



ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE TOURS

64, Avenue Jean Portalis
37200 TOURS, FRANCE

Tél. (33)2-47-36-14-14

Fax (33)2-47-36-14-22

www.polytech.univ-tours.fr

Parcours des écoles d'ingénieurs Polytech

Rapport de projet S4

La place Anatole France et le haut de la rue Nationale à Tours: une articulation difficile

Auteur(s)

Jan Durdevic

[jan.durdevic@etu.univ-tours.fr]

Valentin Lamirault

[valentin.lamirault@etu.univ-tours.fr]

Encadrant(s)

Laura Verdelli

[laura.verdelli@univ-tours.fr]

Polytech Tours
Département Aménagement et
Environnement

Table des matières

Introduction	1
1 État des lieux	3
1.1 Approche historique	3
1.2 Environnement géographique et spatial de la place Anatole France	6
1.2.1 La place Anatole France au sein de l'agglomération tourangelle	6
1.2.2 La Place Anatole France au sein de son environnement	8
1.3 Composition de la place	11
1.3.1 Description physique de l'aire d'étude	11
1.3.2 Caractérisation du bâti	13
1.3.3 Espaces verts, végétation et éléments paysagés	15
1.4 Mobilité sur l'espace Anatole France	17
1.4.1 Voirie, trafic routier et stationnement	17
1.4.2 Transports en commun	19
1.4.3 Transports doux et flux pédestres	20
1.5 Fonctionnalités de l'espace Anatole France	22
1.5.1 Acteurs économiques	22
1.5.2 Culture et tourisme sur le haut de la rue Nationale	22
2 Enjeux	24
3 Proposition d'aménagement	26
3.1 Traitement des sols et des voiries.	26
3.2 L'îlot Prosper Mérimée	27
3.3 Végétaliser et meubler l'espace.	28
3.3.1 Végétalisation de l'espace	28
3.3.2 Le Mobilier urbain modulable.	28
3.4 Bâtiments et perspectives	31
3.5 Traitement des bords de Loire	32
3.6 L'îlot Beaux Arts	33
3.7 Autel du souvenir	34
3.8 Détails et récapitulatif	35
Conclusion	37
Remerciements	38
Bibliographie	39

Annexes	39
A Liens utiles	40
B Fiche de suivi de projet PeiP	41

Table des figures

1	Le périmètre d'étude	1
1.1	Plan de situation de la place Anatole France dans la ville de Tours	7
1.2	Plan d'organisation des axes routiers de la place Anatole France	9
1.3	Plan de la division spatiale de la place Anatole France	11
1.4	Plan de localisation des monuments historiques	13
1.5	Les différents monuments historiques sur la place Anatole France	14
1.6	Les bâtiments construits par Pierre Patout sur la place Anatole France	15
1.7	Les éléments paysagés sur la place Anatole France	16
1.8	Plan récapitulatif des composantes de la place Anatole France	17
1.9	Plan représentant les diverses emplacements de stationnement sur la place Anatole France	18
1.10	Plan des lignes de transport en commun sur la place Anatole France	19
1.11	Plan représentant les flux piétonniers et routiers sur la place Anatole France	21
3.1	Les deux revêtements choisis pour recouvrir la place	27
3.2	Les trois modèles de cubes	29
3.3	Plusieurs exemples d'organisation des cubes	30
3.4	Agencement destiné à meubler le haut de la rue nationale	30
3.5	Plan matérialisant le devenir du bâti place Anatole France	31
3.6	Rendu des volumes occupés par les futurs bâtiments	32
3.7	Exemple de descente progressive	33
3.8	Le projet d'aménagement du mémorial Place Anatole France	35
3.9	Plan récapitulatif des différents aménagements.	36

Introduction : Une succincte exposition des objectifs et du cadre du projet.

L'agglomération tourangelle possède un riche maillage d'espaces publics. La place Anatole France peut être citée à ce titre. Elle se distingue cependant du commun des places par son riche passé et sa remarquable localisation au sein du tissu urbain tourangeau. Trônant à la croisée de la Loire, du centre historique et de Tours Nord, de nombreux particuliers sont amenés à côtoyer l'espace public dans le cadre de leurs migrations quotidiennes.

Depuis plusieurs années, de nombreux chantiers de réhabilitation animent le ville de Tours. La place Anatole France pourrait de facto devenir à court terme le théâtre d'un tel programme de restructuration. Bien que les détails n'en soient pas encore arrêtés, une vaste opération d'urbanisme est amenée à remodeler intégralement la physionomie de cette aire urbaine. Le projet Peip ci-proposé s'inscrit dans l'ère de changement prédisposée pour cet espace public. Son but avoué demeure de porter à la connaissance du lecteur une réflexion d'aménagement alternative.

Le périmètre d'étude retenu (voir plan 1 ci-dessous) demeure de fait la première interrogation à trancher. Le parti pris consiste ici à ne pas réduire la réflexion à la seule place Anatole France. Le périmètre considéré englobe par conséquent l'aire délimitée par la Loire au Nord, la rue Voltaire à l'Est, les rues Colbert et du Commerce au Sud, ainsi que la rue de Constantine à l'Ouest. En sus du quadrilatère rectangulaire énuméré ci-dessus, le périmètre s'étoffe d'une modeste excroissance matérialisé par le parvis disposé devant l'amphithéâtre Thélème.



FIGURE 1 – Le périmètre d'étude

Le choix de cette aire de travail se justifie dans la volonté d'adjoindre dans le projet d'aménagement des éléments semblant au premier regard, sans aucune analyse spatiale poussée, en relation directe avec la place Anatole France. Cette prise de recul insiste sur le fait de ne

pas limiter la réflexion de réhabilitation au seul espace public mais également au tissu urbain limitrophe à celui ci.

Par commodité de langage, l'aire de travail retenue se verra fréquemment qualifié de haut de la rue Nationale ,d'espace Anatole France ou bien encore d'entrée de la ville ancienne, ce dernier terme se voyant dûment justifié dans la première partie.

Chapitre 1

État des lieux

1.1 Approche historique de l'espace Anatole France : Un espace en contact permanent avec l'histoire

La physionomie de la place Anatole France n'apparaît pas comme immuable au fil du temps. L'allure du site connu au fil des époques de nombreuses mutations, lesquelles témoignent de la richesse historique propre à l'agglomération tourangelle. Le haut de la rue Nationale se localise dans un secteur ancien de la commune de Tours, n'épousant son visage actuel qu'aux lendemains de la Seconde Guerre Mondiale. Son histoire et son identité sont indissociables de celles de la ville de Tours, dont elle demeure une des plus anciennes entrées urbaines. La finalité de cette première approche sera de retracer succinctement l'histoire de cet espace public, pièce maîtresse du haut de la rue Nationale.

Pendant l'époque celtique, la Touraine est occupée par le peuple gaulois des Turones. L'aire actuelle de l'agglomération tourangelle, comme celle de la place Anatole France, accueille alors des structures agricoles et des vergers. La ville de Tours (Caesarodunum puis Civitas Turonorum durant le Bas-Empire) ne naît véritablement qu'à la suite de l'annexion romaine de la Gaule en -52. L'espace aujourd'hui recouvert par la place Anatole France n'est pas englobé dans cette première citée, localisée initialement dans l'actuel quartier Saint-Gatien. Durant l'ère médiévale, Tours, à l'instar de nombreuses villes contemporaines, est divisée en deux pôles urbains distincts : la Cité et le Châteauneuf. Le premier, continuation de la ville romaine, héberge le pouvoir temporel (siège des comtes de Tours) et spirituel (siège de l'archevêché). Le second centre urbain apparaît comme une colonie marchande s'étant développée autour de l'abbaye Saint-Martin, dans le but de pourvoir aux besoins des foules de pèlerins accourant prier le vénérable Saint qui y repose. S'il n'appartient à aucun de ces deux quartiers, le périmètre de la place Anatole France accueille néanmoins une abbaye dédiée à Saint-Julien. Les agrandissements successifs opérés sur l'édifice à partir de 1240 restent encore pour certains visibles de nos jours. Au milieu du XIV^{ème} siècle, la ville de Tours reçoit le statut très envié de Commune. Il faut néanmoins attendre la génération suivante pour que les deux pôles urbains énumérés précédemment fusionnent en un seul ensemble. En effet, dans le cadre des dévastations liés à la Guerre de Cent Ans, le gouvernement du roi Charles V prend le parti en 1370 de doter toutes les places stratégiques du Royaume de puissantes fortifications. Pour rendre Tours inexpugnable à l'ennemi anglais, les anciens remparts de la Cité et du Châteauneuf sont remplacés par une muraille neuve ceinturant d'un même trait les deux anciennes bourgades. Tours ne fait plus qu'un et l'espace correspondant à la future place Anatole France se retrouve englobée par la nouvelle réunion urbaine. La fin de la guerre interminable avec l'Angleterre en 1453 et la stabilisation qui en résulte permet l'avènement progressif de la Renaissance en France. Profitant de la défiance du gouvernement royal envers Paris, Tours devient au sortir du Moyen-Âge la capitale officieuse du Royaume. Le site de l'espace Anatole France va bénéficier de ce cadre économique et culturel favorable. Il profite également de sa proximité avec l'épine dorsale de la ville, alors matérialisée par les actuelles rue Colbert et rue du Commerce. Plusieurs édifices

remarquables sont ainsi érigés à partir de la fin du XV^{ème} siècle dans la périmètre jouxtant l'actuelle place. Des palais de riches particuliers tel l'Hôtel Gouin ou l'Hôtel de Semblancay. Également des édifices religieux comme l'église Saint-Saturnin. Cependant, si le tissu urbain limitrophe à l'espace étudié s'étoffe de nouvelles constructions, ce dernier ne représente pas encore un centre de gravité pour la ville de Tours.

La deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle constitue pour le site de la place Anatole France le théâtre de changements radicaux. Le point de départ de ce bouleversement provient du double constat suivant : le manque de bâtiments civils prestigieux au sein de la ville et la vétusté criante du vieux pont d'Eudes, seule infrastructure permettant l'enjambement de la Loire au niveau de Tours. Actant de cela, l'intendant Du Cluzel, énergique fonctionnaire du Roi, entreprend à partir de 1758 l'étude puis la réalisation d'une série de grands travaux. L'objectif des pouvoirs publics consiste à doter Tours d'une artère méridienne Nord-Sud ralliant le haut du coteau Saint-Symphorien (de nos jours la place de la Tranchée) à la colline de Grammont. La première réalisation de cet ambitieux programme s'achève en 1764 par la percée de la rue de la Tranchée. Dans l'alignement de cette dernière, les autorités urbaines inaugurent de l'autre côté de la Loire dès 1777 la rue Royale (actuelle rue Nationale). Pour relier les deux axes antérieurement cités, un nouveau pont de belle taille totalisant 15 arches, le pont Neuf, est ouvert à la circulation en 1778. Tandis que l'extrémité Nord du pont se voit érigée en octroi (toujours visible), la municipalité procède sur l'extrémité Sud à l'aménagement d'une place, la place Royale, qui demeure de fait l'ancêtre de la place Anatole France telle que l'on peut la contempler de nos jours. Ce nouvel espace public accueille le nouvel Hôtel de Ville en 1786, édifice offrant enfin à la ville une représentation publique digne d'elle. Un immeuble identique au palais communal construit symétriquement par rapport à la rue Royale accueillera en 1828 une école de dessin. Au sortir de ces travaux, la place Anatole France s'affirme tout à la fois comme l'entrée urbaine majeure et l'espace public incontournable de la cité tourangelle.

La Révolution et l'Empire n'apportent rien de significatif à la physionomie de la place. Le seul changement notable apparaît dans la destruction de l'église Saint-Saturnin, mal entretenue et vendue en conséquence comme Bien National. L'instabilité politique du temps se reflète dans les dénominations de la place qui changent au gré des vacances du pouvoir. De Royale, la place devient celle de la Liberté. La réaction Thermidorienne voyant d'un mauvais œil une liberté trop généreuse, la place change de nom pour devenir plus martialement place de la Nation. L'avènement de l'Empire apporte une modification supplémentaire de l'appellation de la place, proclamée place Joséphine en l'honneur de l'impératrice. Avec le retour des Bourbons en 1815, la place redevient Royale en 1816. Elle changera une fois de plus d'identité en 1833 en s'intitulant apolitiquement place de l'Hôtel de Ville.

Si la physionomie de la place ne se modifie pas durant le XIX^{ème} siècle, l'espace public bénéficie des progrès corollaires à la Révolution industrielle. Un éclairage public, principalement au gaz puis à l'électricité, autorise aux particuliers un confort et une sécurité accrues. Un réseau d'eau courante permet d'irriguer tout à la fois les immeubles bordant l'aire centrale que les deux fontaines trônant en son sein. Tours n'échappe pas également vers la fin du siècle au phénomène du tramway. Ce dernier, à traction hippomobile puis électrique, dessert rapidement la place et assure une liaison aussi bien avec le reste de la ville qu'avec les communes suburbaines (Fondettes, Vouvray et Saint-Symphorien). Le rôle administratif et politique de l'espace public s'efface avec la réimplantation en 1904 de l'Hôtel de Ville sur l'actuelle place Jean Jaurès. Jugés trop exigües par l'administration, les locaux de l'ancienne Mairie hébergent à partir de cette date la nouvelle bibliothèque de la Tours. Avec le déménagement de l'Hôtel de Ville,

la place alterne une fois de plus sa dénomination pour devenir la place des Arts, nom plus avisé pour saluer l'émergence d'un nouveau pôle culturel urbain au sein de l'espace public. La place Anatole France accueille également en 1865 un pavillon abritant le Cirque de la Touraine. Cette construction sera démolie et remplacée en 1927 par un mémorial des victimes militaires américaines de la Grande Guerre, toujours visible de nos jours.

L'équilibre obtenu sur la place Anatole France au sortir des grands aménagements du XVIII^{ème} siècle perdure jusqu'à l'extrême fin des années 1930, pour se fracasser finalement dans les malheurs de la Seconde Guerre Mondiale. En juin 1940, le spectre de la défaite se concrétise face à l'invasion allemande. Contrairement à une légende tenace, les soldats de la III^{ème} République opposent une résistance souvent désespérée et féroce à leurs homologues du III^{ème} Reich. La tragédie pour Tours demeure dans le fait que la cité devient malgré elle le théâtre d'un tel baroud d'honneur. Dans sa volonté d'interdire le franchissement de la Loire à l'ennemi, l'armée française se retranche dans le centre historique de la ville et fait sauter une arche du pont Wilson pour freiner la progression adverse. Décontenancés par cette résistance inattendue, les allemands procèdent à un bombardement d'artillerie massif sur l'hyper centre tourangeaux, requérant du reste l'usage de munitions incendiaires. Le bilan matériel de ce pilonnage est désastreux. La nette majorité des constructions localisées dans le Vieux Tours se retrouvent détruites ou sensiblement altérés. La place Anatole France, complètement rasée, demeure cependant l'aire urbaine la plus affectée. La bibliothèque et l'école de dessin sont à terre, scellant ainsi la perte de précieuses collections artistiques et littéraires contenues en leur sein. Le réseau d'abduction d'eau, affecté par la rupture du pont, est inopérant. Le martyr souffert par la place Anatole France va s'accroissant puisque Tours subit en 1944 un bombardement de l'aviation alliée. Cet événement particulièrement destructeur, auquel il convient d'ajouter la destruction partielle du pont Wilson par les forces hitlériennes en retraite, achève la désorganisation absolue de cet espace public et témoigne du prix particulièrement onéreux payé par la place au cours du conflit.

La Libération impose, une fois passée l'euphorie initiale, la prise en compte de douloureux constats. Avec près de 58% de constructions hors d'usage, Tours est une ville à rebâtir. L'insalubrité conséquente aux affres de la guerre et le nombre sensible de sinistrés contraignent les pouvoirs publics à brusquer la réhabilitation du parc immobilier. La municipalité délègue la reconstruction de l'entrée de Ville (place Anatole France et rue Nationale) sous l'autorité de Pierre Patout, nommé architecte en chef pour ce secteur. Devant composer tant avec la précarité des finances publiques qu'avec le problème humanitaire, M. Patout et son équipe privilégient la mise en place d'un paysage urbain simple, aéré et fonctionnel. Ce parti pris possède l'avantage de pouvoir être réalisé dans des délais de temps réduits. La destruction absolue de la place Anatole France et de la rue Nationale impose aux aménageurs la construction d'édifices absolument neufs. Le contraste entre cet espace urbain faisant ostentatoirement fi du passé et le Vieux Tours (quartier Plumereau) soigneusement restauré contribue à l'originalité de la ville de Tours aux lendemains de la guerre. Les travaux sur l'entrée de Ville débutent en 1947 pour s'achever graduellement dans le crépuscule des années 1950. Ils laissent une rue Nationale élargie et une place Anatole France notoirement agrandie. Ce nouvel espace accueille des infrastructures routières accrues côtoyant une vaste aire plane ouverte aux badauds. Malheureuse victime du programme de reconstruction, le réseau de tramway cesse d'effectuer son service en 1949. A partir de cette date, les rails de ce dernier sont progressivement ôtés du site de la place. La bibliothèque municipale et l'école des Beaux Arts font de même l'objet d'une entreprise de réédification, ce sur des emplacements différents de leurs sites d'origines : la bibliothèque se

translate à proximité du monument aux morts américain. L'école quant à elle déménage en face de l'abbaye Saint-Julien, en retrait par rapport à la place. Des deux édifices, le premier sortira de terre entre 1954 et 1957. Le second ouvrira ses portes en 1958. Au sortir de ces travaux, la place conserve son rôle de pôle culturel de premier plan au sein de l'agglomération tourangelle. L'achèvement de ce programme de reconstruction sonne le glas de toute opération foncière d'envergure sur le site de la place Anatole France. Le parc immobilier agencé aujourd'hui sur l'espace public n'a en conséquence connu aucune évolution au cours des cinquante dernières années.

Durant les Trente Glorieuses, la portion dévolue à l'automobile ne cesse de croître sur les espaces publics français. Le carrefour routier localisée sur la place Anatole France enregistre de fait une forte augmentation du trafic routier. Cette dynamique sera toutefois brièvement ébranlée entre 1978 à 1982, laps de temps encadrant l'écroulement spectaculaire du pont Wilson et les opérations de reconstruction de l'ouvrage. Si courte qu'elle soit, la disparition éphémère du pont prive toutefois d'eau plus de 110000 tourangeaux. Elle complique également passablement la circulation entre le Nord et le Sud de la Loire, dont l'ensemble formé par le pont et la place Anatole France demeurait l'une des principales pénétrantes pour l'hyper centre tourangeau. Passée cette fâcheuse péripétie, la place continue sa tranquille évolution. L'espace publique accueille à partir des années 2000 une aire de parking souterraine, dans l'optique de résorber la pénurie de stationnements en centre ville. A partir du 31 août 2013, la place Anatole France croise le cours de la première ligne du nouveau tramway de Tours. Les ultimes modifications consécutives à l'arrivée de ce nouvel équipement ne sont pas négligeables. La rue Nationale se ferme définitivement à la voiture pour se donner uniquement au tramway et aux flux piédestres. Une station érigée directement sur le site de la place permet la connexion de l'espace publique avec les autres point d'arrêt de la ligne. Pour offrir une continuité entre la rue Nationale et le pont Wilson, plusieurs pans de la place Anatole sont eux aussi convertis en zones piétonnières. A l'heure où sont écrites ces lignes, les pouvoirs publics procèdent à la mise en exécution d'un nouveau projet d'aménagement. Dans sa volonté de valoriser l'une des entrées les plus remarquables de Tours, le municipalité se donne pour ambition de remodeler de fond en comble la physionomie de l'espace public d'ici à 2017. La place Anatole France semble mûre pour de nouveaux visages.

1.2 Environnement géographique et spatial de la place Anatole France

1.2.1 La place Anatole France au sein de l'agglomération tourangelle : un espace public pleinement tourangeau

La place Anatole France et le haut de la rue Nationale se définissent aujourd'hui comme des espaces urbains pleinement intégrés dans le cadre spatial de la ville de Tours.

Forte de ses 135000 habitants[1], cette commune regroupe plus du tiers des 349000 habitants se répartissant dans les 36 communes de l'agglomération portant son nom[2]. Plus importante concentration de population au sein du département d'Indre et Loire, Tours s'affiche également comme la commune la plus peuplée de la région Centre et la 27^{ème} entité urbaine la plus peuplée

à l'échelle nationale[3]. De par sa vitalité et son importance démographique, Tours constitue le moteur de son agglomération.

La ville possède par ailleurs toutes les caractéristiques propres aux cités de quelques importance. Le service public demeure très présent sur le territoire de la commune (cité administrative, services municipaux, ...), laquelle enorgueillit également d'un conséquent pôle d'enseignement supérieur. Tours accueille en outre plusieurs équipements médicaux et sanitaires de rayonnement national (CHU Trousseau et Bretonneau). En sus de cette conséquente panoplie de services, l'implantation d'une préfecture souligne la primauté politique de la ville sur son hinterland.

Tours bénéficie de la présence d'un riche patrimoine foncier et culturel, représentant un facteur d'attrait sensible pour l'économie de la région. La visibilité nationale et internationale de la ville sort par ailleurs renforcée tant par l'existence d'un dense maillage d'entreprises que par l'existence de nœuds de transports conséquents. Tours pointe ainsi à la croisée de trois autoroutes (A10,A28 et A85) et d'une LGV ferroviaire (Paris - Hendaye). Un petit aéroport international implanté sur le territoire de la commune complète ce dispositif. La présence enfin d'équipements militaires (base aérienne, casernes) met en lumière le poids stratégique de la ville et achève cette présentation non exhaustive de ses particularités.

Géographiquement, la ville de Tours s'élançait selon un axe de direction Nord-Sud. Elle s'organise spatialement comme l'addition de trois grands ensemble urbains : Tours Nord, Tours Centre et Tours Sud. Ces trois blocs sont en partie délimités par deux cours d'eau ; la Loire et le Cher ; coupant perpendiculairement la commune selon un axe Est-Ouest (voir plan 1.1 ci-dessous).

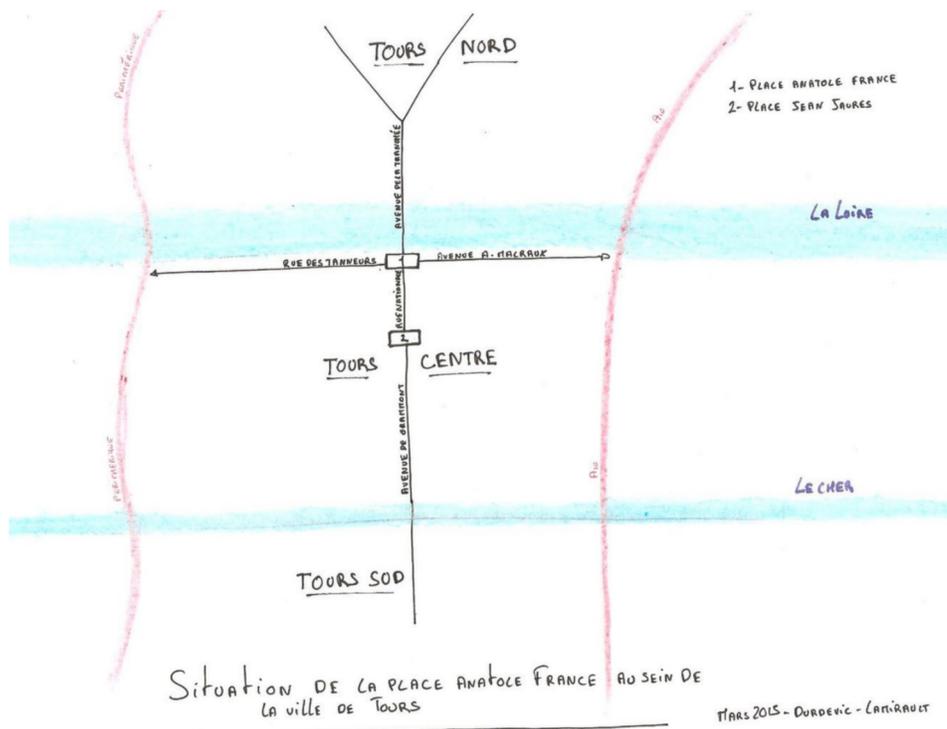


FIGURE 1.1 – Plan de situation de la place Anatole France dans la ville de Tours

Dans cette construction territoriale, le haut de la rue Nationale se situe dans la limite méridionale de Tours Centre. Inclus dans l'hypercentre tourangeau, l'espace Anatole France est pleinement intégré dans le cœur économique, politique et culturel de l'agglomération tourangelle. C'est toutefois l'ordonnance de trois axes remarquables sur le haut de la rue Nationale qui commande son organisation et sa fonction au sein de l'agglomération tourangelle. La Loire s'impose comme le premier de ces grands axes. Matérialisant tant la limite nord de l'espace étudié que celle du centre historique de Tours, le vénérable fleuve circonscrit le haut de la rue Nationale. Si la Loire limite de fait matériellement l'espace Anatole France, le cours d'eau offre en contrepartie à l'aire d'étude une interface avec son cadre naturel de premier ordre. De part son lien avec l'identité de Tours, la Loire représente un marqueur spatial et paysager de premier ordre au sein de l'agglomération tourangelle. De part sa proximité directe avec le plus grand fleuve de France, le haut de la rue Nationale ne peut ainsi prétendre à rester un espace urbain quelconque. Le deuxième axe structurant le haut de la rue Nationale demeure l'artère s'inscrivant dans les cours du pont Wilson et de la rue Nationale. Cette voie verticale fait partie intégrante de l'artère méridienne ralliant la place de la Tranchée à la colline de Grammont. L'espace Anatole France prend corps de fait dans la colonne vertébrale de l'agglomération tourangelle. Cette conformation spatiale autorise une ample mise en connexion entre le haut de la rue Nationale et des pans entiers de la commune selon un axe Nord-Sud. Le troisième axe fondamentale organisant l'espace Anatole France concerne la pénétrante concrétisée par l'avenue Malraux et la rue des Tanneurs. Cette artère permet la mise en relation du haut de la rue Nationale avec deux voies express : le périphérique à l'ouest et l'autoroute A10 à l'est. Cette voie horizontale autorise cette fois-ci une connexion de l'aire étudiée avec des pans de l'agglomération selon une orientation Est-Ouest.

La somme des conséquences propres aux trois axes énumérés traduit la solide mise en relation de l'espace Anatole France avec l'agglomération tourangelle. Cette considération prévaut quelle que soit la direction envisagée. Cet espace pointe à l'extrémité du cœur historique, dont le pont Wilson matérialise l'ultime exutoire. La conclusion qui en ressort induit qu'à l'échelle de l'agglomération tourangelle, le haut de la rue Nationale représente la principale entrée pour la ville ancienne.

1.2.2 La Place Anatole France au sein de son environnement

A une échelle plus locale, le haut de la rue Nationale compose un point d'appui incontournable pour le tissu urbain adjacent. La pièce maîtresse de l'espace considéré, la place Anatole France, demeure le point de départ (ou d'arrivée) d'une gamme plutôt conséquente de rues. Si les noms des grands hommes que portent les axes menant à la place traversèrent les siècles, il est piquant de constater qu'aucun ne réussit le tour de force de traverser la place. Trouvent ainsi leur origine sur cet espace public les rues Voltaire, Constantine, Tanneurs, Nationale de même que l'avenue Malraux. Celui-ci soutient également l'un des points d'encrage du pont Wilson, lequel demeure l'un des trois pont routier autorisant le franchissement de la Loire sur le commune de Tours (voir plan 1.2 ci-dessous). En sus enfin des infrastructures énumérées, la place Anatole France verrouille le principal point d'accès aux bords de Loire pour la rive Sud de ce fleuve.

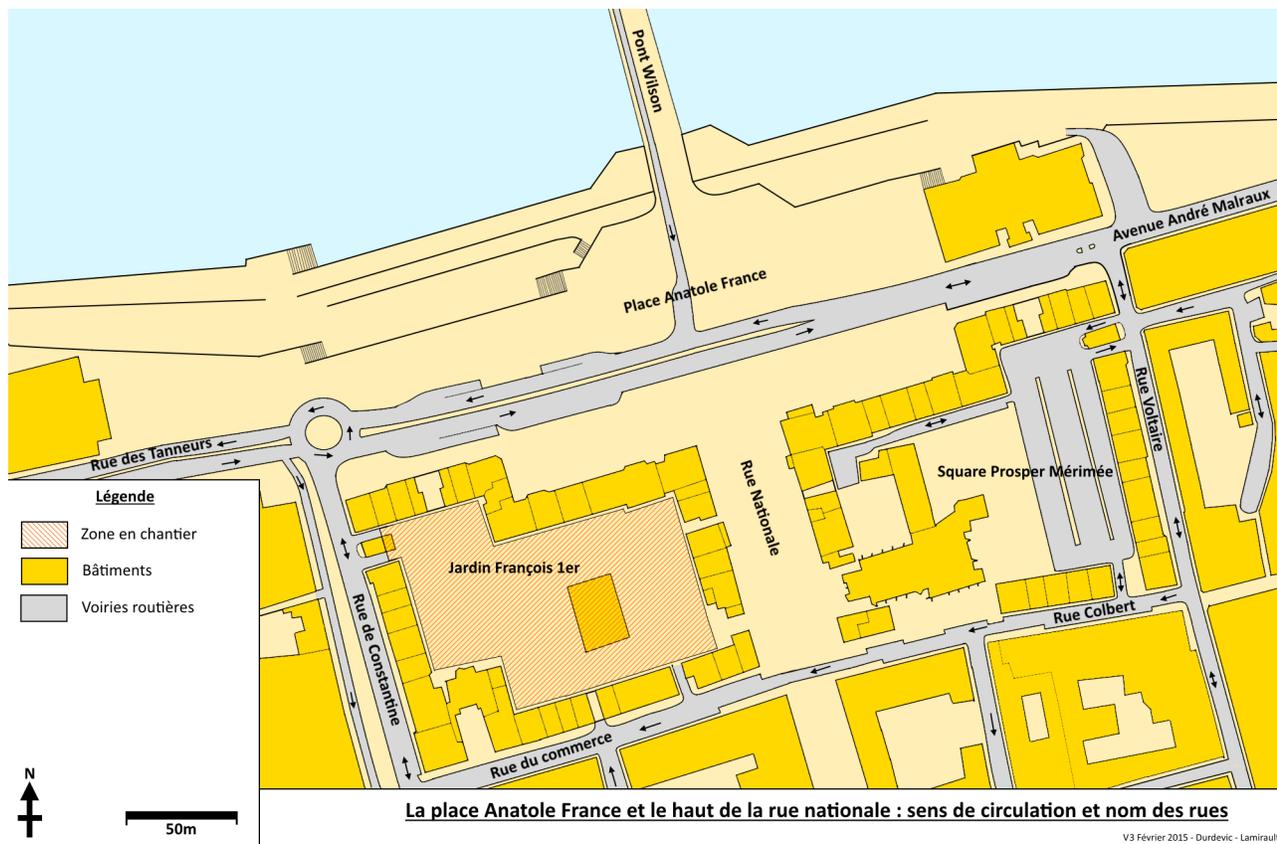


FIGURE 1.2 – Plan d'organisation des axes routiers de la place Anatole France

Le haut de la rue Nationale tient ce caractère de nœud urbain du fait de son ample connexion avec son environnement proche. L'espace Anatole France, de même que la rue Nationale sur laquelle s'appuie ce dernier, détermine par exemple une symétrie entre les deux centres historiques de Tours, le quartier Plumereau et le quartier Saint-Gatien. La somme de ces deux aires urbaines, appelée communément "le Centre", regroupe une portion conséquente des activités économiques de la commune de Tours. Totalisant près de 12311 habitants[5], ces deux quartiers hébergent près de 1154 commerces de détails sur les 2154 répartis sur la commune de Tours[4]. Cafés, hôtels, restaurants ou encore simples échoppes se retrouvent de fait en nombre dans le voisinage du haut la rue Nationale. Trois des rues dont la place Anatole France délimite l'origine, la rue Nationale, la rue Colbert et la rue du commerce, atteignent respectivement 137, 98 et 68 emplacements commerciaux. Ce sont ainsi près de 26% du potentiel commercial du centre historique de Tours qui demeurent directement connecté à l'espace Anatole France. Se retrouvent en outre à une distance plus ou moins faible de l'aire étudiée une panoplie de bâtiments publics et d'instituts de premier plan. Le Conseil Général, la Préfecture, l'Opéra ou bien encore le Conservatoire National de Région en forme une liste non exhaustive. La ville ancienne détient enfin, du fait de son incroyable richesse patrimoniale, la principale affluence touristique de l'agglomération tourangelle. Cette donne accroît encore la manne économique et culturelle offerte au haut de la rue Nationale par la proximité des quartiers Plumereau et Saint-Gatien.

Au delà et en deçà du centre de Tours, la rue Nationale autorise une mise en relation rapide entre l'espace Anatole France et le triumvirat opéré par la place Jean Jaurès, la gare

de Tours et le centre de congrès Vinci. Cette aire urbaine constitue le véritable cœur spatial et politique de l'agglomération tourangelle. Comptant deux institutions publiques de premier rang : la palais de Justice et l'Hôtel de Ville, ledit triumvirat combine en son sein les pouvoirs judiciaires, législatif et exécutif dont l'équilibre demeure primordial pour le bon fonctionnement de la République. Il bénéficie en sus d'une visibilité internationale du fait de la présence d'un centre de congrès de qualité (le centre Vinci), plusieurs consulats étrangers et d'infrastructures de transports fournies. La gare de Tours et la halte routière lui faisant face permettent de rallier le centre de Tours tout à la fois avec le reste du département, de la région et de la Nation. Un volet économique également conséquent à l'échelle de l'agglomération est assumé sur place par une gamme d'acteur très variée allant du commerce de proximité à la grande maison du milieu mercantile. Plusieurs firmes d'importance, telles Citya ou la Société Générale, ont ainsi pris le parti d'installer leur siège social dans le périmètre compris entre la place Jean Jaurès et la gare de Tours. De cet espace urbain, le haut de la rue Nationale n'est guère distant de plus de 1500 mètres. Une si faible longueur oriente l'espace Anatole France dans le giron (et vice versa) des structures de commandement de la ville de Tours.

L'axe ligérien ne circonscrit pas l'aire d'influence de l'espace Anatole France aux seuls quartiers de Tours Centre. L'existence du pont Wilson offre une relation directe et limpide entre le haut de rue Nationale et un pan de la rive droite de la Loire. Le pan en question demeure la place Choiseul, séparée de l'aire étudiée par les 434 mètres du pont de Pierre. Si la place Anatole France constitue la principale entrée urbaine du centre historique, la place Choiseul en demeure l'antichambre et amorce par son élégant bureau d'octroi les splendeurs du vieux Tours. Cet espace public, environné par des édifices à majorité résidentiels et par le lycée-collège Saint-Grégoire, marque cependant la fin au Nord de la sphère d'influence du haut de la rue Nationale. La faible densité du bâti et un style architectural plus récent contrastent singulièrement avec le dense foisonnement du centre ville et annoncent de facto au delà du pont Wilson l'entrée progressive dans les horizons de Tours Nord.

La conclusion de l'étude environnementale de l'espace Anatole France s'opère par la mention de deux structures incontournables pour la bonne compréhension du haut de la rue Nationale : la faculté de Lettres des Tanneurs et la Bibliothèque Municipale de Tours. Située à la périphérie de l'aire étudiée, les deux édifices se distinguent du commun des bâtiments tant par l'influence que par l'affluence dont ils bénéficient. Ces caractéristiques autorisent l'assimilation de ces deux temples du savoir à de petits pôles urbains à part entière, interagissant avec l'espace Anatole France. Le premier des deux édifices, la faculté de lettres, compte partie intégrante de l'Université François Rabelais de Tours. Le site des Tanneurs recelant la faculté représente le principal pôle d'enseignement supérieur au sein de l'agglomération tourangelle. Il concentre avec près de 7056 étudiants environ 28,5% des étudiants de l'Université[6]. Le second édifice ; la Bibliothèque Municipale qualifiée également de bibliothèque centrale ; demeure quant à elle le principal établissement de ce genre à l'échelle du département. Cette caractéristique marque la bibliothèque comme l'un des emplacements culturels les plus notoires au sein de l'agglomération tourangelle.

1.3 Composition de la place

1.3.1 Description physique de l'aire d'étude

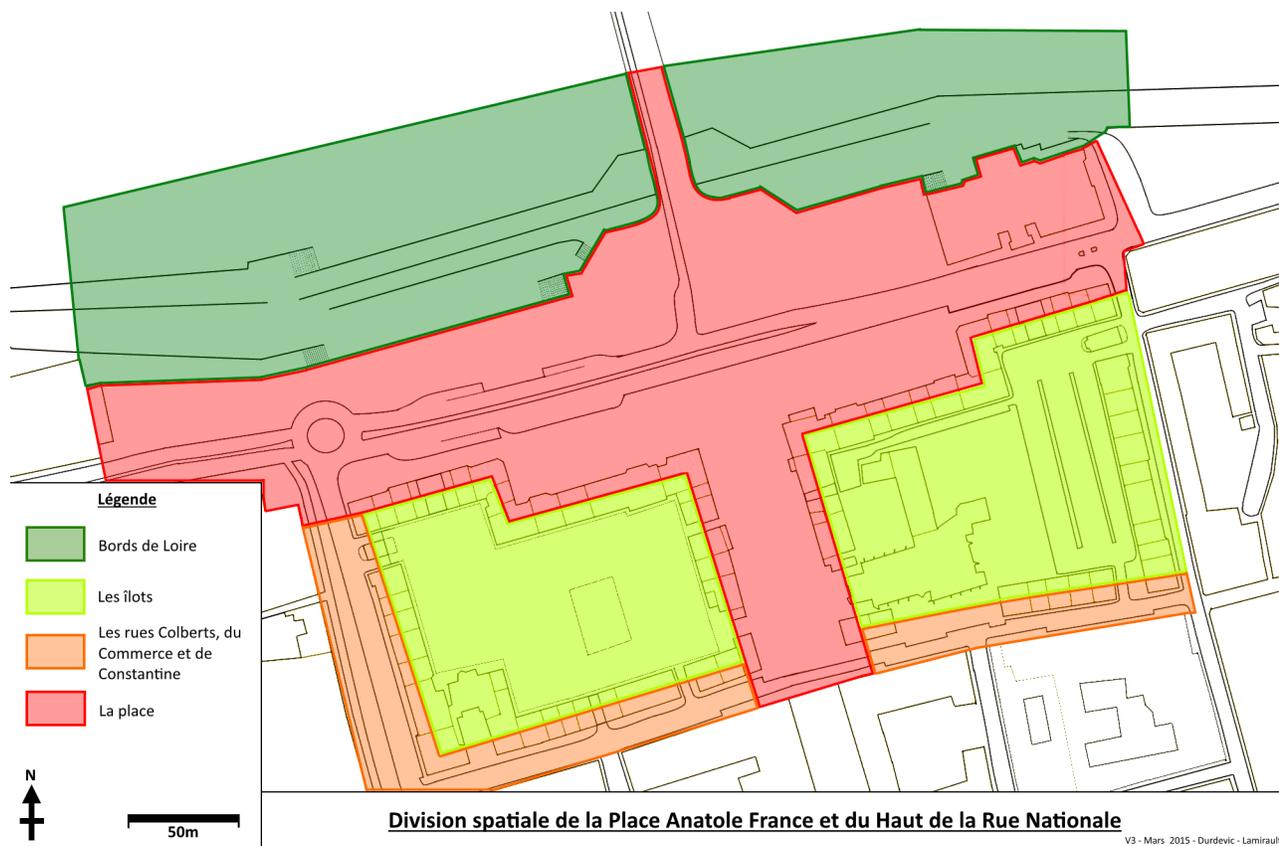


FIGURE 1.3 – Plan de la division spatiale de la place Anatole France

L'aire spatiale telle que intronisée comme espace Anatole France dans l'introduction recouvre près de 100000 mètres carrés[7]. Agrégat de différents styles architecturaux, de différents niveaux d'altitudes et de différents procédés de remplissage de l'espace, ce territoire ne s'offre pas au regard du badaud comme une entité homogène. Les contrastes visuels propre à l'aire Anatole France conditionnent l'étude de celle-ci par le biais de surfaces plus petites (voir le découpage sur le plan 1.3), détenant chacune un ou plusieurs éléments singuliers de la physionomie de l'espace. L'éventail de surfaces intermédiaires retenus dans le cadre du haut de la rue Nationale se décline au nombre de quatre :

- **Les bords de Loire** : Identifiés en vert sur le schéma, les bords de Loire demeurent la zone la plus basse de l'espace Anatole France. Des quatre aires intermédiaires composant le haut de la rue Nationale, seuls les bords de Loire dénotent une quasi-inexistence d'infrastructures routières, nonobstant l'aire de stationnement située en deçà de la bibliothèque. La zone se démarque également par l'absence ostentatoire de toute construction foncière durable en son sein. De nombreux ouvrages d'arts façonnent en revanche son agencement spatial. Le plus impressionnant demeure le massif parapet en pierre soutenant l'extrémité du pont Wilson et sur lequel s'appuie en partie la place Anatole France.

C'est en outre dans cette digue qu'ont été creusés les lourds escaliers autorisant le liaison entre les bords de Loire et le reste de l'aire étudiée. Un système de quais sommaires destinés aux embarcations légères complète les aménagements déjà énoncés tout en évoquant les temps révolus ou l'axe ligérien portait une forte navigation. Si l'Homme a fortement modelé ce territoire, la Loire offre de son côté à ses bords un cadre naturel privilégié. Une flore, mais également une faune fournie justifient l'utilisation faite de cet espace par les tourangeaux comme lieu de promenade et d'agrément. La somme de la dimension naturelle insufflée par l'axe ligérien et des aménagements réalisés par les différents pouvoirs publics portent les bords de Loire au niveau de l'espace Anatole France comme l'interface entre le fleuve et le milieu urbain adjacent.

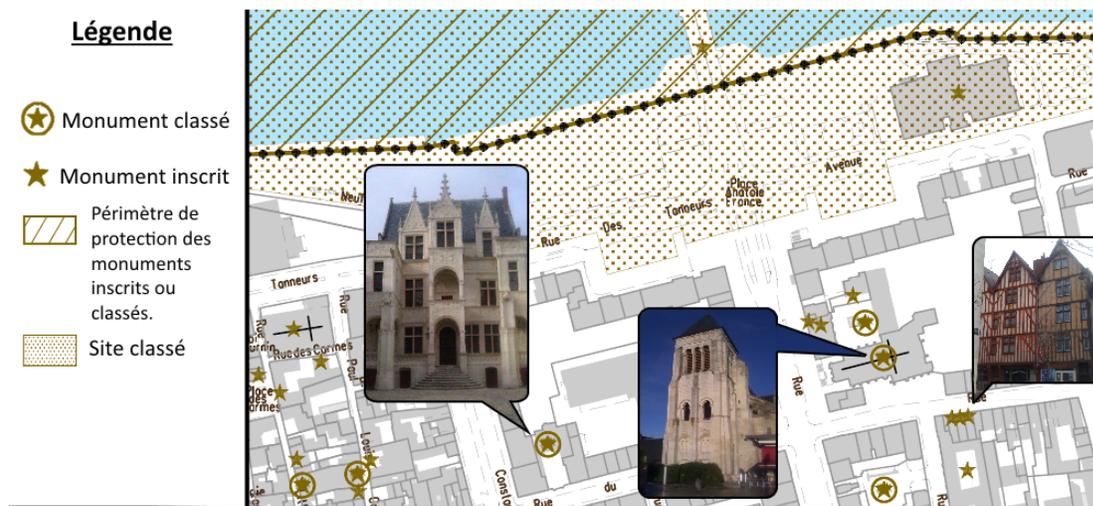
- **Le parvis** : Marqué en rouge sur la carte, le parvis correspond prosaïquement à la totalité de la place Anatole France. Pièce maîtresse du haut de la rue Nationale, le parvis s'identifie comme une vaste aire relativement plane. Cette dernière se voit occupée à hauteur de 15% par toute une panoplie d'édifices différents. Ce parc foncier bordant la place Anatole France assume différentes fonctions socio-économiques, recelant aussi bien des cellules résidentiels, des commerces de détails, des monuments classés au patrimoine national que des fondations à but culturel. La majorité des édifices remarquables implantés sur le haut de la rue Nationale s'agrègent dans l'enceinte du parvis, à l'instar de la Bibliothèque Centrale, du musée du compagnonnage, de l'abbaye Saint-Julien, de la salle Thélème ou encore de l'entrée Est de la faculté de Lettres. Sur les 85% restants du parvis, le territoire se partage entre des espaces verts, des zones à vocations piétonnières, des infrastructures routières et un site de transport public en site propre. A l'instar de la considération concernant le bâti de la place Anatole France, le parvis concentre les plus conséquentes infrastructures de transports observables sur le haut de la rue Nationale.
- **les îlots Beaux Arts et Saint-Julien** : Repérés en vert-clair sur le schéma, les îlots Beaux Arts (à gauche) et Saint-Julien (à droite) dénotent par leurs caractéristiques des deux zones citées précédemment. Situés en retrait de la place Anatole France, les deux îlots s'organisent selon un modèle équivalent. Le centre de gravité de chaque îlot se définit par une cour interne recelant une aire de stationnement automobile. Dans le cas de l'îlot Beaux Arts, l'aire interne de celui-ci contient en sus du parking l'école dont l'îlot tire son nom. Chacune des deux cours intérieure demeure ceinturée par une ligne d'édifices donnant sur leur façade avant soit sur la place Anatole France, soit sur une des rues adjacentes à cette dernière. Des exutoires matérialisés par des porches et de fines allées pédestres autorisent au particulier une connexion de l'îlot avec le reste du haut de la rue Nationale. De minces voies automobiles permettent parallèlement la mise en relation des aires de stationnement avec le réseau routier de l'espace Anatole France. Fait singulier, les deux îlots trônent à une altitude légèrement en deçà du reste de l'entrée de ville ancienne.
- **les rues Constantine, Colbert et du Commerce** : Souligné en orange sur la carte, ces trois artères urbaines relativement exigües constituent la quatrième et dernière zone de l'espace Anatole France. Localisées à la charnière entre celui-ci et le milieu urbain adjacent, les trois rues font tout à la fois office d'interface et de frontière entre le haut de la rue Nationale et le reste du vieux Tours. Par l'abondance des services commerciaux et de restauration logés en leur sein, les rues Constantine, Colbert et du Commerce présentent toutes les trois à l'œil (et au portefeuille) de l'observateur l'aspect typique

d'une rue de centre ville.

1.3.2 Caractérisation du bâti

L'espace Anatole France regorge d'un parc foncier riche et diversifié. Des édifices de toutes les tailles et de tout les âges s'offrent aux regards du badaud sur le haut de la rue Nationale. Avant de pénétrer plus dans le détail du bâti, il s'agit d'énoncer quelques considérations générales concernant ledit parc foncier. L'organisation du centre ville jadis sinistré, auquel se rattache l'espace Anatole France, obéit à un agencement en îlots. De fait, chaque rue de l'entrée de ville ancienne se voit bordée de ses deux côtés d'une rangée de bâtiments. Ces bâtiments suivent strictement l'alignement de la rue à laquelle ils sont dévolus et épousent tous quasiment la même ligne de front. La densité du bâti présent dans l'aire étudiée est en outre élevé. Si l'on considère maintenant le parc foncier disposé sur l'espace Anatole France dans son détail, il peut se distinguer par deux grands ensembles :

- Un cortège de bâtiments anciens (voir plan 1.4 pour leur localisation), antérieurs au XX^{ème} siècle, ayant survécu aux péripéties de l'Histoire. Ces bâtiments ne pèchent pas par leur nombre sur le haut de la rue Nationale. Souvent exceptionnels, ils demeurent pour la plupart inscrit comme monuments historiques. L'essentiel de ces édifices se définissent comme des maisons à colombages. Disposées sur les rues Colbert, Commerce et Constantine, elles témoignent du riche passé médiéval de Tours. Également localisé sur la rue du Commerce, le majestueux Hôtel Goüin constitue l'un des monuments les plus remarquables du centre historique de Tours. Récemment rénové, le palais montre de manière éclatante la pénétration triomphante de l'influence italienne sous la Renaissance en France. Un peu plus antérieur mais d'égal intérêt, l'abbaye Saint-Julien située sur la rue Nationale. Classée monument historique, l'abbaye date du XIII^{ème} siècle et accueille dans ces élégantes extensions le musée municipal du compagnonnage (photographies 1.5).



Source : Extrait de l'annexe du plan de sauvegarde et de mise en valeur de la ville de Tours

Monuments historiques sur la place Anatole France

V1 Février 2015

FIGURE 1.4 – Plan de localisation des monuments historiques

- Au delà de cette composante historique, le haut de la rue Nationale accueille surtout des édifices sortis de terre dans le cadre de la reconstruction opérée après guerre. La grande majorité de ceux-ci doivent leur conception à monsieur Pierre Patout (photographie 1.7). Identifiables à leur livrée blanche, les bâtiments de l'architecte arborent un design se voulant simple et fonctionnel. Cela étant, les structures observables sur l'espace Anatole France dégagent une qualité de construction moindre par rapport aux bâtiments disposés sur le bas de la rue Nationale. Le mobile en demeure l'épuisement des finances publiques au sortir des grands chantiers de reconstruction après la Libération. Lequel épuisement conduit les autorités à modérer leurs ambitions sur le haut de la rue Nationale et faire gage d'austérité. De fait, l'extrémité Nord de la rue Nationale arbore des immeubles plus petits et de moins bonne facture. Il n'est pas rare de voir en outre sur les façades arrières de plusieurs édifices de la place Anatole France des dégradations matérielles ainsi que des signes d'usure. Le haut de la rue Nationale accueille toutefois plusieurs bâtiments remarquables datant des Trente Glorieuses. L'école des Beaux Arts, placé sur l'îlot homonyme, est ouverte au public depuis 1954. Elle connaît actuellement d'intenses travaux de réhabilitation. La Bibliothèque Centrale érigée en 1958 accueille de son côté curieux et érudits dans son enceinte classée aux monuments historiques. Accessible enfin aux étudiants depuis 1971, le bâtiments hébergeant la faculté de Lettres clôture cette liste de constructions d'intérêt. Il est à noter que les trois édifices énoncés portent une architecture similaires, caractérisée par l'agencement de formes géométriques élémentaires (pavé droit, pyramide) et l'utilisation massive de béton armé. Ces solides assemblages n'ont pas empêché là aussi l'usure du temps sur les trois vénérables constructions, qui nécessitent de fait régulièrement des travaux de rénovation plus ou moins importants.

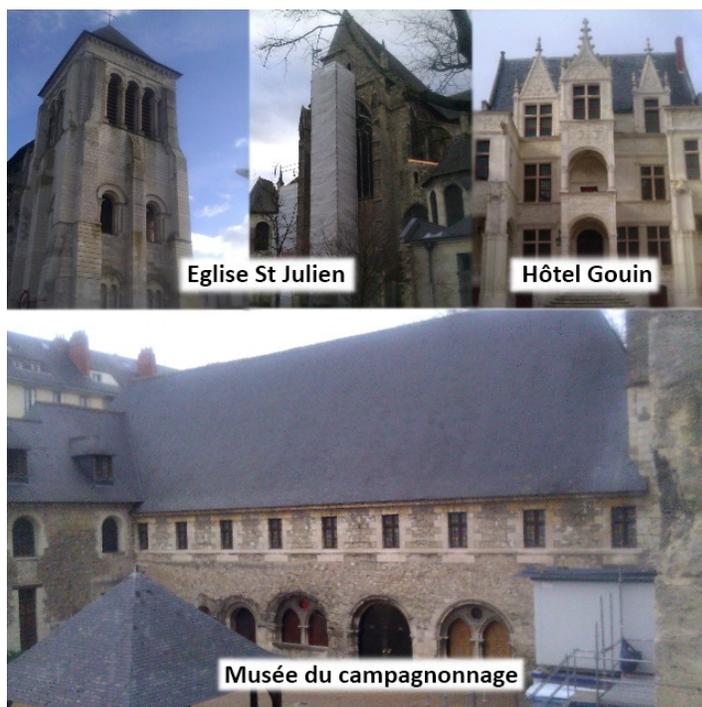


FIGURE 1.5 – Les différents monuments historiques sur la place Anatole France



FIGURE 1.6 – Les bâtiments construits par Pierre Patout sur la place Anatole France

1.3.3 Espaces verts, végétation et éléments paysagés

Le haut de la rue Nationale ne propose pas au particulier d'espace naturel comparable à un parc urbain. La superficie recouverte par la flore sur ce dernier peut même apparaître très modeste au premier abord. Pour autant, la composante végétale ne demeure pas absente de l'espace Anatole France. Une fraction écrasante des éléments naturels disséminés sur l'aire d'étude trouve sa localisation sur les bords de Loire. Des arbres robustes et d'âge mûr (des saules pleureurs pour l'essentiel) accompagnent ainsi le passant dans son cheminement le long des quais. Une trame verte composée d'herbe et de buissons agrément de même les promenades bordant l'axe ligérien. Sur la place Anatole France, la dimension naturelle se fait plus discrète et se manifeste en premier lieu par la présence d'arbres de belle taille. La plupart prennent racine à proximité de la faculté de Lettres et s'élançent en rangée ordonnée le long de la place. Deux sapins majestueux trônent quant à eux à l'entrée du pont de Pierre et marquent au voyageur l'entrée dans le centre de Tours. Quelques parcelles de pelouses disposés de part et d'autre de la place achèvent ce dispositif. Sur le reste du haut de la rue Nationale, la végétation se fait en revanche plus rare et n'est présente qu'avec parcimonie. Les rues Colbert et du Commerce accueillent ainsi quelques poignées d'arbustes sans envergure. Le rue de Constantine loge pour sa part un espace intermédiaire où se répartissent petites plantes, buissons et arbres. L'îlot Saint-Julien recèle de par le square Prosper Mérimée un embryon d'espace vert, trop exigü cependant pour être considéré comme un parc à part entière. Positionné enfin sur l'îlot Beaux Arts, le jardin François 1er de jardin n'en porte que le nom, n'étant en réalité qu'une aire de stationnement hâtivement étoffé de quelques arbres par ailleurs défrichés à ce jour.



FIGURE 1.7 – Les éléments paysagés sur la place Anatole France

D'autres éléments visuels en dehors de la végétation marquent le paysage de l'entrée de la ville ancienne. Deux fontaines et deux statues garnissent l'intérieur de la place Anatole France. Les deux derniers éléments se veulent les représentations dans la pierre de François Rabelais et de René Descartes. Curieusement, la place n'héberge aucun marqueur célébrant l'écrivain dont elle porte le nom. Plusieurs stèles commémoratives soulignant le sacrifice et la disparition de citoyens tourangeaux au gré d'événements dramatiques de l'Histoire s'agencent en revanche entre le pont de pierre et la bibliothèque. Si le badaud ne souhaite pas s'encombrer d'un travail de mémoire, il pourra toujours aux stèles privilégier deux éléments paysagers plus divertissant : la grande roue (présente occasionnellement) et le manège à chevaux.

Pavage de dalles de pierre et bitume pour les bords de Loire, pavage ocre-orangé pour la rue Nationale et le pont Wilson, trottoirs de goudron pour les îlots et les triumvirat rues Colbert, Constantine et Commerce, les sols de l'entrée de ville ancienne témoignent pour leur part d'une grande diversité. Les revêtements observables sur la place Anatole France recourent ceux énumérés précédemment, avec en sus de l'herbe et de la terre battue. Cette singulière synthèse de tout les sols du haut de la rue Nationale sur cet espace public traduit l'hétérogénéité de ce dernier au niveau de son revêtement. Cette caractéristique confère à la place Anatole France un aspect visuel quelque peu chamarré et cloisonné.

A l'instar enfin de beaucoup d'autres espaces urbains, le haut de la rue Nationale arbore une conséquente panoplie d'éléments de paysage mineurs : bancs publics, bornes électriques, signalisation routière, afficheurs publicitaires, arrêts du réseau fil bleu, poubelles, et cætera (voir plan 1.8).

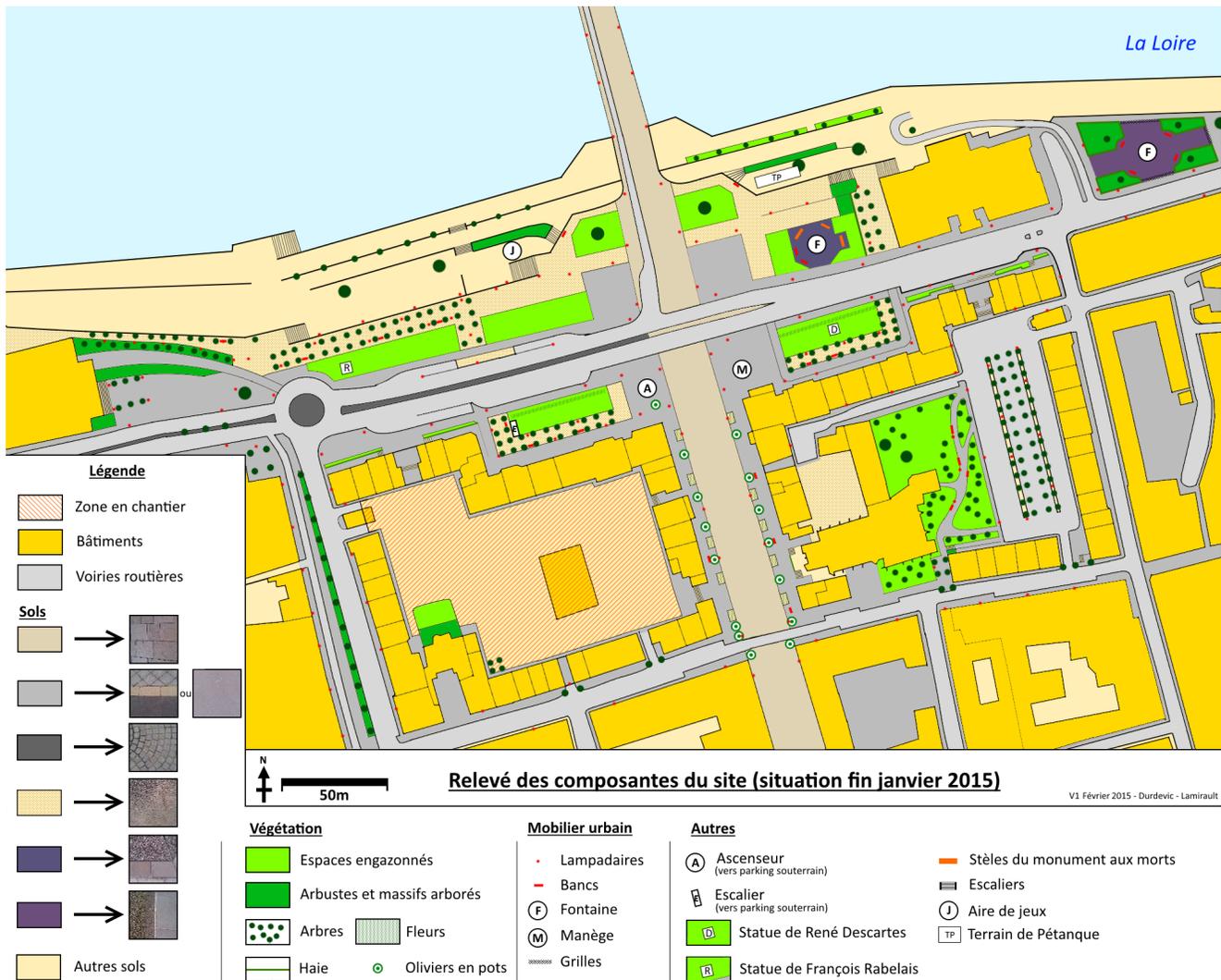


FIGURE 1.8 – Plan récapitulatif des composantes de la place Anatole France

1.4 Mobilité sur l'espace Anatole France

1.4.1 Voirie, trafic routier et stationnement

Le haut de la rue Nationale propose à l'utilisateur une large panoplie d'infrastructures routières. Dans le périmètre de l'aire étudiée, les rues Tanneurs, Commerce, Constantine, Colbert et Voltaire, l'avenue Malraux et le pont Wilson sont ouverts à la circulation automobile (Voir Plan 1.2 pour le plan d'organisation). Ces différents axes diffèrent toutefois par l'importance des équipements qu'ils supportent respectivement. L'organisation interne de la voirie sur l'espace Anatole France demeure simple : l'agencement en damier des différentes artères témoigne de la reconstruction voulue fonctionnelle de l'après guerre. Des jeux de panneaux et feux de signalisation régissent la bonne tenue du trafic sur les différentes intersections tandis qu'un giratoire ordonne la liaison des rues Tanneurs, Constantine et de l'avenue Malraux sur la place Anatole France. Cet espace public soutient par ailleurs les infrastructures les plus remarquables. Il s'agit pour

l'essentiel de l'artère Malraux-Tanneurs. Ce large axe s'étire sur près de sept kilomètres selon une orientation Est-Ouest et représente l'une des pénétrantes urbaines les plus fréquentées de l'agglomération tourangelle. Tout le dessein des équipements routiers concentrés sur l'espace Anatole France consiste à relier ladite pénétrante Est-Ouest au tissu urbain du centre ville de Tours. A l'échelle locale, les rues Commerce, Colbert et Voltaire autorisent à l'automobiliste la desserte des ensembles limitrophe à l'entrée de ville ancienne (quartier Plumereau, quartier de l'Opéra). A une échelle plus élevée, l'axe constitué par les rues Constantine et Marceau (prolongement de la première) place promptement en relation l'espace Anatole France avec la place Jean Jaurès.

Un simple et succinct regard sur le haut de la rue Nationale suffit pour visualiser le fort taux d'utilisation des équipements routiers de cet espace. Les principaux flux automobiles se concentrent toutefois sur l'Avenue Marceau, les rues Tanneurs et Constantine. Il n'est pas rare de voir ces trois axes engorgés voire sérieusement embouteillés. Ce genre de phénomène se produit essentiellement aux heures de pointe en semaine et durant le samedi après-midi. Sur le reste de l'espace Anatole France, la circulation demeure plus équilibrée.

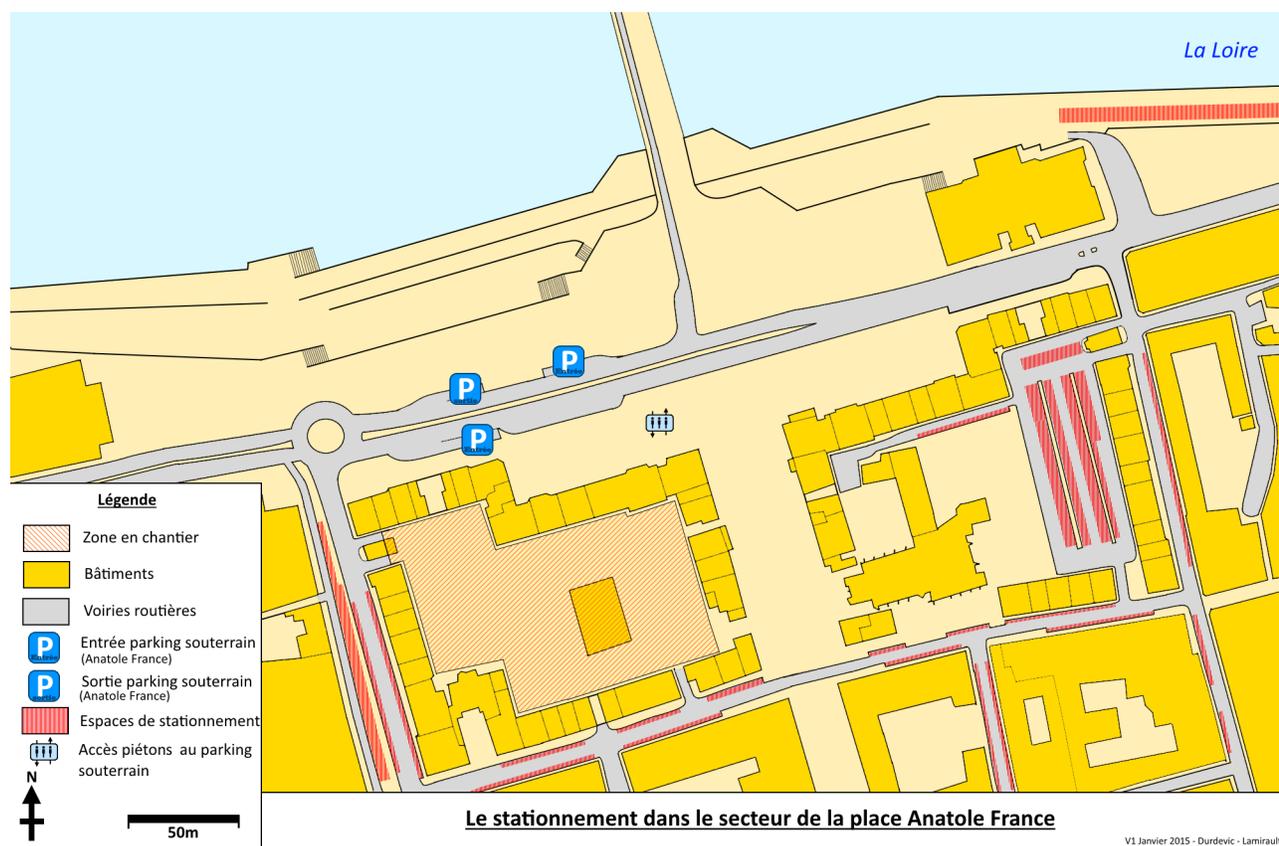


FIGURE 1.9 – Plan représentant les diverses emplacements de stationnement sur la place Anatole France

Outre les infrastructures routières, l'espace Anatole France possède tout un ensemble d'aires dédiées au stationnement automobile (voir plan 1.9). La plus conséquente demeure sans conteste le parking souterrain localisé sous la place Anatole France. Cet équipement propose près de 275

places à l'usager[8]. Le square Prosper Mérimée pointe comme la deuxième aire de stationnement, avec une capacité d'environ 122 places. Si par le passé le jardin François 1^{er} comptait plusieurs dizaines de places de stationnement, cette manne demeure aujourd'hui révolu du fait de la rénovation de l'îlot Beaux Arts. Reste en revanche à la disposition du particulier l'aire de parking disposée en deçà de la bibliothèque sur les bords de Loire et l'allée de stationnement localisée sur la rue de Constantine. Bien qu'en dehors de l'aire d'étude, la place de la Résistance offre également un parking fourni presque adjacent à l'espace Anatole France. En dehors de ces équipements d'importance, quelques place isolées sont enfin disposées sur les rues Colbert, du Commerce et Voltaire. La somme des emplacements énumérés se traduit par une capacité totale d'environ 536 places pour tout le haut de la rue Nationale.

1.4.2 Transports en commun

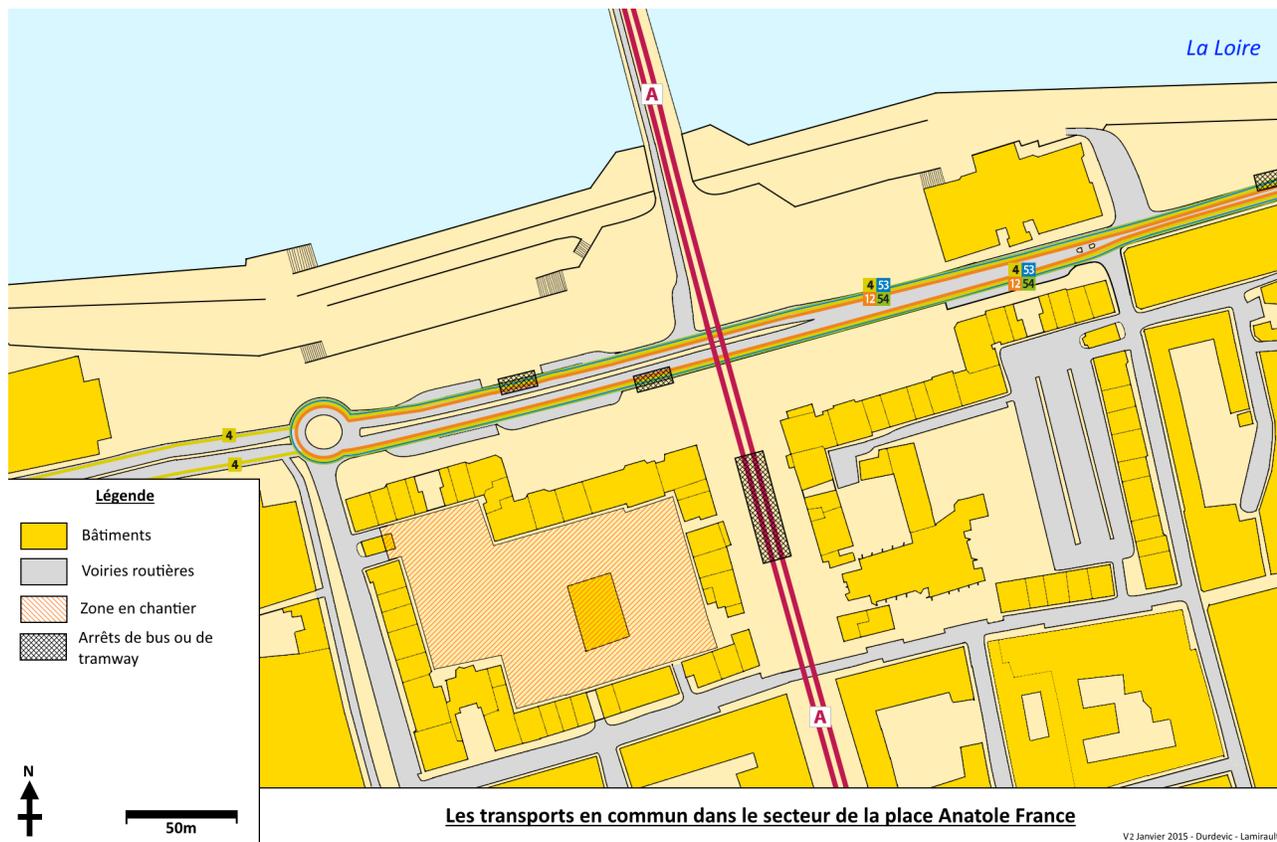


FIGURE 1.10 – Plan des lignes de transport en commun sur la place Anatole France

L'espace Anatole France bénéficie d'un très dense maillage en transports publics (voir plan 1.10). Bien irriguée par diverses lignes du réseau fil bleu, le haut de la rue Nationale peut être considéré comme un des principaux pôle d'échanges de l'agglomération tourangelle pour les transports en commun.

Cette importance de l'aire étudiée dans l'agencement des transports publics est sensiblement liée à la présence sur l'espace Anatole France de la ligne A du nouveau tramway de Tours.

Facilitant la desserte rapide d'un grand nombre de pôles urbains tourangeaux selon un axe méridien, cet équipement demeure la véritable colonne vertébrale du réseau fil bleu. Témoin d'une forte affluence, il draine chaque jour jusqu'à 62.000 personnes[9] sur l'ensemble de son circuit. Positionnée à l'extrémité de la rue Nationale, la station Anatole France autorise la connexion du tissu urbain de l'aire étudiée avec le reste de la ligne. Troisième arrêt le plus usité du réseau, ce sont près de 3400 particuliers en semaine, 1800 en week-end qui s'embarquent quotidiennement dans le tramway depuis cet arrêt[10]. De fait, la station Anatole France représente sur la totalité de la ligne A près de 7,5% des montées enregistrées.

Si le tramway demeure le fer de lance des transports en commun sur le haut de la rue Nationale, l'offre disponible de par les lignes de bus ne compte pas pour quantité négligeable. Pas moins de quatre lignes de bus desservent l'espace Anatole France. Les montées et descentes du véhicule s'opèrent sur la place Anatole France, à partir de l'arrêt homonyme. La première ligne, la 4, s'articule comme une des lignes forte du réseau fil bleu. Proposant à l'utilisateur une fréquence élevée et un service de soirée, son itinéraire circulaire permet de rallier la plupart des quartiers tourangeaux situés entre le Cher et la Loire. La jonction du haut de la rue Nationale avec plusieurs ensembles urbains de Tours Nord (Sainte-Radegonde, Montconseil, la Petite Arche, Europe) s'opère grâce à la ligne 12. Cette ligne inter quartiers prend son départ depuis Anatole France et arpente en sus de Tours l'élégante cité de Saint-Cyr-sur-Loire. Les deux derniers itinéraires, la 53 et 54, portent la vocation de relier le centre tourangeau avec les pans orientaux de l'agglomération. Ce deux lignes suburbaines permettent à l'utilisateur la desserte respective des communes de Rochecorbon et Parçay-Meslay, de Vouvray et Vernou sur Brenne. A l'instar de la 12, les 53 et 54 prennent leur terminus à l'arrêt Anatole France. La fréquentation des bus sur le haut de la rue Nationale demeure nettement en deçà de celle affichée par le tramway. Environ près de 800 montés sont enregistrés quotidiennement en semaine pour environ 300 durant le week-end[10].

L'étude des flux résultant des transports en commun sur le haut de la rue Nationale s'avère être une tâche difficile. Les chiffres (généreusement) fournis par fil bleu ne prennent en compte que les montées des usagers dans les différents véhicules, quantifiables grâce au processus de validation du titre de transport. Il advient de fait malaisé de déterminer le nombre de particuliers utilisant la place Anatole France comme point d'exutoire de leur migrations dans les transports publics. Les statistiques officielles se présentent de plus comme des moyennes annuelles ne prenant point en considération les différentes disparités parfois criantes pouvant exister entre les différentes périodes de l'année. De nombreuses observations sur le terrain permettent cependant de constater que le nombre d'usagers descendant des véhicules excèdent le nombres de montées. On peut donc supputer pour plusieurs raisons que les transports en commun demeurent un des principaux vecteur d'affluence et d'existence pour l'espace Anatole France. La bonne facture des infrastructures à disposition du public, la possibilité d'entretenir des correspondances, la position stratégique du haut de la rue Nationale, la présence de pôles d'activités (faculté, bibliothèque, commerces, ...) et la relative difficulté de rallier et de se maintenir sur l'espace Anatole France au moyen d'une automobile expliquent le caractère absolument décisif détenu par les transports en commun dans le fonctionnement de cette aire urbaine.

1.4.3 Transports doux et flux pédestres

Le haut de la rue Nationale s'organise comme un espace largement disponible aux piétons. Cette conformation spatiale en faveur de ces derniers doit beaucoup à l'arrivée du tramway sur

l'espace Anatole France. Les aménageurs ayant privilégié un effacement de la voiture au profit de modes de transports plus doux, la part de l'espace alloué aux simples passants a sensiblement cru depuis l'arrivée de cet équipement. Plusieurs pans de l'aire étudiée, les bords de Loire, la rue Nationale et près de 70% de la place Anatole France ; demeurent ainsi exclusivement dédiés aux piétons. Les aires de l'entrée de ville ancienne moins affectées par les travaux du tramway, les trois rues Colbert, Commerce et Constantine, présentent au citadin une zone de déambulation plus restreinte quoique tout de même décente. En sus de cette réorganisation du territoire en faveur des piétons, les nombreux passage agencés entre les différentes constructions du haut de la rue Nationale autorisent au citadin le ralliement par ses jambes n'importe quel point de l'espace. La somme de toutes ces considérations induit pour les piétons la plus ample aisance, vis à vis des autres modes de déplacements présents sur l'aire étudiée, pour parcourir l'espace selon leur bon plaisir.



FIGURE 1.11 – Plan représentant les flux piétonniers et routiers sur la place Anatole France

Malgré ces dispositions avantageuses en faveur des piétons, une partie notoire de l'espace Anatole France demeure pratiquement vide de leur présence (voir plan 1.11). Le haut de la rue Nationale voit la cohabitation de zones désertes avec des pans de l'espace plus animés. Cette dualité dans l'occupation du territoire s'explique par l'aspect transitoire de l'espace Anatole France. Les piétons déambulent sur cette zone pour rallier un lieu de travail (bibliothèque, université, écoles,...) ou un mode de transports en particulier (tramway, bus, parking souterrain). Leurs pas privilégient de fait le chemin le plus court, c'est à dire le suivi presque aveugle des infrastructures de transports. Ce constat demeure particulièrement saisissant sur la place Anatole France, où les flux piétonniers délestent l'intérieur de l'espace public pour se cantonner le long du tramway, du pont de pierre et de l'avenue André Malraux. Même les bords de Loire,

en dehors de la période estivale, ne brillent pas par l'affluence des promeneurs. Pour énoncer les faits prosaïquement, le citadin ne s'attarde pas en général sur le haut de la rue Nationale. Il traverse cette aire urbaine car elle demeure une étape dans son itinéraire. L'espace Anatole France, et particulièrement la place homonyme, ne retiennent pas par conséquent les passants. Ils ne sont que les témoins passifs de leurs migrations quotidiennes.

Les observations menés sur le haut de la rue Nationale témoignent également d'une absence presque ostentatoire de cyclistes. Concernant les équipements, seul le pont Wilson dispose d'une promenade ouverte aux vélos. Le reste de l'espace Anatole France ne détient pas en revanche d'infrastructures dédiées à ces derniers. La proximité d'une ligne de tramway et de plusieurs axes routiers très fréquentés n'apportent pas du reste aux cyclistes une sécurité optimale. Ces différentes considérations, couplées aux affres de la période hivernale, expliquent très certainement la quasi-inexistence de flux cyclistes sur l'espace Anatole France.

1.5 Fonctionnalités de l'espace Anatole France

1.5.1 Acteurs économiques

Le haut de la rue Nationale héberge un nombre conséquent d'acteurs économiques. Ce maillage de premier ordre propulse l'espace Anatole France comme un moteur local pour le milieu mercantile. La plus grande fraction des enseignes localisées dans l'aire étudiée est agglomérée dans la périphérie de l'espace, sur les rues Commerce, Colbert et Constantine. La part restante des activités économiques se concentre pour l'essentiel sur l'extrémité Nord de la rue Nationale. En tout, ce sont près de 106 entreprises ouvertes au public agencées sur tout l'espace Anatole France. Parmi elles, 42 commerces de détails, 8 établissements de restauration rapide, 8 établissements de restauration gastronomique et 12 siège de bar/tabac/presse. Demeurent également disponible un hôtel, 2 librairies, 6 établissements d'artisanat et enfin 27 sièges de services diverses et variés (assurances, coiffeurs, ...). A noter enfin que la vaste opération d'aménagement prévue sur le haut de la rue Nationale bouleversera quelque peu la donne énoncée, en raison des fermetures prévues pour les entreprises muchées sur cette dernière rue.

1.5.2 Culture et tourisme sur le haut de la rue Nationale

L'espace Anatole France pointe à la croisée de la Loire et du centre historique de Tours, tout deux classés au patrimoine mondiale de l'UNESCO. Outre de par la proximité avec ces deux marqueurs, les dimensions culturels et touristiques sont représentés sur le haut de la rue Nationale au travers de plusieurs institutions. On peut citer en premier lieu le musée du compagnonnage fondé en 1968. Cette structure accueille environ 50000 visiteurs par an. Les locaux recelant les chefs d'œuvres des compagnons sont disposés dans les anciens dortoirs de l'abbaye Saint-Julien. Si l'église homonyme ne demeure pas une salle de spectacle à proprement parler, l'excellente acoustique fournie par les murs du vénérable édifice prédispose en son sein la tenue de concerts et de récitals, dont certains trouvent du reste une portée internationale. La bibliothèque centrale capte de son côté chaque année plusieurs milliers de particuliers. Des sept équipements de ce genre positionnés sur l'agglomération tourangelle, la bibliothèque centrale sort sans conteste comme la plus conséquente par sa superficie comme son contenu. Outre ses

rayons bien garnis, l'édifice héberge régulièrement conférences et rendez-vous littéraires. Le haut de la rue Nationale devrait enfin accueillir au sortir des travaux de réaménagement le centre de Création Contemporaine Olivier Debré sur l'actuel îlot Beaux Arts. Cette fondation, tout en exhibant au regard du visiteur l'œuvre du peintre homonyme, affectera d'exposer les réalisations de tout un cortège d'artistes contemporain. Un fois pleinement sorti de terre, le Centre ne connaîtra pas d'institutions équivalentes à l'échelle de la région.

Plusieurs événements ponctuels complètent la panoplie citée précédemment. Le plus célèbre ; "la Guinguette de Tours" ; tient place sur les bords de Loire durant la période estivale. Cet aménagement saisonnier attire sur les quais plusieurs milliers de Tourangeaux, et constitue un franc moyen de trouver le divertissement entre bon amis. Le grand espace offert par la place Anatole France autorise la tenue de rendez-vous sportifs au départ de cet espace public. Les "10 et 20 kilomètres de Tours" ainsi que le "Marathon Tours Val de Loire" en sont l'archétype même, attirant chaque année plusieurs milliers de coureurs originaires parfois des quatre coins du monde.

Chapitre 2

Enjeux

Succédant à l'analyse de l'existant, la courte partie débutant sur ces lignes se propose d'instruire le lecteur sur les enjeux d'aménagements retenus pour l'espace Anatole France. Mis en œuvre à partir du diagnostique, ces derniers procurent les lignes structurantes pour la réalisation du projet. Ils annoncent les principaux axes à suivre pour la requalification du haut de la rue Nationale.

Enjeu n°1 L'espace Anatole France, territoire de diversité et d'unicité
--

Théâtre d'éléments aussi divers que variés, le haut de la rue Nationale offre au badaud un riche panel d'expériences visuelles. L'altérité s'observe dans l'altitude, le style architectural, le mobilier urbain, le recouvrement des sols ou encore le taux d'occupation du territoire. La constance ne demeure pas le propre de l'espace Anatole France, imprégné tout au contraire d'une riche diversité. Si une telle caractéristique peut représenter un atout substantiel pour un périmètre urbain, cet apport fait défaut à l'heure actuelle pour le haut de la rue Nationale. Faute d'un socle commun élémentaire recoupant tout son territoire, l'espace Anatole France peine à présenter au regard observateur un minimum d'unicité. Ce dernier souffre de fait d'un manque de cohésion et ne s'affiche pas comme un tout clairement défini et identifiable. Sclérosé spatialement, le haut de la rue Nationale tient plus au contraire d'un pesant conglomerat de parcelles sans lien direct les unes par rapport aux autres. Cette conformation singulière affecte perturbe sensiblement la perception de l'aire étudiée. Elle favorise en outre l'émergence d'entraves, physiques ou symboliques, rendant malplaisants voire malaisés les mouvements effectués au sein de l'espace Anatole France.

La nécessaire coexistence entre les différents particularismes du territoire et une identité commune recoupant ces derniers s'impose de fait comme le premier grand enjeu d'aménagement. Une telle démarche impulse une modification en profondeur de l'agencement actuel de l'espace Anatole France. L'atténuation des coupures spatiales propres au haut de la rue Nationale impose ainsi de repenser les connexions entre les différents pans de ce territoire. Une ordination alternatives des flux, moins contrastée et plus équilibrée, nécessite en outre une nouvelle organisation des zones de transit. Plus d'espaces irrigués par les piétons, moins de concentration sur les lignes directrices actuelles, c'est l'un des objectifs cardinaux induit par ce premier enjeu. Le désir d'unir tout en préservant une diversité dans l'espace Anatole France pose enfin la question du juste équilibre : si l'aspect actuel de l'espace Anatole France ne demeure pas viable, une requalification par trop homogène, exotique ou trop radicale nuirait à l'identité de ce territoire. Le projet proposé doit par conséquent porter une optimisation de l'existant, non un bouleversement de ce dernier.

Quatre axes d'aménagement majeurs sur le haut de la rue Nationale permettent de saisir à travers des pistes concrètes la portée pratique de ce premier enjeu :

- ⇒ l'atténuation de la barrière spatiale entre la place Anatole France et les bords de Loire.
- ⇒ l'interaction accrue des rues Constantine, Colbert et Commerce ; artères dynamiques et usitées du centre ville, avec la rue Nationale et la place Anatole France.
- ⇒ suppression de l'enclavement des îlots Beaux Arts et Saint-Julien par rapport à leur tissu urbain adjacent.
- ⇒ la réaménagement de la place Anatole France, pièce maîtresse de l'aire étudiée et archétype de l'espace public décousu tel qu'observable sur le haut de la rue Nationale.

Enjeu n°2 L'espace Anatole France, entrée urbaine de la ville ancienne

Bénéficiant d'une position stratégique au sein de l'agglomération, l'espace Anatole France jouit ; ainsi que le relève l'analyse spatiale ; du statut de principale entrée urbaine pour la ville ancienne de Tours. Quelque soit la direction envisagé pour pénétrer dans le centre historique via le haut de la rue Nationale, ce dernier en représente l'antichambre. Il offre ainsi à observateur ses premières impressions sur le vieux Tours. Cette position exige par conséquent pour l'espace Anatole France une haute tenue esthétique et urbanistique, dans le dessein de tenir son rang de vitrine du cœur urbain tourangeau. Force est malheureusement de constater que cette condition ne demeure pas remplie à l'heure actuelle. Façades dégradées, murs fissurés ou encore chemins mal entretenues sont autant d'éléments qui ne s'affichent que trop ostentatoirement à l'œil du badaud. La présence en outre d'édifices de basse facture amplifie le constat énoncé. Les quelques structures de valeurs agencées sur l'aire étudiée pâtissent des incohérences et de la médiocrité esthétique du territoire. L'espace Anatole France manque de facto de l'attrait le plus élémentaire et ne pourvoie aucune chaleur. Pour le passant déambulant sur le haut de la rue Nationale, ce territoire n'inspire dans le meilleur des cas que franche indifférence.

La réhabilitation esthétique de l'espace Anatole France s'impose par conséquent comme le second grand enjeu d'aménagement. Offrir un territoire urbain digne de son statut d'entrée urbaine demeure le parti ici recherché. Cet dessein ambitieux entrevoit la refonte sensible des éléments paysagers observables sur le haut de la rue Nationale. Comme pour le premier enjeu, la notion d'équilibre apparaît primordiale. L'objectif consiste à soustraire l'espace Anatole France de sa morne banalité actuelle sans dénaturer le lien avec le tissu urbain adjacent. Original, de plaisante allure et en adéquation avec le centre historique, ainsi peuvent se résumer les caractéristiques d'un projet en phase avec ce second enjeu d'aménagement.

Chapitre 3

Proposition d'aménagement

Ultime phase de ce travail, la partie s'ouvrant sur ces mots se propose de porter à la connaissance du lecteur la requalification envisagée pour le haut de la rue Nationale. Dans l'optique de mieux cerner l'étendue du projet, celui-ci s'énoncera comme la somme de plusieurs opérations d'aménagements ponctuelles. Chacune traite et cible un domaine particulier de l'espace Anatole France.

3.1 Traitement des sols et des voiries.

Le manque d'unicité s'est affirmé au fil de ce projet comme l'un des handicaps majeurs de l'espace Anatole France. La refonte des revêtements des sols et de la voirie constitue un premier vecteur pour renforcer l'unité du territoire et donner aux différentes parcelles le composant une identité commune. Offrir au passant un sol plus homogène ambitionne également l'objectif de pourvoir à ce dernier un cadre de déplacement plus apaisé et plus agréable.

Pour mener à bien cet aménagement, l'idée consiste dans un premier temps d'étendre l'élégant pavage localisé sur le corridor du tramway (voir image 3.1 de gauche) à l'ensemble des aires pédestres observables sur l'espace Anatole France. Une telle démarche induit de fait la requalification des trottoirs présents sur les rues Commerce, Colbert, Constantine et Voltaire. Elle suppose en sus la suppression définitive des revêtements par bitume et par gravier. Cette initiative exclut en revanche toute extension de l'espace alloué aux piétons et préserve de fait les quelques espaces verts agencés sur le haut de la rue Nationale. Elle néglige également le traitement des bords de Loire, dont la singularité ordonne une opération à part entière énoncée ultérieurement.

Outre l'union des voies piétonnes, ce premier aménagement amène à un profond remodelage de la voirie routière. S'inspirant de l'expérimentation opérée sur la place Choiseul (voir image 3.1 de droite), le parti pris consiste à importer le bitume propre à cet espace public sur tout les axes routiers présent sur le haut de la rue Nationale. Les qualités esthétiques de ce revêtement ainsi que sa teinte proche des dallages du vieux Tours justifient ce choix. Tout en touchant à l'aspect visuel des infrastructures routières, le traitement de la voirie interroge également leur organisation. Afin d'assurer la sécurité de chacun, la vitesse tolérée pour un véhicule n'excède pas les 30km.h^{-1} sur l'ensemble de l'espace Anatole France. Le sens de plusieurs rues se voit modifié dans le but de désengorger l'intense trafic soutenu par la rue de Constantine. Les rues Commerce et Colbert obtiennent ainsi un sens contraire à celui auxquelles elles obéissent à l'heure actuelle. Cette opération permet de déverser une partie des flux automobiles sur la rue Voltaire notoirement moins encombrée, à l'instar de ceux issus de l'aire de stationnement Résistance.

Si ces mesures peuvent paraître ambitieuses voire onéreuses de premier abord, elles insistent sur la nécessaire rénovation de revêtements qui au delà toutes considération esthétique pèchent par leur médiocres factures et un état d'altération allant en augmentant au fil des années.



FIGURE 3.1 – Les deux revêtements choisis pour recouvrir la place

3.2 L'îlot Prosper Mérimée

L'îlot Prosper Mérimée cumule sous des degrés différents les principaux défauts répertoriés sur le haut de la rue Nationale. Isolement relatif et dégradation du parc foncier nuisent à l'attrait du lieu. L'aire de stationnement engloutie de plus une fraction considérable de l'espace. Elle n'offre au spectateur qu'un morne horizon de béton sur lequel il est peu plaisant pour le piéton de s'aventurer, et peu probant pour le regard de s'attarder. La proximité avec l'abbaye Saint-Julien et la présence d'un square de qualité impulsent en revanche une valorisation de l'espace qu'il convient d'encourager. La réhabilitation de Prosper Mérimée nécessite de fait un rééquilibrage de l'îlot axé autour des atouts dont dispose ce territoire et sa pleine inclusion dans le haut de la rue Nationale.

La menée à bien de cet objectif nécessite de prime abord l'adoption sur Prosper Mérimée des revêtements envisagés sur l'ensemble de l'espace Anatole France. La réhabilitation de l'îlot passe également par une réorganisation en profondeur de l'aire de stationnement. Dans le dessein d'assurer la pleine sécurité des passants sur cet espace, une ossature de traversés pédestres s'immisce entre les différents emplacements de parking. Pourvues de végétation, ces allées autorisent une meilleure cohabitation entre la voiture et le passant sur l'aire de stationnement. Le marquage délimitant les places ; réduit aujourd'hui par des bandes blanches à sa plus simple expression ; gagne en esthétique et en lisibilité par l'importation de lignes cloutées. Les quelques terre-plein disposés sur le parking se voient pourvus d'arbustes, dans l'optique d'oxygéner un peu plus l'espace. La somme de ces aménagements traduit la volonté de transformer l'aire de stationnement actuelle en une zone de rencontre multimodale. L'ampleur des opérations énoncées peut toutefois porter préjudice à la capacité de l'aire de stationnement. C'est pourquoi la requalification de cette dernière obéit à des règles géométriques simples, lesquels permettent de minimiser le nombre de places amenés à disparaître.

L'ultime point de réhabilitation de l'îlot Mérimée concerne la nécessaire remise à neuf des édifices bordant l'aire centrale. Cette considération prévaut pour les façades arrières des immeubles donnant sur la place Anatole France, dont l'état de vieillissement demeure désagréablement avancé.

3.3 Végétaliser et meubler l'espace.

3.3.1 Végétalisation de l'espace

La volonté d'héberger une flore plus conséquente sur l'espace Anatole France, et plus particulièrement sur la place homonyme, traduit l'ambition de traiter deux problèmes récurrents à ce territoire. D'une part le haut de la rue Nationale fait montre d'une minéralisation par trop conséquente. D'autre part, le contraste est frappant entre les bords de Loire allègrement dotés de végétation et le reste du plateau bien chichement pourvu en flore. Ce ne sont certainement pas à cet égard les quelques carrés de pelouse de la place Anatole France qui évoqueront au passant les splendeurs naturelles de la Loire. Pour suppléer à cette carence, l'idée demeure d'opérer un dégradé végétal du Nord vers le Sud. Introduire des éléments végétaux autorise en outre la mise en valeur de plusieurs cheminements pédestres sur l'intérieur de la place Anatole France. En renforçant l'attrait de ces derniers sur les usagers, c'est une partie des flux qui se détournent des axes routiers pour irriguer une plus ample fraction de l'espace publique.

La réalisation des principes énoncés ci-dessus nécessite de prime abord l'ajout d'arbres le long de certaines franges piétonnes. Le passant trouvera ainsi sur les voies menant aux bords de Loire des platanes de belles facture pour accompagner son voyage. Ces derniers évoquent également leurs congénères de l'avenue Grammont, et le menu détail insiste au près du visiteur de la pleine inclusion de l'espace Anatole France dans la colonne vertébrale de la ville de Tours. Pour respecter le dégradé végétal, les arbres se cantonnent uniquement sur la parcelle Nord de la place Anatole France. Ailleurs, le renforcement de la flore s'opère au moyen de plantes plus modestes. Les différentes zones engazonnées bénéficient dans cette optique d'un traitement paysagé plus approfondit. Outre la remise en état de carrés de pelouse souvent dégradés, la requalification amène l'ajout de bosquets, de buissons et d'arbustes.

3.3.2 Le Mobilier urbain modulable.

Le diagnostic de l'espace Anatole France révèle pour la place homonyme un manque criant de structures d'appuis destinées aux piétons. Vaste, mais vide, l'espace public s'affiche comme un corps sans âme. Par le peu de point de repères qu'elle offre au passant, la place Anatole France insuffle chez ce dernier un sentiment négatif vis à vis de ce territoire. Partant du postulat que l'entrée de la ville ancienne ne doit assommer l'individu, mais au contraire le guider dans ses migrations, la requalification de la place impose de meubler cet espace public de manière équilibrée et intelligente. Cet objectif impose deux conditions. D'une part, que le mobilier implanté donne vie à l'espace. D'autre part, que les aménagements retenus ne pas portent pas préjudice à la fonctionnalité de la place, ni ne défigurent cette dernière par une surcharge trop excessive. A titre d'exemple, la bonne tenue des manifestations de grande ampleur ponctuellement organisées au départ d'Anatole France se doit d'être maintenue. La quête d'un compromis entre les deux points énoncés amène à la proposition d'importer sur la place Anatole France un mobilier urbain modulable. Un tel parti autorise la modification, voire la révocation des éléments paysagers selon le besoin.

Pour mener à bien la réalisation de ce concept, l'idée consiste de manipuler des jeux de cubes. Lesdits cubes se déclinent sous deux tailles d'arête divergentes : 50 ou 100 cm. Ils possèdent la faculté d'être empilables et adjacents les uns par rapport aux autres. Une manipulation aisée

des différents jeux est assurée au moyen de roulettes localisées sous ces derniers. Des points d'ancrage à même le sol garantissent la pérennité et la stabilité du mobilier sur le territoire. Au delà de leur taille, les cubes se distinguent en outre par leur rôle au sein de leur structure . Des cubes standards forment l'ossature du mobilier et servent de soutien à leurs voisins. Des cubes végétalisés soutiennent un socle de terre dans lequel des éléments de flore peuvent être plantés. Des cubes sociaux enfin se proposent au moyen d'une assise d'accueillir tel un banc les silhouettes des passants fourbus (voir modèle 3.2).

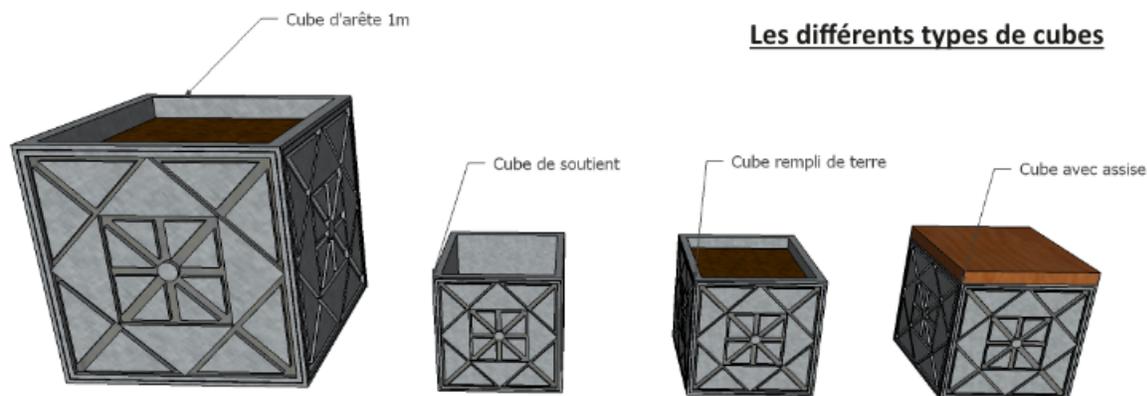


FIGURE 3.2 – Les trois modèles de cubes

Grâce à la malléabilité (voir modèle 3.3) des jeux de cubes, l'aménageur est libre d'agencer ces derniers comme bon lui semble. Le choix tout aussi souple de la flore autorise en outre une variation de la végétation dans le temps, en fonction des saisons par exemple. L'appel éventuel à des artistes pour conduire l'organisation et la décoration du mobilier urbain concoure à l'originalité et la vitalité de l'espace public. Cette interaction demeure en outre un vecteur judicieux pour rappeler au visiteur le lien de l'espace Anatole France avec les différentes composantes de l'Art.

Outre leur dimension socio-culturelle, les structures modulables impulsent par leur verdure une transition entre les bords de Loire fortement végétalisés et le plateau sensiblement minéralisé. Pour atténuer au maximum cette différence d'intensité florale, l'adoption de ce mobilier urbain ne se restreint pas à la seule place Anatole France. Les abords de la station de tramway bénéficient également du dispositif, destiné du reste à remplacer les actuelles parterres de fleurs (voir modèle 3.4). En raison de la proximité des rails, l'agencement des jeux de cubes demeure fixe. Ceci pour éviter tout incident, aussi minime soit il, sur une parcelle hautement fréquentée.



FIGURE 3.3 – Plusieurs exemples d'organisation des cubes



FIGURE 3.4 – Agencement destiné à meubler le haut de la rue nationale

3.4 Bâtiments et perspectives

Le diagnostic du haut de la rue Nationale souligne amplement le caractère hétérogène du bâti sur ce territoire. Des perles architecturales des temps passés côtoient des édifices dont la beauté n'est pas le premier des atouts. Dans ce terne condensé de bâtiments usés, les quelques édifices de qualité peinent à attirer l'œil du passant. L'objectif porté par cette section ambitieuse par conséquent la mise en valeur optimale des bâtiments de l'espace Anatole France antérieurs à la Seconde Guerre Mondiale. Il convient d'autre part d'extirper le maximum d'attrait du parc foncier postérieur à l'après-guerre. Ce second volet inclut l'hypothèse de détruire les édifices présentant de trop médiocres qualités esthétiques.

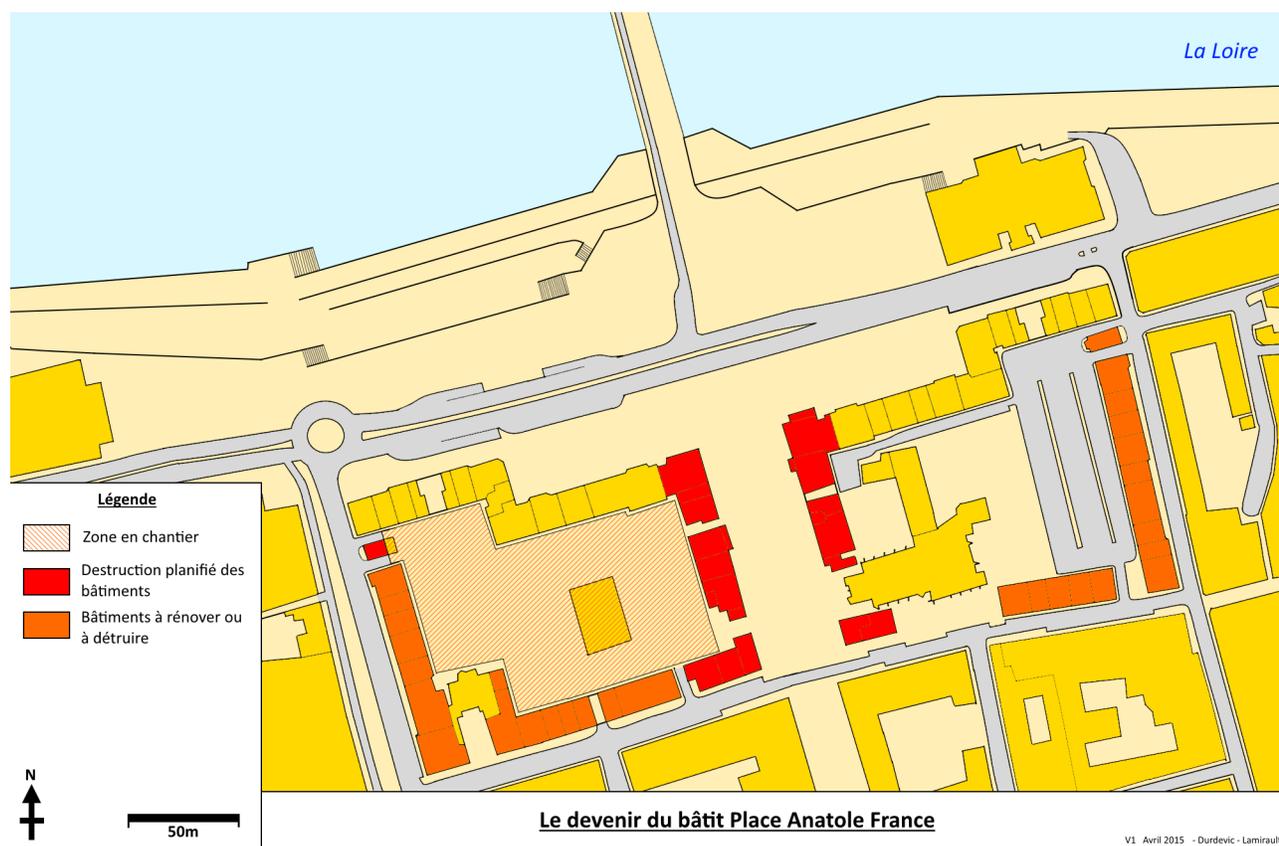


FIGURE 3.5 – Plan matérialisant le devenir du bâti place Anatole France

La mise en application des principes précédemment énoncés épouse les grandes lignes du projet d'aménagement élaboré par la Municipalité de Tours sur l'espace Anatole France. L'accord demeure ainsi complet pour la destruction de plusieurs bâtiments (en rouge sur la carte 3.5). Cette considération porte notamment sur les peu hautes structures jalonnant la rue Nationale au niveau de la station de tramway. La construction des édifices destinés à remplacer ceux voués à disparaître est laissée à l'initiative des équipes municipales, le temps et l'expertise nous manquant pour proposer quelque chose de viable. Un rendu des volumes est proposé ci-dessous (modèle 3.6). L'entente avec le projet du CCCOD perdure de même pour souligner la nécessaire rénovation du parvis de l'abbaye Saint-Julien. L'objectif affiché demeure de remplacer l'actuel

goulet d'étranglement par une vaste ouverture en trois directions. Composé de trois larges escaliers épousant la cuvette, le nouveau parvis facilite l'accès et la contemplation de l'église. Pour compléter le dispositif énoncé, la mise en valeur de l'Hôtel Goüin commande l'élimination, sinon la rénovation en profondeur, des trois bâtiments parallélépipédiques jouxtant la vénérable structure.

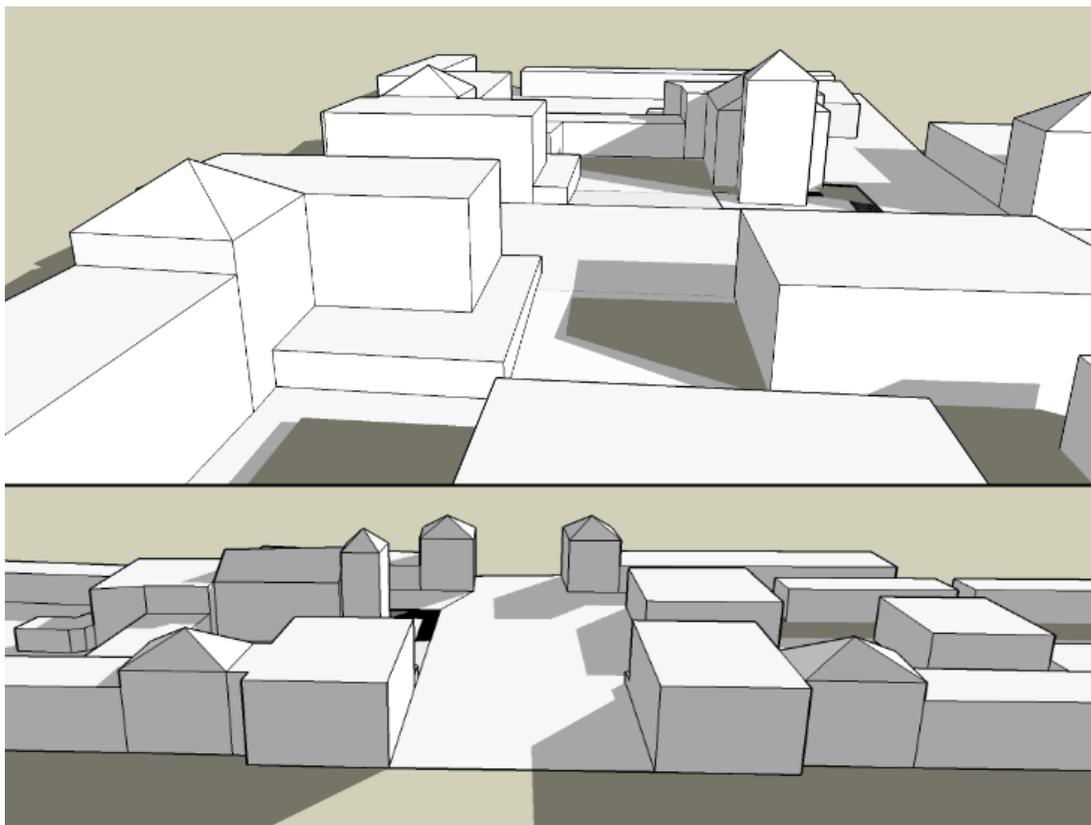


FIGURE 3.6 – Rendu des volumes occupés par les futurs bâtiments

3.5 Traitement des bords de Loire

Tranchant avec l'essentiel de l'espace Anatole France, les bords de Loire se définissent à l'heure actuelle comme l'une des rares aires cohérente au sein de ce territoire. Malgré leur isolement relatif, les quais s'affirment aujourd'hui comme un lieu de promenade plébiscité par les tourangeaux. Durant la période estivale, les promenades ligériennes apparaissent en outre comme un lieu de villégiature de premier plan au niveau du centre de Tours. L'objectif porté par cette section consiste par conséquent à accroître plus encore l'attrait exercé par la zone des quais. L'ombre de la Loire modère cependant les ambitions. Ponctuellement ensevelie par les flots du fleuve, les bords du fleuve ne sauraient tolérer l'importation de structures lourdes ou onéreuses. Comme toujours sur l'espace Anatole France, c'est le juste équilibre qui s'impose.

La mise en pratique des principes énoncés obéit de prime abord à un renforcement de la flore médiane. Bosquet et petit arbustes renforcent par leur implantation la dimension naturelle insufflée par la Loire. L'organisation des axes pédestres, obéissant à la tenue de la Guinguette, n'est pas modifiée pour ne pas troubler l'événement. Afin de faciliter l'accès des bords de Loire

aux personnes à mobilité réduite, le parti pris demeure d'insérer sur le parapet de pierre un jeu de rampes à inclinaison réduite. Se substituant aux actuelles escaliers jouxtant le pont Wilson et la salle Thélème, ces structures offrent au passant un cadre plus apaisé et moins abrupte pour sa promenade vers les quais. Les deux rampes se tiennent l'une en face de l'autre et débouchent sur un commun espace, lequel autorise la transition avec la zone des promenades. Une modélisation en trois dimensions (voir modèle 3.7) portera à la connaissance du lecteur une image plus nette de ce dernier aménagement.

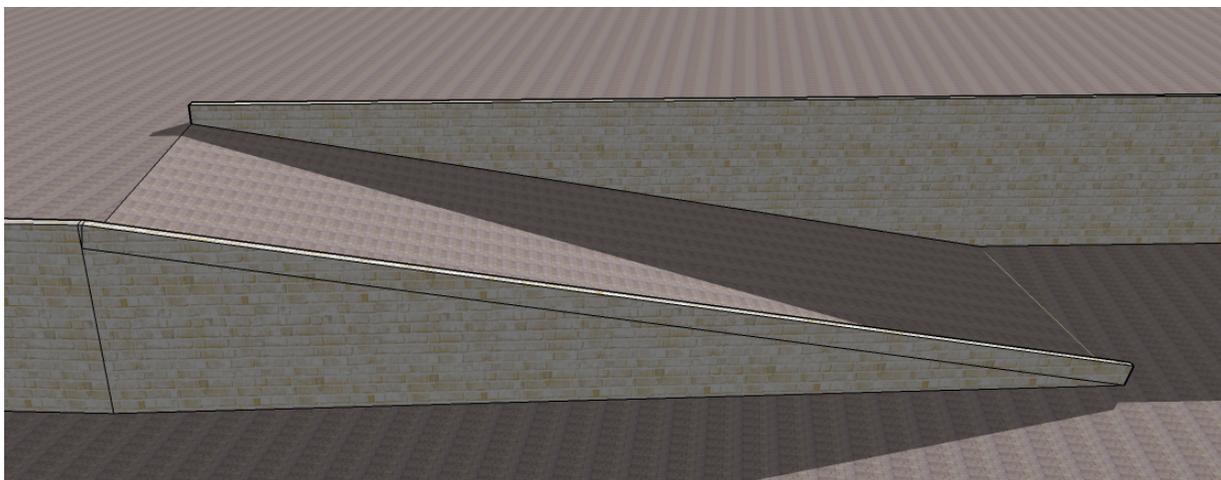


FIGURE 3.7 – Exemple de descente progressive

3.6 L'îlot Beaux Arts

Positionné en retrait par rapport au reste de l'espace Anatole France, l'îlot Beaux Arts cumule plusieurs défauts inhérents des parcelles composant le haut de la rue Nationale. Enclavé, dégradé matériellement, dépourvu de végétation et excessivement recouvert de bitume, le ci-devant jardin François 1^{er} n'offre au passant qu'un bien déprimant spectacle. L'ambition de réaménager le royal espace nécessite d'intégrer pleinement ce dernier dans le haut de la rue Nationale. Dans un même esprit il convient de parfaire l'aspect esthétique du lieu. Le degré de manœuvre pour répondre à ces deux objectifs demeure cependant étroit, du fait de l'arrêt par la Ville de Tours d'un projet sur l'îlot. Connu sous l'acronyme de CCCOD ; pour Centre de Création Contemporaine Olivier Debré ; ledit projet prévoit l'implantation dans l'ancienne école des Beaux-Arts d'un institut dédié à l'exposition d'œuvres artistiques. Ne pouvant ignorer l'arrivée prochaine du Centre sur le jardin, la présente section se propose de porter à la connaissance du lecteur une version légèrement divergente de l'aménagement prévu. Celle-ci vise essentiellement à rendre le jardin François digne de son qualificatif d'espace vert. Cela tout en préservant les fonctionnalités de l'îlot et en anticipant pleinement l'intégration du futur CCCOD.

La menée à bien des principes énoncés entend de prime abord l'ouverture d'une large esplanade entre le centre Olivier Debré et l'abbaye Saint-Julien. Pourvue de deux rangés d'arbres de haute stature, cet aménagement inaugure une pénétrante Est-Ouest inexistante aujourd'hui sur l'espace Anatole France. Afin ne pas léser les intérêts des riverains, une partie de l'aire de stationnement primitivement déployée sur le jardin est maintenue et translatée sur le versant

occidentale de la parcelle. Afin de limiter au maximum l'emprise de la voiture sur l'espace, l'accès au nouveau parking ne demeure possible que par le biais de la rue de Constantine. Le parti pris consiste également à convertir l'essentiel des revêtements de l'îlot en zones de promenades, dévolues à la flânerie des passants. Des jeux de bancs publics disséminés à travers l'espace se déterminent à alléger le fardeau des plus fourbus d'entre eux. L'avènement d'un véritable jardin induit enfin le renforcement de la flore sur ce territoire, en plus de la conservation du parc végétal déjà présent. L'élévation de coulées vertes fait d'arbustes, de bosquets et d'arbres de belle taille ménager l'obtention de zones d'ombre et de repos à l'attention des usagers.

3.7 Autel du souvenir

La place Anatole France propose à l'attention du passant plusieurs monuments commémoratifs. Ces derniers entretiennent la mémoire des soldats tourangeaux morts pour la Nation aux cours des grandes conflagrations du siècle passé. Ils évoquent également la mémoire des victimes emportées par la barbarie nazie. Le louable désir d'honorer ceux qui ne sont plus tranche néanmoins avec la piteuse conformation spatiale retenue pour réaliser cet objectif. Arc-bouté empiriquement le long d'une fontaine, l'ensemble des stèles commémoratives tient plus de la foire du souvenir que d'un lieu digne de sa fonction de mémoire. Dans ces conditions, il convient d'offrir aux défunts de la République un espace à la hauteur de leurs tourments. Pour ce faire, l'idée consiste à aménager sur la place Anatole France une aire spécialement dévolue à leur souvenir. Dans cette enceinte, le parti recherché demeure de fournir au passant un cadre plus apaisé et intimiste pour son recueillement.

La réalisation de cet objectif commande la destruction du site actuel, sur lequel s'agence le nouvel autel du souvenir. Au centre de celui-ci s'élance une grande et courbe stèle de granite noir. Sa courbure épouse de manière légère le contour de la fontaine, laquelle demeure le point de gravité de l'opération envisagée. La stèle porte sur sa face concave la longue liste des noms disparus. Les inscriptions sur la pierre sont opérés au moyen de caractères dorés. Des haies d'arbustes d'une hauteur d'environ un mètre de hauteur délimitent le périmètre de l'autel. Nonobstant cet enclos végétal, aucune barrière ne sépare l'aire mémorielle du reste de la place Anatole France. Quelques arbres de taille mûre complètent ce dispositif et protègent de leur ombre les morts comme les vivants. Le lecteur est invité à consulter la carte en trois dimensions de l'autel, laquelle lui insufflera une plus franche vision de l'aménagement ambitionné (voir montage 3.8 ci-dessous).

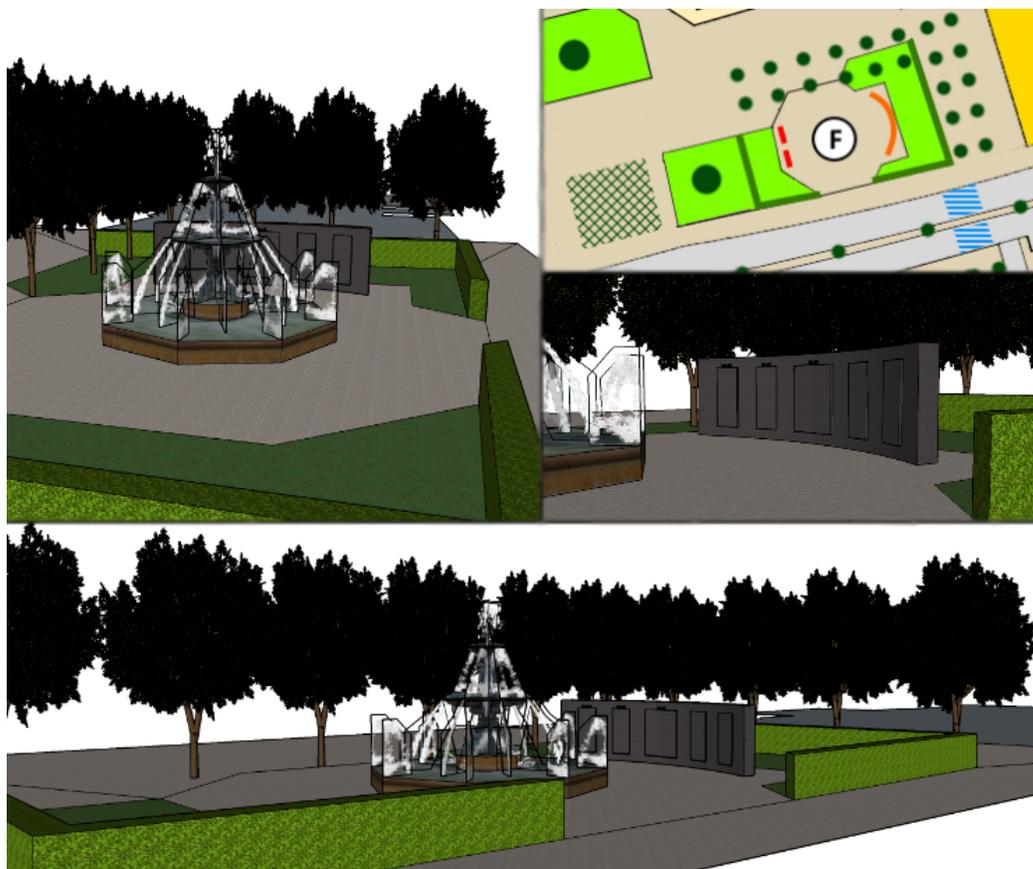


FIGURE 3.8 – Le projet d'aménagement du mémorial Place Anatole France

3.8 Détails et récapitulatif

Cette dernière section se donne pour but d'évoquer succinctement toutes les petites tares jalonnant plus ou moins discrètement le haut de la rue Nationale. Blocs de pierre brisés, escaliers défoncés, traces d'humidité, mobilier urbain dégradé, prolifération de mauvaise herbe, tags, façades usées ou encore présence de terre battue, telle est la piètre litanie offerte par les coulisses de l'espace Anatole France. Cette dénomination évoque principalement les points de passages îlots/rue Nationale et îlots/place Anatole France. A ce tandem peut s'adjoindre l'arrière de la Bibliothèque centrale. Faute de temps pour traiter un à un les éléments énoncés, on ne peut que préconiser une rénovation au peigne fin de tout le recoins composant le haut de la rue Nationale. Mettre un peu de neuf permettrait d'atténuer la laideur banale des entrailles de l'espace Anatole France, dans l'attente de l'opération d'aménagement daignant rendre à ce territoire sa splendeur d'antan.

L'ensemble de ces huit propositions d'aménagement sont récapitulées dans la carte 3.9 ci-dessous.



FIGURE 3.9 – Plan récapitulatif des différents aménagements.

Conclusion

Le haut de la rue Nationale s'impose comme l'incontournable entrée pour la ville ancienne de Tours. Ce statut impose à cet espace des traits esthétiques et fonctionnels dignes de la position stratégique demeurant sienne. Propulser l'espace Anatole France comme la noble vitrine du cœur historique, ainsi s'inscrit le parti défendu par ce projet.

Le 18 avril, la Ville de Tours compte mettre en lumière les détails de la requalification prévue pour une partie de l'espace Anatole France. Un aménagement de qualité pourrait faire renouer ce territoire avec son dynamisme d'antan. Si tel est le cas, les espoirs de jours meilleurs soutenus par notre travail verraient enfin le jour.

Remerciements

Il nous tient de remercier chaleureusement les acteurs dont l'aide a été tout à la fois précieuse et déterminante dans la réalisation de ce projet.

Nous remercions tout particulièrement Mme Laura Verdelli pour ses conseils, sa patience et son érudition. La confiance dont Madame Verdelli nous a témoigné tout le long du projet demeura un gage de sécurité dans la construction de ce dernier.

Nous remercions également les services de Fil Bleu pour leur aimable coopération, de même que la Municipalité de Tours pour leur courtoise réception.

Bibliographie

- [1] Population de la ville de Tours : www.insee.fr (Consulté le 26/01/15)
- [2] Population de l'agglomération : www.economie-touraine.com/(Consulté le 26/01/15)
- [3] Classement de la ville de Tours www.insee.fr/(Consulté le 26/01/15)
- [4] Rapport de l'OE2T sur les mutations économique du secteur sauvegardé de la ville de Tours (P7,9 et 11) : <http://www.economie-touraine.com/>(Consulté le 09/03/15)
- [5] Population du Centre de Tours : <http://www.tours.fr/>(Consulté le 09/03/15)
- [6] Nombre d'étudiants par site UFR : <http://www.univ-tours.fr/> (Consulté le 16/03/15)
- [7] Surface de l'espace d'étude : <http://www.geoportail.gouv.fr/>(Consulté le 02/02/15)
- [8] Nombre de places dans le parking souterrain : <http://www.vincipark.com/> (Consulté le 08/02/15)
- [9] Nouvelle République du 14 janvier 2015 <http://www.lanouvellerepublique.fr> (Consulté le 16/01/15)
- [10] Chiffres communiqués par Fil Bleu.

Annexe A

Liens utiles

Voici une petite liste d'urls intéressantes au sujet de ce projet :

- [Site web dédié au réaménagement de la place Anatole France](#)
- [Page du site de la ville de Tours sur la place Anatole France](#)
- [Articles Nouvelle République sur la place Anatole France](#)
- [Analyse économique du secteur sauvegardé de la ville de Tours](#)

Annexe B

Fiche de suivi de projet PeiP

Attention, cette fiche doit être complète à la fin du projet. Les comptes-rendu des 2 premières séances sont ici donnés à titre d'exemple.

Séance n° 1 du 12/01/2015	Nous avons rencontré avec Mme Verdelli pour fixer les objectifs du projet. Nous avons aussi assister durant toute la durée de la séance à des présentation d'étudiant étranger de polytech Tours sur la place Anatole France. Cette présentation s'est faite en anglais. Quatre groupes sont passés chacun donnant une vision différente de la place et s'intéressant à des points différents. Mme Verdelli nous a finalement donné des ressources pour avancer dans le projet.
Séance n° 2 du 19/01/2015	Durant cette séance, nous nous sommes concentré sur l'étude des documents fournis par Mme Verdelli sur la place et son environnement. Nous avons définis le périmètre du projet. Nous avons également commencé à réaliser une carte de l'espace en question ainsi qu'une présentation d'un point de vue historique. La carte se concentre pour le moment sur les transports en commun, les axes routiers et les bâtiments.
Séance n° 3 du 26/01/2015	Durant cette séance nous avons commencé à rédiger une présentation historique de la place Anatole France. Nous avons également réalisé une carte récapitulant les emplacements de stationnement et les diverses sens de circulation.
Séance n° 4 du 02/02/2015	Durant cette séance nous avons effectué un relevé des composantes de la place Anatole France et réalisé une carte résumant tous les aspects observés.
Séance n° 5 du 09/02/2015	Durant cette séance nous avons finalisé l'approche historique ainsi que la carte du relevé. Nous avons également aussi essayé de prendre contact avec la mairie de Tours et la SET, l'organisme en charge du réaménagement de la place Anatole France.
Séance n° 6 du 16/02/2015	Durant cette séance, nous avons rencontré Mme Verdelli afin de faire le point sur l'avancement de nos travaux. Nous avons ensuite continué la rédactions des différentes parties du rapport. Ainsi un premier jet pour la partie mobilité à été fait et l'introduction a été finalisée. Nous avons aussi durant cette séance été faire quelques observations place Anatole France afin d'observer le comportement des usagés sur cet espace. CCes observations se sont poursuivis samedi 21 février.

Séance n° 7 du 23/02/2015	Durant cette séance, nous avons continuer la rédaction de la partie sur les mobilités et commencé celle sur l'analyse géographique. En outre, nous avons observé une division de l'espace. Nous avons essayé d'en rendre compte via une carte et un paragraphe dans notre rapport. Nous avons également étudié les différents monuments historiques classés et inscrits.
Séance n° 8 du 09/03/2015	Durant cette séance nous avons rencontré Mme Verdelli afin de faire le point sur l'avancement du projet et commencer à dégager des enjeux d'aménagement. Nous avons ensuite continué la rédaction du diagnostique en avançant les différentes sous parties. Nous avons également réalisés plusieurs cartes manuscrites en lien avec ces parties. Nous avons également effectué des recherches sur les caractéristiques des habitants du centre ville de Tours.
Séance n° 9 du 16/03/2015	Durant cette séance, nous avons terminé le diagnostique en finalisant le chapitre sur les fonctions de la place Anatole France. Nous avons également commencé à réfléchir aux enjeux d'aménagement. Deux grands enjeux se sont pour le moment posés : l'embellissement de la place afin de lui assigner la fonction d'entrée de l'hypercentre de la ville de Tours et la reconnections des différentes composantes de cet espace afin d'avoir un espace cohérent.
Séance n° 10 du 23/03/2015	Durant cette séance, nous avons réalisé la mise en page sous Latex de notre rapport pour la première partie. Ce processus est long et nous avons du faire face à plusieurs problèmes. Nous avons également ajouté les images et les cartes au rapport. Nous avons enfin déterminé au brouillon quels seraient nos enjeux d'aménagement : un territoire d'unicité et de diversité ; une entrée urbaine pour la ville ancienne
Séance n° 11 du 30/03/2015	Durant cette séance, nous avons finalisé la deuxième partie sur les enjeux en développant les idées émises lors des précédentes séances. Nous avons par ailleurs commencé à réalisé nos propositions d'aménagement en construisant les premiers modèles graphiques des cubes modulable. Nous avons enfin réfléchi à d'autres orientations tel que la réfection des sols et une mise en valeur du monument aux morts.

Séance n° 12 du 04/04/2015 et 05/04/2015	Durant ces séances (qui remplacent celle du lundi de Pâques) nous avons clairement défini la structure de notre troisième partie. Ainsi nous avons pris le parti d'étudier 7 à 8 petits projets. Cette structure a été conservée par la suite et correspond à la troisième partie que nous vous avons proposé. Nous avons commencé la rédaction de la troisième partie et avancé le travail graphique notamment sur les différents modèles en trois dimensions. Enfin, nous avons décidé de réaliser une carte récapitulative de tous les projets. Un rendez-vous a été pris avec notre encadrant pour le jeudi 9 avril afin de définir l'heure de la soutenance et de discuter de la fin de notre projet.
Séance n° 13 du 13/04/2015	Durant cette séance, nous avons terminé la troisième partie concernant les aménagements. Nous avons également réalisés quelques modèles en trois dimensions afin d'illustrer nos dires. Enfin, nous avons réalisé le diaporama qui nous servira lors de la soutenance.

La place Anatole France et le haut de la rue Nationale à Tours: une articulation difficile

Rapport de projet S4

Résumé : L'espace Anatole France, principale porte d'entrée du centre ville de Tours, possède un fort potentiel tout en souffrant de nombreux dysfonctionnements. Ce projet se propose d'étudier pas à pas toutes les caractéristiques de ce territoire. De cette étude en profondeur ressort la définition d'enjeux d'aménagement, lesquels guideront la réalisation d'une opération de requalification pour le haut de la rue Nationale.

Mots clé : Aménagement, Place Anatole France, Haut de la Rue Nationale, vieux Tours, Loire

Abstract : The Anatole France area represents the main gate of the ancient city of Tours. On the one hand, this place holds a high potential, but on the other one it also suffers from many disadvantages. That is why, this project wants to enlighten step by step all the settings of this territory. The final purpose consists in constructing planning goals, which will guide the further realisation of our project.

Keywords : city planning, upper part of the National street, old Tours, Loire

Auteur(s)

Jan Durdevic

[jan.durdevic@etu.univ-tours.fr]

Valentin Lamirault

[valentin.lamirault@etu.univ-tours.fr]

Encadrant(s)

Laura Verdelli

[laura.verdelli@univ-tours.fr]

Polytech Tours

Département Aménagement et

Environnement

Ce document a été formaté selon le format EPUProjetPeiP.cls (N. Monmarché)

École Polytechnique de l'Université de Tours

64 Avenue Jean Portalis, 37200 Tours, France

<http://www.polytech.univ-tours.fr>