

Sommaire

Avertissement	3
Remerciements	4
Introduction.....	6
Diagnostic	7
I. Contexte	7
a) Présentation du quartier.....	7
b) Histoire d'un quartier	10
c) Un nouveau projet communal	14
d) La réaction des habitants	16
II. L'aspect physique du quartier	17
a) Les infrastructures présentes sur place ou à proximité	17
b) Les espaces importants	24
c) La circulation dans le quartier et vers l'extérieur.....	29
III. Aspect social.....	32
a) Habitants	32
b) Les activités clés sur place et à proximité	33
Proposition de projet	35
I. Réaménagement des jardins.....	36
a) Les jardins ouvriers.....	36
b) Equipements des jardins	38
II. Les espaces publics.....	42
a) Verger et parc de jeux	42
b) Le chemin piéton et la place centrale	44
c) De nouveaux équipements.....	50
Conclusion	53
Table des figures.....	54
Bibliographie.....	57
Index des sigles.....	58
Annexes	59
Questionnaires utilisés lors de mes rendez-vous :.....	59
Table des matières	61

Introduction

L'augmentation continue de la population urbaine entraîne une demande croissante en logements, cela nous force à nous poser une question : où allons nous les mettre ? L'étalement urbain n'est plus une solution et depuis quelques années un nouveau concept d'urbanisme est apparu : la densification. Il faut construire « la ville sur la ville », « combler les dents creuses », en règle générale cela veut dire construire des bâtiments plus hauts et en construire de nouveaux dans les « trous » laissés entre eux. Pour les services communaux, il s'agit de traquer les espaces en friches, non utilisés pour y construire. C'est dans cette optique que ce projet individuel a démarré, après lecture du PLU de la ville de Tours, l'idée était à l'aménagement de l'îlot Saint Lazare par la densification urbaine.

Cependant, ce sujet amène également une autre question urbanistique : quelle est la place de la nature en ville ? A une époque où l'on essaye de faire revenir la végétation dans les zones urbaines, il faut se demander si la densification est plus importante que la végétalisation. Ce sujet entraîne également d'autres questions par rapport à l'implication des habitants dans la défense et le réaménagement de leur quartier.

Ce projet a pour vocation de proposer, dans la mesure de mes moyens, un trait d'union entre les volontés de la mairie et les souhaits des habitants. Le projet a été élaboré à la suite d'entretiens avec les habitants et les services de la mairie pour essayer d'aboutir à une solution commune, reflétant néanmoins mon propre point de vue sur la question.

Dans ce rapport nous commencerons par élaborer le diagnostic du territoire en question en nous intéressant au contexte du projet, à son aspect physique mais également social. Cela permettra, dans une seconde partie, d'aboutir à un projet de réaménagement de l'îlot, essayant de répondre aux problèmes mis à jour dans le diagnostic.

Diagnostic

I. Contexte

a) Présentation du quartier

L'îlot Saint Lazare est un quartier qui se situe dans le centre ville de Tours, entre la Loire et le Cher. Il s'agit d'une zone située au sud du centre ville à proximité des rives du Cher et étant à coté du quartier Febvotte-Marat, entre la place Liberté et le carrefour de Verdun.

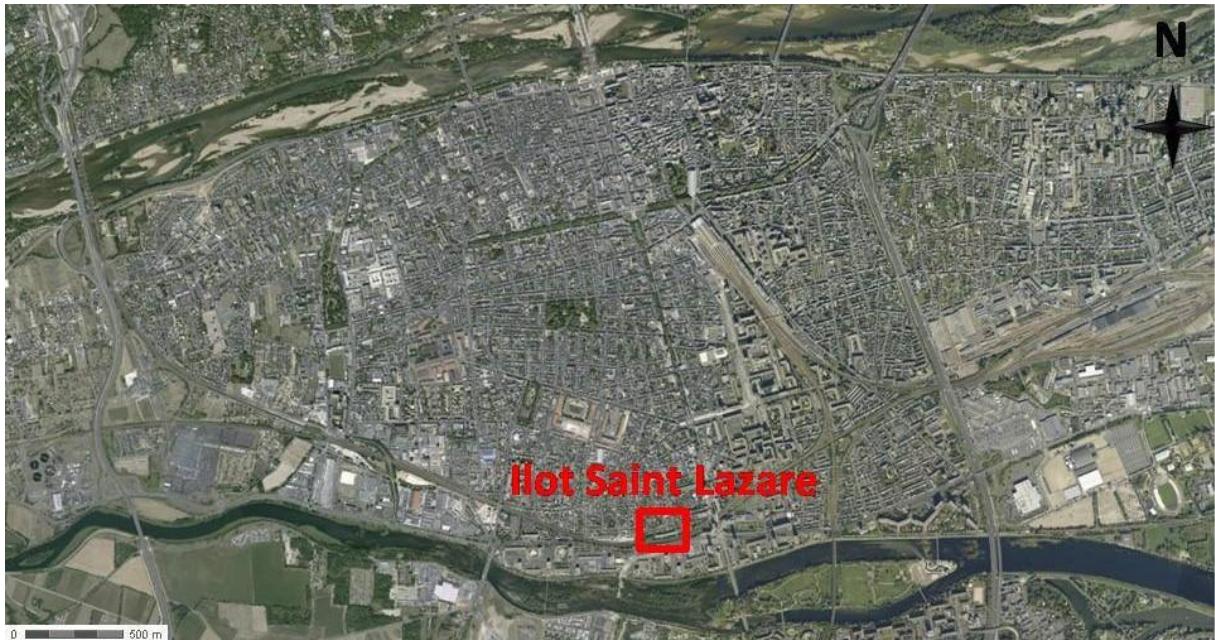


Figure 1: Carte de localisation du quartier Saint Lazare (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Sur cette carte nous pouvons voir la position du quartier par rapport au centre ville de Tours. Il a une certaine importance puisqu'il se situe entre le centre ville et le quartier des Deux Lions. Cependant, les voies ferrées contre lesquelles il est appuyé le coupe du sud de Tours et des rives du Cher, excepté en deux points où il existe des ponts.

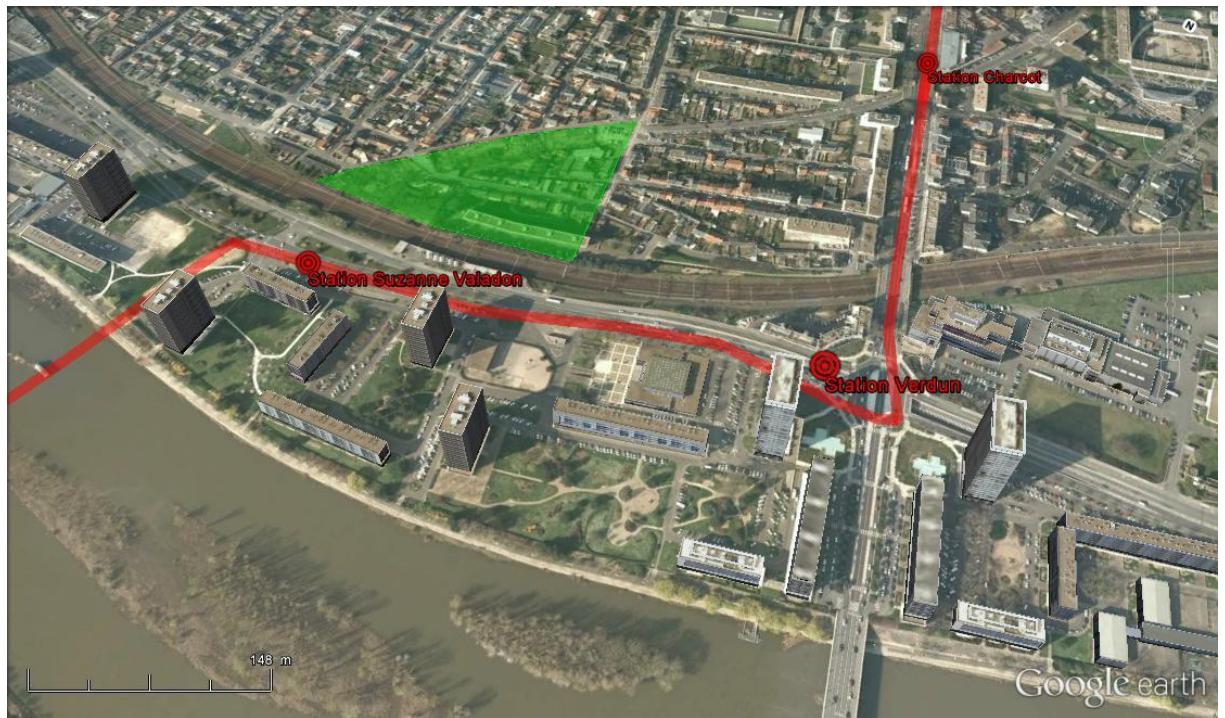


Figure 2: Carte montrant l'îlot Saint Lazare (source : fond de carte Google earth, réalisation T.CHAMPIGNY)

Sur ce plan, nous pouvons voir plus en détail l'îlot (en vert) et ce qui l'entoure. Il est collé aux voies ferrées qui traversent Tours d'est en ouest et proche du tracé du tramway (ici en rouge). Le quartier auquel l'îlot appartient est le quartier Febvotte-Marat qui possède une population de 3452 habitants (chiffres INSEE 2010).



Figure 3 : Composition des jardins du quartier (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

L'îlot se compose principalement de jardins ouvriers en son centre avec des habitations tout autour. Nous pouvons voir l'aspect de ces jardins grâce aux photographies et nous découvrirons plus ce quartier dans la suite de ce diagnostic.

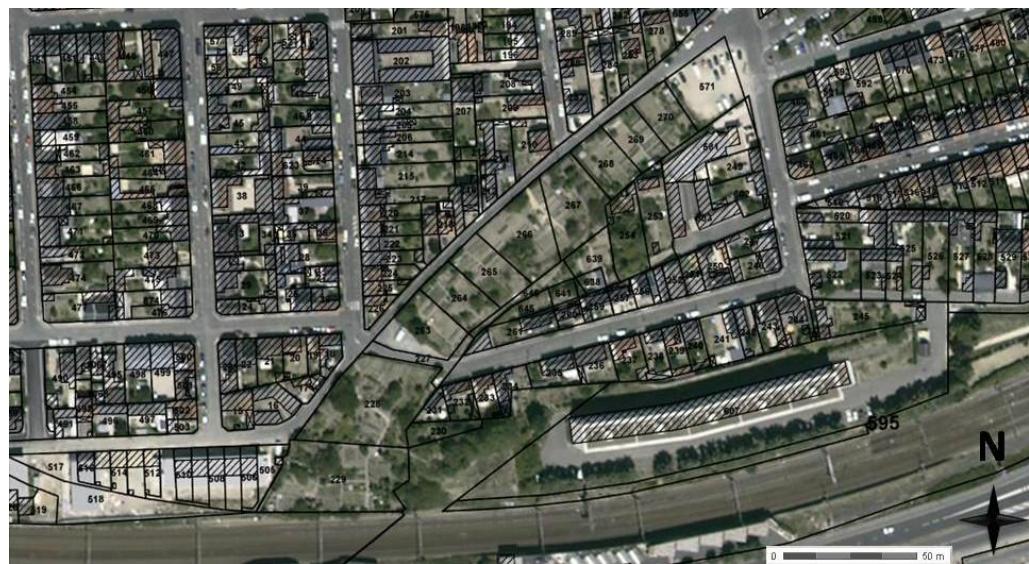


Figure 4: Photo aérienne avec le parcellaire (source : Geoportail)

Sur cette photo aérienne, nous pouvons voir le découpage parcellaire des jardins de l'îlot Saint Lazare. Nous pouvons observer qu'il y a une grande différence entre le cadastre et les jardins réels. En réalité les jardins ne sont

pas découpés suivant une trame précise définie par les parcelles. Cela permet donc d'envisager une modification complète des parcelles lors du réaménagement des jardins.

b) Histoire d'un quartier

Le quartier Saint-Lazare est un territoire possédant une grande histoire et portant encore les traces de celle-ci. Ce quartier est en fait situé sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée reliant Tours à la Vendée, nous pouvons retrouver les marques de ce passé grâce à la forme particulière du site.

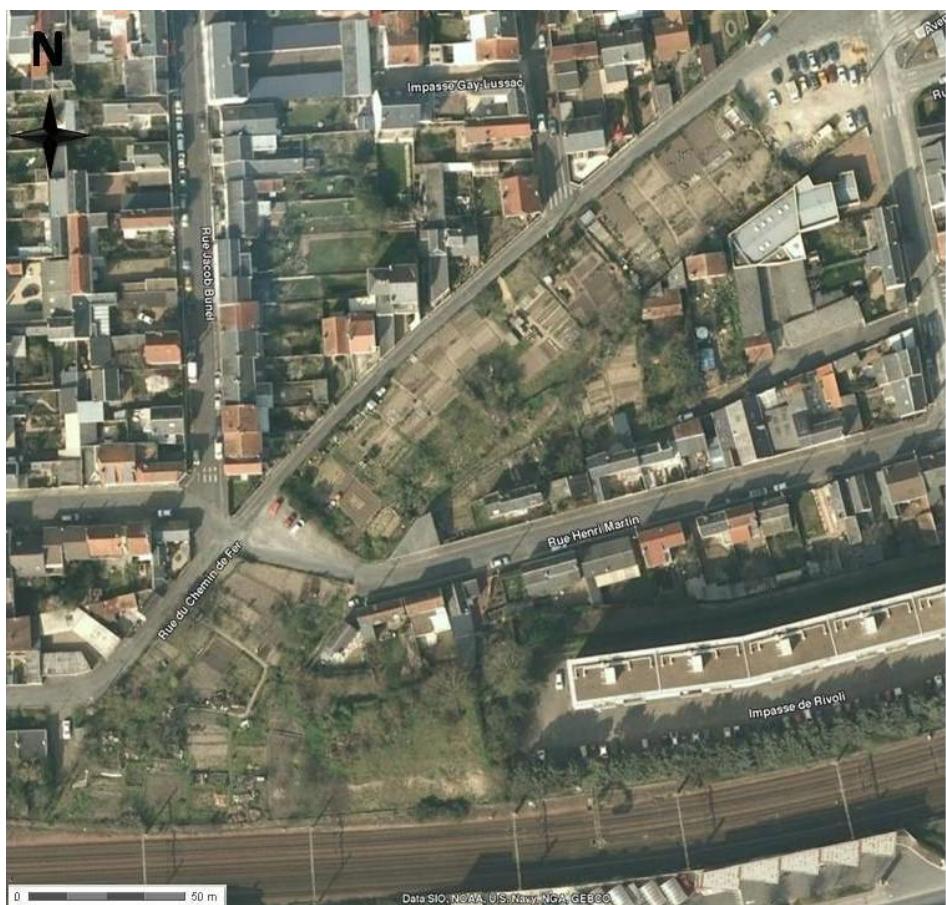


Figure 5 : Vue aérienne de l'îlot Saint Lazare (source image : Geoportail)

Sur cette photo aérienne nous pouvons voir que le quartier a une forme allongée et resserrée correspondant au tracé de l'ancienne voie ferrée.

Ce quartier a d'ailleurs été la propriété de la SNCF jusqu'en 1938 où elle a revendu les terrains à la mairie. A l'époque le quartier avait été aménagé pour accueillir et loger les employés de la SCNF dans les habitations entourant les

voies. Lorsque ces voies ont été désaffectées, la société a autorisé ses employés à utiliser les terrains comme jardins potagers pour se nourrir. Au moment où la mairie a acheté ces terrains, les fonctionnaires de l'époque n'ont pas souhaité empêcher cette pratique et l'ont laissée continuer, bien que ces terrains soient devenus communaux et que les jardiniers ne reversent pas de loyer à la mairie. Cette occupation illégale mais tolérée des terrains de l'îlot Saint Lazare en tant que jardins ouvriers va continuer jusqu'à aujourd'hui avec quelques projets de la mairie qui apparaissent de temps en temps mais qui n'aboutissent jamais. Par exemple, au moment de la conception du projet du tramway de Tours, la mairie a envisagé pendant un moment de le faire passer par l'îlot Saint Lazare à travers les jardins, cependant il aurait fallu construire un nouveau pont au dessus des voies ferrées, c'est pour cela qu'ils ont préféré le faire passer au carrefour de Verdun.

Ce quartier est considéré comme faisant partie du patrimoine de la part des habitants et il possède des éléments particuliers qu'ils souhaitent conserver à ce titre. Sur ce site on peut retrouver un ancien pylône, aujourd'hui envahi par les plantes grimpantes, rappelant le passé ferroviaire du quartier et ajoutant un charme et un côté particulier à ces jardins. On peut également voir deux puits à bras servant autrefois à apporter de l'eau pour les cultures mais de nos jours à l'abandon. Ce quartier porte également la trace de l'ancien ruisseau de l'évêché, aujourd'hui dévié, grâce à la présence d'un tunnel d'évacuation des eaux. Ce sont ces éléments qui donnent du caractère aux jardins et qui poussent les habitants à les défendre pour les conserver en l'état.

Rapport



Figure 6: Entrée du tunnel d'évacuation du ruisseau de l'évêché (source photo T.CHAMPIGNY)

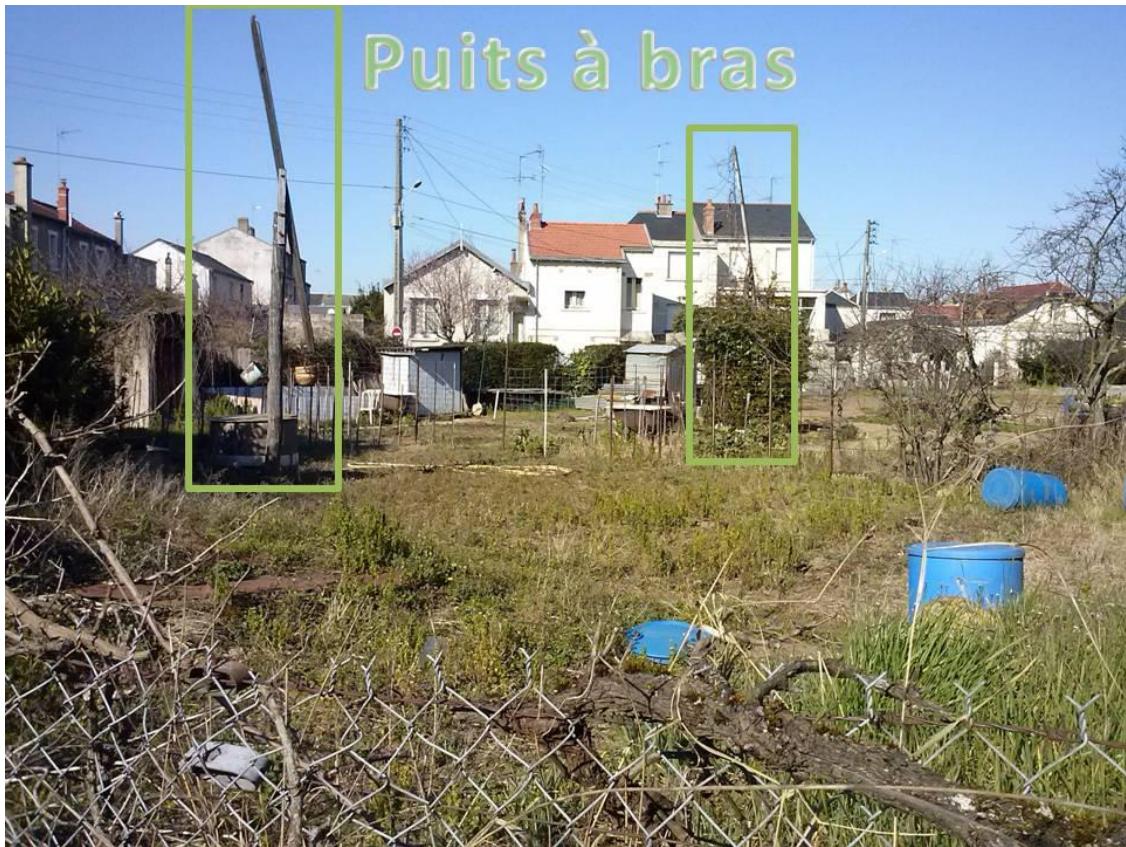


Figure 7: Photo des anciens puits à bras (source photo T.CHAMPIGNY)



Figure 8: photo du pylône (source photo T.CHAMPIGNY)

c) Un nouveau projet communal

Lors de la création de son PLU actuel, la mairie a souhaité distinguer 20 sites à enjeux sur l'ensemble du territoire de la commune ainsi que les différents aménagements qu'il faudrait apporter sur ces zones. L'îlot Saint Lazare fait partie des ces zones à enjeux décrit par le PLU car il se situe dans le corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé du tramway mais également car il peut être considéré comme un terrain communal non utilisé. Avec la venue du tramway, la mairie a le souhait de densifier l'habitat dans le corridor du tram et d'utiliser cet espace de jardins pour créer de nouvelles habitations. Ces objectifs sont de :

- « - Organiser la mutation urbaine tout en prenant les mesures pertinentes pour limiter la vulnérabilité des personnes, des activités et des biens face aux risques d'inondations.
- Se réapproprier cet espace dans le cadre d'une politique de renouvellement urbain dans le corridor du futur tramway.
- Compléter l'offre de logements.
- Conserver et valoriser un espace vert de quartier.
- Renforcer les circulations douces. » (source : PLU de Tours)

La mairie souhaite favoriser la circulation douce à travers les jardins pour l'îlot lui-même mais aussi entre l'îlot et les quartiers environnants, notamment le quartier Febvotte et les rives du Cher. Des logements sociaux avaient déjà été créés au sud-est de l'îlot, le long des voies ferrées et la mairie avait le projet de continuer l'implantation de ces logements sur les jardins eux-mêmes. La densification de l'îlot passe également par la création d'un bâti formant une véritable tête d'îlot sur ce qui est, pour l'instant, un parking sauvage. De plus le projet initial prenait en compte la création d'un nouvel espace vert de quartier de moindre taille remplaçant les jardins en eux-mêmes ainsi que d'une liaison piétonne rejoignant le quartier des rives du Cher par le biais d'une passerelle au dessus des voies ferrées.

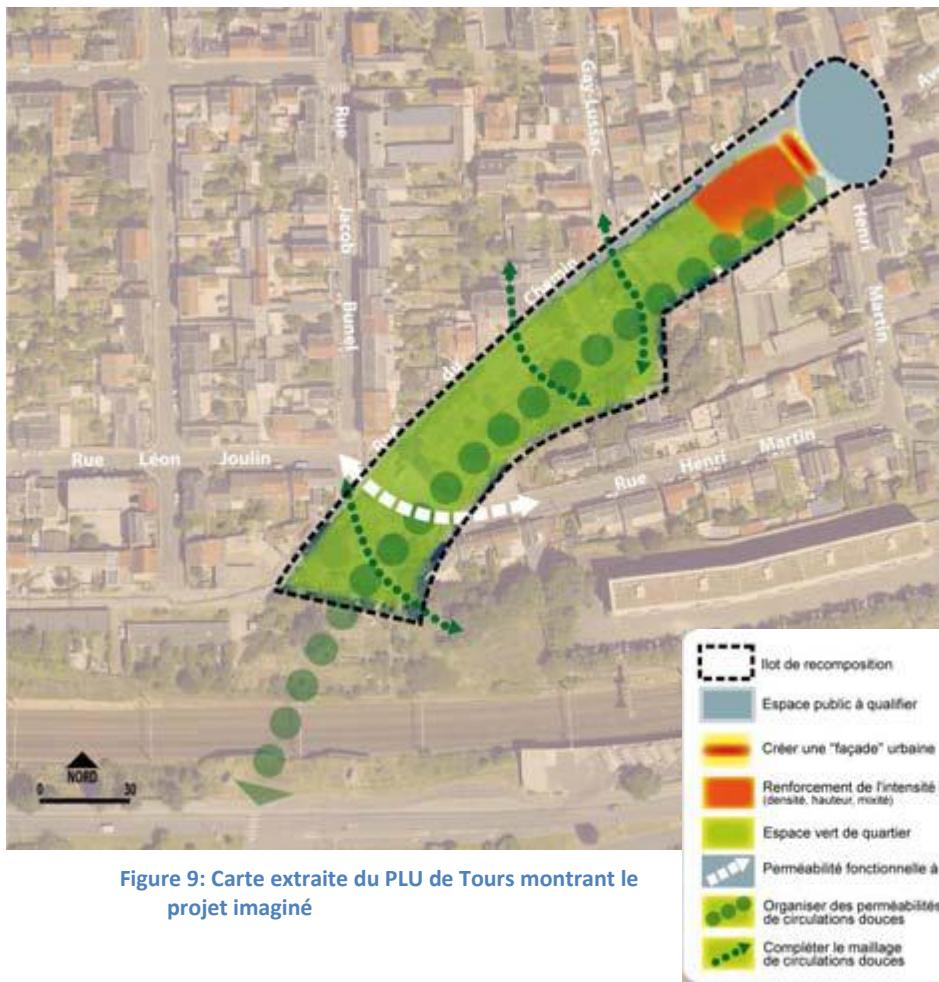


Figure 9: Carte extraite du PLU de Tours montrant le projet imaginé

Sur cette carte nous pouvons voir les différents objectifs de la mairie pour ce quartier avec l'amélioration de la circulation comme maître-mot. Nous pouvons remarquer plusieurs flèches indiquant un problème de circulation auquel la mairie souhaite apporter une solution, celles en vert représentent la circulation douce et la blanche concerne un problème de perméabilité fonctionnelle au niveau d'une rue. La tête d'îlot est également un point important avec le souhait de renforcer la densité bâtie ainsi que de créer une véritable « façade urbaine » au niveau de la rue Henri Martin, ce qui permettrait également de donner une véritable fonction définie à cet espace.

Cependant ce projet a été mis à mal par la révision du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) qui a réétudié les risques présents sur ce quartier. En effet le nouveau PPRI considère l'îlot Saint Lazare comme l'un des points les plus bas de Tours et donc possédant de forts risques d'inondation, les eaux pourraient monter jusqu'à 2.50 mètres sur cette zone. En conclusion la construction de logements est fortement compromise car il faudrait construire à plus de 2.80 mètres de hauteur pour éviter les risques d'inondations. Cette révision du PPRI est l'une des raisons du retrait de ce projet mais pas l'unique puisqu'elle ne fait que s'ajouter au refus massif de la population qui souhaite conserver ses jardins.

d) La réaction des habitants

Les habitants n'ont appris la volonté de la mairie pour leurs jardins que tout à fait par hasard en 2011 lors de la création des logements sociaux le long des voies. Une des habitantes a discuté avec son beau-frère qui travaillait comme couvreur sur le chantier et qui lui a appris que les logements allaient sûrement continuer sur les jardins. L'information s'est diffusée par le bouche à oreille et les habitants qui se sentaient concernés par ce projet ont commencé à communiquer entre eux. Les premiers habitants, Mme Liliane Bourbon et Mme Tolochard, ont commencés à organiser des réunions dans le quartier avec les habitants souhaitant défendre les jardins, la première de ces réunions ayant lieu le 21 avril 2011.

A partir de ce moment là les habitants se sont organisés en collectif de quartier avec le but de tout faire pour conserver leurs jardins. Ils ont commencé par distribuer des tracts dans les boîtes aux lettres appelant les autres habitants du quartier à manifester leurs points de vue à propos du projet de la mairie. Cette consultation a reçu plus de 230 réponses, pour la majorité s'opposant au projet communal mais étant d'accord pour faire certaines concessions quand au réaménagement des jardins.

En juin 2011, la mairie s'inclinait devant la volonté forte des habitants et abandonnait son projet tout en invitant le collectif de quartier à se constituer en association pour ensuite proposer son propre projet d'aménagement des jardins. La mairie a donc revu son PLU par rapport à cette zone et a souligné de nouvelles orientations pour l'îlot Saint Lazare qui sont la conservation des jardins avec une ouverture sur la mixité et une possible urbanisation de la tête d'îlot qui s'annonce tout de même compliquée de par le nouveau PPRI.

Le collectif avait des objectifs précis pour défendre ces jardins et le projet qu'ils élaborent depuis 2011 et encore aujourd'hui essaye de mettre en pratique ces volontés initiales. L'un des points forts de leur opposition au projet communal était qu'ils souhaitaient conserver l'authenticité de leurs jardins ainsi que leur patrimoine. Le collectif a émis le désir de garder l'aspect un peu sauvage de leurs jardins ainsi que les éléments marquants du paysage, notamment les puits à bras. Bien qu'ils souhaitent modifier le moins possible les jardins, les habitants sont ouverts à la mixité entre la conservation de jardins ouvriers comme il en existe déjà sur le site et la création de nouveaux types de jardins qu'ils soient partagés, pédagogiques ou paysagers. Le collectif souhaite que les jardins de Saint Lazare deviennent un lieu de cohésion, de rapprochement entre les habitants du quartier. Pour renforcer le lien social dans l'îlot, ils ont également pensé à la création d'un bâtiment en bois, écologique, pour accueillir l'association de quartier qui pourrait également

servir de lieu de rassemblement pour les habitants et jardiniers. L'art et la culture sont également des points qu'ils seraient intéressés d'approfondir avec la mise en place d'un projet artistique sur les jardins, dans ce but ils ont déjà pris contact avec l'association « eternal network » qui gère des projets de ce type.

La mairie a d'ailleurs déjà entrepris des mesures allant dans le sens des habitants puisqu'elle a procédé à un comptage des jardiniers ainsi que des différentes parcelles qu'ils cultivent dans le but de retracer ces parcelles jardinier par jardinier. Cela permettra la création de contrats de location pour ces jardins, régularisant ainsi la situation pour en faire de véritables jardins ouvriers où la mairie perçoit un loyer sur un contrat de 2 ans.

II. L'aspect physique du quartier

a) Les infrastructures présentes sur place ou à proximité

L'infrastructure dominante du quartier Saint Lazare est la présence des voies ferrées au Sud qui marquent une véritable limite au site. En effet ces voies ne sont pas seulement un élément structurant du quartier, elles en forment également une barrière puisqu'il existe très peu de points pour les traverser et accéder au sud de Tours.



Figure 10: Carte représentant les ponts traversant les voies ferrées (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Nous pouvons voir sur cette carte la position des voies ferrées par rapport à l'îlot Saint Lazare (ici en vert). Il n'existe que deux ponts permettant de traverser les voies à proximité, un de chaque côté de l'îlot : le pont de Verdun et le pont Saint Sauveur. Cependant ces ponts se situent à une distance assez importante de l'îlot en lui-même pour un piéton. En effet le pont du carrefour de Verdun se situe à 340 m de la tête d'îlot et le pont du quartier Saint Sauveur à 1.1 km à partir du même point. Ces distances sont plus ou moins importantes suivant le point de départ à l'intérieur du quartier, les habitants du sud-ouest du quartier étant les plus éloignés des deux ponts.

Le bâti du quartier est dans l'ensemble identique sur l'ensemble de l'îlot, notamment au niveau de la hauteur des bâtiments. On peut y trouver des maisons de ville individuelles à R+1 (certaines avec combles) mais aussi des logements en collectif à R+2 ainsi que des barres d'immeubles.

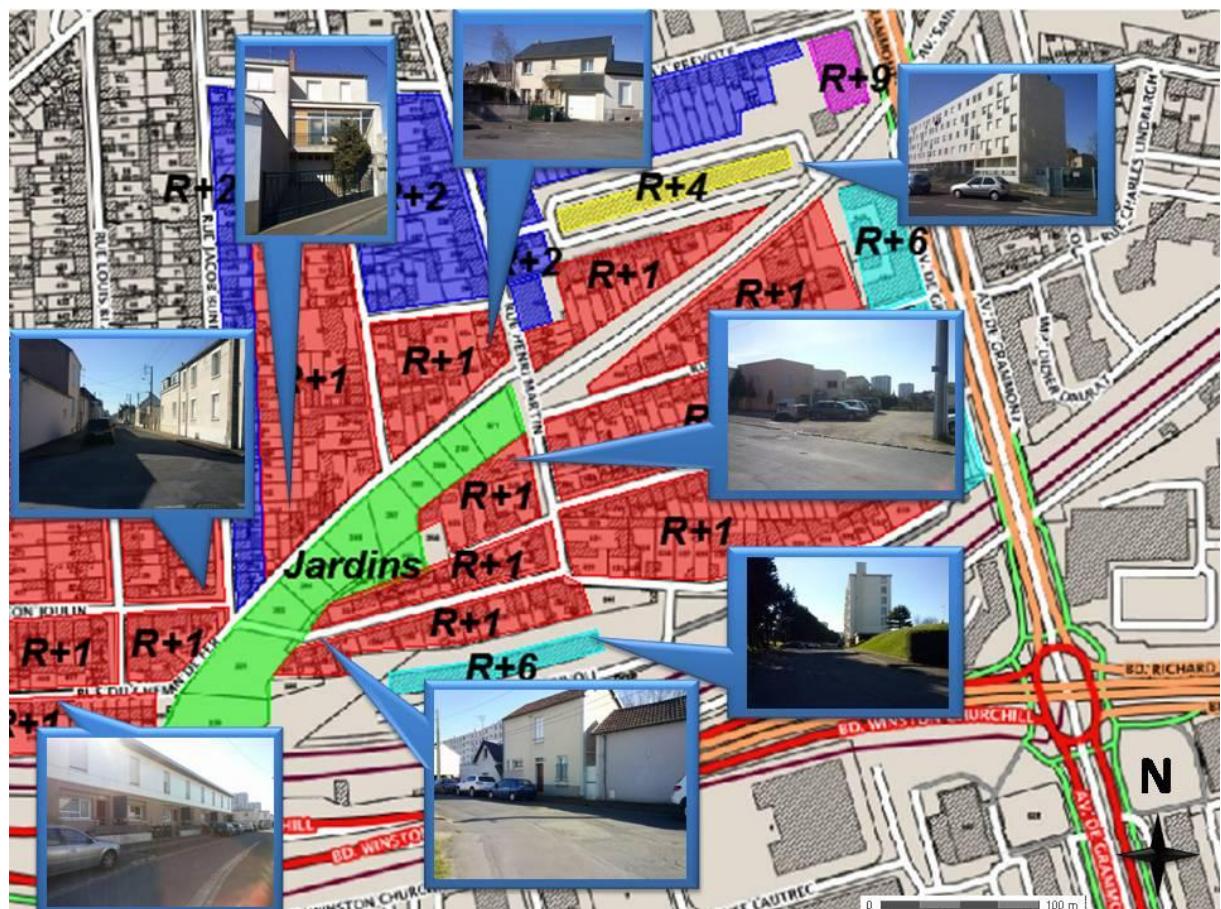


Figure 11: Carte représentant les hauteurs de bâtiments avec des illustrations (source : fond de carte Geoportal, réalisation et photographie T.CHAMPIGNY)

Le quartier comporte quelques particularités au niveau des bâtiments, nous pouvons voir, en bas à gauche, les logements sociaux créés par l'OPAC de Tours, désormais appelée Tour(s)Habitat. Il s'agit de logements à R+1 faisant une continuité de façade et possédant des panneaux solaires sur la façade orientée vers la voie ferrée (voir photo ci-dessous).



Figure 12 : Panneaux solaires des logements sociaux
(source : T.CHAMPIGNY)

Nous pouvons remarquer que les habitations à proximité immédiate des jardins sont de même catégorie à R+1 et gagnant en hauteur en s'éloignant. Cependant on peut observer la présence de barres d'immeubles dans le quartier, l'une à R+6 au sud de l'îlot (en turquoise), le long des voies et l'autre à R+4 au nord-est (en jaune). Le quartier possède également un centre culturel turc comprenant également une salle de prière au niveau de la tête de l'îlot juste à côté du parking sauvage (photo du milieu à droite).

Des éléments importants existent à proximité du quartier : deux écoles, l'une au niveau de la place de la liberté (école Molière) et l'autre aux rives du Cher (école André Gide) même si celle-ci est séparée du quartier par les voies ferrées. Ces deux écoles pourraient profiter de l'implantation d'un jardin pédagogique pour initier les enfants à la nature et au jardinage.

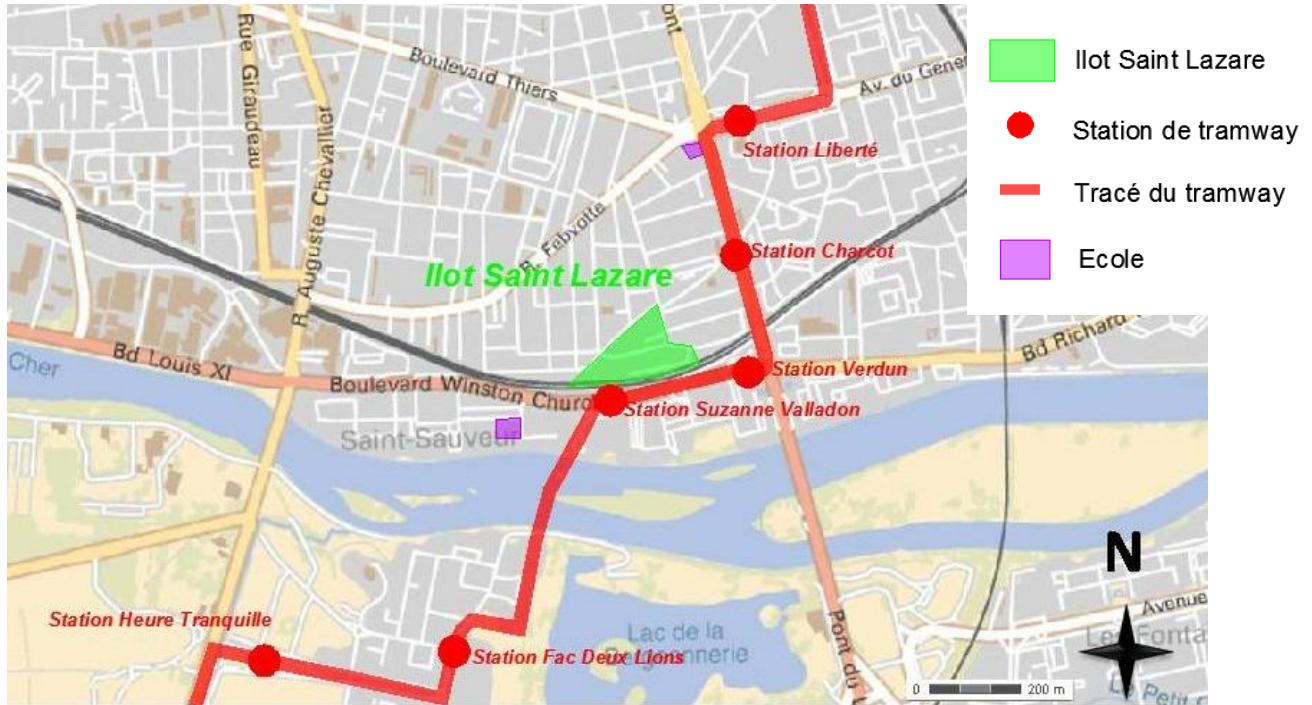


Figure 13: carte représentant la position des écoles autour de la zone (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Nous pouvons également remarquer l'absence de certaines structures à proximité du quartier notamment d'espaces de jeux pour enfants. Il en existe un petit aux rives du Cher mais il est séparé du quartier par les voies ferrées et ne serait pas de taille suffisante pour supporter un afflux d'utilisateurs venant d'un autre quartier.



Figure 14: photographie de l'espace de jeux des rives du Cher (source : T.CHAMPIGNY)

Les jardins en eux-mêmes possèdent des équipements comme des cabanes de jardins, cependant ces cabanes sont hétéroclites, construites en tôle ondulée et autre matériel de récupération par les jardiniers eux-mêmes. Même si les habitants ont émis le souhait de ne pas avoir des jardins administratifs avec un alignement de parcelles possédant toutes une cabane identique, un travail pourrait être fait pour améliorer les cabanes existantes, les rendre plus pratiques, voire y effectuer un projet artistique.



Figure 15: exemple de cabane de jardin (source : T.CHAMPIGNY)

Les bordures des jardins sont également à travailler puisqu'elles ne sont pas continues et identiques le long de l'îlot. Par moment il s'agit d'une haie, à d'autres endroits il n'y a qu'un grillage et les accès aux jardins ont été fabriqués par les jardiniers de la même façon que les cabanes.



Figure 16: exemple de portail d'un jardin (source T.CHAMPIGNY)



Figure 17: autre exemple de portail (source T.CHAMPIGNY)

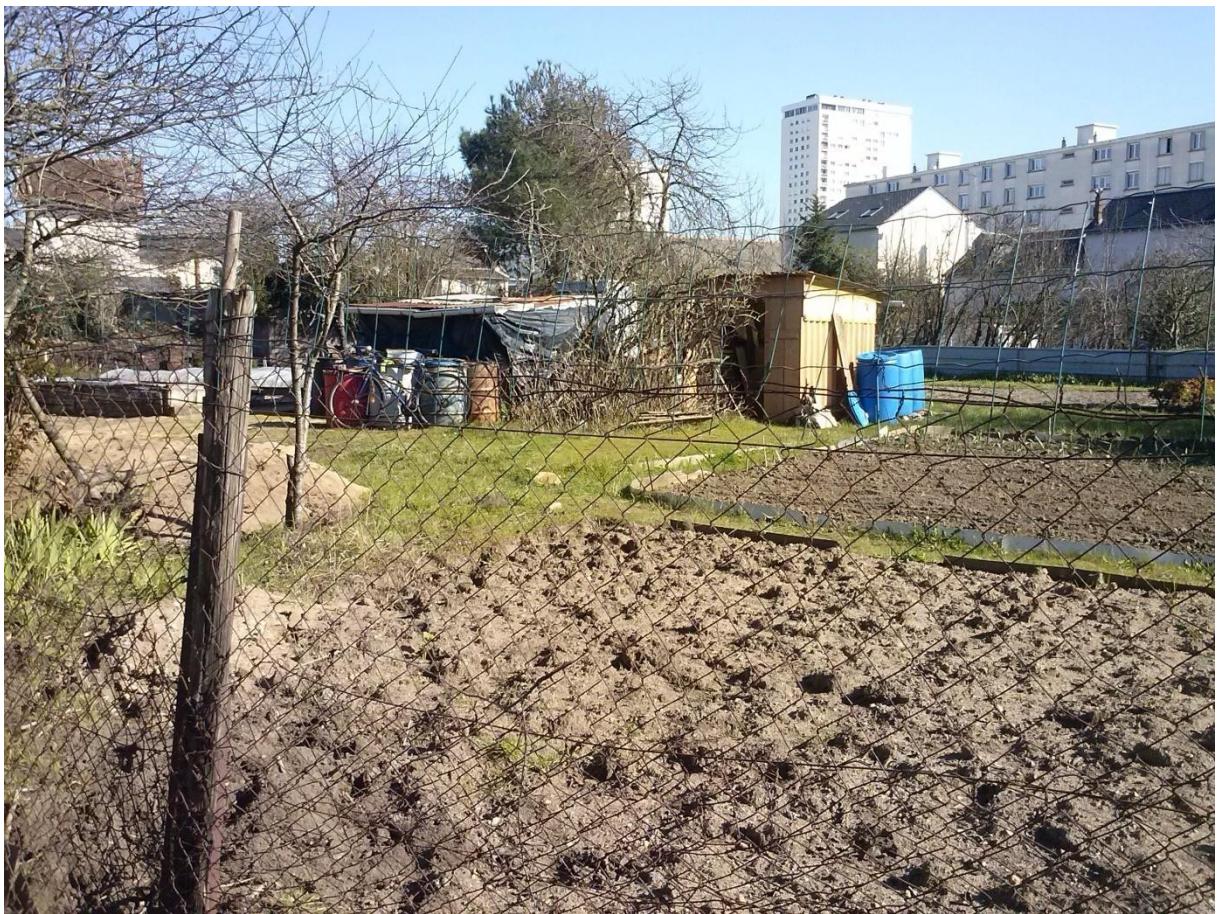


Figure 18: exemple de clôture entourant les jardins (source T.CHAMPIGNY)

b) Les espaces importants

L'îlot Saint Lazare est un espace important et la mairie s'en était bien rendue compte en le classant dans les 20 sites à enjeux de Tours. Avec l'arrivée du tramway depuis septembre 2013 cette importance s'est encore accrue puisque ce quartier appartient au corridor du tramway qui correspond à un couloir de 500 m de part et d'autre des lignes de tram. Cette distance de 500 m est le trajet que les usagers du tramway seraient susceptibles d'effectuer à pied jusqu'à une station de tram. Au delà de cette distance, les habitants envisageraient sérieusement la possibilité de prendre leur voiture plutôt que les transports en commun.

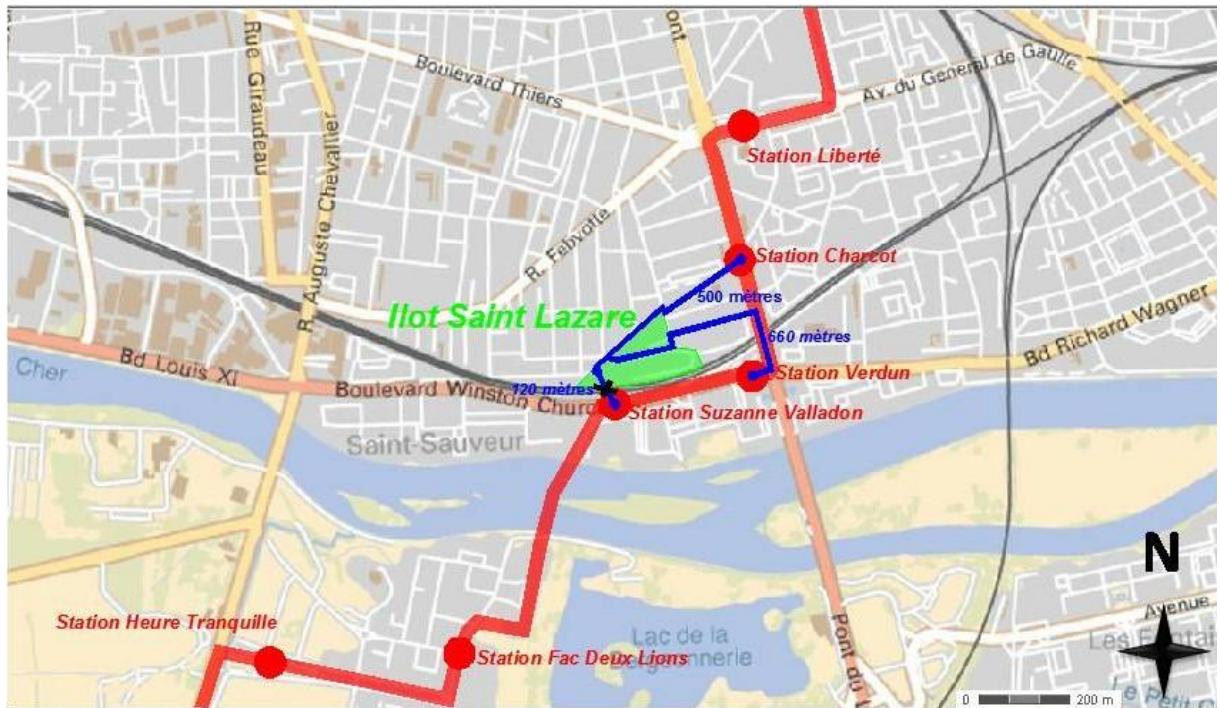


Figure 19: Carte représentant le tracé du tramway et la distance de l'îlot aux stations les plus proches (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Nous pouvons constater, sur cette carte, la proximité des lignes de tramway par rapport au quartier. Cependant, comme il est indiqué sur le plan, les distances entre certains points du quartier et les stations de tram sont relatives. On peut par exemple remarquer que la distance entre le sud de l'îlot Saint Lazare et la station Charcot est de 500 m. De plus, le trajet représenté est difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite en raison de la présence d'un escalier (photo ci-dessous), il faudrait donc faire un détour qui rallongerait encore le trajet.

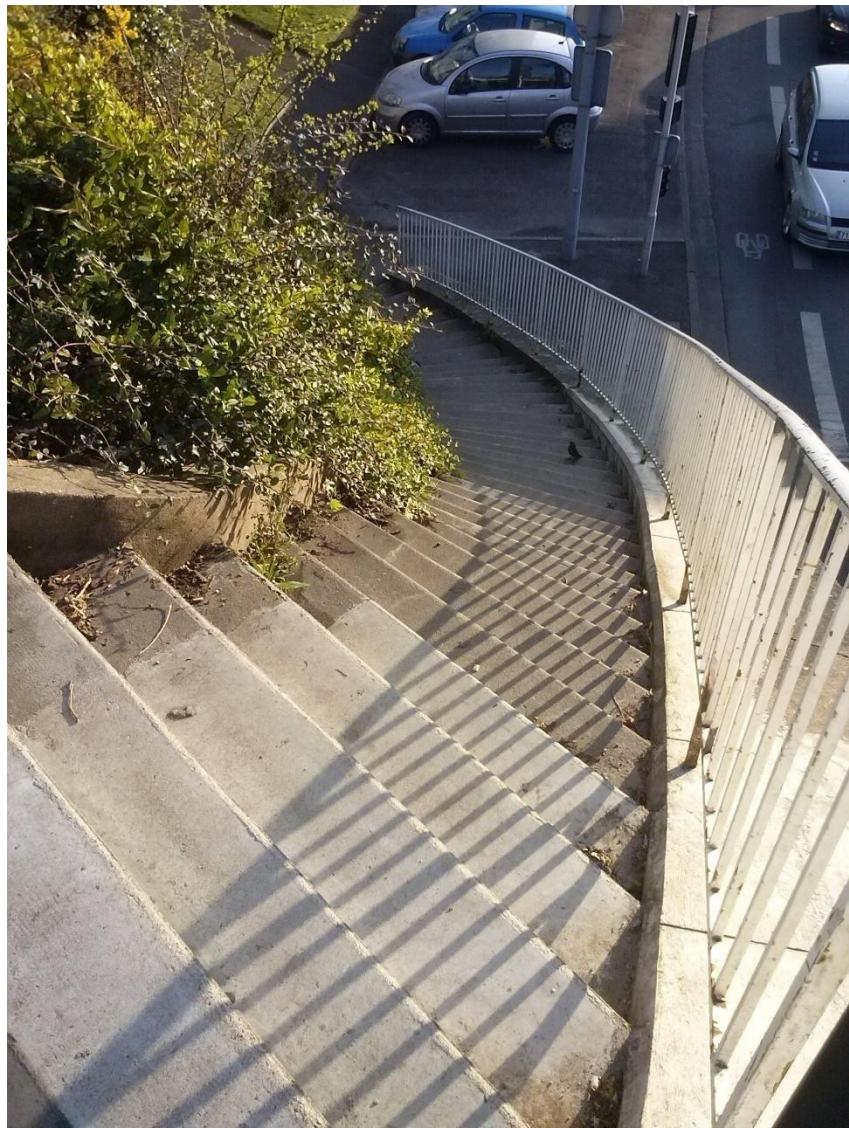


Figure 20: photo de l'escalier permettant d'accéder à la station Charcot (source : T.CHAMPIGNY)

En partant du même point de l'îlot, le trajet jusqu'à l'arrêt Verdun du tramway est de 660 m puisqu'il faut traverser les voies au pont du carrefour de Verdun. En revanche, la distance séparant le sud de l'îlot et la station Suzanne Valadon ne serait que de 120 m mais encore une fois les voies ferrées empêchent la circulation vers les rives du Cher.

Cet espace du quartier Saint Lazare a également une grande importance du fait de son statut, en effet il s'agit des derniers jardins ouvriers encore présents en centre ville de Tours. Les jardins les plus proches se situent en périphérie, notamment aux Deux Lions à proximité du Lac de la Bergeonnerie.

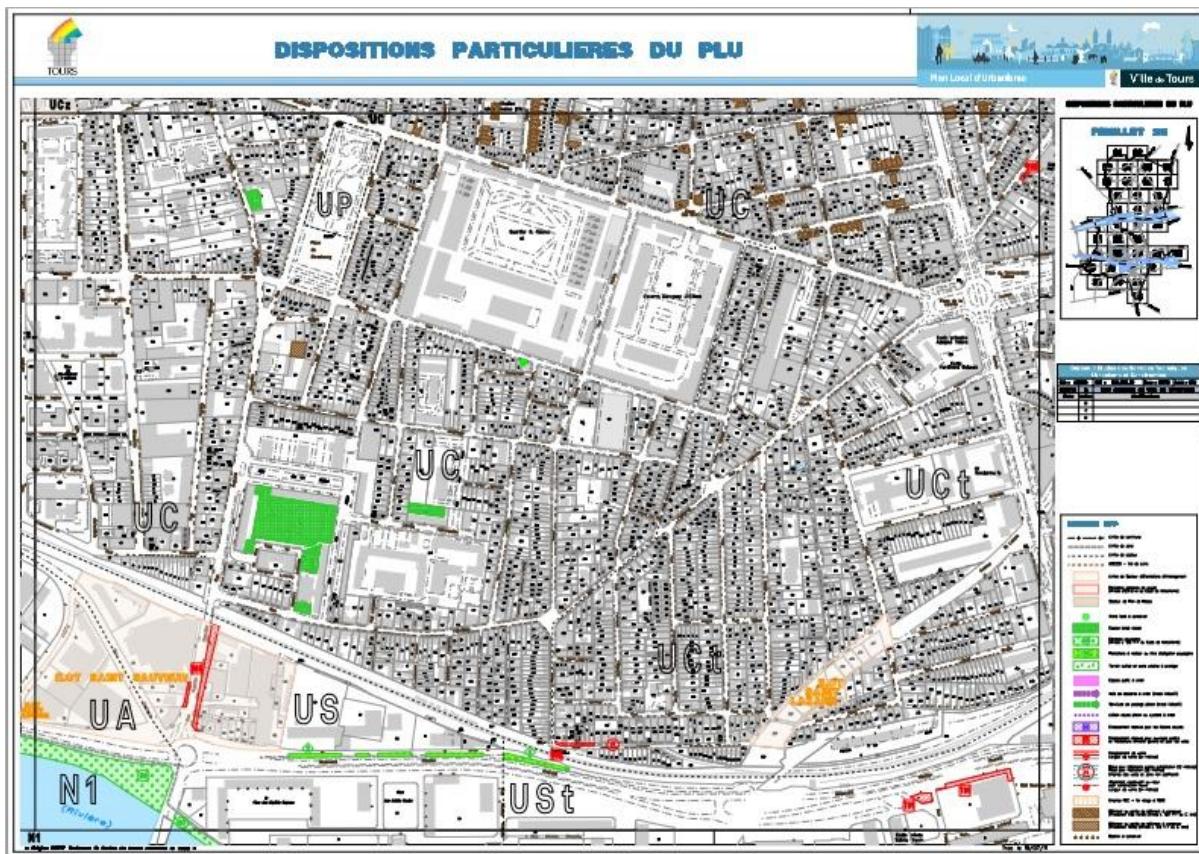


Figure 21: carte représentant les espaces verts à proximité du quartier (source : PLU de Tours)

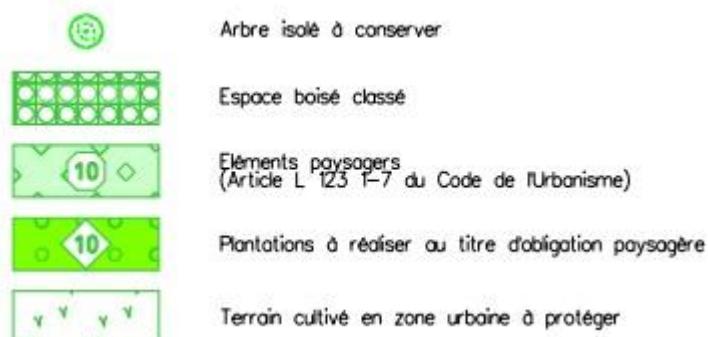


Figure 22: zoom de la légende de la carte précédente (source : PLU de Tours)

Nous pouvons voir, à travers ce document du PLU, que les espaces verts ne sont pas très nombreux dans cette zone de la ville et ne sont pas à proximité immédiate de l'îlot (ici en orange en bas à droite).

Les jardins ouvriers de Saint Lazare existent depuis très longtemps et sont toujours cultivés de nos jours. En effet, il n'existe que peu de zones en friche sur ce quartier et la plupart de celles-ci, pouvant paraître délaissées, seront jardinées à l'arrivée du printemps.

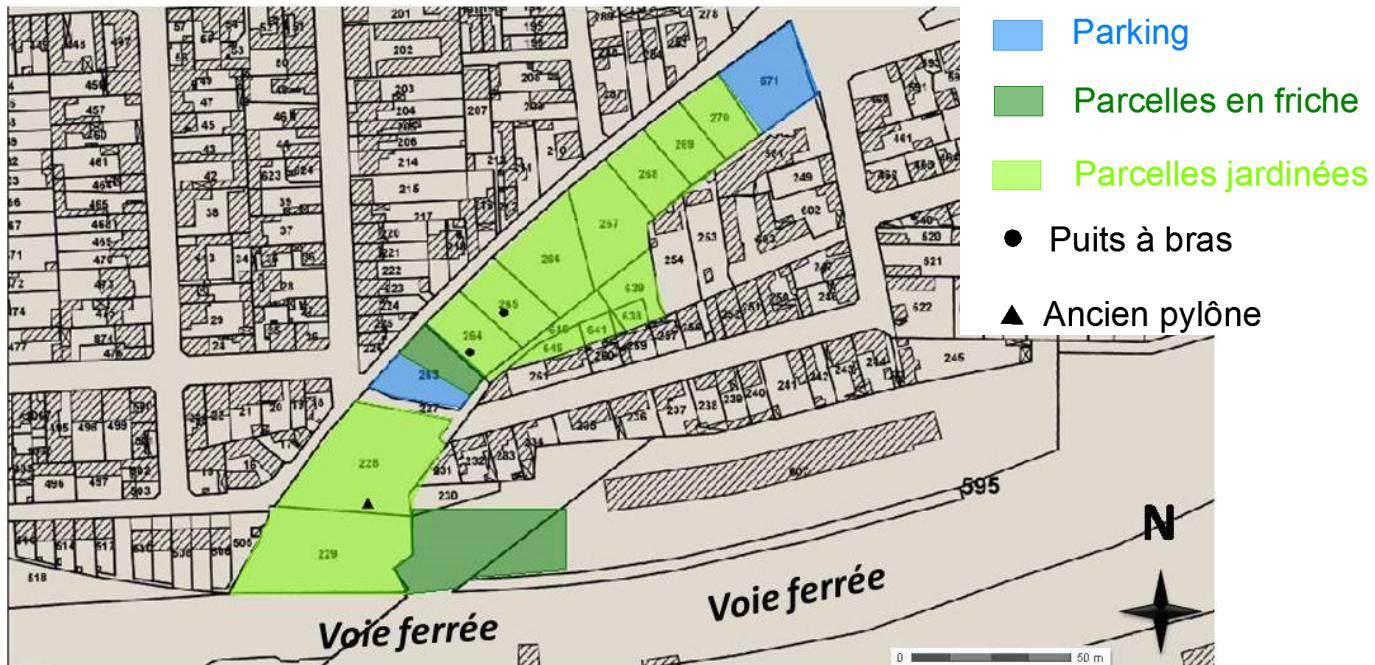


Figure 23: carte parcellaire du quartier représentant les zones cultivées et en friches (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Nous pouvons voir sur cette carte que seulement deux parcelles ne sont pas jardinées : celle de tête d'îlot utilisée actuellement en tant que parking de 681m² et celle au sud de la première partie des jardins de 440m², également utilisée comme parking pour moitié et en friche pour le reste.

La zone en friche au sud du quartier et en bordure des voies est également intéressante puisqu'il s'agit d'une zone surélevée par rapport au niveau des voies. Les voies de chemin de fer sont au même niveau que le reste du quartier, cependant l'avenue Winston Churchill est, quand à elle, plus haute que les voies. Cette zone en friche surélevée serait donc l'emplacement idéal pour une passerelle au dessus des voies car il s'agit de l'une des seules zones où les deux cotés du chemin de fer sont au même niveau. De plus il s'agit également de l'ancien emplacement d'un pont qui passait déjà au dessus de la voie ferrée de Vendée.



Figure 24: photographie de la zone surélevée et des voies ferrées (source : T.CHAMPIGNY)

c) La circulation dans le quartier et vers l'extérieur

Nous pouvons constater quelques problèmes de circulation au niveau du quartier mais surtout des problèmes de cohabitation entre les différents modes de transport, qu'il s'agisse de voitures, de vélos ou de piétons.



Figure 25: représentation des problèmes de circulation (source : fond de carte Geoportail, réalisation : T.CHAMPIGNY)

Les principaux problèmes de circulation se situent au niveau de la rue du chemin de fer (en noir sur la carte). Il s'agit d'une rue étroite, équipée d'un seul trottoir fin et où les voitures roulent très vite.



Figure 26: photographie de la rue du chemin de fer (source : T.CHAMPIGNY)

Un autre point négatif de circulation de cette rue est le carrefour entre la rue du chemin de fer, la rue Jacob Bunel, la rue Henri Martin et la rue Léon Joulin qui est assez dangereux à cause du manque de visibilité, danger qui est renforcé par la vitesse des usagers.



Figure 27: photographie du carrefour de la rue du chemin de fer (source : T.CHAMPIGNY)

La circulation douce n'est donc pas aisée puisqu'elle doit partager la route avec les automobilistes. De plus l'accès aux rives du Cher pour les piétons ne peut se faire que par l'un des deux ponts au dessus des voies ferrées et cela engendre un grand détour. La présence d'une passerelle permettant d'accéder au sud des voies ferrées permettrait de créer une véritable liaison piétonne et cycliste entre le centre ville de Tours et le quartier des deux lions.

III. Aspect social

a) *Habitants*

Le profil des habitants du quartier est globalement identique sur l'ensemble du quartier. En effet il s'agit d'un quartier à dominante ouvrière, ce que l'on peut constater par la petite taille des parcelles. Peu de projets d'envergure ont pris place sur ce quartier car, du fait de la taille des parcelles, il faut en acheter plusieurs pour créer un grand projet. Les opérations immobilières sont peu nombreuses, la dernière en date étant la construction des logements sociaux par l'OPAC en 2011.

L'histoire de ce quartier permet également de connaître le profil de certains habitants, en effet il s'agit d'une zone appartenant autrefois à la SNCF qui l'utilisait pour loger ses employés. On retrouve donc beaucoup de retraités de la SNCF dans le quartier, ce qui montre que l'îlot Saint Lazare a une population vieillissante. On assiste à un renouvellement assez lent de la population, au fur et à mesure des départs des habitants.

On constate que le nombre de jardiniers est très petit par rapport à la surface des jardins. En effet, on compte 14 jardiniers sur la zone pour 7780m² de surface jardinée, ce qui correspond en moyenne à 555m² par jardinier. Généralement la surface allouée par jardinier pour un jardin ouvrier est de l'ordre de 100 à 150m². Les jardiniers de Saint Lazare reconnaissent eux-mêmes que les parcelles sont trop grandes, notamment du fait que beaucoup de jardiniers sont vieillissants.

En règle générale, les jardiniers de Saint Lazare n'accordent pas beaucoup d'importance à l'emplacement de leur jardin, certains n'habitent même pas le quartier, le principal est d'en avoir un. Par ailleurs, les jardiniers ont été peu impliqués dans l'action du collectif de quartier visant à sauvegarder les jardins. Ce manque d'entrain s'explique notamment par le fait qu'officiellement les jardiniers étaient des squatteurs même si leur présence sur les jardins était tolérée.

b) Les activités clés sur place et à proximité

Le quartier Saint Lazare dispose d'atouts assez importants renforçant son attractivité, à commencer par la présence du tramway qui est d'une importance capitale pour les habitants dont une grande partie ne possède pas de voitures. Pour ces habitants, l'arrivée du tramway est une bénédiction car il leur permet de sortir du quartier pour accéder au reste de la ville même si l'accès aux stations de tram n'est pas des plus faciles.

Cet îlot dispose également d'un comité de quartier qu'il partage avec le quartier Febvotte-Marat. Ce comité, dont le local est situé rue Febvotte, permet aux habitants de se rencontrer et d'échanger autour d'évènements qu'il a organisés et de services qu'il offre à la population.

D'autres activités existent également à proximité comme la présence d'une discothèque, le 40, rue Febvotte qui pourrait permettre d'attirer une population plus jeune sur le quartier. Un local des restos du cœur se trouve également dans la même rue qui permet d'offrir de la nourriture à ceux qui n'ont pas les moyens de faire leurs courses en grande surface. Cela touche de

plus en plus de personnes en France chaque année et le caractère ouvrier du quartier fait que ce local peut être utile pour les habitants eux-mêmes. Le quartier peut également bénéficier de la présence d'une caserne militaire proche. Cette caserne profite d'un renforcement de la présence militaire avec la décentralisation du personnel parisien à Tours, c'est plus de 500 personnes qui sont arrivées sur le site.

L'îlot en lui-même possède également un élément marquant qui amène de l'activité. Il s'agit du centre culturel turc présent en tête d'îlot qui possède aussi une salle de prières, ce qui attire beaucoup de personnes sur le quartier le vendredi.



Figure 28: Carte représentant la position des différentes activités de la zone (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

Proposition de projet

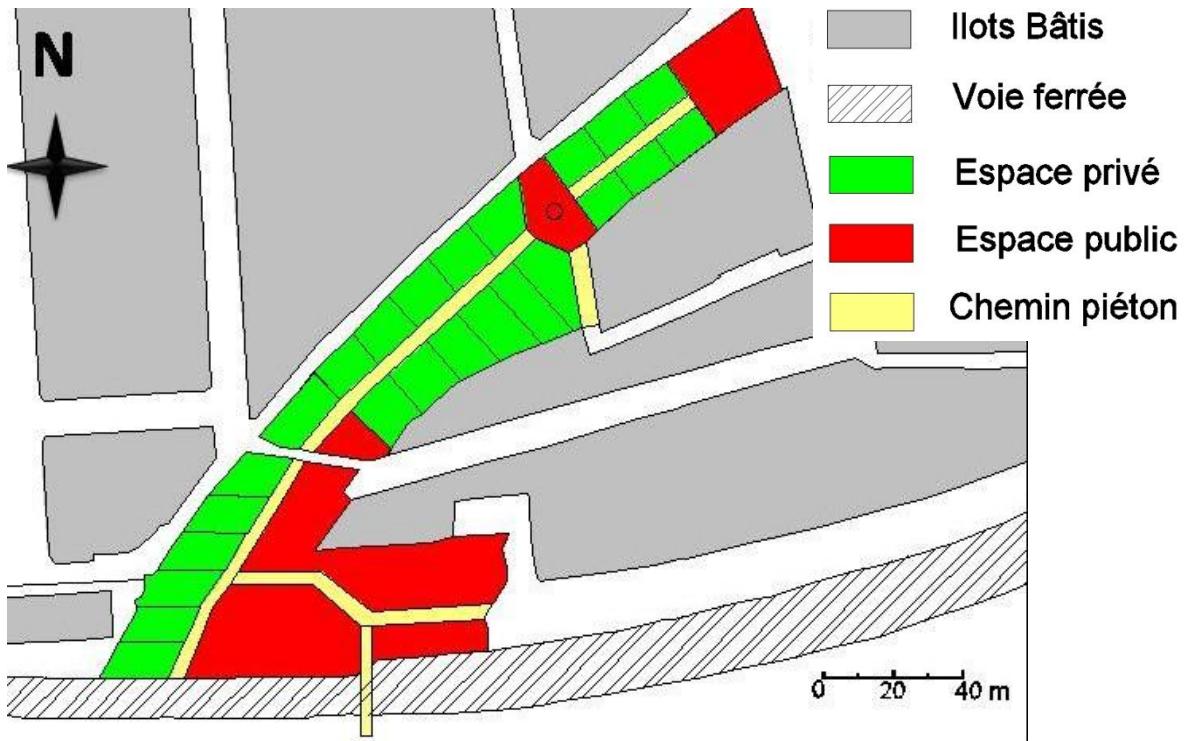


Figure 29: Plan masse représentant le type d'espaces (source : T.CHAMPIGNY)

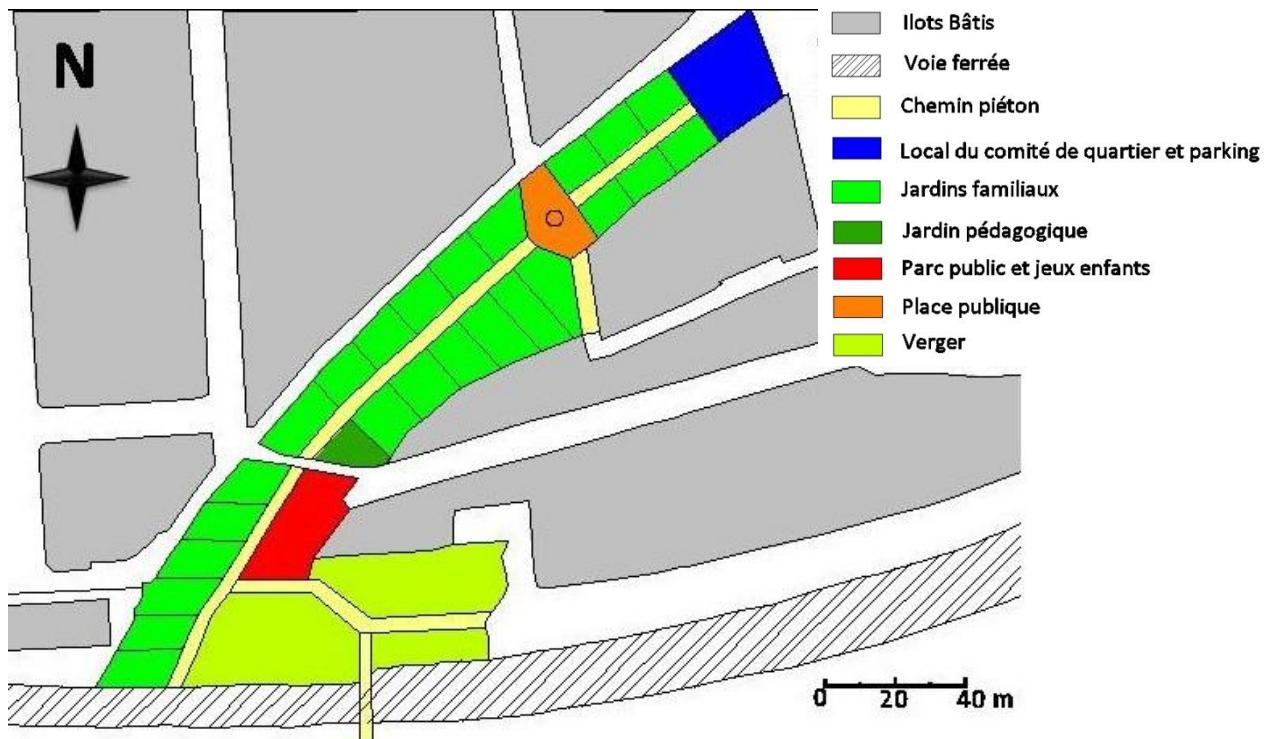


Figure 30: Plan masse représentant les fonctions des différents espaces (source : T.CHAMPIGNY)

I. Réaménagement des jardins

a) *Les jardins ouvriers*

Tout projet qui prendrait place sur l'îlot Saint Lazare concerterait d'abord et avant tout le découpage des parcelles de jardins ouvriers. Nous pouvons voir la nouvelle répartition de ces jardins dans le plan masse ci-dessus. Une nouvelle répartition des terrains permettrait d'offrir la possibilité de cultiver son propre jardin à plus de personnes. En effet, de nos jours, seulement 14 jardiniers sont présents sur l'îlot avec des parcelles de 555m² en moyenne. Ces parcelles sont nettement trop grandes, de l'aveu même des jardiniers. La plupart des jardiniers cultivent leur parcelle depuis de nombreuses années mais en vieillissant l'entretien d'un tel terrain demande beaucoup d'énergie. En réponse à cela, le redécoupage des parcelles permet l'obtention d'un plus grand nombre de jardins avec des superficies plus réduites.

Ainsi, 6 nouvelles parcelles voient le jour en tête d'îlot, il s'agit des parcelles les plus petites : 150m². Elles sont conçues pour offrir aux jardiniers débutants, ou ne souhaitant pas cultiver sur de trop grandes parcelles, les joies du jardinage.

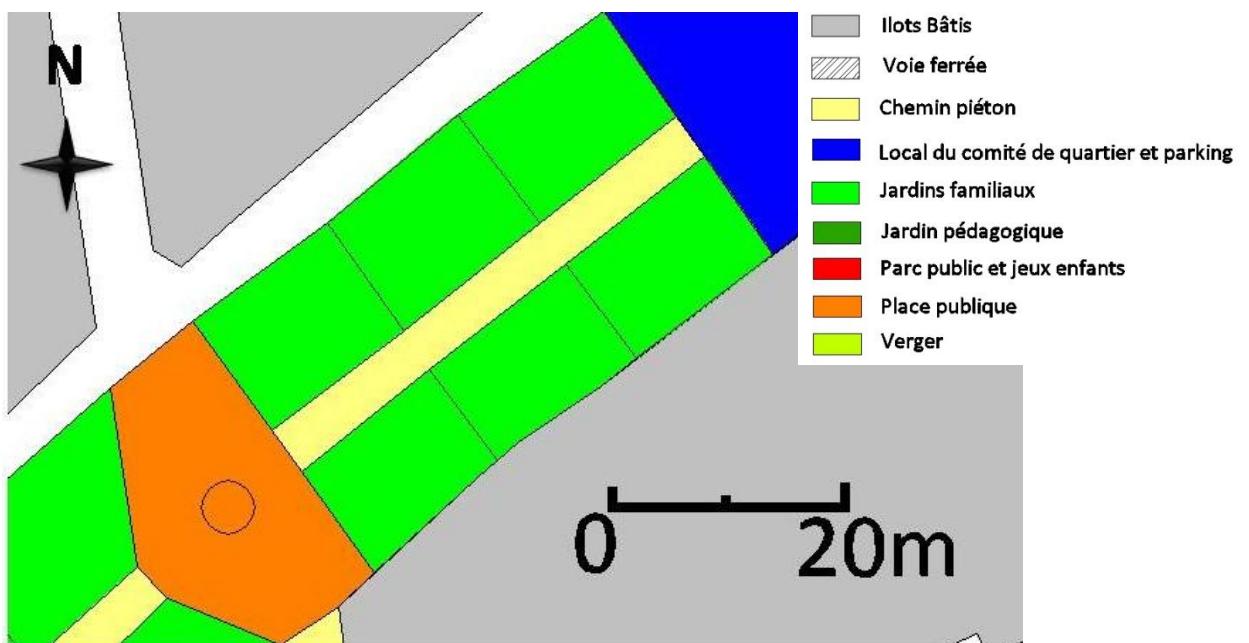


Figure 31: Zoom du plan masse (source : T.CHAMPIGNY)

Ensuite au sud d'une place publique au milieu des jardins, dont nous reparlerons dans la partie espace public, on retrouve 12 nouvelles parcelles

de jardins familiaux et 1 parcelle de jardin pédagogique entre la place et la rue Henri Martin. Il y a 6 de ces parcelles à l'ouest du chemin central, 5 d'entre elles font 200m² et la dernière, la plus au sud, en fait 250. Sur cette zone de parcelles se trouve également l'un des deux puits à bras qui sont remis en état de façon à servir de témoignage des techniques d'une autre époque pour les générations futures. A l'est du chemin central se trouvent donc 7 parcelles dont une servant de jardin pédagogique de 180 m² pour les écoles à proximité, c'est sur celle-ci que se trouve le deuxième puits à bras.

Ces différentes parcelles sont toutes de tailles et de formes différentes afin de faire en sorte que chaque jardin soit unique. Cela permet de respecter le souhait des habitants de ne pas avoir des jardins administratifs tous identiques. Il y a donc une parcelle de 280m², une de 250m², une de 240, une de 225, une de 217 et une de 200m².

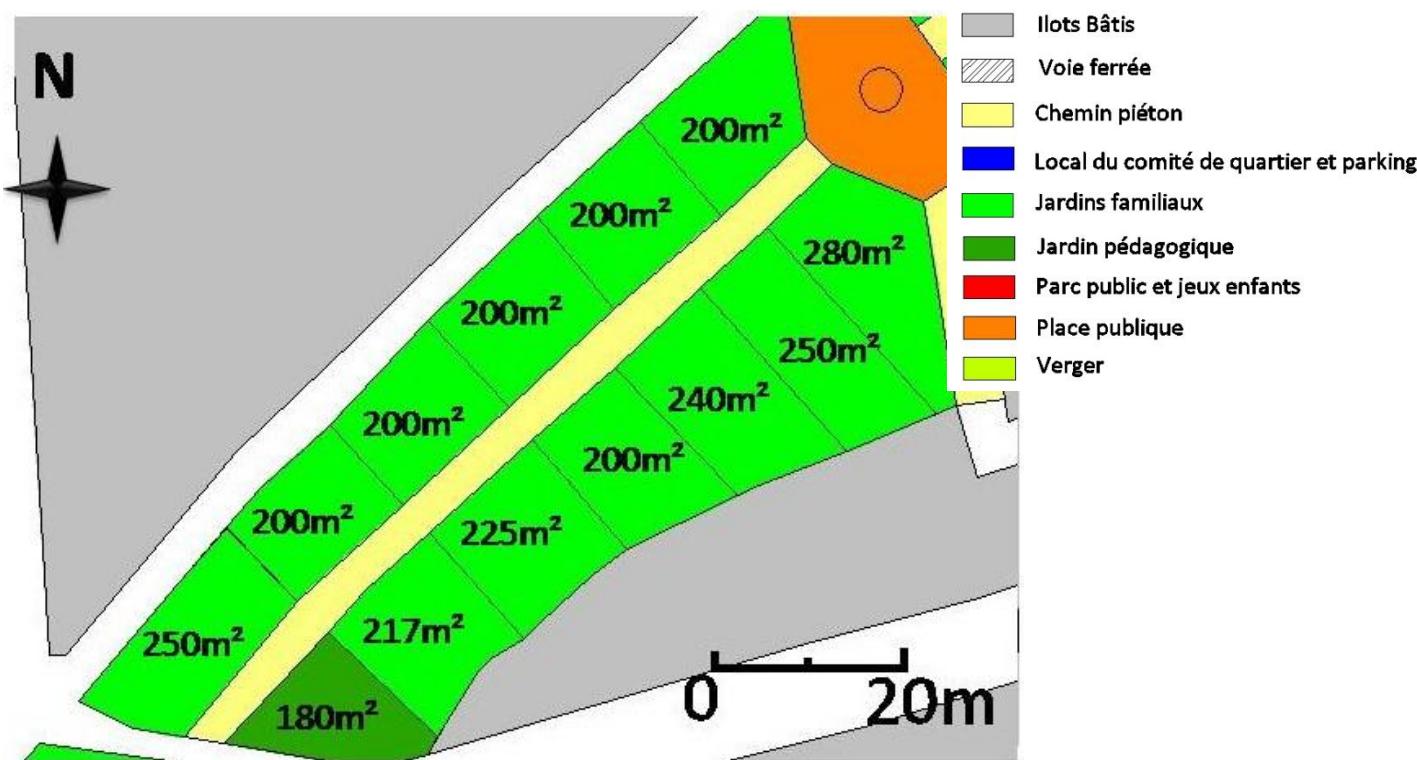


Figure 32: Zoom plan masse avec la superficie des jardins (source : T.CHAMPIGNY)

On retrouve également d'autres parcelles de jardins ouvriers au sud de la rue Henri Martin, il y en a 6 nouvelles de 200m², regroupée à l'ouest du chemin.

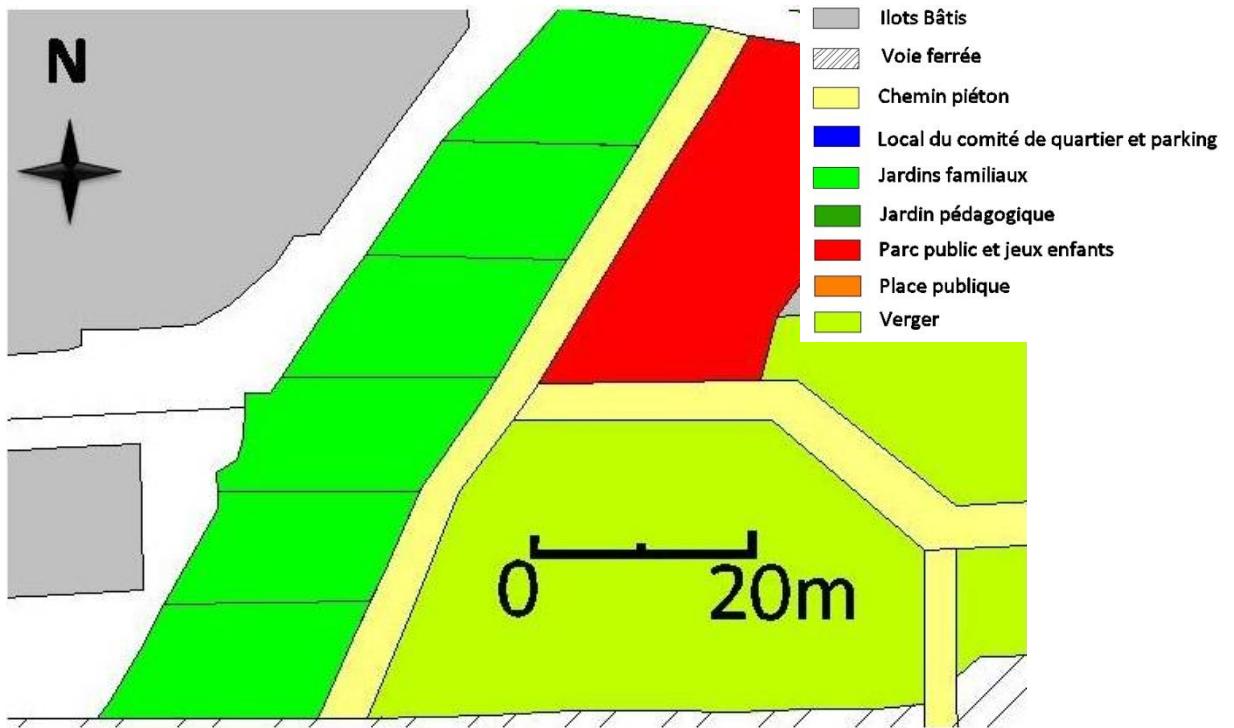


Figure 33: Zoom du plan masse (source : T.CHAMPIGNY)

b) *Equipements des jardins*



Figure 34: Modélisation 3D des jardins (source : T.CHAMPIGNY)

Chaque jardin est entouré par une haie basse de 40 cm d'épaisseur sur une hauteur d'environ un mètre, permettant ainsi de constituer des jardins individuels tout en conservant la perméabilité visuelle sur l'ensemble des

jardins, de même que la convivialité entre jardiniers. L'entrée des jardins se fait du coté du chemin par l'intermédiaire d'une pergola à sommet arrondie garnie d'un petit portillon en bois.

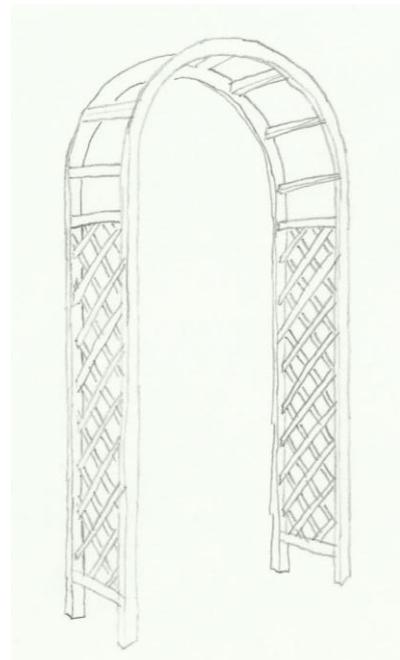


Figure 35: Dessin pergola d'entrée de jardin (source : T. CHAMPIGNY)



Figure 36: Modélisation 3D d'un entrée d'un jardin (source : T.CHAMPIGNY)

Cette entrée permet de créer un sas de séparation entre l'espace public et le jardin privé. La présence d'une pergola permet aussi de faire pousser des plantes grimpantes le long de celle-ci et ainsi de garnir l'entrée des jardins avec des fleurs.

De plus chaque jardin comportera le même équipement, à savoir une cabane de jardin, un récupérateur d'eau de pluie et un bac à compost. Les cabanes étant identiques pour tous les jardins, elles seront personnalisables pour que chaque jardin ait sa personnalité. Un travail artistique pourra être fait en collaboration entre les jardiniers et l'association « eternal network » pour décorer ces cabanes de façon à ce que chaque jardin soit unique et que l'ensemble de l'espace ait son âme à lui.



Figure 37: Modélisation 3D d'une cabane de jardin (source : T. CHAMPIGNY)

La partie sud des actuels jardins est fortement réaménagée, en effet, comme nous l'avons vu précédemment, la partie à l'ouest de cette zone est toujours dédiée aux jardins ouvriers mais la partie à l'est change de fonction. Cela s'étend également à la zone surélevée qui était en friche entre les jardins et la barre d'immeuble. Cette zone est séparée d'est en ouest par le chemin mais également du nord au sud. Le croisement de ces deux parties de chemin se fait au niveau du pylône de l'ancienne voie ferrée qui en marque l'emplacement.

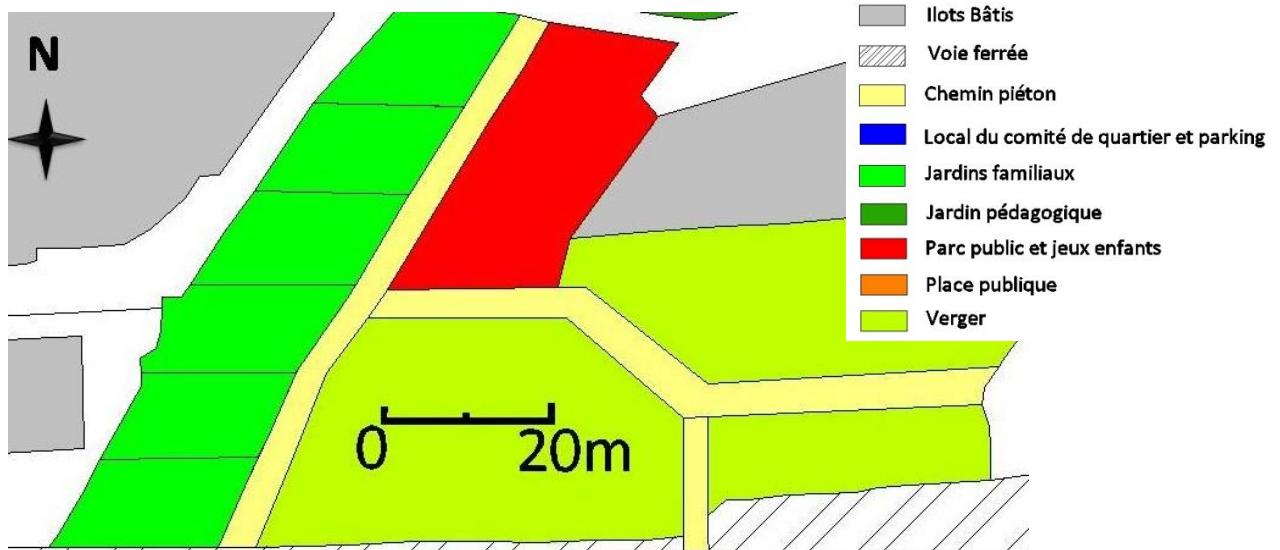


Figure 38: Zoom plan masse partie sud (source : T.CHAMPIGNY)

On retrouve également sur les jardins beaucoup d'éléments existant déjà avant comme le pylône de voie ferrée ou les puits à bras mais également une grande partie de la végétation, notamment les arbres, déjà présents. Cela permet de conserver l'aspect authentique des jardins, leur coté un peu sauvage.



Figure 39: Photo aérienne des éléments conservés dans le projet (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)

II. Les espaces publics

a) Verger et parc de jeux

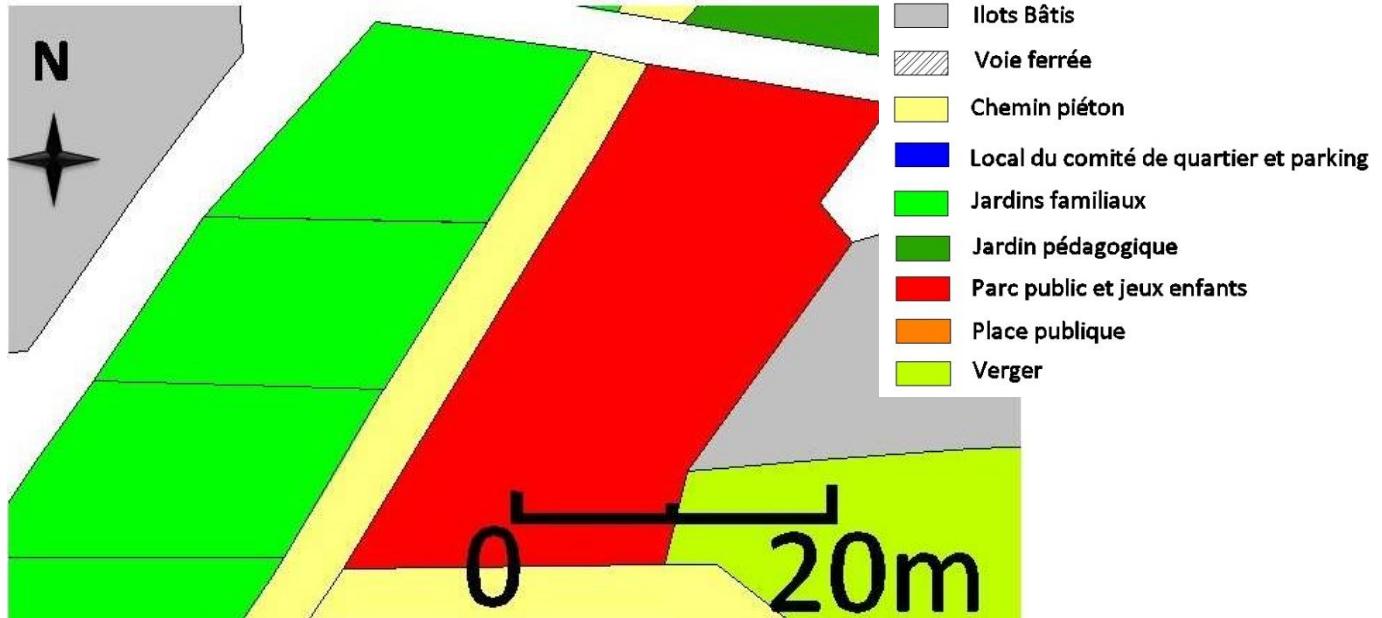
Le sud de la zone, la plus proche des voies ferrées, est composé avant tout par un verger de 1102 m². Il comportera toute sorte d'arbres à fruits : pommiers, cerisiers, poiriers, abricotiers... Mais il possèdera également des plantes à fruits rouges comme des muriers ou des framboisiers.



Figure 40: Modélisation 3D du verger (source : T.CHAMPIGNY)

La zone, actuellement en friche, est également réaménagée puisqu'elle accueille une passerelle piétonne dont nous reparlerons dans la partie équipements. Le terrain entourant la passerelle est également mis à profit pour la culture mais le terrain en pente est plutôt propice à des buissons qu'à de véritables arbres fruitiers. Ainsi il sera planté des buissons fruitiers de préférence framboisiers ou muriers voire quelques rangs de vignes sur la partie en direction des voies ferrées. Ce terrain fait un total de 1066m² dont une partie est utilisée pour le chemin, une autre pour la passerelle et le reste pour la culture. Des tables de pic nique sont installées au milieu des arbres pour offrir un lieu convivial pour les différentes familles utilisant cette zone.

Le principal espace public est situé dans la partie sud des jardins, il s'agit de la zone juste à coté de la rue Henri Martin.



Ce nouvel espace comprend un espace de jeux pour enfants ainsi qu'une partie pour toute la famille. C'est une zone de 513m² possédant des jeux pour enfants de tous âges : balançoires, toboggans, tourniquets... On peut également y trouver des bancs pour les parents à côté des jeux pour leur permettre de surveiller leurs enfants. De plus, des tables de pic nique sont également installées pour renforcer le côté convivial et familial du quartier.

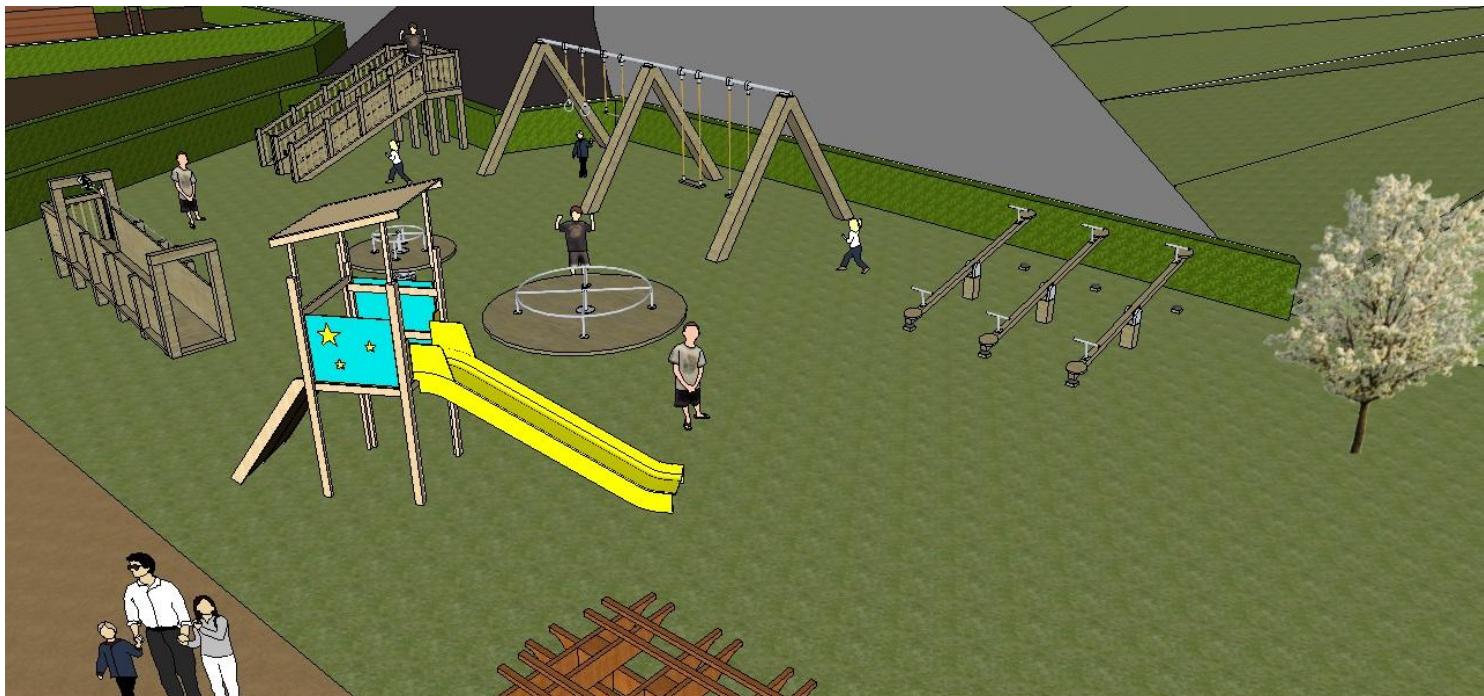


Figure 42: Modélisation 3D du parc de jeux (source : T.CHAMPIGNY)

Dans cet espace nous retrouvons le tunnel d'évacuation des eaux de l'ancien ruisseau de l'évêché. Le tunnel étant enterré, il ne gène pas l'espace public en dehors des deux bouches, d'entrée et de sortie, où un panneau sera placé pour expliquer l'histoire de ce tunnel.

b) Le chemin piéton et la place centrale

Les différentes parcelles de jardins se situent de part et d'autre d'un chemin central qui traverse la totalité de l'îlot, des voies ferrées à la tête d'îlot. Ce chemin fait 4 mètres de large, permettant ainsi la circulation des piétons et des cyclistes sans avoir à partager la route avec les automobiles.

L'ensemble du mobilier urbain installé sur le chemin permet de mettre en place une ambiance particulière dans la zone. Le matériau principal est le bois pour les différentes pergolas présentes, cela permet de donner un charme un peu rustique aux jardins. Tous les équipements permettent de renforcer cet aspect rustique de jardin à l'ancienne. L'ensemble du mobilier s'accorde sur un style simple et épuré permettant de créer un espace familial et convivial.

Chaque interface entre la voirie et la zone de jardins est marquée par la présence d'une pergola carrée. Cela permet de créer une véritable entrée pour les jardins mais aussi d'établir une coupure entre la route et la zone piétonne. Cette entrée permet également d'installer des plantes grimpantes le long de la pergola, ce qui permet d'installer la végétation dès l'entrée des jardins.

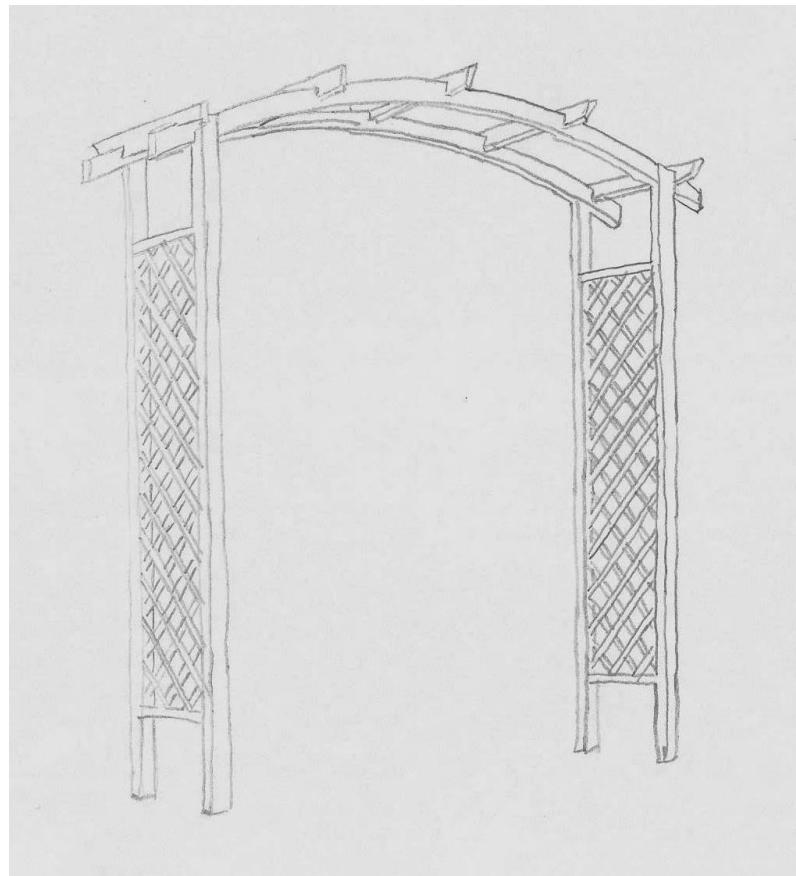


Figure 43: Dessin d'une pergola d'entrée (source : T.CHAMPIGNY)

Ce chemin marque également un espace public de détente, un lieu dans lequel les usagers, et pas uniquement les jardiniers, pourraient profiter de la végétation et de l'atmosphère des jardins. Pour améliorer l'ambiance calme et apaisée de cet espace, des bancs sont disposés à intervalles réguliers pour permettre aux piétons de se détendre au milieu de la verdure. Ces bancs sont équipés d'un bac de chaque côté de l'assise ainsi que d'une treille permettant de planter des plantes qui se développeront le long de la treille. Cela permet d'insérer la nature absolument partout dans cet espace public de façon à montrer que la végétation est omniprésente dans le quartier.



Figure 44: Dessin d'un banc (source : T.CHAMPIGNY)

Certains de ces bancs sont placés sur une zone dégagée du chemin pour profiter pleinement de l'ensoleillement alors que d'autres seront placés dans des zones plus ombragées. Ces zones d'ombre sont créées par la présence de pergolas longues avec un toit composé de bardeaux entrecroisés. Ces pergolas seront disposées en certains points du chemin de façon à créer des havres ombragés pour les usagers.



Figure 45: Dessin d'une pergola longue sur les chemins (source : T.CHAMPIGNY)



Figure 46: Modélisation 3D d'une pergola le long d'un chemin (source : T.CHAMPIGNY)

Le chemin principal traverse les jardins du sud-ouest au nord-est mais il croise un deuxième petit chemin permettant l'accès depuis la rue Gay Lussac. Le croisement entre ces deux chemins permet la création d'une petite place piétonne possédant un bassin en son centre.

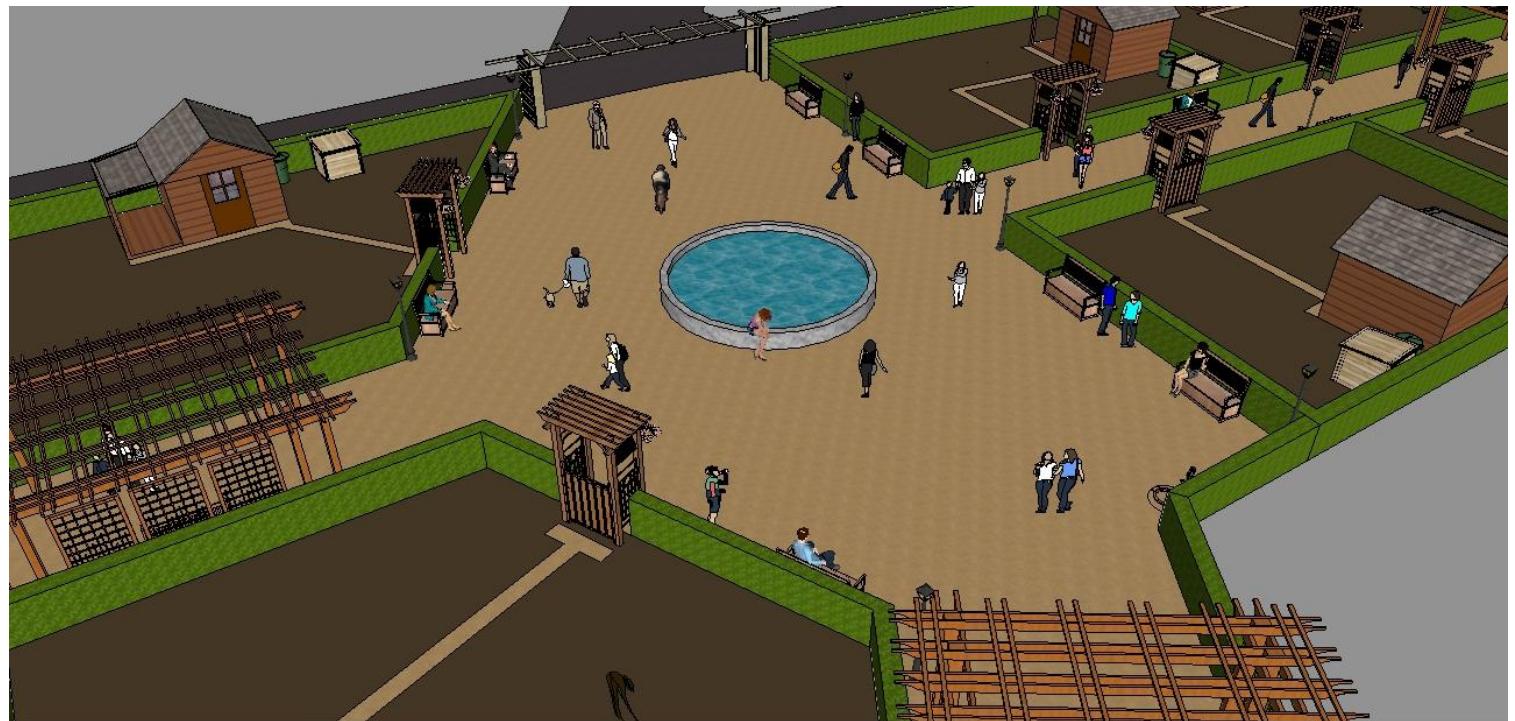


Figure 47: Modélisation 3D de la place publique (source : T.CHAMPIGNY)

Cette place est un espace de détente où la nature et l'eau se combinent pour donner une atmosphère naturelle. Des bancs sont installés sur tout le pourtour de la place et il est également possible de s'asseoir sur le rebord du bassin.

L'eau est également un point important de tout espace de végétation, c'est pour cela qu'à intervalles réguliers sont placées des pompes à bras. Ces pompes fournissent une source d'eau potable pour les usagers du chemin mais aussi un rafraîchissement pour les jardiniers. La forme des pompes permet de donner un côté ancien au chemin rappelant le patrimoine de la zone.

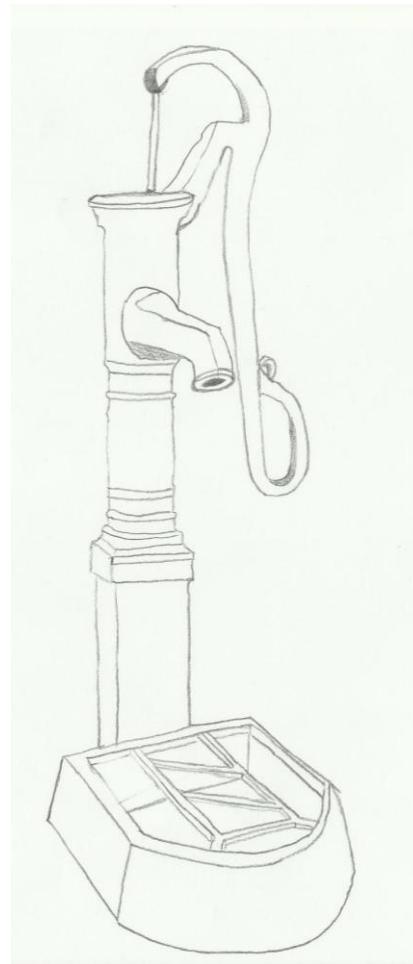


Figure 48: Dessin d'une pompe à bras (source : T.CHAMPIGNY)

C'est un espace convivial et familial qui se veut accueillant pour tous et à tout moment. Pour cela des lampadaires sont installés le long du chemin pour permettre la circulation piétonne à toute heure de la journée.

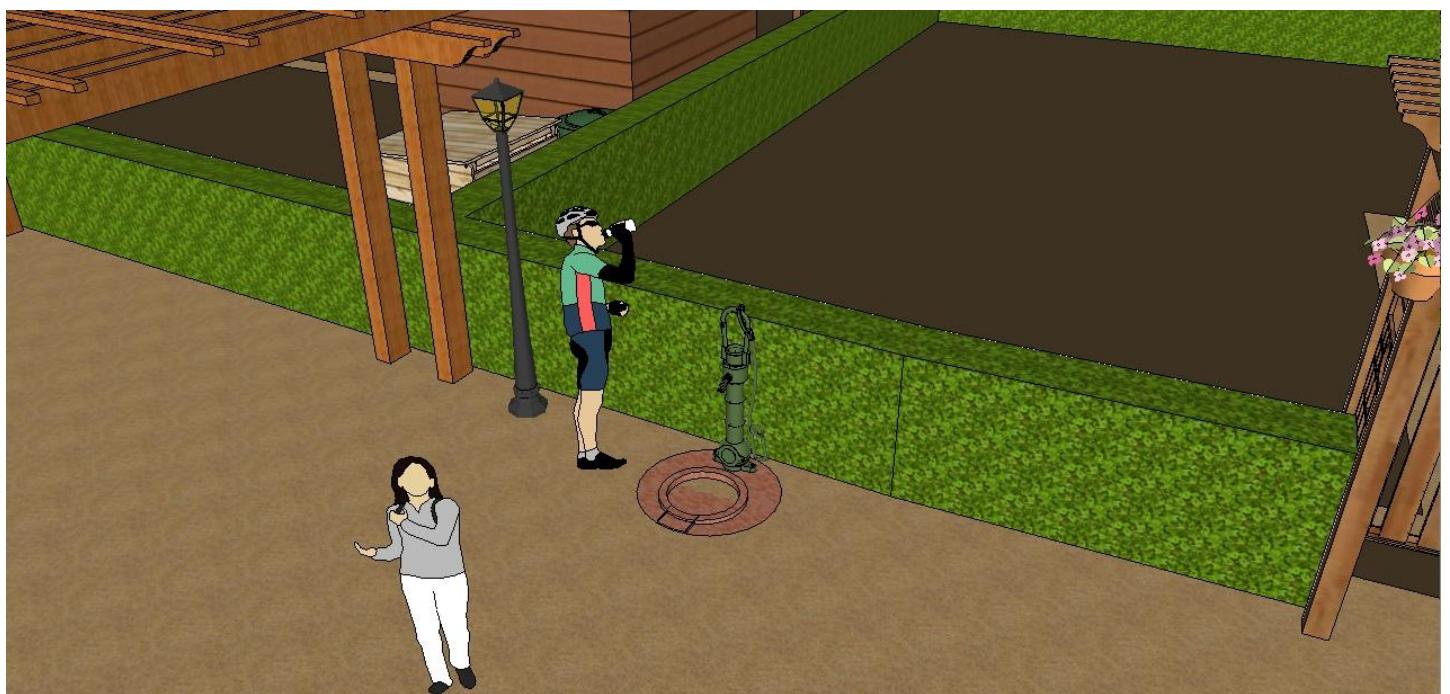


Figure 49: Modélisation 3D d'un lampadaire et d'une pompe à bras (source : T.CHAMPIGNY)

c) De nouveaux équipements

Le comité de quartier désirait un bâtiment qui lui serait réservé sur la zone et ce bâtiment prend place sur la parcelle en tête d'îlot. Cette parcelle de 681m² est pour l'instant utilisée comme parking sauvage par les habitants.

Sur cette parcelle est installé un bâtiment de 312 m², en bois écologique. Le reste de la parcelle est occupé par un parking de 16 places de stationnement à la disposition des habitants, des jardiniers ou des membres de l'association de quartier. Ce parking permet de conserver la fonction de parking qui est actuellement en place sur la zone tout en limitant un peu le nombre de voitures.

Le bâtiment, quand à lui, se composera de différentes pièces à l'usage de l'association de quartier avec un bureau et des pièces pour leurs activités. De plus, ce bâtiment sera équipé d'une grande salle permettant des réunions d'habitants ou divers évènements. Il comportera également une petite cuisine ainsi que des sanitaires pour permettre d'accueillir des évènements comme la fête des voisins ou tous types de repas entre jardiniers ou entre habitants.



Figure 50: Modélisation 3D du bâtiment de l'association de quartier (source : T.CHAMPIGNY)

Les voies ferrées formaient une barrière infranchissable entre le quartier Saint Lazare et les rives du cher à part en deux ponts assez éloignés de l'îlot. Pour répondre à ce problème, une passerelle a été créée au dessus des voies pour permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser.

Ce pont permet avant tout aux habitants d'accéder aux rives du Cher, principalement pour atteindre la station de tramway Suzanne Valadon, mais cela permet également de créer une véritable liaison douce entre le centre ville et le quartier des Deux Lions. En effet, cette passerelle permet donc de traverser le chemin de fer sans devoir passer par les mêmes ponts que les voitures, où la circulation peut être dangereuse. Le chemin piéton se poursuit donc jusqu'aux rives du Cher, où les habitants peuvent accéder au tramway ou bien continuer leur chemin vers les deux lions grâce au pont du tram au dessus du Cher.

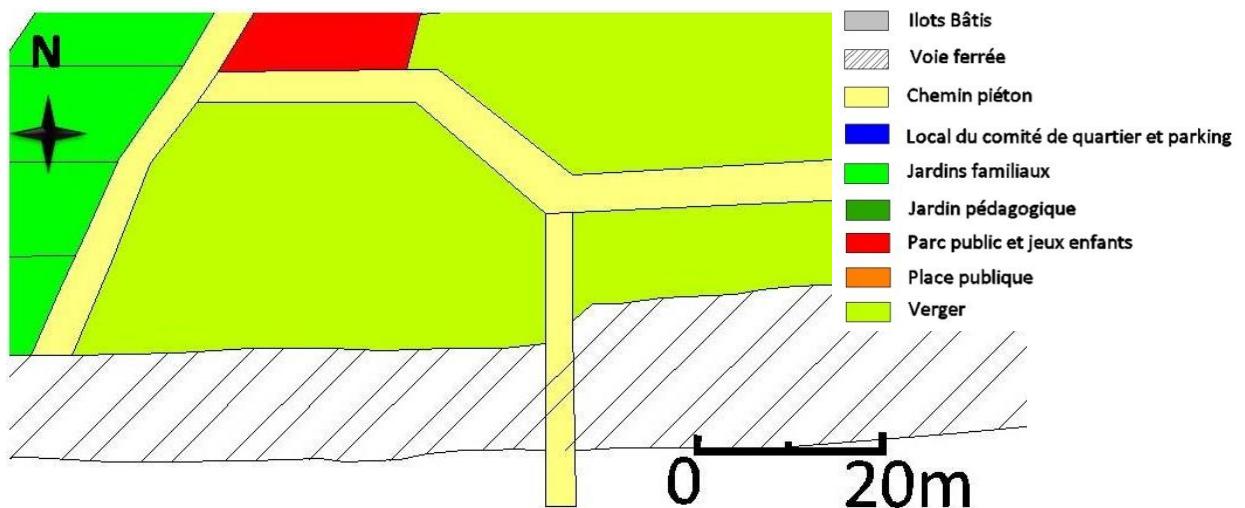


Figure 51: Zoom plan masse au niveau de la passerelle (source : T.CHAMPIGNY)

On peut voir, sur cet agrandissement du plan masse, l'emplacement de la passerelle. Elle se situe sur la zone la plus au sud de l'îlot, en prolongement du chemin piéton. Il s'agit d'une zone surélevée en friche comme nous l'avons vu dans le diagnostic, qui a déjà accueilli une passerelle de voie ferrée lorsque l'îlot était encore un chemin de fer. Cela permet d'accéder à l'autre côté des voies, qui est lui aussi surélevé, sans devoir créer des escaliers qui seraient un problème pour les personnes à mobilité réduite. Grâce à cela le chemin monte en pente douce jusqu'à la passerelle, également en pente très douce.



Figure 52: Modélisation 3D de la passerelle (source : T.CHAMPIGNY)

Conclusion

Ce projet est une solution possible pour le réaménagement de l'îlot Saint Lazare. Ici, les propositions vont plus loin que seulement la redistribution des parcelles de jardins. J'essaye de proposer des améliorations au quartier en fonction de ce que j'ai pu constater en faisant mon diagnostic.

Je suggère la création de nouveaux espaces qui n'existent pas à l'heure actuelle mais qui répondraient à certains besoins mis à jour et qui permettraient d'améliorer le quartier en fournissant de nouvelles activités.

C'est en me basant sur les rendez-vous et les discussions que j'ai eus avec les acteurs de ce quartier que des idées me sont venues exposées tout au long de ce projet. Ma volonté initiale était de proposer des idées permettant d'accorder les volontés de la mairie et des habitants, de répondre à leurs souhaits pour l'aménagement de ce quartier. Cependant, les propositions que je fais sont le fruit de l'interprétation de ces volontés et reflètent mon point de vue sur la question après l'étude des données que j'ai récoltées.

Il s'agit là de la principale limite de mon projet car je ne peux pas être sûr que mon interprétation soit juste. En revanche, mes idées répondent aux besoins que j'ai mis en avant dans le diagnostic et sont, de mon point de vue, une réponse possible aux souhaits des habitants et de la mairie.

La prochaine étape de ce projet serait donc la présentation aux représentants des habitants et de la mairie pour connaître leur avis sur la question.

Table des figures

Figure 1: Carte de localisation du quartier Saint Lazare (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	7
Figure 2: Carte montrant l'ilot Saint Lazare (source : fond de carte Google earth, réalisation T.CHAMPIGNY)	8
Figure 3 : Composition des jardins du quartier (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	9
Figure 4: Photo aérienne avec le parcellaire (source : Geoportail)	9
Figure 5 : Vue aérienne de l'ilot Saint Lazare (source image : Geoportail)	10
Figure 6: Entrée du tunnel d'évacuation du ruisseau de l'évêché (source photo T.CHAMPIGNY)	12
Figure 7: Photo des anciens puits à bras (source photo T.CHAMPIGNY)	13
Figure 8: photo du pylône (source photo T.CHAMPIGNY).....	13
Figure 9: Carte extraite du PLU de Tours montrant le projet imaginé	15
Figure 10: Carte représentant les ponts traversant les voies ferrées (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	17
Figure 11: Carte représentant les hauteurs de bâtiments avec des illustrations (source : fond de carte Geoportail, réalisation et photographie T.CHAMPIGNY).....	18
Figure 12 : Panneaux solaires des logements sociaux (source : T.CHAMPIGNY).....	19
Figure 13: carte représentant la position des écoles autour de la zone (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	20
Figure 14: photographie de l'espace de jeux des rives du Cher (source : T.CHAMPIGNY).21	21
Figure 15: exemple de cabane de jardin (source : T.CHAMPIGNY)	22
Figure 16: exemple de portail d'un jardin (source T.CHAMPIGNY)	23
Figure 17: autre exemple de portail (source T.CHAMPIGNY)	23
Figure 18: exemple de clôture entourant les jardins (source T.CHAMPIGNY)	24
Figure 19: Carte représentant le tracé du tramway et la distance de l'ilot aux stations les plus proches (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	25
Figure 20: photo de l'escalier permettant d'accéder à la station Charcot (source : T.CHAMPIGNY)	26
Figure 21: carte représentant les espaces verts à proximité du quartier (source : PLU de Tours).....	27
Figure 22: zoom de la légende de la carte précédente (source : PLU de Tours)	27

Figure 23: carte parcellaire du quartier représentant les zones cultivées et en friches (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY).....	28
Figure 24: photographie de la zone surélevée et des voies ferrées (source : T.CHAMPIGNY)	29
Figure 25: représentation des problèmes de circulation (source : fond de carte Geoportail, réalisation : T.CHAMPIGNY)	30
Figure 26: photographie de la rue du chemin de fer (source : T.CHAMPIGNY).....	31
Figure 27: photographie du carrefour de la rue du chemin de fer (source : T.CHAMPIGNY)	32
Figure 28: Carte représentant la position des différentes activités de la zone (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY).....	34
Figure 29: Plan masse représentant le type d'espaces (source : T.CHAMPIGNY)	35
Figure 30: Plan masse représentant les fonctions des différents espaces (source : T.CHAMPIGNY)	35
Figure 31: Zoom du plan masse (source : T.CHAMPIGNY).....	36
Figure 32: Zoom plan masse avec la superficie des jardins (source : T.CHAMPIGNY).....	37
Figure 33: Zoom du plan masse (source : T.CHAMPIGNY).....	38
Figure 34: Modélisation 3D des jardins (source : T.CHAMPIGNY)	38
Figure 35: Dessin pergola d'entrée de jardin (source : T. CHAMPIGNY)	39
Figure 36: Modélisation 3D d'un entrée d'un jardin (source : T.CHAMPIGNY)	39
Figure 37: Modélisation 3D d'une cabane de jardin (source : T. CHAMPIGNY).....	40
Figure 38: Zoom plan masse partie sud (source : T.CHAMPIGNY).....	41
Figure 39: Photo aérienne des éléments conservés dans le projet (source : fond de carte Geoportail, réalisation T.CHAMPIGNY)	41
Figure 40: Modélisation 3D du verger (source : T.CHAMPIGNY)	42
Figure 41: Zoom plan masse espace de jeux (source : T.CHAMPIGNY)	43
Figure 42: Modélisation 3D du parc de jeux (source : T.CHAMPIGNY).....	43
Figure 43: Dessin d'une pergola d'entrée (source : T.CHAMPIGNY).....	45
Figure 44: Dessin d'un banc (source : T.CHAMPIGNY).....	46
Figure 45: Dessin d'une pergola longue sur les chemins (source : T.CHAMPIGNY).....	47
Figure 46: Modélisation 3D d'une pergola le long d'un chemin (source : T.CHAMPIGNY) 47	47
Figure 47: Modélisation 3D de la place publique (source : T.CHAMPIGNY)	48
Figure 48: Dessin d'une pompe à bras (source : T.CHAMPIGNY)	49
Figure 49: Modélisation 3D d'un lampadaire et d'une pompe à bras (source : T.CHAMPIGNY)	49

Figure 50: Modélisation 3D du bâtiment de l'association de quartier (source : T.CHAMPIGNY)	50
Figure 51: Zoom plan masse au niveau de la passerelle (source : T.CHAMPIGNY)	51
Figure 52: Modélisation 3D de la passerelle (source : T.CHAMPIGNY)	52

Bibliographie

- LARCHER Jean-Luc, GELGON Thierry, *titre : Aménagement des espaces verts urbains et du paysage rural*. Lieu d'édition : Tec&Doc, 2000. 502p. collection : Agriculture d'aujourd'hui.
- LE GARREC Sylvaine, *titre : Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout*. Lieu d'édition : Lavoisier, 2006. 91p. collection : PUCA.
- CRISTOPHE Jean-Claude, *titre : Les jardins familiaux*. Lieu d'édition : Territorial éditions, 2008. 85p. collection : L'essentiel sur.
- Urbanisme-tours.fr(22/10/2013) :
http://urbanisme.tours.fr/3_site_jardin.php,
http://urbanisme.tours.fr/pdf/doc/04_Orientations_d_Amenagement/ORIENTATION_AMENAGEMENT_DEF.pdf
- Pressibus.org (22/10/2013) :
<http://pressibus.org/blogcvl/lazare/plu.html>
- Jardinssaintlazare.blogspot.fr(22/10/2013) :
<http://jardinssaintlazare.blogspot.fr/2011/05/les-jardins-saint-lazare.html>
- VIELLE, Aude. *Valorisation de l'espace public et de la vie de quartier : création d'un jardin partagé*. 141f.
Projet individuel. Discipline et spécialité : Université de Tours, EPU-DA, 2013.
- <http://aquavit37.fr> (11/11/2013) : <http://aquavit37.fr/2013lazare/>

Index des sigles

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

OPAC : Office Public d'Aménagement et de Construction

PLU : Projet Local de l'Urbanisme

PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondation

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

Annexes

Questionnaires utilisés lors de mes rendez-vous :

Mme Ratsimbasafy: service urbanisme

- 1) Que pouvez vous me dire par rapport à l'histoire du quartier ?
(son tracé...)
- 2) Quel est le profil d'habitant de ce quartier ?
- 3) Quelle est la fréquentation des jardins, la superficie jardinée ?
- 4) Après concertation avec les habitants quels sont les projets de la mairie pour ce quartier ?
- 5) Avez vous des contacts avec l'association de ce quartier ?
==> pouvez vous m'aider à entrer en contact avec ces personnes ?
- 6) Quel est le ressenti des habitants par rapport au site ?
- 7) Y a t-il un projet d'aménagement pour les locaux du CIRFA ?
- 8) Pouvez vous me fournir une carte des jardins familiaux/ouvriers de la ville ?
- 9) Avez vous des propositions de sites pour m'inspirer, nourrir mon travail sur des projets d'espace de proximité comme celui ci ?

Habitants :

Nom, prénom, âge et profession

- 1) Depuis combien de temps habitez vous ici ?
- 2) Combien de personnes vivent avec vous ?
- 3) Avez vous des enfants/petits enfants qui viennent dans le quartier ?
- 4) Pensez vous qu'un parc de jeux pour enfant serait utile ici ?
- 5) Jardinez vous ici ?
- 6) Si non, seriez vous intéressé par le jardinage ?

- 7) Souhaitez vous la conservation des jardins ouvriers ou préféreriez vous la mise en place de jardins paysager ? (ou un projet mixte)
- 8) Prenez vous le tram/bus ? A quelle fréquence ?
- 9) Si oui est ce facile d'accès ?
- 10) Si non pourquoi ?
- 11) Que pensez vous de la création d'une passerelle au dessus des voies ferrées, au niveau de l'arrêt de tram Suzanne Valadon ?

Table des matières

Avertissement	3
Remerciements	4
Introduction.....	6
Diagnostic	7
I. Contexte	7
a) Présentation du quartier.....	7
b) Histoire d'un quartier	10
c) Un nouveau projet communal	14
d) La réaction des habitants	16
II. L'aspect physique du quartier	17
a) Les infrastructures présentes sur place ou à proximité	17
b) Les espaces importants	24
c) La circulation dans le quartier et vers l'extérieur.....	29
III. Aspect social.....	32
a) Habitants	32
b) Les activités clés sur place et à proximité	33
Proposition de projet	35
I. Réaménagement des jardins.....	36
a) Les jardins ouvriers.....	36
b) Equipements des jardins	38
II. Les espaces publics.....	42
a) Verger et parc de jeux	42
b) Le chemin piéton et la place centrale	44
c) De nouveaux équipements.....	50
Conclusion	53
Table des figures.....	54
Bibliographie.....	57
Index des sigles.....	58
Annexes	59
Questionnaires utilisés lors de mes rendez-vous :.....	59
Table des matières	61

35 allée Ferdinand de Lesseps

37200 TOURS

CHAMPIGNY, Théo

Stage de découverte

DA3-2013-2014

Projet Individuel

« Renouvellement de l'ilot urbain Saint Lazare à Tours »

TOURS, Indre et Loire, 37

Résumé :

Le renouvellement urbain et la végétalisation des centres villes sont des questions d'urbanismes importantes au jour d'aujourd'hui.

L'ilot Saint Lazare est le dernier jardin familial du centre ville de Tours et possède des atouts indéniables mais également des inconvénients.

La mairie n'avaient pas du tout les mêmes projets d'aménagement de cet îlot que les habitants mais elle a fini par se ranger à leur avis.

Ce projet tente d'accorder les volontés des habitants et de la mairie en suivant des principes d'urbanismes importants tels que la valorisation de la circulation douce et la végétalisation urbaine. Le réaménagement des jardins familiaux permet d'apporter de nouvelles fonctionnalités à la zone, tels qu'un espace vert public, un bâtiment de quartier, une passerelle, un verger et un chemin de circulation douce.

Mots clés : jardins familiaux- Renouvellement urbain- espace vert- îlot urbain- circulation douce –concertation- trame verte