aussi dans le temps. - o Transformer le quai de gare en quai de port : Le terme de quai revient autant pour le ferroviaire que pour le fluvial, c'est un terme commun sur lequel on peut s'appuyer pour mettre en relation l'histoire de Saint-Pierre-des-Corps (importance de la gare et du ferroviaire) et de Tours (histoire liée à la navigation fluviale) L'intervention au niveau des gares permettrait de confronter différents modes de transport d'importance historique et

		symbolique pour les deux villes. ○ Faire du point zéro un port à sec (point zéro : balise maritime, château d'eau : phare...) : L'espace du point zéro est un « croisement » de plusieurs modes de transport, on y trouve le vélo, le déplacement piéton, la voiture (route et autoroute), le train. L'idée est de faire du pilier du point zéro une balise, du parking un port contemporain et du château d'eau un phare afin de renforcer le rapport à l'eau. ○ Amarrer des bateaux à l'ancien port : L'ancien port au bord de Loire est un élément du patrimoine de l'interterritoire. Rappeler l'identité de cet espace et le remettre au goût du jour. L'idée est d'amarrer des bateaux permettant d'accueillir des interventions artistiques (théâtre sur l'eau). ○ Intervention sur le réseau de bus (transformation du mode de « navigation ») : Introduire la navigation dans toute la ville en jouant par exemple sur le réseau de bus. (bus en bateaux ?) ○ Et l'autoroute ? Les bretelles d'accès, écluses contemporaines ?
-	Concepts : - Yin Yang : ○ Contradiction avec l'environnement immédiat. ○ L'interterritoire est un espace de mouvement et de bruit. ○ Différence de rythme - Trame : ○ Les espaces de pause s'inscrivent dans le négatif de la trame constituée par les voies de circulation. Enjeux : - L'équilibre des sonorités, des vitesses sur l'ensemble de l'espace.	Idées associées : - Renforcer ou créer le contraste à l'échelle de l'interterritoire entre zones calmes et zones énergiques. - Jouer sur les vitesses et le bruit - Gêner ou bloquer les circulations pour provoquer, interpeller, et inviter les usagers à s'arrêter - Créer des espaces propices à la détente, dans des lieux auxquels personne n'aurait pensé initialement pour se détendre. Exemples d'actions : - Alternance de bulles de silence/bulles de bruit, pour montrer le contraste et le renforcer. Par exemple, installer des bulles de silence à proximité des voies ferrées permettrait de faire

	- Différence de rythme sur l'interterritoire. - Différence des formes bâties/des densités Thèmes : - Circulation - Bruit	redécouvrir ces zones sans qu'on les associe forcément aux nuisances sonores. Ces bulles de silence représenteraient des lieux propices à la pause et au repos dans des zones agitées et bruyantes. Installer des bulles de bruit permettrait au contraire d'interpeller les personnes habituellement « protégées » du bruit (comme par exemple certains tourangeaux, grâce à la digue), en leur montrant la réalité du terrain. - Intervention temporaire qui permettrait de lisser les vitesses et les rythmes des différents modes de circulation. → On ralentit les usagers rapides et on accélère le déplacement des usagers lents : les piétons deviennent la source des nuisances sonores à la place des véhicules à moteur. - Bloquer la circulation → ralentir le rythme de vie dans certains espaces de l'interterritoire. La pause est ici forcée, on ne propose pas d'espace de repos aux usagers, mais on les contraint à prendre du temps pour circuler (ou faire autre chose, mais la circulation est l'activité la plus « rapide » selon nous) - Créer un espace de repos au niveau de l'ancien port. Cet espace nous semble comme une bulle, à proximité des boulevards de bord de Loire, de calme et de sérénité.
Favoriser le dialogue et mettre en valeur le lien	Concepts : - Yin Yang : ○ Dissensions historique, politique, symbolique, économique ○ Conflit mère/fille. ○ Complémentarité - Connectivité : ○ On trouve des infrastructures qui relient (rails, les fleuves), et qui séparent (l'autoroute) ○ Intercommunalité Tour(s) Plus - Trame : ○ Il existe une trame physique (infrastructures de transports)	Idées associées : - Renverser la symbolique, notamment entre espaces poreux (aisément franchissables) et espaces non poreux (difficilement franchissables). - Montrer les liens entre les deux villes à travers l'histoire commune et la « rivalité » qui existe due à cette relation mère-fille. - Faire de l'interterritoire un territoire d'échange et de dialogue. - Utiliser le sport comme créateur de lien social entre corpopétrussiens et tourangeaux. Exemples d'actions : - Créer une discontinuité sur les infrastructures qui relient et marquer l'unicité du territoire sur les infrastructures qui séparent.

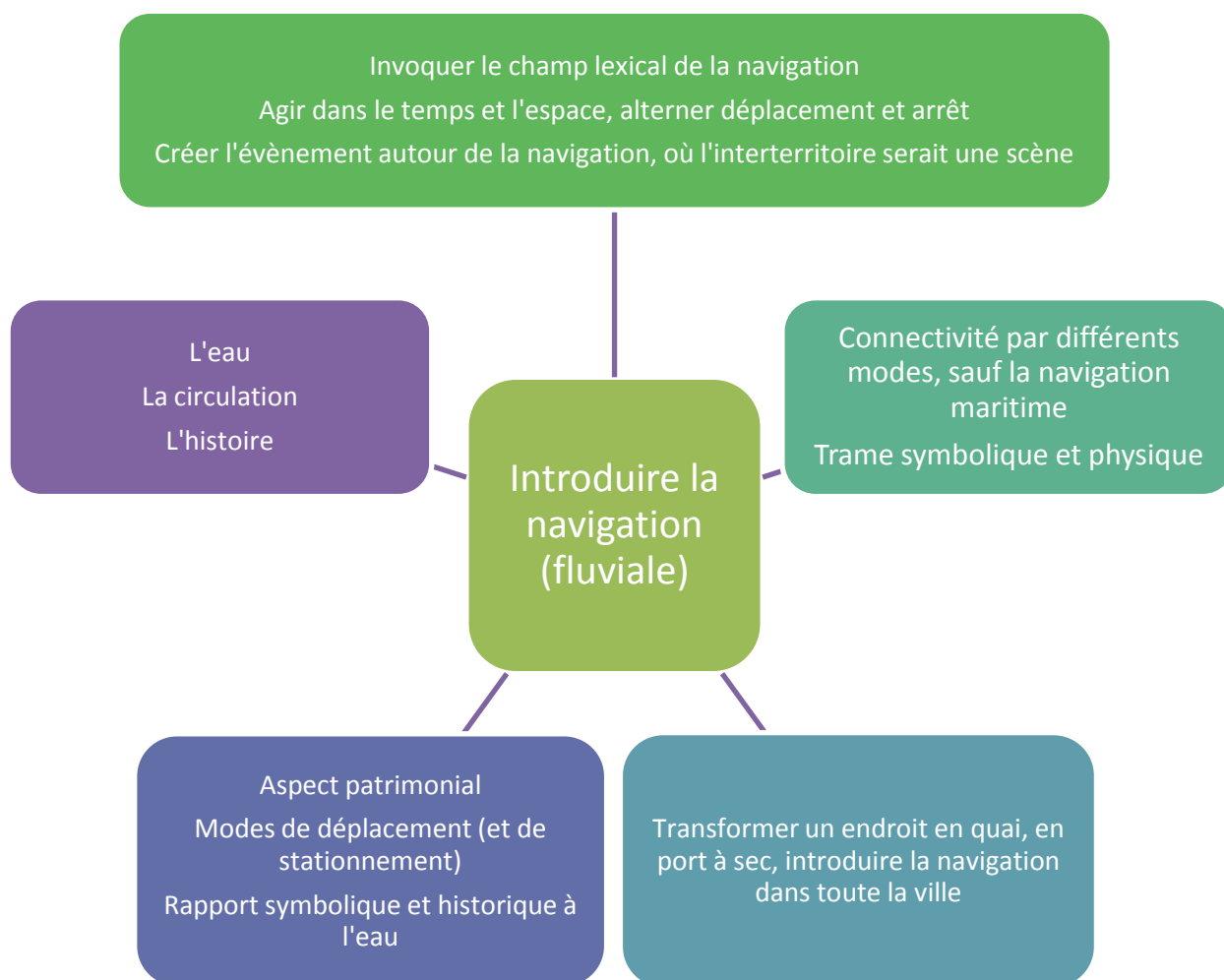
	○ Il existe une trame symbolique (construction historique des deux villes) Enjeux : - La circulation - La complémentarité fonctionnelle sur le territoire. (activités, emplois) - L'identité de chaque ville - Caractérisation de leur relation (dialogue, Interactions historiques litigieuses) - Appartenance au grand paysage Val de Loire - Pratiques sportives dans l'interterritoire Thèmes : - Circulation - Histoire - Symbolique - Nature (paysage)	○ Jeu de couleurs sur les routes transversales poreuses : matérialiser par une couleur sur la route « vous êtes à Tours », puis par une autre couleur « vous êtes à SPDC », ceci dans le but de créer des discontinuités sur des espaces de liaisons ○ Mettre en avant l'unicité du territoire sur un espace de rupture comme l'autoroute : inscrire « Vous êtes sur l'interterritoire Tours-SPDC » au niveau d'un point de conflit flagrant comme au niveau du Point Zéro (en profitant du financement du 1% paysage) ou au niveau des voies de circulation de l'autoroute - Exposition photos sur l'histoire de l'interterritoire : ceci permettrait notamment la mise en avant d'une explication historique sur cette relation mère/fille entre les deux communes. - Création d'un passeport « jumelage » à distribuer au sein de l'interterritoire : matérialisant l'existence d'une réelle frontière entre les deux villes et qui permet d'accéder d'une ville à l'autre pour bénéficier de la coopération existante et de la complémentarité fonctionnelle. - Implantation de 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. - Création d'un tournoi sportif mettant en scène des joueurs de Tours et de SPDC au niveau d'une zone « floue » : la Vallée du Cher qui correspond à un espace appartenant à Tours mais à l'Est de l'autoroute donc davantage apparenté à Saint-Pierre-des-Corps. - Installation temporaire de site sportif au Point Zéro (City, skate-park...).
Rééquilibrer la place de l'humain	Concepts : - Yin Yang : ○ L'interterritoire est un espace minéralisé, motorisé, artificialisé. Faible présence des	Idées associées : - Jouer sur les vitesses et le bruit : L'espace Tours/Saint-Pierre-des-Corps connote une idée de bruit et de vitesse lié en partie à son utilisation comme un lieu de passage. Néanmoins dans cette trame

	végétaux, animaux, etc. ○ La vitesse des activités et déplacements sur l'interterritoire n'est pas la même que celle de la déambulation. - Trame : ○ La trame concrète, solide et minérale est très présente. ○ Tissu imperméable et peu lisible (le contraire de la porosité), peu propice à l'exploration. Enjeux : - Circulations (routière, piétonne, cycliste) - (absence de) nature : l'espace est très minéral - L'accaparement de l'espace par la voiture Thèmes : - Bruit - Circulation - Nature	on peut distinguer des bulles de contraste plus calmes et moins « agitées ». Il est de ce fait intéressant de travailler sur cet équilibre. - Travailler sur les contrastes (artificiel/naturel, minéral/végétal, rapide/lent) : Il s'agit de jouer sur la balance entre les espaces plein (rapide, bruyant, ...) et les espaces creux (lent, calme,...) - Simplifier les usages et améliorer la lisibilité du territoire : Le fonctionnement de cet espace est particulier. Il n'est pas intuitif à s'approprier. L'idée d'améliorer la lisibilité du territoire réside donc dans la volonté de faciliter la compréhension de cet espace et donc sa pratique. - Inverser les usages afin de provoquer les utilisateurs : Actuellement, cet espace est marqué par la circulation automobile. Il s'agit dès lors il s'agit de retourner la symbolique. La ville voiture, mécanique vers la ville humaine/la ville solidaire (espaces de solidarités (pensez aux populations immigrées) Exemples d'actions : - Introduire du mobilier urbain dans la ville. ○ Comme symbole de calme ○ Comme élément physique d'interterritoire (design spécifique) - Belvédère sur le pont de l'autoroute pour ouvrir cet espace aux piétons. ○ Retournement des symboliques avec le piéton au niveau de la voiture ○ Nouvel angle de vue de la frontière/Interterritoire. « La frontière révèle le territoire » - Parcours, itinéraires touristiques, sensoriels (pour les piétons) ○ Faciliter la découverte de cet espace - Bombes de graines ○ L'individu participe à la valorisation de son espace en prenant partie à son fleurissement en disséminant lui-
--	--	--

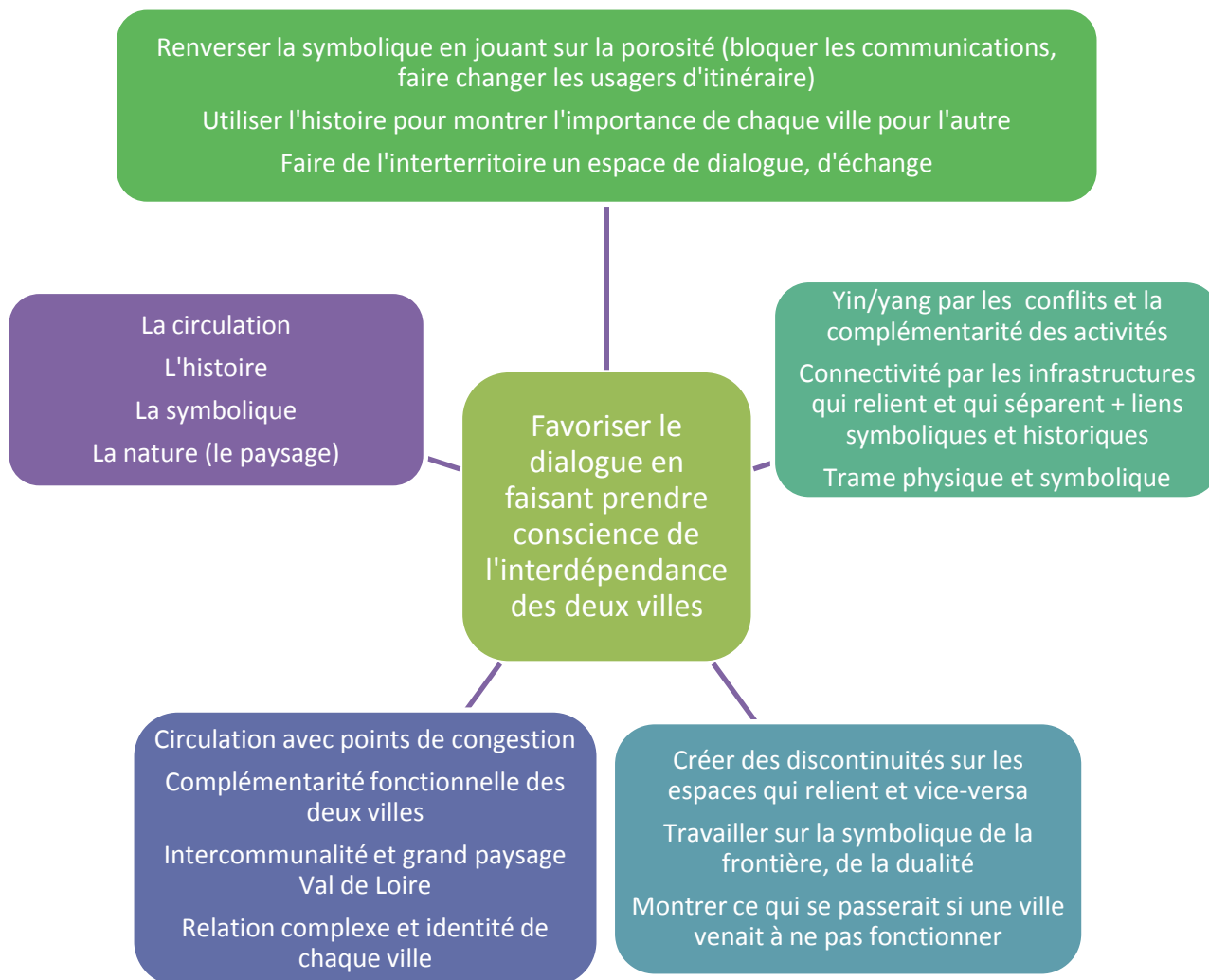
		même des bombes de graines qui germeront dans les jours suivants.
Faire prendre conscience de l'interdépendance des deux villes	Concepts : - Connectivité : - o Réseaux de transport physiques très présents - o Liens symboliques et historiques entre les deux villes - Yin yang : - o Complémentarité des activités - Trame : - o Réseau d'infrastructures de transport Enjeux : - Dissensions et conflits (notamment politiques, symboliques, ...) - Intercommunalité Tour(s) Plus - Points de congestion (traversée difficile de l'autoroute en certains lieux) - Identité des villes Thèmes : - Circulation - Histoire - Symbolique	Idées associées : - Bloquer les communications entre les deux villes pour montrer leur importance - Augmenter la porosité, notamment en simplifiant les usages et en améliorant la lisibilité au niveau des points de congestion - Montrer l'importance de chaque ville pour le fonctionnement de l'autre Exemples d'actions : - La big red ball (ou tout autre dispositif) qui bloque une route ou un tunnel - Une frontière physique (mais amovible, qui peut être détruite par les usagers) qui bloque les connexions physiques entre Tours et SPDC, avec une porte ou une fenêtre pour marquer le passage symbolique d'un lieu à un autre. - Un labyrinthe pour faire pratiquer l'interterritoire et interpeller sur la difficulté de traverser la frontière - Un jeu de pistes, qui ferait s'interroger les usagers, et pourrait relier différents aménagements (stands, structures temporaires, etc. cachés dans des endroits de la ville qui sont peu connus et pratiqués) - « Un jour sans corpopétrussiens » ou « Un jour sans tourangeaux » pour montrer que les habitants de chaque ville sont indispensables aux habitants de l'autre ville. Exemple des films « A day without a mexican » (Un jour sans mexicains), 2004 ou « Die Stadt ohne Juden » (la ville sans juifs), 1924. Cela pourrait se matérialiser par un film, mais aussi par une intervention (encore à déterminer) qui montrerait ce qui se passerait si une des deux villes venait à ne plus fonctionner.

Ce tableau permet donc de justifier nos choix. Cependant, la redondance de certains éléments nous a conduit à réévaluer l'importance de ces visions, de les classer et de les regrouper en fonction de leur pertinence.

- ❖ Etant sur un territoire de circulation, de passage, qui est parfois peu lisible, la vision de la navigation est conservée afin de faire de cet espace un lieu de repère, où du moins un lieu où on se repère facilement.
- ❖ La deuxième vision est celle de la pause qui se recoupe avec celle qui consiste à rééquilibrer la place de l'humain. La pause se justifie par le fait que le territoire étudié est un espace de circulation, où les rythmes sont parfois très élevés, et où les sons peuvent devenir gênants.
- ❖ La troisième vision est celle du dialogue et de l'interdépendance. Elle se justifie par les différences qui existent entre les deux villes mais aussi par la rupture physique que produit l'autoroute.







Ces trois visions nous ont menées à notre réflexion final et à la proposition d'un ensemble de projet. Nous avons par la suite aménagé notre projet sous la forme d'un schéma global, qui reprend les éléments importants de notre réflexion, et cinq fiches actions qui énoncent nos idées et leur justification :

- Fiche action du port à sec qui reprend l'idée de faire du point d'interactions multiples que constituent le point zéro un point de repère de l'interterritoire.
- Fiche action de l'escale Loire qui vise à créer une pause dans les rythmes effrénés de l'interterritoire
- Fiche action itinéraire qui tend à faire découvrir l'espace, et qui permet aux usagers de se le réapproprier.
- Fiche action des marqueurs d'identité reprend l'idée de l'unicité, de l'ensemble que constitue Tours et Saint-Pierre-des-Corps.
- Fiche action des marqueurs de porosité consiste à faire prendre conscience de l'interdépendance et des pratiques qui existent entre les deux villes.

Ces différents éléments se trouvent dans le guide d'intervention de l'atelier interterritoire.