

TOURS PLU

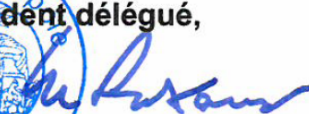
PLAN LOCAL D'URBANISME



2- PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Approbation du PLU,
vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Métropolitain du 20 janvier 2020

Pour le Président
Le Vice-Président délégué,


Christian GATARD.

VILLE DE
TOURS

Département d'Indre et Loire



atu.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour du 56, avenue Marcel Dassault
BP 601 - 37206 Tours cedex 3
Téléphone : 02 47 71 70 70
Courriel : atu@atu37.org
www.atu37.org

TOURS :

UNE VILLE AMBITIEUSE CŒUR BATTANT DE LA MÉTROPOLE LIGÉRIENNE

Sommaire

PRÉAMBULE	5
LA STRATÉGIE ET LES OBJECTIFS DE LA VILLE DE TOURS	6
1. PORTER UNE DYNAMIQUE DE VILLE CENTRE CŒUR BATTANT DE LA MÉTROPOLE	6
2. SE DÉVELOPPER DANS LE RESPECT ET LA VALORISATION DE L'ÉCOSYSTÈME LIGÉRIEN	6
LES AXES DE PROJET	7
1. UNE VILLE LIGÉRIENNE PAR NATURE	7
1.1 Consacrer le retour à l'eau	7
1.2 Le risque d'inondation, un devoir d'exemplarité	10
1.3 Renforcer l'écologie et la trame végétale ligérienne	11
1.4 Garder les spécificités et la variété des paysages ligériens	12
1.5 Valoriser le contexte architectural et urbain ligérien	12
2. UNE VILLE QUI PORTE L'INTENSITÉ MÉTROPOLITAINE	14
2.1 Poursuivre l'accueil de fonctions métropolitaines et de commandement	14
2.2 Conforter le rôle de hub inter-régional de la métropole	14
2.3 Imprégner la ville des marqueurs de l'urbanisme métropolitain et ligérien	15
2.4 Tours capitale touristique du Val de Loire	15
2.5 Maintenir une ville à haute teneur en emploi	16
2.6 Conforter l'attractivité commerciale du centre-ville	16
3. UNE VILLE QUI MAÎTRISE SON RENOUVELLEMENT	18
3.1 Porter une ambition architecturale et urbaine sur les sites de projet	18
3.2 Poursuivre la requalification urbaine le long des axes majeurs de la ville	19
3.3 Maintenir la cohérence urbaine et les identités de quartier	20
3.4 Une trame de ville à compléter, des franchissements à programmer	21
3.5 Qualifier les espaces publics et les entrées de ville	23
3.6 Poursuivre le dialogue pour un urbanisme négocié et maîtrisé	23
4. UNE VILLE QUI ENCOURAGE LES MOBILITÉS PROPRES ET COLLECTIVES	25
4.1 Poursuivre l'édification du système de transports collectifs en site propre	25
4.2 Accompagner, diversifier et articuler les offres de mobilités collectives	25
4.3 Franchir un cap en matière de mobilités cyclables pour une ville apaisée	26
4.4 Organiser la ville à l'échelle du piéton	27
4.5 Trouver le juste équilibre en matière de stationnement	27

5. UNE VILLE ACCUEILLANTE POUR SES HABITANTS PRÉSENTS ET FUTURS	29
5.1 Se donner les moyens d'une production de logements ambitieuse et ciblée	29
5.2 Favoriser l'accueil des familles	29
5.3 Poursuivre une politique d'équipements et de services de proximité.....	30
5.4 Maintenir une typologie complète de commerces à l'intérieur de la ville (moyennes surfaces en ville, commerces et centralités de proximité)	30
5.5 Œuvrer en faveur de l'équilibre social des quartiers	31
6. UNE VILLE QUI FAVORISE LE BIEN-ÊTRE	32
6.1 Renforcer les continuités écologiques pour faire plus de place à la nature.....	32
6.2 Une ville qui agit pour la qualité de l'air et les énergies renouvelables dans un contexte de changement climatique.....	34
6.3 Une consommation d'espace maîtrisée.....	34
6.4 Conforter un cadre de vie apaisé et favorable à la santé.....	35
6.5 Préserver l'agriculture de proximité.....	35



PRÉAMBULE

LE CONTENU DU PADD

Le PADD définit la stratégie globale d'aménagement, de développement et de préservation du territoire communal dans une logique de développement durable, conformément aux principes généraux du droit de l'urbanisme (art. L. 101-1 et L. 101-2 du code de l'urbanisme) et en cohérence avec les autres documents de planification.

Le PADD expose les objectifs essentiels pour l'avenir de la commune. Il présente les orientations générales qui définissent l'organisation future du territoire communal et dont la traduction spatiale et réglementaire trouve sa concrétisation dans les autres pièces du PLU (orientations d'aménagement et de programmation, plan de zonage et règlement).

Article L151-5 du Code de l'urbanisme (extrait)

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

LA STRATÉGIE ET LES OBJECTIFS DE LA VILLE DE TOURS

Le projet de ville à l'horizon 2030 se décline à travers deux attendus stratégiques enclenchant une dynamique de développement tout en respectant l'héritage d'une cité historique parce que "devenir Tours", c'est rayonner à partir de ce que l'on est.

1. PORTER UNE DYNAMIQUE DE VILLE CENTRE CŒUR BATTANT DE LA MÉTROPOLE



PRODUIRE DU LOGEMENT POUR TOUS

Le projet vise à inscrire le territoire dans une dynamique d'accueil résidentielle à la hauteur de son statut de ville centre et dans les objectifs de production déclinés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Dans cette perspective, le projet de développement :

- intègre un scénario démographique portant la population à un minimum de 147.000 habitants dans une métropole de 316 000 habitants ;
- met en place les conditions pour développer le parc de logement à un rythme moyen de 650 unités par an.



CONSOLIDER UNE VILLE CATALYSEUR DE L'INTENSITÉ MÉTROPOLITAINE

L'économie de la connaissance, la production architecturale, les fonctions de commandement, le tourisme, le rayonnement universitaire, l'attractivité des grands équipements, le positionnement sur les multiples réseaux, la programmation culturelle, sont les moteurs de la ville métropole. Toutes ces fonctions doivent être confortées et développées dans des processus dynamiques, innovants et audacieux au bénéfice de la ville et de la Touraine.

2. SE DÉVELOPPER DANS LE RESPECT ET LA VALORISATION DE L'ÉCOSYSTÈME LIGÉRIEN

Cette notion **d'écosystème Ligérien** résume l'identité du territoire et illustre la priorité du projet : fonder l'attractivité de la ville sur ses qualités et valeurs intrinsèques. Ces qualités s'expriment à travers la vitalité de son histoire urbaine, ses rapports à l'eau, ses typologies bâties diversifiées et son art de vivre, l'ensemble concourant à la production d'un paysage riche et varié.

Toutefois, ces valeurs sont sensibles et vulnérables. La prise de conscience à la fois de leurs potentialités et de leurs fragilités justifie de se doter d'un référentiel commun, fil conducteur de l'aménagement et garant du respect et la valorisation de ce cadre de vie. Le respect du socle ligérien participe tout autant au bien-être des habitants dans leur espace vécu au quotidien qu'à l'attractivité même de la ville.

Le classement du Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco doit constituer le point d'ancrage d'une politique de valorisation de l'ensemble du territoire de la ville où chaque espace de la ville doit participer à la cohérence de l'armature urbaine globale.

Cette capitalisation sur les valeurs identitaires et patrimoniales doit notamment permettre d'assurer la pérennité des sites sensibles et de garder lisible tous les espaces emblématiques, de maîtriser l'impact du renouvellement urbain ou de construire de nouveaux quartiers en intelligence avec le site.

La perception de la trame végétale, la qualité des espaces publics, la promotion des mobilités propres, la maîtrise des densités, l'adaptation de la production de logement, le maintien de la mixité sont parmi d'autres, les leviers pour la consolidation d'une ville désirée.

LES AXES DE PROJET

1. UNE VILLE LIGÉRIENNE PAR NATURE

L'identité ligérienne de Tours se décline à travers son organisation bâtie, sa topographie, ses grandes perspectives visuelles, sa palette végétale et l'omniprésence de l'eau.

Cet ensemble garantit à la ville une lisibilité et une attractivité dont le niveau d'excellence doit être maintenu tout en restant vigilant vis-à-vis du risque d'une inondation majeure.

1.1 CONSACRER LE RETOUR À L'EAU

La Loire et le Cher, distants de 3 kilomètres, constituent un trait essentiel de l'organisation urbaine tourangelle, une "mésopotamie" qu'il faut valoriser, à la fois dans le cadre des pratiques quotidiennes des habitants mais aussi en tant que vecteur de l'attractivité de la métropole et ce, tout en développant une culture positive du risque d'inondation. Cette volonté doit s'appuyer sur les spécificités de chacun des deux cours d'eau et sur l'inscription du Val de Loire au titre du patrimoine mondial de l'Unesco.

RÉPONDRE AUX ENVIES DE LOIRE

Il s'agit de révéler plus encore la présence de l'eau dans la ville tout en préservant ce qui constitue son véritable patrimoine génétique. Volonté de replacer la Loire au cœur de la ville avec une rive gauche culturelle, festive et urbaine où de nouveaux usages doivent être encouragés et une rive droite naturelle et sereine. Cette volonté de reconquête et de valorisation ne doit cependant pas s'accompagner d'une baisse de vigilance sur les atouts à préserver.



En actions

Développer de nouveaux usages autour du fleuve dans le respect des lieux

- Faire évoluer la fonctionnalité des quais et développer de nouvelles pratiques collectives.
- Valoriser l'ensemble des berges selon leurs caractéristiques et fonctions (culturelles, sociales, de loisir, sportives, contemplatives, relationnelles, de bien-être, écologiques).
- Animer le fleuve et développer un pôle batellerie.

Valoriser le rôle structurant du fleuve dans le paysage

- Mettre en relation la trame d'espaces publics avec la Loire.
- Traiter les points d'interfaces entre la ville et la Loire avec en priorité l'articulation Paul Bert/île Aucard et rue de Sainte-Radegonde/le parc de Sainte-Radegonde.
- Aménager les perspectives visuelles sur le fleuve et d'une rive à l'autre du fleuve.
- Poursuivre le plan lumière tout en limitant la pollution lumineuse.

Mieux accéder et traverser le fleuve

- Étudier la possibilité de nouveau(x) franchissement(s) pour les circulations douces.
- Garantir une accessibilité maximale pour les piétons et les cyclistes entre la ville et le fleuve.
- Mettre en scène les rampes et tout autre point d'accès au fleuve.
- Renforcer les continuités de cheminement en bordure et en direction de la Loire.
- Assurer la connexion aux autres réseaux (sentiers de découverte du patrimoine urbain, aires de loisirs, grands équipements...).



REDONNER UN RÔLE STRUCTURANT AU CHER

Le Cher et ses rives constituent aujourd'hui un espace de la ville multifonctionnel dont il convient de renforcer l'attractivité et la mise valeur. Il s'agit, tout en prenant en compte le caractère inondable d'une partie du site et sa dimension écologique, de tirer parti de son rôle structurant pour reconquérir ses berges et offrir de nouveaux lieux d'habitat et de pratiques de ville pour les Tourangeaux. Après l'aménagement de la plaine de la Gloriette, et la construction progressive du quartier des 2Lions, l'évolution urbaine de la partie Est du site du Menneton vers un quartier mixte à dominante d'habitat constitue un objectif majeur du projet de ville.

En actions :

- Valoriser les façades sur le Cher dans le cadre de la reconversion du site du Menneton.
- Poursuivre l'aménagement de la Gloriette pour en faire un grand parc d'agglomération.
- Renforcer des cheminements doux (piétons, cyclistes) en rives du Cher en s'appuyant sur la dynamique de l'itinéraire "Loire à vélo".
- Faciliter la navigabilité du Cher.
- Renforcer l'attractivité du pôle d'équipements de la vallée du Cher.
- Valoriser tous les points d'accès en direction du Cher et rendre perceptible la rivière dans le cadre du réaménagement de l'espace public (place de Verdun...).



1.2



LE RISQUE D'INONDATION, UN DEVOIR D'EXEMPLARITÉ

Tours étant la ville centre d'un Territoire à Risque Important d'Inondation, le PADD s'inscrit pleinement dans la Stratégie Locale de Gestion du Risque d'Inondation adoptée par la Métropole.

La résilience sera recherchée par l'adaptation des constructions nouvelles et du bâti existant à l'inondabilité. Une réflexion sera menée pour définir les activités sensibles à implanter hors de la zone inondable. L'accent sera mis dans les opérations nouvelles sur la perméabilité des sols afin de renforcer la porosité du tissu urbain et garantir ainsi une meilleure infiltration des eaux. La connaissance du chemin de l'eau, y compris des réseaux anciens devenus souterrains, sera affinée afin de mieux gérer les eaux pluviales et les risques de remontées de nappe. Afin de lever les obstacles à l'écoulement de l'eau dans le val endigué, une réflexion sera engagée pour la mise en transparence d'une partie de la levée du canal. Les digues le long des cours d'eau seront confortées. La gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales sera recherchée en développant les dispositifs d'infiltration à la parcelle, les noues, les bassins de rétention paysagés, etc.

Enfin, il s'agira de se préparer à la crise notamment par une sensibilisation accrue des habitants au risque et un plan d'évacuation efficient, en cohérence avec les communes voisines.

En actions :

- S'inscrire dans la Stratégie Locale de Gestion du Risque d'inondations (SLGRI).
- Encourager le développement d'un nouveau modèle pour une architecture résiliente en zone inondable (innovation dans l'usage des espaces situés en deçà des Plus Hautes Eaux Connues, matériaux et systèmes constructifs adaptés....).
- Expérimenter sur des sites de projets (intégrant notamment des problématiques patrimoniales) des formes urbaines résilientes.
- Prendre en compte le changement de statut de la levée du canal pour favoriser le maillage urbain entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.
- Favoriser l'écoulement des eaux en levant les obstacles en rendant perméable les sols.
- Encourager les démarches de diminution de la vulnérabilité du bâti existant et développer une approche stratégique dans les lieux particulièrement sensibles.
- Localiser une grande partie de la production de logements en dehors de la zone inondable.
- Développer une culture du risque. Cela suppose notamment d'entretenir la connaissance de ce dernier auprès des populations par tous moyens adaptés (expositions, conférences...) et de développer une approche responsable, collective et partagée de prise en considération.

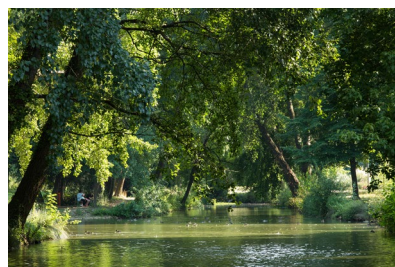
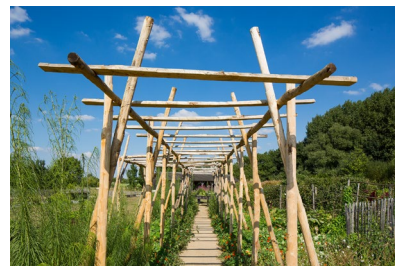


1.3 RENFORCER L'ÉCOLOGIE ET LA TRAME VÉGÉTALE LIGÉRIENNE

La ville de Tours est inscrite dans un système géographique spécifique marqué au Nord comme au Sud par des constantes : des coteaux boisés, les grands cours d'eau, des belvédères, des vues, des perspectives, un vélum végétal, des propriétés parc. Associé aux jardins publics et privés, l'ensemble constitue la trame verte et bleue urbaine, qui rend la ville apaisée et agréable à vivre. Ce capital de nature et de paysage doit être préservé et enrichi car la perception de la nature dans tous les endroits de la ville est indispensable pour le bien-être des habitants tout en permettant d'assurer les continuités écologiques.

En actions :

- Préserver le vélum végétal des coteaux.
- Préserver les grands parcs composés et les jardins d'ornement.
- Protéger les arbres remarquables.
- Révéler et accompagner le parcours de l'eau dans la ville.
- Offrir de nouveaux espaces collectifs emblématiques :
 - l'ouverture au public de la Croix Montoire,
 - le parc de Loire
 - la coulée verte des Hauts de Sainte-Radegonde...
- Préserver la cohérence de la trame végétale de la ripisylve de la Loire.
- Poursuivre l'épanouissement du parc de la Gloriette.



1.4 GARDER LES SPÉCIFICITÉS ET LA VARIÉTÉ DES PAYSAGES LIGÉRIENS

La ville est riche d'une topographie (un système val/coteau/plateau) qui offre des séquences paysagères, une organisation bâtie et un cadre de vie qui la singularisent et la rendent facilement lisible. Ce paysage urbain marqué par la prégnance de tous les attributs de la ville ligérienne doit être maintenu et valorisé tout en ne faisant obstacle aux cycles d'évolution de la ville.

Ce socle constitue l'environnement quotidien perçu par les habitants et un point d'appui pour l'attractivité touristique et le rayonnement de la ville. Il faut à ce titre en maintenir la cohérence dans un rapport d'équilibre entre urbanisation, protection des sites à forte valeur identitaire et respect des derniers espaces agronaturels.

En actions :

- Garder lisible la trame paysagère des vallons.
- Prendre en compte la ligne de crête du coteau dans la production urbaine.
- Garder et mettre en valeur les points de vue à toutes les échelles.
- Mettre en valeur la trame végétale au service de la compréhension du paysage.
- Préserver une lecture cohérente et qualitative du paysage fluviale (adapter la gestion des fermetures et des perspectives).
- Mieux intégrer les infrastructures et leurs abords (ponts, voies).
- Préserver les éléments repères constitutifs des identités de quartier.
- Entretenir les grandes perspectives de composition urbaine héritées de la modernisation de la ville à partir du XVIII^e siècle.

1.5 VALORISER LE CONTEXTE ARCHITECTURAL ET URBAIN LIGÉRIEN

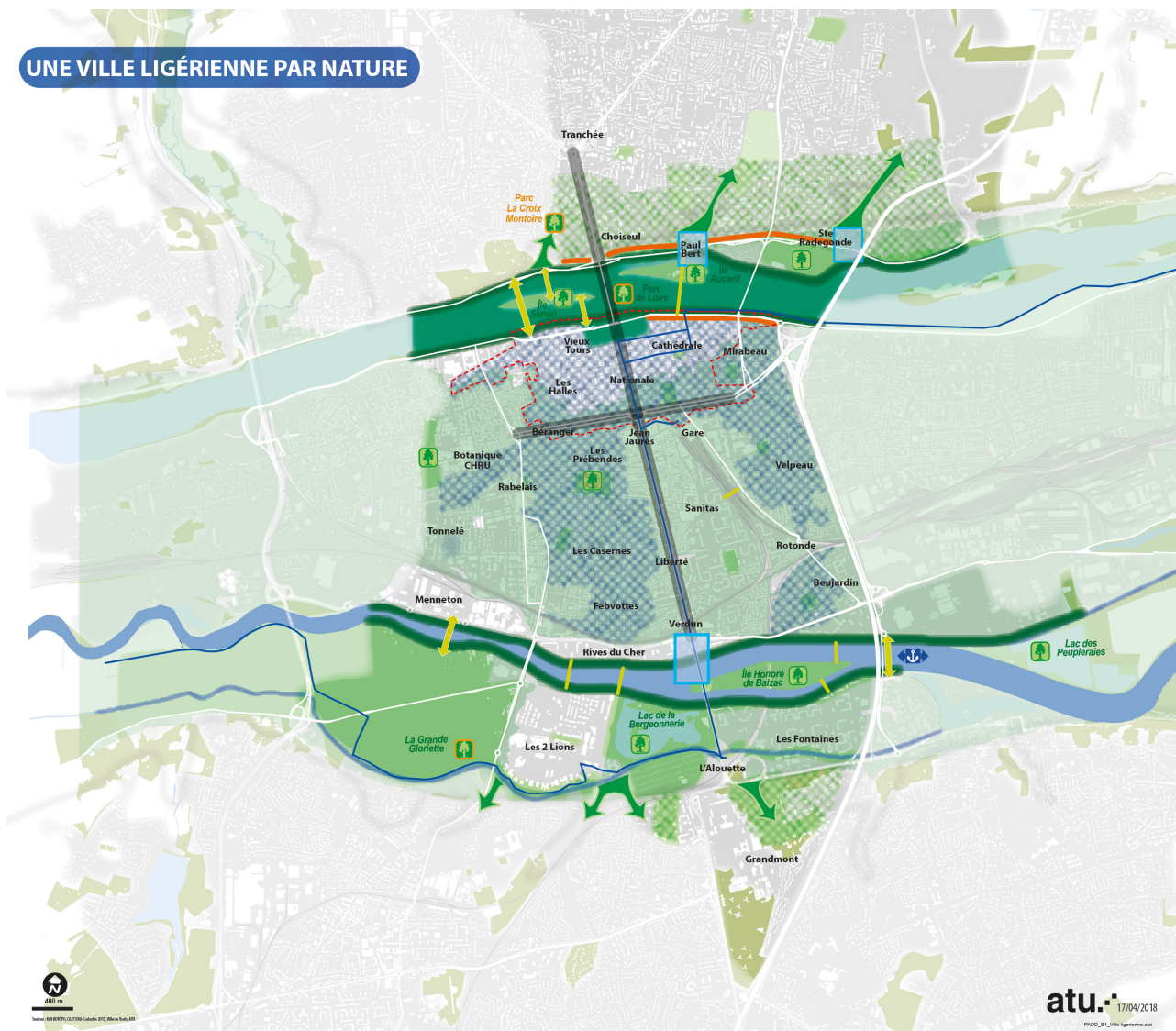
Les typologies bâties représentatives de l'identité tourangelles (front de Loire, pied de coteau, remontée de vallon, coteau habité, propriété belvédère, quartier avec typologies bâties référentes) devront conserver leurs principales caractéristiques et rester lisibles dans le paysage local. Le renouvellement urbain ne pourra bouleverser ces typologies constitutives du modèle urbain tourangeau.

En actions :

- Entre tuffeau et ardoise préserver la trame blanche et bleue/gris
- Restaurer et entretenir le patrimoine fluvial des bords de Loire (murets, cales, quais, escaliers, marques de crues...)
- Mettre en valeur les marqueurs architecturaux du Val de Loire : les établissements religieux, les grandes propriétés, la composition des façades urbaines de Loire...
- Étudier l'opportunité de créer un site patrimonial remarquable (SPR) en complément du secteur sauvegardé.
- Poursuivre la campagne d'identification et de protection du patrimoine du XX^e siècle.
- Garder l'image arborée du coteau rive droite de la Loire en limitant de manière stricte la construction de nouveaux bâtiments.
- Élaborer une stratégie de préservation et de valorisation du patrimoine à l'échelle du site UNESCO et de ses abords.



UNE VILLE LIGÉRIENNE PAR NATURE



CONSACRER LE RETOUR À L'EAU

-  Sublimer la Loire
-  Redonner un rôle structurant au Cher
-  Valoriser les berges
-  Traiter l'interface entre la ville et l'eau
-  Conforter la Loire à vélo
-  Faciliter les traversées
-  Développer la navigabilité

RENFORCER LA TRAME VÉGÉTALE LIGÉRIENNE

-  Préserver les grands parcs et les jardins d'ornement
-  Créer de nouveaux espaces de détente

LE RISQUE D'INONDATION UN DEVOIR D'EXEMPLARITÉ

-  Promouvoir une construction résiliente et la perméabilité des sols

GARDER LES SPÉCIFICITÉS ET LA VARIÉTÉ DES PAYSAGES LIGÉRIENS

-  Préserver les motifs ligériens des coteaux
-  Garder la lisibilité des vallons

VALORISER LE CONTEXTE ARCHITECTURAL ET URBAIN LIGÉRIEN

-  Préserver l'identité architecturale des quartiers
-  Valoriser le bâti de front de Loire
-  Secteur sauvegardé
-  Entretenir les grandes perspectives urbaines

2. UNE VILLE QUI PORTE L'INTENSITÉ MÉTROPOLITAINE

La Ville de Tours souhaite pleinement assumer sa responsabilité dans la dynamique métropolitaine. Cette fonction motrice doit à la fois porter sur les activités stratégiques à développer, sur les espaces à aménager et sur les modes opératoires à promouvoir. C'est en activant ces trois leviers que Tours confortera sa place et sera le principal vecteur de la Métropole.

2.1 POURSUIVRE L'ACCUEIL DE FONCTIONS MÉTROPOLITAINES ET DE COMMANDEMENT

Tours concentre l'essentiel des fonctions de commandement de la métropole. Il y a lieu de poursuivre le développement et la diffusion de ces fonctions d'excellence qui permettent d'activer les tissus urbains au-delà de l'hyper-centre. La poursuite du déploiement de l'offre universitaire sur différents sites urbains sera encouragée dans l'esprit de la ville campus. Le plan CHRU 2026 et les recompositions qu'il appelle sont également anticipés dans le PLU. Un arc de la connaissance se dessine sur la partie Ouest de la ville, reliant l'ensemble des sites de recherche et d'innovation. La ville entend ainsi poursuivre la structuration d'une offre d'équipements performante et d'échelle métropolitaine.

En actions :

- Conforter le pôle universitaire et assurer son déploiement au sein de la ville.
- Accompagner les filières d'excellence.
- Valoriser l'arc de la connaissance.
- Prendre en compte et anticiper le redéploiement du CHRU.



2.2 CONFORTER LE RÔLE DE HUB INTER-RÉGIONAL DE LA MÉTROPOLE

Un hub est un espace d'interface privilégié entre différents réseaux de transport. De par sa capacité d'interconnexion, il concentre et apporte une valeur aux flux qu'il émet et reçoit. Le positionnement géographique, les infrastructures et les offres de service qu'elle propose font de l'agglomération de Tours une métropole connectée. L'objectif est de mieux organiser les liaisons afin d'être encore plus attractif et de tirer davantage parti des différents flux. Pour cela, il ne s'agit pas tant de projeter de nouvelles infrastructures que d'offrir un bouquet de services et d'aménagements qui contribueront à valoriser l'interface métropolitaine.

En actions :

- Améliorer l'intégration de l'aéroport Tours Val de Loire dans le bouquet de mobilités.
- Faire évoluer le corridor de l'A10 vers un objet urbain multifonctionnel et intégré au tissu existant.
- Engager une nette amélioration des liaisons entre la gare de Saint-Pierre-des-Corps et celle de Tours, au point d'en faire une seule et même gare.
- Anticiper la création de la halte ferroviaire de Verdun dans le fonctionnement du cœur ferroviaire de la Métropole.

2.3 IMPRÉGNER LA VILLE DES MARQUEURS DE L'URBANISME MÉTROPOLITAIN ET LIGÉRIEN

Faire métropole c'est également, en s'appuyant sur les ressources et l'identité du territoire, doter la ville de grands projets d'urbanisme audacieux et éclairés, soutenant une création architecturale à la fois environnementale, ligérienne et contemporaine.

En actions :

- **îlot Gare** : terminer l'aménagement de la place de la gare en respectant l'esprit architectural des lieux.
- **Franges ferroviaires** : poursuivre la restructuration du quartier de la gare à partir du réaménagement du foncier ferroviaire, requalifier le paysage ferroviaire notamment sur le quartier du Sanitas dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU).
- **Champ Girault** : rénover dans sa forme un quartier d'affaires métropolitain en favorisant la construction d'immeubles bioclimatiques de grande hauteur.
- **Menetou** : entre fer et Cher une nouvelle pièce urbaine.
- **Place de la Tranchée** : un belvédère emblématique et historique à ré-architecturer.
- **Les portes de Loire** (haut de la rue Nationale) : programmer la recomposition d'une entrée de ville majeure en développant avec les liens avec la Loire à une échelle élargie.
- **Les Halles** : une attractivité commerciale et gastronomique à renforcer dans un dialogue renouvelé avec les quartiers environnants.
- **L'aéroport** : renforcer l'attractivité de l'aéroport en y développant des fonctions nouvelles liées à la mobilité, au tourisme et à l'activité économique.

2.4 TOURS CAPITALE TOURISTIQUE DU VAL DE LOIRE

Le schéma métropolitain de développement touristique identifie des orientations thématiques qui entrent en pleine convergence avec le projet urbain de Tours en promouvant les jardins et le patrimoine notamment. Des interactions sont à rechercher entre les activités touristiques et les champs d'innovation portés par les acteurs locaux. La valorisation des personnages illustres qui ont vécu dans la ville constitue une autre piste, de même que la gastronomie. Les grandes voies cyclables (Loire à vélo, Saint-Jacques à vélo, etc.) sont un levier essentiel. Tours ambitionne ainsi de devenir la capitale européenne du cyclotourisme. Autre stratégie de rayonnement ciblée : le tourisme d'affaires où Tours entend être une des dix premières destinations françaises.

En actions :

- Développer et diversifier l'offre hôtelière en s'appuyant notamment sur le projet des "Portes de Loire".
- Construire une nouvelle auberge de jeunesse avenue Grammont.
- Mettre la qualité urbaine et architecturale au service de l'attractivité touristique.
- Produire une offre touristique mieux articulée en s'appuyant sur les symboles de la ville.
- S'appuyer sur "Envie de Loire" pour faire du fleuve un catalyseur du développement touristique.
- Reconfigurer l'itinéraire de la Loire à vélo dans la partie centrale de la ville (avenue Grammont) pour le rendre plus structurant et attractif.
- Renforcer l'accessibilité du territoire à partir des grands réseaux et favoriser l'intermodalité pour faciliter l'itinérance touristique.
- Inscrire l'ensemble de cette ambition en cohérence avec le schéma de développement touristique métropolitain.
- Réaménager et ouvrir de nouveaux espaces au public (site de Marmoutier...).
- Améliorer l'accueil des cyclotouristes en termes de services et de stationnement sécurisé des vélos.



2.5 MAINTENIR UNE VILLE À HAUTE TENEUR EN EMPLOI

Le maintien voire le développement de l'emploi dans la ville centre est un enjeu stratégique à l'échelle métropolitaine. Le projet urbain de la ville entend favoriser l'implantation et l'épanouissement des entreprises et des services. Il y a lieu d'être vigilant et réactif quand les activités cessent afin que ne perdurent pas des friches dans des espaces spécialisés qui seraient vite déqualifiés. En ce sens le Plan Local d'Urbanisme doit faire preuve d'agilité et favoriser le renouvellement des sites d'activités. Ce renouvellement peut se traduire, selon les secteurs, par la recherche d'une plus grande mixité.

En actions :

- **Giraudeau** : poursuivre le renouvellement du quartier en maintenant une vocation économique forte.
- **Gustave Eiffel** : améliorer la qualité urbaine d'un site en mutation tout **en favorisant une mixité des fonctions** entre habitat et activités économiques.
- **Champ-Girault** : renforcer le pôle tertiaire à proximité de la gare.
- **Sanitas** : conforter l'émergence d'un tissu économique dans le cadre du NPNRU.
- **Mettre en valeur et développer l'arc de la connaissance** en y positionnant préférentiellement les implantations de recherche et d'innovation.

2.6 CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE DU CENTRE-VILLE

L'**hyper centre de Tours** polarise l'ensemble de l'agglomération tourangelle. Il rayonne même largement au-delà par l'attractivité de certains équipements et services, son centre historique et la proximité de la Loire.

La concentration de commerces, services, équipements lui confère ainsi sa physionomie de vitrine régionale qui ne cesse de progresser.

Cette attractivité doit être entretenue et servir de catalyseur pour entraîner dans sa dynamique des espaces riverains dont une partie de l'avenue Grammont et la gare.

Cette volonté d'excellence commerciale et citadine du cœur de ville doit également s'accompagner d'une gestion cohérente des pôles commerciaux périphériques où la densification, la mixité des fonctions, la requalification environnementale et paysagère doivent être recherchées.

En actions :

- Épaississement du Z commercial sur le bord de Loire et autour de la gare.
- Favoriser la redynamisation de l'avenue Grammont.
- Poursuivre les opérations de haute qualité urbaine et architecturale (desserte, espaces publics, plan d'embellissement...).
- Encourager la convergence entre projet d'habitat et développement commercial.



UNE VILLE QUI PORTE L'INTENSITÉ MÉTROPOLITAINE

POURSUIVRE L'ACCUEIL DE FONCTIONS MÉTROPOLITAINES ET DE COMMANDEMENT

 Arc de la connaissance : espace de projet pour l'innovation

 Conforter le pôle universitaire et assurer son déploiement

 Projet CHRU 2026

CONFORTER LE RÔLE DE HUB INTER-REGIONAL DE LA MÉTROPOLE

 Liaison inter-hubs

 Hub Métropolitain

 Hub de proximité

 Faire évoluer l'A10 vers un objet urbain multifonctionnel et intégré au tissu existant

IMPRÉGNER LA VILLE DES MARQUEURS DE L'URBANISME MÉTROPOLITAIN ET LIGÉRIEN

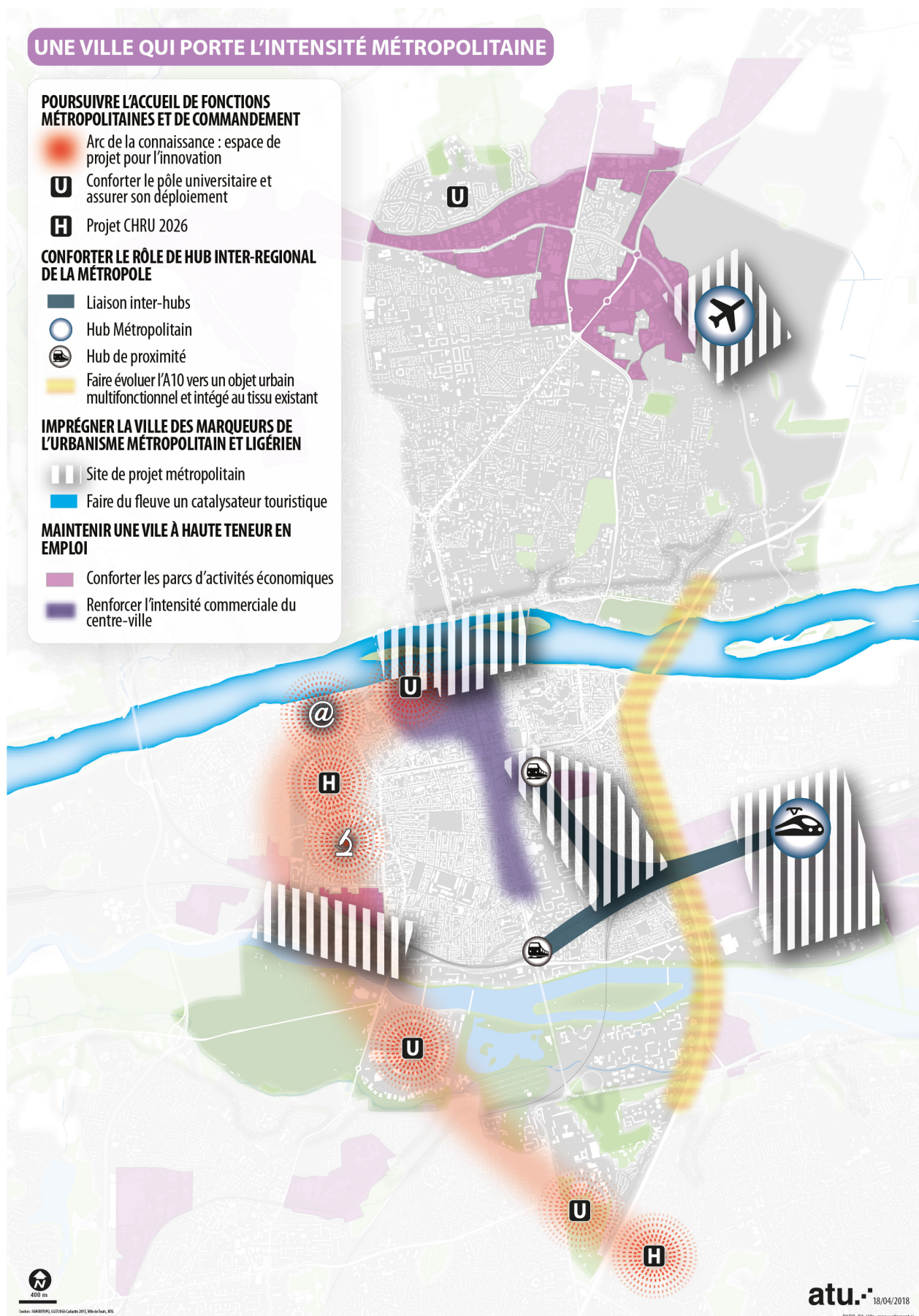
 Site de projet métropolitain

 Faire du fleuve un catalyseur touristique

MAINTENIR UNE VILLE À HAUTE TENEUR EN EMPLOI

 Conforter les parcs d'activités économiques

 Renforcer l'intensité commerciale du centre-ville



3. UNE VILLE QUI MAÎTRISE SON RENOUVELLEMENT

Le projet urbain vise à poursuivre le processus de renouvellement de la ville sans pour autant altérer les espaces bâtis représentatifs de son identité. Ainsi, l'exploitation du potentiel foncier ciblé va permettre de renforcer la trame urbaine par des opérations diversifiant les types d'habitat le long des axes structurants en densifiant certains îlots et en restructurant d'autres espaces bâtis obsolètes ou inadaptés en termes de forme ou de fonction.

Afin de maintenir les conditions d'une intensité urbaine bien vécue, la Ville souhaite accompagner ces différentes opérations d'une qualité environnementale et d'espaces d'usage commun proportionnés à la densité des projets.

3.1 PORTER UNE AMBITION ARCHITECTURALE ET URBAINE SUR LES SITES DE PROJET

La volonté de préservation ne doit pas inhiber la création architecturale. Il est nécessaire que chaque époque lègue sa trace aux générations futures et participe ainsi à la constitution du patrimoine de demain. Comme le démontre le CCCOD, une ambition architecturale forte peut révéler des espaces, y compris à forte valeur patrimoniale. Les secteurs de projets, parce que les principes de composition sont maîtrisés, seront particulièrement propices à l'expression d'une expression architecturale résolument contemporaine. Il faut par ailleurs inciter les opérateurs immobiliers à faire preuve d'innovation dans les formes, les usages, et modes de faire sur des sites d'expérimentation.

En actions :

- **Gustave Eiffel et Marne/Colombier** : organiser la mutation du tissu industriel, introduire de la diversité fonctionnelle, mieux relier le site aux quartiers environnants.
- **Les Hauts de Sainte-Radegonde** : un nouveau quartier à bâtir autour d'une coulée verte.
- **Montsoudun** : un belvédère de Loire à valoriser.
- **Sanitas** (Hallebardier, Saint-Paul, Marie-Curie, Rotonde) : poursuivre une politique ambitieuse de diversification des fonctions et de valorisation urbaine du quartier.
- **Édouard Vaillant** : une façade urbaine et ferroviaire à créer.
- **Les Casernes** : bâtir un morceau de ville contemporain sur les traces d'une ancienne activité militaire et d'une abbaye.
- **Saint-Sauveur Est** : un site d'interface à renouveler.
- **Entrée Sud (ESCEM/Fontaines)** : déployer une façade active et moderne avec notamment la relocalisation de la Chambre de Commerce et d'Industrie, insérer la future ligne du tramway.



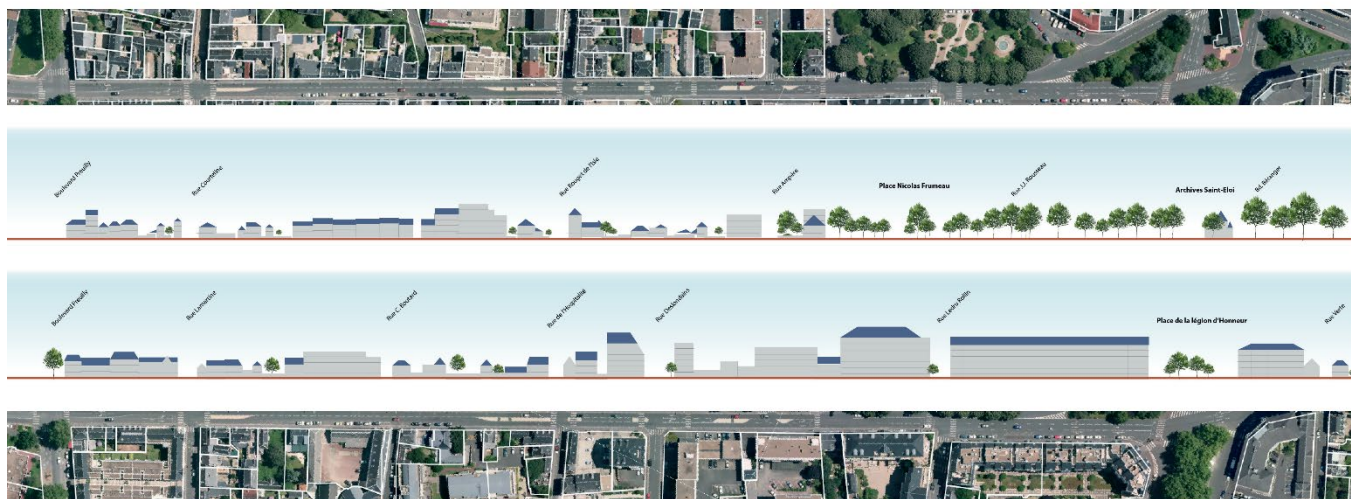
3.2 POURSUIVRE LA REQUALIFICATION URBAINE LE LONG DES AXES MAJEURS DE LA VILLE

Grammont, Maginot, Giraudeau, constituent parmi d'autres, des axes majeurs dont les fronts bâtis sont amenés à se restructurer pour offrir de nouvelles façades permettant de renouveler l'offre de logements et de commerces.

Afin de garantir des évolutions cohérentes et harmonieuses, la Ville souhaite inscrire ses mutations dans des processus maîtrisés à travers des principes d'aménagement définis et cadrés.

En actions :

- **Avenue Maginot** : poursuivre la transformation d'un axe urbain complexe :
 - renforcer et dessiner les polarités de quartier (Tranchée, Christ Roi, Archambault, Marne),
 - organiser la transformation (élévation) de la façade urbaine en adaptant les implantations, les hauteurs et la trame végétale en fonction des caractéristiques des différentes sections,
 - organiser cette mutation en cohérence avec l'ordonnancement des îlots de second rang et de la trame parcellaire.
- **Rue Giraudeau** : favoriser la couture urbaine de l'axe à gabarit constant, préserver les services de proximité, organiser la tête de quartier, garder les compositions avec les quartiers d'habitat existant, anticiper la mutation de la partie Sud de la voie.
- **Avenue Grammont** : accompagner l'aménagement et le renouvellement d'un axe historique dans le respect de la diversité de ses séquences bâties, améliorer la qualité de l'espace public au profit de la diversité des modes de déplacement et des fonctions (notamment commerciales).
- **Avenue Pont Cher** : articuler le quartier des 2 Lions avec le parc de la Gloriette, valoriser l'entrée du parc (esplanade), valoriser les points d'entrées de ville, requalifier la façade et l'espace public de l'avenue.



3.3 MAINTENIR LA COHÉRENCE URBAINE ET LES IDENTITÉS DE QUARTIER

En dehors des espaces de projets identifiés pour lesquels des dispositifs de maîtrise de l'urbanisation spécifiques seront mis en œuvre, dans les autres quartiers de la ville, priorité sera donnée au maintien des formes urbaines existantes.

Tours compte de nombreux espaces bâtis présentant une cohérence d'ensemble en fonction de leurs grandes caractéristiques urbaines, architecturale et paysagères.

Ces séquences constituent le patrimoine urbain de Tours. Elles permettent d'identifier les époques de construction de la ville qui s'apprécient à différentes échelles : quartier, ensemble bâti, ou bâtiment ponctuel.

La Ville de Tours, sans faire obstacle aux besoins d'adaptation des constructions à des usages contemporains, entend garder lisible cette diversité bâtie en protégeant, par des dispositifs adaptés et gradués, les éléments les plus marquants.

Au sein de ces espaces une attention particulière sera apportée au respect des gabarits et de l'ordonnancement pour les extensions et les nouvelles constructions. Les emprises au sol maximum seront ajustées pour que les espaces de respiration, notamment les cœurs d'îlots, puissent être préservés. Les enjeux d'une densité maîtrisée seront partagés systématiquement avec les porteurs de projets à l'échelle des quartiers.

En actions :

- Garder la lecture des compositions d'ensemble.
- Veiller au maintien de la cohérence de la trame parcellaire à l'échelle d'un îlot ou d'un quartier constitué.
- Préserver la typologie et l'identité urbaine des quartiers.
- Maîtriser l'urbanisation au sein des " propriétés parcs ".
- Garder les traces des organisations bâties rurales anciennes.
- Protéger les éléments ponctuels de la trame bâtie : longères, maisons bourgeoises, murs de propriétés en pierre, villas, constructions des années 1930....
- Maîtriser la densité existante et future.
- Garder la cohérence en termes d'implantation.
- Maintenir un rapport équilibré à l'échelle de la parcelle entre le bâti et le végétal.
- Favoriser l'architecture contemporaine contextuelle contribuant à l'expression d'un style tourangeau et ligérien.



3.4 UNE TRAME DE VILLE À COMPLÉTER, DES FRANCHISSEMENTS À PROGRAMMER

La Loire, le Cher, le réseau ferroviaire et les grandes infrastructures routières (autoroute A10) segmentent le territoire local. Ces différentes caractéristiques qui, pour certaines d'entre-elles (fleuve et rivière) sont le ferment même de l'identité de la ville, limitent fortement le maillage urbain entre les quartiers et certaines villes limitrophes dont Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet urbain vise donc à renforcer les liens à l'intérieur comme à l'extérieur de la ville en organisant de nouveaux franchissements et en valorisant les continuités urbaines pour faciliter les déplacements notamment pour les piétons et les cyclistes.

Le déclassement de la levée de l'ancien canal en tant qu'ouvrage de protection et la possibilité d'y aménager des perméabilités, les grands projets urbains (Casernes et ZAC Plessis Botanique...) offrent de nouvelles perspectives pour mettre en œuvre cette nouvelle cohérence urbaine.

En actions :

- Assurer l'articulation entre le quartier des Deux Lions et Le Parc de la Gloriette.
- Valoriser les liens urbains avec Saint-Pierre-des-Corps à travers le réaménagement de la levée du canal et l'aménagement de nouveaux liens de part et d'autre de l'infrastructure.
- étudier les possibilités de reconfigurer l'échangeur A10 Tours centre dans le but d'améliorer l'intégration urbaine de l'autoroute.
- étudier la possibilité d'une connexion entre l'A10 et l'avenue Jacques-Duclos.
- Articuler les centralités à l'Ouest de la ville entre la place Saint-Anne et Mame (cité numérique).
- Organiser la continuité urbaine dans le prolongement Ouest de la rue d'Entraigues en direction de la ZAC du Plessis Botanique à la Riche.
- Faciliter les liens Tours/La Riche à travers le jardin Botanique et Tours/Saint-Pierre-des-Corps au travers du corridor A10/avenue Georges-Pompidou.
- Réaménager le pont Mirabeau.
- En actions (franchissements) :
- Création d'un lien entre le Sud du Sanitas et les Rives du Cher au-dessus des voies ferrées (Musset/Daurat).
- Création d'un nouveau franchissement sur la Loire reliant l'île Simon et la rive droite du fleuve.
- Création d'un lien entre le Menneçon et la Gloriette au-dessus du cher.
- Création d'un lien entre Febvotte et la station tramway « Suzanne Valadon » au-dessus des voies ferrées.



Perspective 2 | 15 octobre / 18h30 - Un début de soirée de week-end / Vue dans l'axe du passage sous les voies ferrées au sud, depuis la rue du Docteur Zamenhof.

atu. VINCI TOURS PLUS bau15 BEPHIA

FAIRE DE L'AXE A10, UNE INFRASTRUCTURE DE SERVICES LOCAUX

Aménager l'axe pour :

une infrastructure qui prend soin de la ville

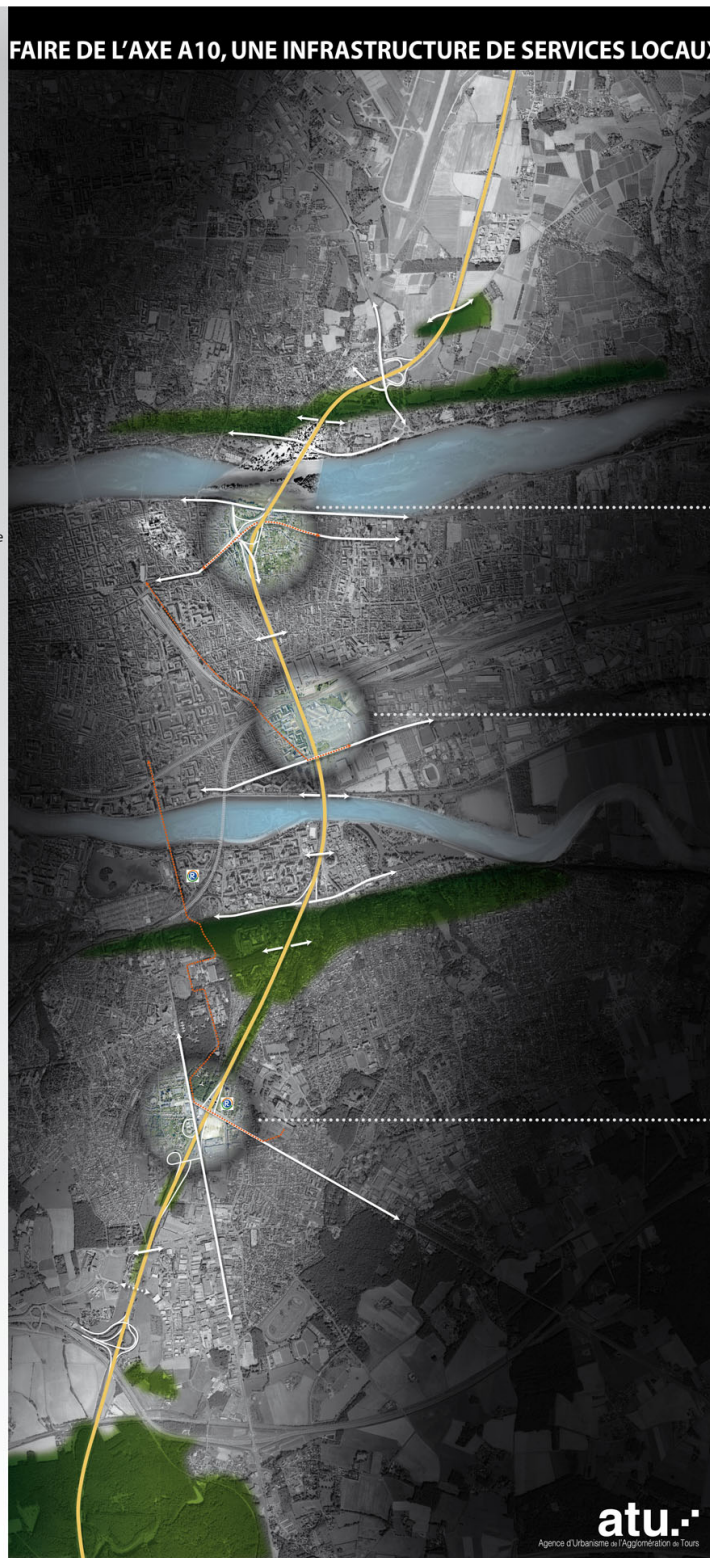
- mieux protéger les riverains
- améliorer la perméabilité de l'infrastructure
- favoriser les projets urbains
- faire de l'axe A10 des espaces de projets urbains

une infrastructure support de multimodalités

- accueillir du transport collectif
- favoriser les échanges multimodaux
- harmoniser la gestion des péages et en faire un outil de régulation

une infrastructure paysage

- donner à voir la ville et les fleuves
- mettre en valeur les ouvrages d'art
- adapter l'aménagement aux séquences traversées



Trois espaces de projet :

le nœud ligérien

- créer un pôle d'échange multimodal
- améliorer la lisibilité du diffuseur
- renforcer le lien avec la Loire
- envisager un projet urbain associant mobilité, services, tourisme

le pôle d'échanges "dessus/dessous"

- améliorer les échanges sous l'axe A10 et les voies ferrées
- créer un pôle d'échange multimodal
- renforcer, diversifier les fonctionnalités urbaines

l'entrée Sud

- créer un pôle d'échange multimodal
- promouvoir un projet urbain d'ensemble à partir des parcelles mutables

3.5 QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS ET LES ENTRÉES DE VILLE

La qualité urbaine de Tours doit également s'apprécier à travers sa capacité à entretenir et à qualifier des sites ou objets devant constituer des références puisqu'ils représentent le premier contact avec la ville. Leur mise en valeur et la recherche d'une affectation en intelligence avec l'environnement demeurent un enjeu majeur du projet pour mieux vivre et lire la ville. Sont particulièrement concernés les espaces d'entrée de ville qui marquent le premier contact des visiteurs avec l'espace urbain.

En actions :

- Améliorer les entrées de ville suivantes : Marmoutier, voies ferrées vers Saint-Pierre-des-Corps, échangeur autoroutier de Tours Centre, abords de l'aéroport, parking des Peupliers, Cher Ouest.
- Mieux assurer la cohérence des aménagements avec les communes limitrophes.
- Requalifier l'avenue Grammont, l'avenue du Général de Gaulle et la façade Ouest du boulevard de Lattre de Tassigny (NPNRU).

3.6 POURSUIVRE LE DIALOGUE POUR UN URBANISME NÉGOCIÉ ET MAÎTRISÉ

La vitalité économique, la valorisation du statut métropolitain, la production de logements et l'offre renouvelée en équipements impliquent la mise en œuvre de projets qui vont nécessairement donner lieu à de nouveaux cycles d'aménagement et de transformation de la ville.

Pour autant cette production urbaine à venir ne doit pas être subie. Elle doit être porteuse d'une modernité bien pensée tout en respectant les fondements de l'identité urbaine d'une ville capitale du Val de Loire patrimoine mondial de l'UNESCO.

Elle doit donc s'inscrire dans un processus maîtrisé, adapté et performant en termes de formes architecturales de programmes et de qualité d'usage.

Cette volonté doit être reconnue et partagée avec les différents acteurs de la Ville et en premier lieu avec les professionnels de la construction.

C'est pourquoi Tours souhaite poursuivre ses démarches partenariales, avec les promoteurs, aménageurs, bailleurs et architectes dans le souci de partager une responsabilité commune dans la mise en œuvre du projet urbain.

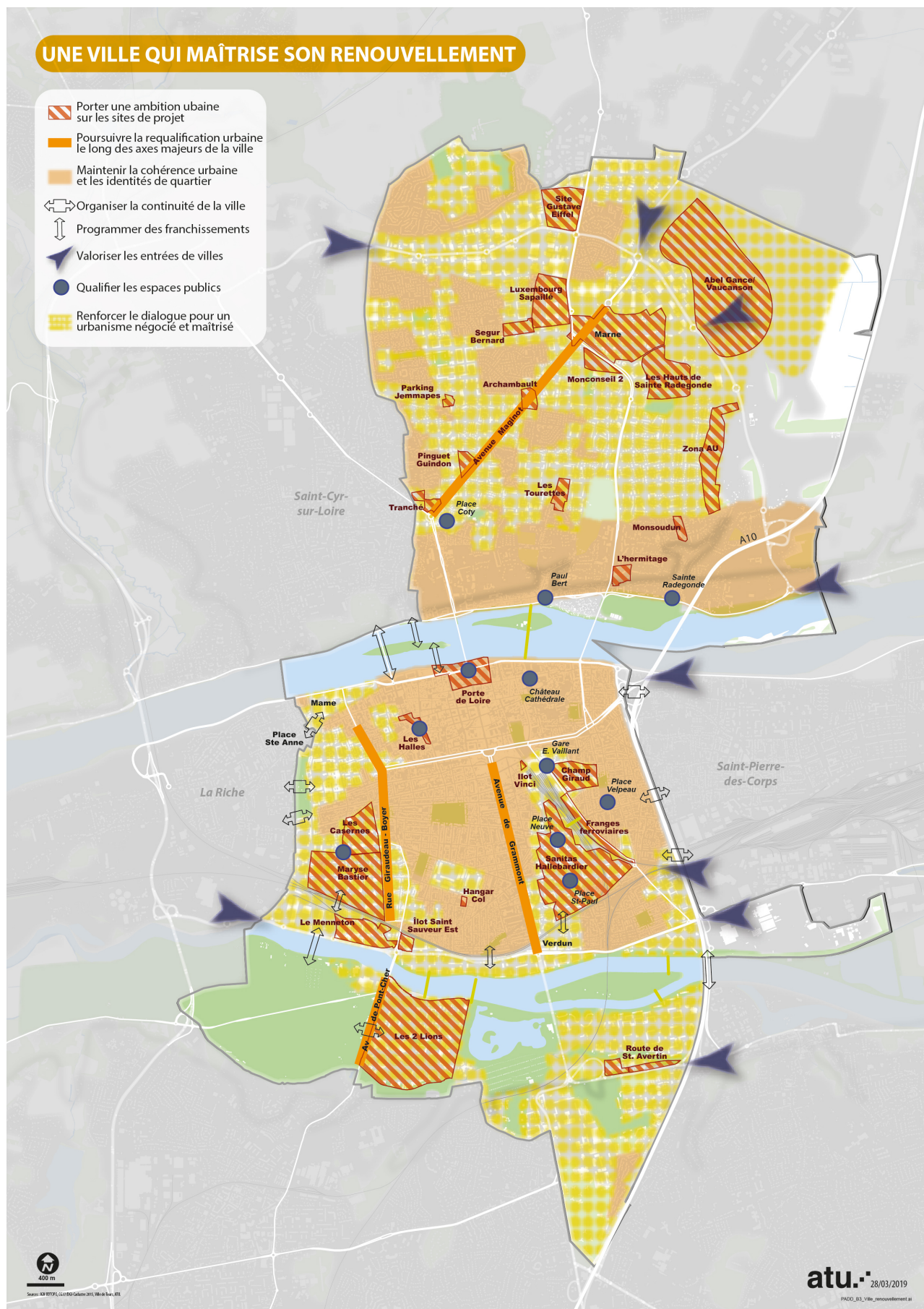
En actions :

- Poursuite et renouveler la démarche des ateliers d'avant-projet pour partager composition et programme des opérations.
- Inscrire une grande partie de la production résidentielle dans le cadre d'opérations maîtrisées.
- Faire vivre la charte pour la qualité urbaine.



UNE VILLE QUI MAÎTRISE SON RENOUVELLEMENT

- Porter une ambition urbaine sur les sites de projet
- Poursuivre la requalification urbaine le long des axes majeurs de la ville
- Maintenir la cohérence urbaine et les identités de quartier
- Organiser la continuité de la ville
- Programmer des franchissements
- Valoriser les entrées de villes
- Qualifier les espaces publics
- Renforcer le dialogue pour un urbanisme négocié et maîtrisé



4. UNE VILLE QUI ENCOURAGE LES MOBILITÉS PROPRES ET COLLECTIVES

La mobilité apparaît comme une valeur centrale de la vie urbaine, à Tours comme ailleurs. L'impact des mobilités motorisées sur le cadre de vie n'est par ailleurs plus à démontrer que ce soit en termes de qualité de l'air, de bruit, et d'usages des espaces publics. Consciente de ces enjeux, la Ville entend promouvoir une mobilité à la fois facilitée et décarbonée.

4.1 POURSUIVRE L'ÉDIFICATION DU SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE

Le succès de la première ligne de tramway et de la politique de multi-modalité amorcée à cette occasion invite à poursuivre dans cette voie. Le plan de mobilité à 30 ans, dénommé TCSP 2050, vise le déploiement des transports en commun avec notamment la réalisation prochaine d'une seconde ligne de tramway. Cet investissement se verra optimisé par son interconnexion avec l'étoile ferroviaire et la création de parkings relais aux entrées du cœur métropolitain afin de capter un maximum de flux qui arrive sur le territoire pour différents motifs (emploi, étude, consommation, loisirs, etc.). La priorité sera de relier les principales fonctions métropolitaines que constituent les campus d'enseignement supérieur et les sites hospitaliers. Des espaces de renouvellement urbain le long de la ligne seront identifiés compte tenu du contexte urbain et architectural actuel.

En actions :

- Anticiper les effets sur le développement urbain de la mise en service de la seconde ligne du tramway en instaurant des règles adaptées à chaque site.
- Accompagner le déploiement du réseau par des actions de requalification et d'embellissement de l'espace public.
- Organiser le rabattement et les perméabilités en direction des arrêts du tramway.
- Promouvoir la qualité urbaine et architecturale le long des lignes existantes et futures du tramway.



4.2 ACCOMPAGNER, DIVERSIFIER ET ARTICULER LES OFFRES DE MOBILITÉS COLLECTIVES

Dans l'objectif de maximiser l'impact du réseau de transport collectif, il y a lieu de l'inscrire dans une cohérence plus globale intégrant l'ensemble des modes de transports. L'amélioration des interconnexions avec le réseau ferré national ainsi qu'avec les transports routiers de plus longue distance est ainsi essentielle. Ces points d'interconnexion apparaissent comme autant d'opportunités de faire émerger de nouvelles centralités pour le quotidien des tourangeaux.

En actions :

- Préserver la possibilité de réaliser un pôle d'échanges tram/train au niveau de la place de Verdun.
- Poursuivre les efforts entrepris pour favoriser l'intermodalité.
- étudier l'évolution du système des gares routières.
- Favoriser l'intensification et la diversification des fonctions urbaines à proximité des pôles d'échanges (gare, parc relais) par la construction de logements, l'implantation de commerces et services, de bureaux tout en y favorisant le rabattement multimodal (parcs à vélo, consignes, cheminements sécurisés...).
- S'appuyer sur l'A10 pour renforcer la desserte multimodale du cœur de la Métropole.

4.3 FRANCHIR UN CAP EN MATIÈRE DE MOBILITÉS CYCLABLES POUR UNE VILLE APAISÉE

Acter le principe de l'aménagement d'axes éco-mobiles où les vélos sont priorisés pour que le déplacement cyclable présente une alternative réellement attractive face aux modes motorisés (trajets directs dans des espaces sécurisés et de qualité). Ces axes, en cours d'études dans le cadre de la révision du schéma Directeur Cyclable de Tours Métropole Val de Loire, constituent la colonne vertébrale d'un réseau structurant (le réseau express vélo) qui vise à offrir à chaque habitant du cœur métropolitain une infrastructure optimale à moins de 3 minutes de chez lui. La deuxième ligne de tramway apparaît comme un accélérateur de ce saut quantitatif et qualitatif en faveur des vélos.

En actions

- Créer un lieu de stationnement public des vélos de grande capacité, connecté aux grands réseaux de transport (ferroviaire, tramway).
- Poursuivre le développement d'une offre publique et privée de stationnements adaptés, diversifiés et sécurisés.
- Améliorer les connexions cyclables avec les communes riveraines.
- En centre-ville, élargir les zones apaisées dans lesquelles les modes doux sont prioritaires.
- Développer des axes éco mobiles avec des emprises confortables et sécurisées. Ce réseau permettra de relier les quartiers et de traverser la ville de manière efficace.
- Atténuer les effets de coupure et programmer de nouveaux franchissements (cf. 3.4).
- Conforter les itinéraires des véloroutes et développer les services autour du vélo.
- Communiquer sur les bienfaits de l'utilisation du vélo (temps de parcours, santé, environnement, décongestion de la voirie, dynamisme commercial...).



4.4 ORGANISER LA VILLE À L'ÉCHELLE DU PIÉTON

Signalétique adaptée, mobilier urbain permettant de faire une pause, perméabilité des îlots, faible encombrement de l'espace, accessibilité renforcée pour les personnes à mobilité réduite, qualité paysagère des cheminements, tels sont les ingrédients d'un espace urbain qui promeut la marche, cellule souche de toutes les mobilités.

L'accès à certains quartiers se fait aujourd'hui principalement en voiture. Or, leur développement urbain futur risque de congestionner davantage ces secteurs. Améliorer la perméabilité de ces quartiers est un objectif prioritaire afin de ne pas apporter des nuisances supplémentaires et favoriser la marche à pied.

En actions :

- Privilégier, pour l'ensemble des opérations, des orientations d'aménagement qui favorisent les traversées douces et l'accroche à la trame viaire existante.
- éviter la constitution d'îlots étanches à travers les opérations de renouvellement urbain.
- Rechercher les liens judicieux y compris à travers les espaces privés.
- Améliorer le réseau piéton existant (sur la base des normes d'accessibilité) et poursuivre son développement.

4.5 TROUVER LE JUSTE ÉQUILIBRE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

La montée en puissance des modes de déplacements alternatifs à la voiture doit se poursuivre à travers des politiques publiques incitatives. Toutefois l'utilisation du véhicule individuel reste une réalité qui implique de trouver une gestion adaptée de l'offre de stationnement tout en limitant ses impacts au sein de l'espace urbain. Le stationnement des vélos constitue également une priorité dans la gestion de l'espace public.

En actions :

- Adapter la gestion publique du stationnement dans les secteurs desservis par le réseau d'axes éco mobiles et par les lignes fortes de transports collectifs.
- Promouvoir des formes de stationnement qualitatives au sein des opérations nouvelles (en termes d'emplacement, de forme, de paysagement...).
- Agir sur des sites contraints par l'organisation de poches de stationnement afin notamment de fluidifier les déplacements.
- Favoriser la mutualisation du stationnement afin d'économiser le foncier.
- Réduire le stationnement le long des bords de Loire.
- Mener une politique de stationnement vélo adaptée à l'ambition de la ville pour ce mode.
- Organiser le stationnement pour embellir l'espace public (en priorité les grands axes urbains et les places emblématiques).





5. UNE VILLE ACCUEILLANTE POUR SES HABITANTS PRÉSENTS ET FUTURS

Tours a vocation à conforter sa vocation résidentielle. Cette ambition nécessite de poursuivre une production de logements en quantité et qualité suffisantes mais également d'agir pour améliorer le cadre de vie de proximité des habitants, dans toutes ses composantes.

5.1 SE DONNER LES MOYENS D'UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS AMBITIEUSE ET CIBLÉE

Alors que les tendances sont au développement des espaces éloignés des cœurs d'agglomération et à la perte de vitesse des villes centres, Tours souhaite maintenir son poids démographique au sein de la métropole. Pour ce faire, la Ville entend renouer durablement avec la croissance démographique et produire annuellement autour de 650 logements. Ce volume de constructions neuves localisées dans des espaces préalablement identifiés, associé à des interventions ciblées sur le parc existant (réduction de la vacance du parc existant) permettrait d'accueillir de l'ordre de 9.000 habitants supplémentaires en un peu plus de dix ans. À l'horizon 2030, la population de la ville centre atteindrait ainsi 147.000 habitants dans une métropole de 316.000 personnes.

En actions :

- Maintenir une dynamique démographique en produisant 650 logements par an.
- Identifier les secteurs préférentiels de renouvellement urbain portant une grande partie de la production de logements.
- Privilégier les opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique, zones de TVA à taux réduit pour l'accession à la propriété, quelques grands axes et corridors ajustés de transport en commun, etc..
- Décliner les actions du troisième Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole en faveur de l'attractivité du parc existant (baisse de la vacance) notamment dans les copropriétés du centre.
- Faciliter les parcours résidentiels complets.



5.2 FAVORISER L'ACCUEIL DES FAMILLES

Tours souhaite attirer et maintenir des familles, la Ville dispose en effet des services et équipements offrant le cadre propice à leur accueil et à leur maintien. Aussi, il sera pris soin de ne pas démolir ou reconverter un parc de logement individuel existant aujourd'hui et adapté à ces besoins spécifiques. De son côté, la construction neuve, quel que soit son volume, ne saurait être synonyme de croissance démographique si elle est essentiellement composée de petits logements. Une attention particulière sera donc portée à la programmation des nouvelles opérations. La part des logements individuels ou intermédiaires y sera sensiblement augmentée (7% de la production aujourd'hui) ; devra parallèlement être mieux prise en compte l'évolution de la composition des familles et notamment de la problématique spécifique des familles monoparentales.

En actions :

- Vigilance sur la programmation des constructions neuves dans le cadre d'un urbanisme négocié.
- Expérimenter de nouvelles formes d'habitat individuel dense dans les opérations d'aménagement.
- Dans la trame bâtie existante apporter une attention particulière aux typologies bâties individuelles favorables à l'accueil des familles (primo accédants).

5.3 POURSUIVRE UNE POLITIQUE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES DE PROXIMITÉ

Tours dispose d'une offre d'équipements importante, à l'échelle d'un cœur métropolitain avec notamment des équipements structurants en termes de santé, de sport et de culture.

Maintenir son rôle de ville centre du cœur métropolitain c'est offrir un panel d'équipements répondant à la diversité des besoins d'une population urbaine. C'est pourquoi la Ville de Tours souhaite poursuivre sa politique de renforcement d'une offre qualitative et proportionnée contribuant tout à la fois au dynamisme de la vie de quartier et au maintien d'un socle de services de proximité pour une population vieillissante.

Cet objectif est indissociable d'un travail d'amélioration des liaisons (transports en commun, circulations piétonnes et/ou cyclistes) entre les centralités et les équipements. Le PLU doit également favoriser le maintien et le développement du tissu artisanal de proximité pour des quartiers actifs.

En actions :

- Réhabiliter voire renforcer l'offre à destination des associations, en particulier au Nord de la Loire.
- Adapter les équipements scolaires aux besoins actuels et futurs des quartiers.
- Prendre en compte les indicateurs sociodémographiques, sanitaires et organisationnels de la population et des professionnels de santé afin de favoriser l'accès au soin de premier recours.
- Poursuivre la politique d'équipements sportifs majeurs : rénovation et extension du Centre Municipal des Sports...

5.4 MAINTENIR UNE TYPOLOGIE COMPLÈTE DE COMMERCE À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE (MOYENNES SURFACES EN VILLE, COMMERCE ET CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ)

La Ville de Tours dispose d'une hiérarchie complète de pôles commerciaux comprenant les pôles majeurs avec de nombreuses enseignes nationales, et une offre qui se décline à l'échelle des quartiers et où se dessine une hiérarchie de pôles plus ou moins diversifiés et rayonnants en fonction des équipements, commerces et services qui y sont présents (*les pôles secondaires, les pôles relais, les pôles de proximité, les marchés*).

Cette mixité des fonctions, là où elle existe, participe aux grands équilibres urbains du territoire que la Ville souhaite conserver et renforcer dans une logique d'animation des lieux de vie, de maintien des services de proximité à la population et de valorisation des centralités.

Cette ambition s'inscrit également dans la perspective du maintien d'une dynamique démographique avec l'apport de nouveaux ménages sources de nouveaux besoins, mais également d'un vieillissement de la population nécessitant une adaptation des services et de leurs implantations.

Qualité, proximité, accessibilité, maillage constituent donc les traits essentiels d'une armature de commerces et de services de proximité garante d'une organisation urbaine cohérente et efficace pour des pratiques quotidiennes sur des courtes distances.

En actions :

- Favoriser les projets mixtes dans les opérations de renouvellement urbain.
- Maintenir et valoriser les pôles commerciaux de proximité :
 - restructurer et réarchitecturer les petites centralités commerciales dans des projets mixtes ;
 - redéployer l'offre commerciale du quartier du Sanitas le long de la ligne de tramway sur le site du Hallebardier ;
 - moderniser le pôle commercial et d'équipements de la Rotonde.
- Renforcer l'attractivité des sites commerciaux à travers l'embellissement des espaces publics connexes propice à l'installation de nouvelles activités.
- étudier les possibilités d'implantation d'une offre nouvelle dans les espaces carencés de la ville (Nord Est).

5.5 ŒUVRER EN FAVEUR DE L'ÉQUILIBRE SOCIAL DES QUARTIERS

La production de logements neufs devra être mise au service de l'équilibre social des quartiers. Ainsi, les secteurs déjà fortement pourvus de logements locatifs sociaux ne seront pas prioritaires pour de nouvelles implantations de ce type de logement en leur sein ou à leurs abords. Les zones de TVA réduite autour des quartiers prioritaires de la politique de la ville accueilleront peu de logements sociaux (hors opération d'aménagement d'ensemble). Ces espaces pourraient plus particulièrement être mobilisés pour la production de logements abordables adaptés aux primo-accédants.

En actions :

- Poursuivre le développement du parc locatif social. Environ 20% de la production neuve pourrait y être dédiée
- Mettre en œuvre le projet de NPNRU :
 - Sanitas : apporter une plus grande diversité résidentielle par le développement d'un habitat privé associant logements collectifs et individuels, insérer de nouvelles fonctions et services (nouveau pôle commercial du Hallebardier, activités économiques, équipements scolaires, associatifs et sportifs), ouvrir le quartier sur son environnement (démolition/reconstruction, franchissement des voies ferrées au Sud du quartier, renforcement de la trame verte) ;
 - Maryse Bastié : renforcer l'attractivité du quartier par le maintien/développement des services en lien avec le projet des casernes.



6. UNE VILLE QUI FAVORISE LE BIEN-ÊTRE

L'ambition : accroître la santé et le bien-être des habitants. Il s'agit dans cette perspective de maintenir un cadre urbain de qualité pouvant offrir à chacun des espaces pour se ressourcer, où les pollutions sont maîtrisées et où la présence du végétal est affirmée. Dans un contexte de changement climatique, l'objectif est aussi d'atténuer les consommations d'énergie, tout en privilégiant les énergies renouvelables. Enfin, en lien avec la politique alimentaire locale, l'agriculture de proximité s'affirme comme un enjeu fort pour l'avenir.

6.1 RENFORCER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES POUR FAIRE PLUS DE PLACE À LA NATURE EN VILLE

Protéger et valoriser les grands espaces de nature

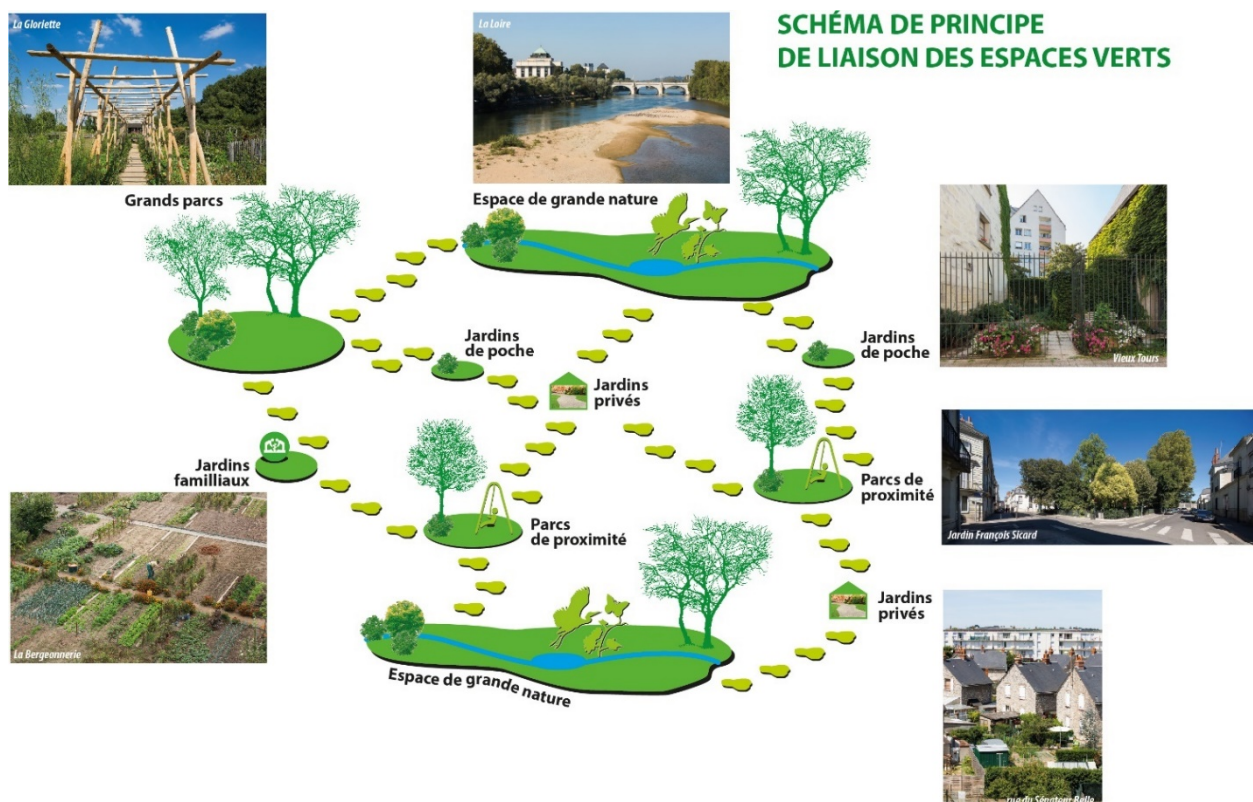
Le vallon de Sainte-Radegonde, l'ensemble agro naturel du plateau Nord-Est de la ville, la plaine de la Gloriette, la Loire, le site Natura 2000, le Cher, les nombreuses îles jalonnant les cours d'eau, les coteaux boisés constituent le socle de base de la trame naturelle et paysagère de la ville dont il convient d'assurer la pérennité.

Toute intervention doit prendre en compte les risques naturels et les valeurs écologiques et paysagères de cet ensemble.

Affiner le maillage en espace vert de proximité

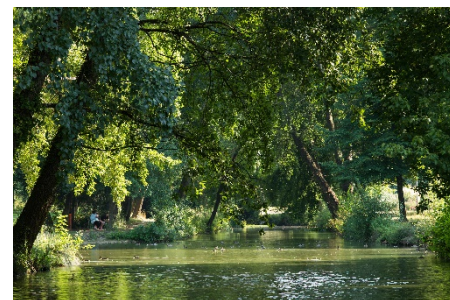
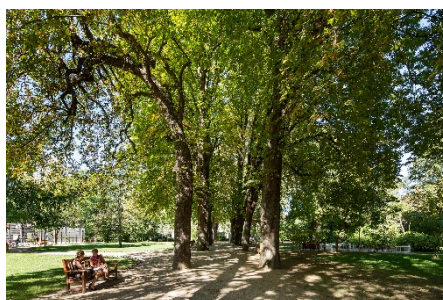
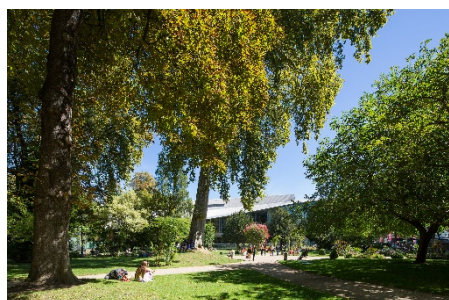
L'objectif est de promouvoir un nouvel équilibre entre espaces bâtis et espaces verts. Cette ambition passe par la préservation des espaces verts existants, leur amélioration (notamment à Tours-Nord qui a connu un renouvellement urbain intensif au cours de la décennie passée), la maîtrise des emprises au sol des futures constructions et la production de nouveaux espaces de respiration dans les opérations d'aménagement. Elle implique également, la protection de cœurs d'îlots végétalisés, des espaces paysagers remarquables, des clôtures et leur accompagnement végétal.

L'ensemble doit constituer une véritable trame verte à l'échelle de la ville dans la diversité de ses composantes, du grand parc au petit square de quartier.



En actions :

- Protéger le socle agronaturel structurant à l'échelle de la ville (vallon, plaine alluviale, plateau).
- Mailler le territoire en espaces verts publics complémentaires (espaces de grande nature, grands parcs, parcs de proximité, espaces publics de proximité, jardins de poche, jardins familiaux...) et assurer leur mise en réseau.
- Développer l'offre en espaces verts dans les quartiers carencés (Tours-Nord et Febvotte notamment).
- Créer de nouveaux parcs publics (jardin François 1er, parc du quartier des casernes et des Hauts de Sainte Radegonde, étude de l'ouverture au public de la Croix Montoire).
- Faire de la Gloriette un grand parc d'agglomération.
- Préserver les cœurs d'îlot végétalisés.
- Poursuivre le plan d'embellissement en alliant les dimensions écologiques et paysagères.
- Révéler et accompagner le parcours de l'eau dans la ville.
- Accroître la protection du patrimoine arboré et des ensembles végétaux participant à la qualité de l'ambiance urbaine et à la biodiversité.
- Amplifier l'opération à fleur de trottoir.
- Promouvoir une trame végétale participant à la réduction de la pollution, éviter les espèces invasives et allergènes.



6.2 UNE VILLE QUI AGIT POUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LES ÉNERGIES RENOUVELABLES DANS UN CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Il s'agira de porter une politique énergétique ambitieuse qui vise d'une part, à faciliter la rénovation thermique et de promouvoir l'architecture bioclimatique et d'autre part, à tendre vers un mix énergétique plus durable dans le chauffage urbain notamment.

Compte-tenu du changement climatique, seront mises en œuvre des actions pour en limiter les impacts, notamment l'effet d'îlot de chaleur urbain, par la végétalisation de l'espace public et l'utilisation de matériaux adaptés. Une moindre consommation d'eau sera recherchée.

Les mobilités durables seront promues afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à l'atténuation des nuisances sonores. Par ailleurs, la présence de végétaux allergènes au sein des espaces publics sera réduite et les habitants sensibilisés à l'utilisation de végétaux diversifiés, adaptés au climat local et non-allergisants.

En actions

- Promouvoir l'architecture bioclimatique.
- Développer le réseau de chaleur pour alimenter les grands équipements en énergie renouvelable (CHU/Tanneurs) ; desservir les grands projets urbains (Casernes/Menneton) ; alimenter le logement social et les équipements publics.
- Inscrire les immeubles de Tours les plus énergivores dans le dispositif d'aide porté par le Programme Local de l'Habitat de la Métropole.
- Mettre à profit les opérations d'aménagement pour diversifier le mix énergétique du territoire et développer le recours aux énergies renouvelables.
- Qualité de l'air : renforcer l'attractivité des circuits de déplacements piétons et cyclables.
- Veiller à ne pas implanter d'établissements sensibles à proximité des axes routiers les plus polluants.
- Favoriser les aménagements contribuant à une meilleure qualité de l'air, notamment par la végétalisation des abords des grandes infrastructures.

6.3 UNE CONSOMMATION D'ESPACE MAÎTRISÉE

Les besoins fonciers de Tours sont ceux de la ville centre du cœur métropolitain dont l'ambition est de consolider son espace urbain, à travers la poursuite de son projet de développement résidentiel et économique. Ils doivent ainsi répondre à l'objectif de maintenir une dynamique démographique à travers une politique volontariste de production de logements.

Dès lors, la volonté municipale est de maîtriser cette dynamique urbaine et d'opter pour un urbanisme de qualité en créant un cadre attractif guidant l'évolution de la ville

Il s'agit d'organiser la "rentabilité foncière" des opérations en optant pour une densité et des programmes adaptés aux caractéristiques des sites choisis pour renforcer l'armature urbaine.

Cette démarche responsable permet de préserver les caractéristiques urbaines et patrimoniales des quartiers, tout en développant l'ambition métropolitaine en termes de qualité architecturale des projets.

En actions

- Ne pas inscrire de nouvelles zones à urbaniser par rapport au PLU de 2011.
- Opter pour une densité de cœur métropolitain respectueuse des identités de quartier, prenant en compte le patrimoine bâti, compatible avec le risque d'inondation et gardant le juste équilibre avec la trame verte urbaine
- Localiser la totalité de la production urbaine à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (logements, activités...) :
 - par restructuration et densification des espaces bâtis existants (Montsoudun, Menneton, Saint-Sauveur...)
 - en urbanisant certains espaces libres à l'intérieur de l'enveloppe bâtie (Casernes, les Hauts de Sainte-Radegonde...)
 - par changement d'affectation de certains bâtiments d'activités.

6.4 CONFORTER UN CADRE DE VIE APAISÉ ET FAVORABLE À LA SANTÉ

Les choix d'aménagements font partie des déterminants de l'état de santé de la population ; qualité de l'air, des sols, de l'eau potable, environnement sonore, présence d'espaces verts, mobilité pour tous..., sont autant d'ingrédients indispensables au bien-être.

En actions :

- Préserver la qualité de l'environnement sonore et engager les mesures correctrices dans les secteurs affectés par le bruit en favorisant notamment les mobilités douces.
- Agir sur l'infrastructure autoroutière pour diminuer son impact sur les riverains.
- Mettre en place des espaces tampons entre la source de bruit et les bâtiments (liaisons douces, coulée verte, boisement, bâtiments écran, murs anti-bruit...).
- Éviter l'implantation d'établissements sensibles ou d'habitat à proximité des infrastructures bruyantes.
- Poursuivre les interconnexions à l'échelle de l'agglomération pour que la production d'eau potable préserve le Cénomaniens et soit davantage sécurisée en cas d'altération de la qualité d'un captage ou de la nappe alluviale.
- Veiller à la dépollution des sols dans les secteurs de renouvellement, potentiellement pollués.
- Aller vers plus d'innovation dans la gestion des eaux pluviales pour se rapprocher au maximum du cycle naturel.
- Prendre en compte la gestion des déchets dès la conception des projets d'aménagement pour optimiser le tri, la collecte et le traitement.

6.5 PRÉSERVER L'AGRICULTURE DE PROXIMITÉ

Tours souhaite s'inscrire dans l'ambition métropolitaine de porter une agriculture de proximité active. Elle dispose pour cela d'un terroir de qualité sur le plateau pour partie répertorié en zone d'appellation d'origine contrôlée (AOC) et particulièrement apte à la culture de la vigne, d'un important maillage de jardins familiaux et d'une varenne ponctuellement cultivée (Gloriette)

Ces éléments constituent une opportunité pour valoriser la fonction agricole, préserver des paysages ouverts et assurer une continuité des espaces non bâtis au service d'une identité ligérienne.

En actions :

- Préserver la zone agricole et ne pas étendre l'urbanisation de la ville au-delà de ce qu'elle était programmée.
- Protéger les vignes municipales.
- Protéger le potentiel agronomique des secteurs viticoles du plateau.
- Favoriser l'installation de porteurs de projets agricoles.
- Intégrer l'agriculture dans le projet du parc de la Gloriette.
- Maintenir et développer le maillage de jardins familiaux.

