

1. INSERTION D'UN PERIMETRE D'ATTENE DE PROJET CARREFOUR DE VERDUN

1.1 L'EXPOSE DES MOTIFS

Le PADD du PLU dans son orientation 2 affiche comme objectif majeur de faire de Tours une ville des mobilités durables. Ce qui suppose d'organiser le développement urbain en cohérence avec l'offre de transport collectif.

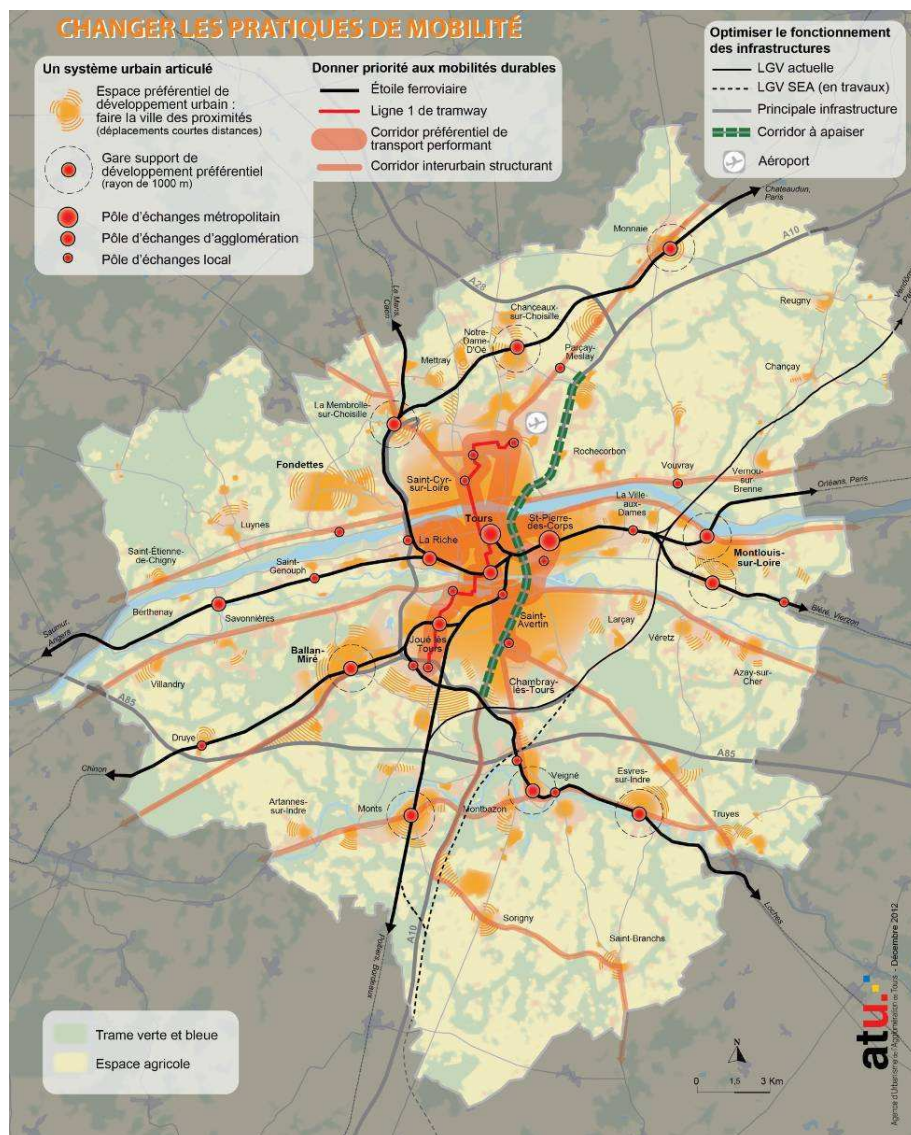
Par ailleurs le projet de SCoT arrêté le 25 janvier 2013 promeut l'intermodalité, ce qui implique le renforcement ou la création de lieux de concentration de plusieurs offres de mobilité.

Un enjeu majeur est de pouvoir associer la création de nouvelles haltes ferroviaires aux réflexions sur le développement de l'étoile ferroviaire de Tours.

Les études récentes montrent l'intérêt de créer de nouveaux points d'arrêt sur le réseau qui dessert le territoire du SCoT **et dans cette perspective de créer une halte ferroviaire au carrefour de Verdun à Tours.**

Situé sur un tronc commun de lignes ferroviaires desservant le Nord, l'Ouest et l'Est de l'agglomération, avec une liaison possible vers la gare de Tours Centre, le carrefour de Verdun sera desservi en 2013 par la première ligne de tramway et la première ligne de bus à haut niveau de service. Un véritable pôle multimodal doit émerger sur ce site, en complémentarité des gares de Tours Centre et de Saint-Pierre-des-Corps.

A ces enjeux d'intermodalité se superposent des enjeux de composition urbaine sur un espace stratégique de la ville ce qui nécessite de croiser les réflexions pour que puisse émerger un projet urbain intégrant la problématique déplacements. **C'est pourquoi la Ville, à travers son PLU, souhaite intégrer une mesure conservatoire sur le site de la Nouvelle République**, pour que les études à venir puissent déterminer les conditions pertinentes d'évolution du secteur.



LES ENJEUX URBAINS

UN SITE INSCRIT DANS UN SYSTEME QUI JALONNE L'AXE ROYAL

Le carrefour de Verdun s'inscrit comme le premier espace public emblématique du « centre-ville » depuis le Sud, la première « entrée de ville ».

Sa reconversion aidera à donner une véritable ambition au nécessaire changement de statut de cet espace, pour passer de celui de « carrefour » à celui de « place ».

Du Cher aux voies ferrées, cet espace d'introduction au centre ville s'enrichit de fonctions nouvelles et s'inscrit parfaitement dans la hiérarchie des différentes places ponctuant le parcours de la voie royale de l'agglomération.

UNE COMPOSITION URBAINE A STRUCTURER

La parcelle de la NR doit devenir un **élément de composition urbaine**. Elle se présente comme une opportunité pour **finir une composition géométrique parfaite**. Le carrefour de Verdun possède des dimensions exceptionnelles pour devenir une véritable place, un **parc de ville qui descend sur le Cher**.

Le projet urbain sur la parcelle de la NR doit impérativement **prendre en compte les enjeux d'intermodalité du site**. Il conviendra ainsi de réserver des emprises en bordure de parcelle, du côté du faisceau ferroviaire, pour laisser la possibilité d'ajouter une voie ferrée supplémentaire (à usage de terminus ou de passage). De même, du côté du boulevard Richard Wagner, le projet urbain doit prévoir le passage éventuel de la deuxième ligne de TCSP, avec l'implantation d'une station.



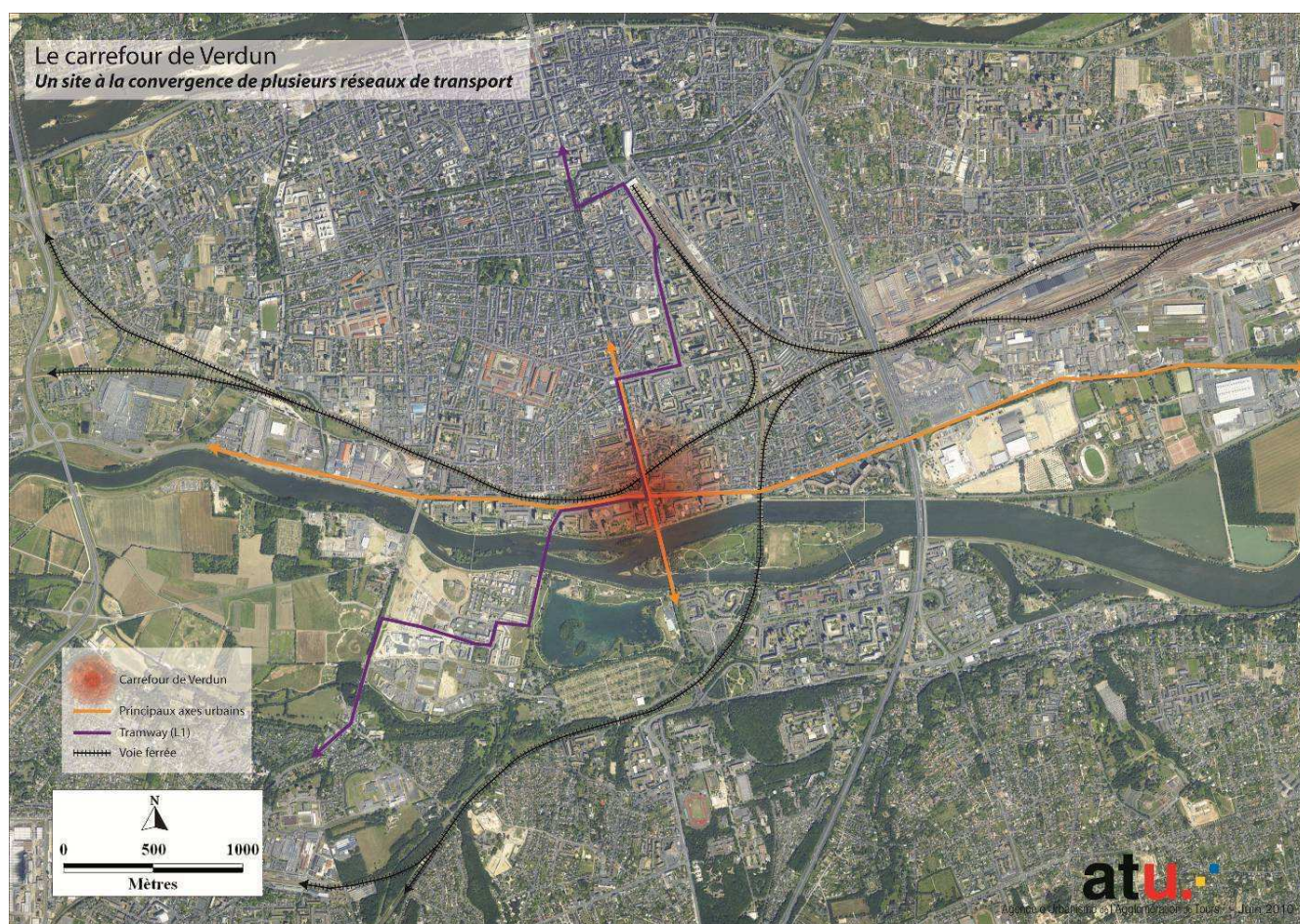
Deux vues du carrefour de Verdun : la nouvelle façade Est en cours de construction et la rive Nord du site bordée par les voies ferrées

LES ENJEUX DE DESSERTE ET D'INTERMODALITE

Le carrefour de Verdun se situe à l'intersection de différents grands axes urbains et de transport. D'une part, l'avenue de Grammont et les boulevards Churchill et Wagner supportent des fréquentations automobiles et autres (voyageurs transports collectifs, piétons, cyclistes) très élevées. D'autre part, la voie ferrée, située dans ce secteur, voit passer des trains en provenance et en direction de l'Est, de l'Ouest et du Nord de l'agglomération, ainsi qu'en échange avec la gare de Tours. Du point de vue strictement ferroviaire, le carrefour de Verdun offrirait un accès très intéressant au train, qui pourrait par ailleurs compléter l'offre existante sur les différentes gares ouvertes dans l'agglomération (notamment celles de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps).

La mise en service prochaine de la première ligne de tramway renforcera le rôle intermodal du site, et permet déjà d'imaginer une desserte par les transports en commun urbains et interurbains bien plus importante qu'aujourd'hui.

Plus globalement, le développement du carrefour de Verdun doit se réfléchir à l'échelle de l'agglomération, et plus précisément de son étoile ferroviaire. Ainsi, la mise en service d'une deuxième ligne de TCSP doit s'intégrer aux enjeux d'articulation entre dessertes urbaines et périurbaines. Les premières réflexions (incluant la deuxième ligne TCSP inscrite dans le PDU de 2003) montrent la position stratégique du carrefour de Verdun, que le principe de desserte s'appuie sur la route ou sur le rail.



1.2 LES IMPACTS DE LA MODIFICATION DANS LE DOSSIER DE PLU

La prise en compte de cet objectif d'intermodalité et les études à mener pour gérer à la fois les enjeux urbains et ferroviaires conduisent donc la ville à instaurer un périmètre d'attente de projet sur une grande partie des terrains d'assiette de la Nouvelle République. Ce périmètre englobe la rive Nord des parcelles de la NR afin de mener les réflexions liées à la prise en compte des enjeux de composition urbaine du carrefour de Verdun. Il concerne également tous les espaces en contact avec les voies ferrées afin de ne pas obérer ou rendre techniquement impossible l'installation d'une halte ferroviaire. Cette option implique de modifier le plan de zonage n°26

1.3 DOCUMENTS GRAPHIQUES

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE AVANT MODIFICATION

