37° Mag #0 - Eté 2018

37°

Mag papier connecté

Où ira le Tram ?

Le tram sifflera deux fois...

Modélisme : les fous du circuit

Des petits bolides à 110km/h

ENQUETE

SANITAS

chronique d'un projet urbain

ARKHAM
STUDIO
Agence digitale

www.arkham-studio.fr

42 Rue du Dr Calmette
37540 Saint-Cyr-sur-Loire
02 34 38 10 64
contact@arkham-studio.fr

Editorial

37° Le Mag c'est quoi ?

Le premier magazine imprimé connecté dans la région

Ludique, innovant, didactique, 37° Le Mag sera le premier magazine imprimé connecté porté par un média dans la région.

Un magazine connecté et relié directement au site internet 37° - www.37degres-mag.fr – L'objectif étant de proposer une offre complémentaire et en lien avec notre travail quotidien sur le web, qui reste le coeur du projet 37° et ses composantes.

Ainsi, le contenu développé sur le magazine papier sera en lien avec celui du site et transversal à ce dernier, faisant ainsi de 37° un projet entièrement transmédia.

Du contenu supplémentaire innovant

En scannant les articles, le lecteur pourra découvrir via son smartphone du contenu supplémentaire : vidéo, interviews longs formats, diaporamas photos, réalité augmentée, vidéo en 360°, ambiances sonores... sont autant de types de contenus que nous souhaitons y insérer.

L'accessibilité au coeur du projet

La technologie aidant, 37° Le Mag sera un magazine entièrement compatible aux personnes malvoyantes. Chaque article sera ainsi disponible en audio via un scan de la page. Une loupe devrait également être disponible.

Une plus value pour les annonceurs

Dépassant le simple cadre de la publicité passive, grâce au magazine connecté, les encarts publicitaires deviennent vivants : publicités en réalité augmentée, bons de réductions directement téléchargeables via smartphones...

Le plus : Votre publicité évolue au fur et à mesure.

Un magazine rendu possible grâce à des partenariats territoriaux

Happy Média : régie commerciale de 37° et d'Info Tours assurera la commercialisation des encarts publicitaires.

Arkham Studio : société de production audiovisuelle et agence de communication digitale réalisera la partie technique du magazine et notamment la partie réalité augmentée ainsi que l'application qui sera liée au magazine.

Mag'Centre : pure-player régional basé à Orléans interviendra notamment dans la réalisation du dossier spécial.

Mathieu Giua
Directeur de la publication

Un mag papier-connecté ?

Du contenu augmenté a été inséré tout au long de ce magazine. Pour le retrouver, rien de plus simple :

Téléchargez l'appli 37° sur votre store.

Repérez l'icône sur les pages du magazine.

Scannez l'objet où se trouve l'icône et profitez du contenu augmenté de ce magazine.

Audio, photos supplémentaires, vidéos et vidéos 360°, liens... vous y attendent.

Profitez pleinement de l'expérience avec les publicités augmentées.

Média local fait par des Tourangeaux pour les Tourangeaux, 37° Mag s'attache à être cohérent à tous les niveaux. Ainsi nos annonceurs sont exclusivement locaux et sont des acteurs du territoire. En choisissant l'ancrage local, nous pensons ainsi qu'annonceurs et lecteurs s'y retrouvent.

E t parce que nous pensons que la publicité a un intérêt si elle est utile, nous avons également connecté les espaces publicitaires de ce magazine, afin de vous faire profiter de bons de réductions, d'espace de billetterie ou encore de promotions exclusives...

Quand quartier rime avec mixité, chronique d'un projet urbain

Construit principalement entre 1959 et 1971, le Sanitas abrite aujourd'hui plus de 8000 habitants avec une prédominance de logements sociaux. Situé au sud du centre-ville de Tours, il fait partie aujourd'hui des 200 quartiers d'intérêt national visés par le « Nouveau programme national de renouvellement urbain » (NPNRU) sur la période 2014-2024. Un projet d'envergure qui doit entièrement remodeler le quartier à terme.

Léa Peruchon *Pascal Montagne*

Le Sanitas fait l'objet de beaucoup de fantasmes. Populaire, il est le quartier le plus pauvre de Tours avec un revenu médian par personne de 7500 euros par an. Un quartier avec ses difficultés qui souffre à l'extérieur d'une image plutôt négative.
Pourtant, une partie non négligeable de ses habitants lui témoignent un attachement certain et le projet porté par la ville de Tours pour restructurer en profondeur le quartier suscite émoi et inquiétudes parmi ces habitants. Un pré-projet que la ville de Tours présentera le 21 juin prochain à l'ANRU (Agence Nationale de Rénovation Urbaine). Dans celui-ci, il est question notamment de déconstruire-reconstruire une partie de l'habitat (10% du parc de logements actuels) afin de promouvoir la mixité sociale. En clair, « résidentialiser » certains secteurs en abaissant le taux de logements sociaux (de 93% aujourd'hui) et en privatisant les logements. A cet objectif s'ajoute celui de rendre le quartier plus attractif en aménageant les espaces de sorte que les habitants puissent avoir une certaine qualité de vie, d'accès aux services et aux équipements, avec le risque de voir ce quartier de Tours se « gentrifier », au détriment de sa population actuelle.

Secteur Saint-Paul : le plus symbolique et le premier touché.

Dans les derniers étages de la tour Tulasne, dite également tour U, les appartements dominent le quartier et offrent une vue imprenable sur celui-ci. En premier lieu, le secteur Saint-Paul, l'un des plus emblématiques et aussi un de ceux qui alimentent le plus les discussions.
Et pour cause, la place est considérée comme une plaque tournante du trafic de stupéfiants. Tous les jours, les jeunes y siègent à la recherche de nouveaux acheteurs. En allant à leur rencontre, Oussemane nous interpelle : vendre de la drogue est pour lui une nécessité.
« Je suis arrivé dans ce quartier, sans diplôme, sans perspectives de travail. Il fallait bien que je paye mon loyer et je n'ai pas l'âge pour toucher le RSA. Une situation particulièrement précaire qu'il justifie par de la discrimination. C'est parce que j'habite ici que les employeurs ont peur de m'embaucher. Ça serait plus simple si j'habitais aux prébendes ». La présence de ces jeunes dérange et trouble la tranquillité du quartier.
Le secteur est le premier site d'intervention du NPNRU. La barre St Paul, aujourd'hui inhabitée et insalubre, sera détruite. La station service qui fait l'angle également, un coup dur pour les gérants. Depuis 25 ans, ils faisaient partie intégrante de la vie du quartier. « Au début, on aidait même les jeunes qui sortaient de prison en leur faisant leurs enveloppes administratives. Et encore aujourd'hui pour les photos d'identité par exemple, on a toujours été là pour les aider ». Le contrat avec le groupe Total n'a pas été renouvelé et la fermeture définitive est prévue pour le 30 septembre.
Les commerces de la place St Paul s'apprêtent eux aussi à mettre les clefs sous la porte. Faute de déménagement possible dans les futurs locaux à Hallebardier, la boulangerie pâtisserie « Le Pain d'or » part au quartier du Beffroi, à Tours Nord. Rachid Belaalim, le propriétaire, nous explique qu'il connait tous ses clients et leurs habitudes. Son métier, bien

que marchand, est aussi éminemment social dans un quartier où tout le monde se connait.
A ce moment, une habitante entre dans le commerce et réagit : « Ici les commerces, c'est très importants. J'aime bien venir dans mon quartier, je vais à la poste, puis chercher mon journal et ma demi baguette. Là, ils vont tout détruire. Au lieu de virer ceux qui font le bordel, ils virent les commerçants ! ». Une tension de part et d'autres que la municipalité espère apaiser.
Pour se faire, la barre St Paul sera remplacée par des bureaux ou des logements étudiants. La place sera réaménagée, et les nouveaux commerces se situeront à Hallebardier. L'objectif affiché étant de rendre le quartier plus accessible au reste de la ville et lui donner une image moins négative.

La proximité de la gare comme atout pour attirer de nouvelles populations

L'envie de donner une meilleure image du quartier à l'extérieur, c'est ce qui ressortait beaucoup en mai 2017 lors de la première mouture du projet porté par la ville. A l'époque, cette dernière était accusée de ne pas concerter les habitants et de porter un projet essentiellement fait pour les « extérieurs » et attirer de nouvelles populations plus aisées que celles présentes. Si depuis, des concertations ont été faites et des ajustements opérés, l'impression demeure chez certains habitants de ne pas être les premiers destinataires du projet. C'est notamment le cas, dans le secteur Marie Curie – Place Neuve. Dans ce secteur proche de la gare, la ville prévoit de déconstruire-reconstruire l'école maternelle Marie Curie. Dans la continuité, les bâtiments longeant la ligne du tramway seront réhabilités en des logements meublés pour les séniors et les étudiants. « Moi avec mes cheveux blancs, je suis tranquille, je suis sûre de rester mais ce n'est pas le cas pour tous » résume une habitante. Le projet prévoit également la destruction des bâtiments allées de Moncontour et de Cheverny, situés proche de la passerelle Fournier.
Nicole Terras, habitante du quartier depuis 16 ans est membre d'un collectif d'habitants qui se bat pour proposer des alternatives au plan initial. « Depuis le début, nous préconisions la rénovation mais ils ont décidé de tout démolir. Pourtant, le directeur de Tours Habitat nous a toujours dit que ces immeubles pouvaient encore tenir le coup. »
Là encore, l'impression est qu'avec la proximité de la gare, le projet sur ce secteur se tourne vers la captation de nouvelles populations mais aussi de nouvelles entreprises intéressées par la situation géographique (des locaux d'activités sont envisagés).

Un projet qui va au-delà d'une restructuration de l'habitat.

Et le projet ne s'arrête pas aux habitations. Il prévoit en effet une large restructuration de l'espace public, avec entre-autres une voie traversante piétonne et une voie nouvelle reliant la rue du Sanitas et la rue C. Colomb dans le secteur Pasteur.

▶

Les équipements publics seront largement réaménagés également : la maison de la réussite sera modernisée, la création d'une maison des associations et la restructuration de l'accueil de loisirs sont également prévus, toujours dans ce même secteur. Différentes écoles seront également reconstruites (Marie Curie, Kleiber, Claude Bernard), des nouveaux commerces doivent voir le jour (secteur Hallebardier) tout comme de nouveaux locaux sportifs. Le gymnase de la rotonde devrait lui aussi disparaitre au profit d'un gymnase plus petit. Fort de son histoire, ce lieu est un ancien atelier de la SNCF transformé en un grand gymnase de 6 terrains en 1962. Il faisait partie des installations de l'ASPO (Association Sportive de Préparation Olympique). Aujourd'hui, l'association a gardé un terrain pour le tennis et les autres sont à disposition d'associations sportives telles que les Apaches de Tours et le Tours Bike Polo.

« Un four l'été et un frigo l'hiver. »

Dans ce projet de renouvellement urbain présenté par la Ville de Tours, la halle sportive est démolie et remplacée par des habitations. Pour pallier ce manque d'installations sportives, les constructions de deux autres gymnases et deux salles spécialisées sont prévues. Des équipements qui ne combleront pas la perte selon Xavier Dateu, conseiller municipal de Tours et ancien adjoint aux sports : « Ils réfléchissent en mètres carrés dans le projet. Ils en gagnent, ils n'ont pas tort. Sauf que les mètres carrés gagnés seront sur des structures qui ne sont pas polyvalentes. »
Et c'est tout là la complexité d'un tel projet. Au Tours Bike Polo l'inquiétude se fait ressentir. Rémy Dutour, le président de l'association, nous explique que le terrain sur lequel les joueurs s'entrainent est presque unique en France. Malgré le fait que ce soit une structure vieillissante et mal entretenue, « un four l'été et un frigo l'hiver », le gymnase de la Rotonde est essentiel pour leur activité. En mai dernier, ils ont accueillis le Championnat de France de Bike Polo. « Si la mairie décide de nous enlever cela, elle risque de toucher 350 personnes qui sont compétitives sur le niveau européen et mondial. C'est vraiment une balle dans le pied qu'on se tire pour notre activité de Bike Polo. »
La modification de l'urbanisme aide à atteindre l'objectif de la mixité sociale. Que ce soit le bâti, le social, l'économique ou l'urbain, chaque pan du quartier est en partie restructuré. L'objectif étant d'assurer, dans chacun de ces secteurs, une offre diversifiée d'équipements, d'activités et d'habitats aux nouveaux arrivants. Mais le sens même du mot mixité n'est pas le même pour tous. Pour Ousemane, un jeune du quartier, les habitants savent que ce projet a pour but de plus inclure le quartier dans la ville et de le rendre plus attractif, mais ils auraient aimé être plus au coeur des discussions.

Un quartier voué à disparaître ?

A la rentrée dernière, la station de tramway portant le nom Sanitas avait déjà été débaptisée pour emprunter celui de la grande place du marché St Paul, « Ca s'est fait incognito » nous dit une habitante. Au delà des pratiques des habitants, c'est aussi tout un imaginaire collectif qui est construit autour de ce quartier et de ce nom.
« Je suis fière d'habiter au Sanitas », « Allez à Lyon, à

01.
© Pascal Montagne - 37 deg

« Il y a plus de mixité dans le quartier qu
vivent ens

02.
© Pascal Montagne - 37 degrés

© Pascal Montagne - 37 degrés

ue dans toute la région. Il y a 30 nationalités différentes et les gens emble. Je crois qu'ils ont peur de ça. »

Marseille etc. Ils ne connaissent pas Tours, par contre vous verrez qu'ils connaissent le Sanitas. », force est de constater que le nom est inscrit dans les imaginaires. D'autres habitants ne partagent pas la même vision. Le boulanger de la Place St Paul considère que le nom du quartier porte en lui des connotations négatives et qu'il serait bien de le changer. « Sanitas ça fait peur. S'ils changent le nom, cela permettra peut-être de redorer l'image du quartier parce qu'au final c'est que nous voulons tous ».

Dans le projet, il est par ailleurs spécifié que ce n'est pas « un projet pour le quartier du Sanitas mais plutôt plusieurs projets à tailles humaines organisés autour de pôles de proximité ». Les secteurs énoncés plus haut seraient ils les futurs noms de quartier ? Le sujet devrait être abordé lors du Conseil municipal du 28 juin prochain, où la majorité présentera un projet de changement de noms de différents quartiers de la ville de Tours.

Quant à l'avenir du quartier, reste à savoir si la Ville aura l'accord et le financement de l'ANRU pour mener à bien ce projet estimé à 100 millions d'euros.

Léa Peruchon

01. Terrain de sport vu du haut de la tour Tulasne.

02. Partie de Bike-Polo au gymnase de la Rotonde.

03. Le bloc Moncontour, insalubre et bientôt démoli.

04. Cette fresque est l'un des derniers témoins du nom du quartier.

Où ira le Tramway ?

Mathieu Giua

Où ira la deuxième ligne de Tramway de la Métropole tourangelle ? Si la décision doit être prise à l'automne, la période de concertation publique préalable qui s'est déroulée au printemps, et notamment les réunions publiques ont permis des temps d'échange avec son lot d'enseignements.

La Riche veut profiter de l'effet Tram

Demain, La Riche sera la « porte de l'ouest » de la Métropole a indiqué fièrement Wilfried Schwartz lors de la réunion publique dans sa commune. Le maire de La Riche est en effet heureux d'avoir réussi à faire passer la 2e ligne dans sa commune, ce qui n'était pas gagné au départ. Une victoire pour l'élu qui sera à mettre dans le bilan de son mandat le moment venu.
Et si le maire de La Riche s'est battu c'est parce qu'il voit dans ce passage du tramway une excellente occasion de poursuivre le développement d'une commune en pleine mutation et qui attire de plus en plus. Un tramway qui coïncidera notamment avec l'émergence de nouveaux quartiers comme la ZAC du Plessis Botanique ou encore avec la rénovation du centre-ville voulu par le maire. A terme, La Riche espère ainsi profiter de l'effet tramway et gagner 2000 à 3000 habitants supplémentaires tout en privilégiant l'image d'une ville agréable à vivre. Du côté des habitants, l'arrivée du tramway est également globalement vue comme une bonne nouvelle.

L'est tourangeau se sent oublié

A l'est en revanche c'est plutôt la grimace et l'éternel sentiment d'être oubliés et laissés pour compte. Depuis plusieurs mois, un collectif pour le passage du tramway à Saint-Pierre des Corps s'est monté et a maintenu la pression.

Si du côté de Tours Métropole on assure que la commune de l'est tourangeau aura la troisième ligne et que la réflexion actuelle s'inscrit dans un schéma global à moyen terme, les habitants de l'est tourangeau se sentent néanmoins lésés pour le moment, d'autant plus que la ligne de bus à haut niveau de service, évoquée un temps comme une transition avant l'arrivée du tramway, ne s'arrête finalement dans le dossier technique qu'à la zone des Atlantes-Parc des Expos sans desservir Saint-Pierre-des-Corps…

Des études vers Saint-Pierre et Saint-Cyr

Néanmoins, à force de persévérance, le collectif pour le tram à Saint-Pierre a obtenu une avancée lors de la réunion publique dans cette commune. Frédéric Augis, le vice-président aux transports de la Métropole a en effet accepté de lancer une étude approfondie pour l'automne pour un tronçon Tours-Saint Pierre des Corps. Une étude qui sera doublée d'une deuxième sur le tronçon Tours-Saint Cyr sur Loire. Pour Philippe Briand, ces études permettront d'anticiper, de bloquer les terrains sur le passage de la future 3e ligne, afin d'être prêts le cas échéant.

Vers un réseau maillé

A terme, c'est à dire à l'horizon 2040-2050, l'ambition est ainsi d'avoir un réseau maillé de trois lignes de tramways, d'un BHNS et de lignes de bus complémentaires. Concernant les lignes de tramways, on comprend que la création d'un hub à la gare de Tours est la solution la plus logique et privilégiée. La gare de Tours deviendrait alors le point névralgique du réseau composé de six demi-lignes ou tronçons, avec différents aiguillages permettant à terme de modifier si besoin, les lignes établies au départ, comme ce fut le cas dans d'autres villes françaises comme Montpellier. En clair, demain il sera alors tout à fait possible qu'une ligne fasse Saint-Pierre des Corps/La Riche et une autre Saint-Cyr-sur-Loire/Chambray par exemple. Un tel réseau permettrait ainsi de ne pas figer les choses malgré la présence d'infrastructures fixes.

350

C'est le prix (hypothèse haute) en millions d'euros de la 2e ligne de Tramway

Le boulevard Royer plébiscité à Tours, le boulevard Béranger a les faveurs ailleurs

Pour se projeter à cet horizon, il convient donc d'abord de fixer le tracé de la 2e ligne, dont les choix affecteront la suite. Principale option qui reste à trancher sur cette 2e ligne : le passage par le boulevard Jean Royer ou le boulevard Béranger. Les deux tracés ont les débats ces dernières semaines et de nombreux habitants ont donné leur avis sur les registres disponibles dans les mairies de la Métropole. A Tours, une majorité de ceux qui se sont exprimés l'ont fait en faveur du boulevard Royer. En revanche dans les autres communes, c'est le tracé par Béranger qui semble avoir les faveurs. Ce dernier permet un accès plus direct au centre de Tours en venant de Chambray ou de La Riche, en évitant notamment une rupture de charge, c'est à dire un changement de tramway au niveau de la place Liberté qui serait le futur nœud du réseau en cas de passage par le boulevard Royer. Un tracé par Béranger plus long et plus cher, mais qui permet d'absorber plus de voyageurs et qui permettrait la création du fameux hub de la gare de Tours donc.

Une deuxième ligne plus verte que la ligne A

Parmi les arguments de ceux préférant l'itinéraire Royer on retrouve la crainte de voir le boulevard Béranger perdre son aspect historique et notamment son mail central. A ce sujet, les élus ont répondu lors de la réunion publique à Tours. Sur les 250 arbres du boulevard, 33 seront en effet abattus, c'est à dire les arbres étant en double rangée au niveau des places de parking. Un passage par le boulevard Royer entraînerait de son côté l'abatage des 50 arbres s'y trouvant pour une raison de largeur de voirie ont précisé les élus.
La question des arbres est loin d'être anodine, et les élus, Philippe Briand le président de la Métropole en tête, l'ont affirmé : « la 2e ligne sera plus verte que la ligne A », jugée par beaucoup comme trop minérale, malgré les 2000 arbres qui avaient été plantés sur son long selon Philippe Briand.

Le schéma global de mobilités au cœur des réflexions

Autre inquiétude concernant le passage par le boulevard Béranger : la suppression des places de parking. Un point toujours épineux dans l'hyper-centre de Tours notamment, avec le risque de relancer une grogne des commerçants sur le sujet sensible du stationnement.
Or, si l'enjeu d'un tramway comme outil de déplacement mais aussi comme outil d'urbanisme est bien de réduire la place de la voiture en coeur de ville, en favorisant les autres types de mobilité, les élus veillent là encore à ne froisser personne. Philippe Briand l'a ainsi répété à plusieurs reprises : « Les places de stationnement impactées seront recréées ailleurs ». Parmi les solutions qui se dessinent on note la multiplication de parkings-relais le long du réseau de tramway ou encore la solution des parkings souterrains en ville.
Quoiqu'il en soit, l'objectif est bien d'intégrer un schéma global prenant compte tous les modes de déplacements : transports en commun, voitures, mais aussi déplacements doux comme le vélo avec la création de plusieurs passerelles de franchissement notamment au niveau des rivières. Une place pour le vélo qui n'est pas à négliger, tant ce mode de déplacements est en constante augmentation. De quoi changer le visage d'une ville mais aussi les habitudes, ce qui est certainement le plus compliqué à faire entendre.

Les financements

Reste la question du financement. La deuxième ligne coûtera à elle seule entre 305 et 350 millions d'euros HT selon les options choisies au final. Un coût important pour les collectivités, d'autant que la ligne A n'est toujours pas digérée. En 2015, le rapport de la Chambre Régionale de la Cour des Comptes avait d'ailleurs mis en garde l'intercommunalité, doutant de sa capacité à supporter un nouveau projet de la sorte.
Les élus, Philippe Briand en tête, se veulent de leur côté rassurants, expliquant que sur de tels projets, les possibilités de financements externes sont nombreux, à commencer par les financements européens. Prudent, le président de la Métropole a néanmoins insisté à plusieurs reprises sur le fait que la Métropole fera ce que ses finances pourront. En clair, le futur réseau de tramway se construira au fur et à mesure en fonction des possibilités et ce dès la ligne 2. « On ne va pas financer l'argent qu'on a pas et on commencera par une demi-ligne si nous ne pouvons faire que ça » a-t-il ainsi déclaré tout en précisant que l'important était de « faire les études et préparer le projet pour ne pas perdre de temps et lancer les travaux dès qu'on le peut ».

Les fous du circuit

Nicolas Campitelli *Pascal Montagne*

A

l'approche du circuit, impossible de le rater. On n'entend que cela : le bruit aigu des voitures, qui passent de 0 à 100 km/h en deux secondes, est assourdissant. Il se répercute contre les piliers couverts de graffitis du pont de l'autoroute A10, sous lequel passe le circuit. Les nuages de fumée blanche produits par les bolides s'accumulent au-dessus de la piste pour former, après quelques minutes de course, une véritable nappe.

Alors non, nous ne sommes pas sur un grand prix automobile. Tours n'en a plus accueilli depuis la seule et unique édition de 1923. Elle abrite en revanche l'auto-modélisme club de Tours (AMTC), qui organisait ce dimanche une course de ligue. Elle mettait en compétition 35 pilotes venus de toute la région et même, pour certains, de plus loin. Le matin avaient lieu les phases de qualification, pour déterminer l'ordre de départ lors des finales de l'après-midi. Le but : effectuer le maximum de tours en cinq minutes.

L'auto-modélisme, c'est donc la pratique de courses de voitures radiocommandées. Mais attention, il ne s'agit pas des jouets que l'on peut trouver sous le sapin de Noël quand on est enfant. Ici, c'est du matériel de professionnel. « C'est exactement comme des vraies, affirme Michael Calado, 35 ans, membre du club de Tours. On a les mêmes contraintes, des sensations et un stress similaire… La seule différence, c'est qu'on n'est pas dedans. »

▶

01. Le circuit tourangeau sous l'A10.

02. Du haut de leur podium, les pilotes peuvent embrasser tout le circuit du regard.

03. Les bolides peuvent monter jusqu'à 110 km/h.

04. Lors des finales, les mécaniciens posent les voitures sur la grille de départ. .

Depuis 2006, les adhérents de l'auto-modélisme club de Tours noircissent le bitume de leur piste située au parc de Sainte-Radegonde, à Tours nord. Loin de n'être qu'un simple jeu, la course de voitures radiocommandées a tout du vrai sport mécanique, très technique. Dimanche 24 juin avait lieu une course de ligue sur le circuit tourangeau.
Le matériel apporté par les pilotes semble en effet à la pointe. Il est étalé sur une multitude de tables de béton posées sur des parpaings. Outils, pièces détachées, carburant… rien n'est laissé au hasard. Certains concurrents disposent même d'une machine qui permet de limer les pneus juste avant la course, afin qu'ils aient l'épaisseur optimale au moment du départ. « En course, on use à peu près 1 mm en cinq minutes, professe Axel Gillens, 38 ans, inscrit pour sa part au club de Châteauroux. Et on a une plage d'utilisation optimale de 5 mm. »

Concentration extrême

Quant à l'ambiance qui règne sur le podium sur lequel sont perchés les pilotes, elle est à la concentration extrême. À l'ombre de la bâche qui recouvre l'édifice, ils peuvent embrasser tout le circuit d'un seul regard. Pourtant, ils ne quittent pas des yeux leur voiture et les quelques mètres qui la précèdent. « Ils sont dans leur bulle », résume Bruno Landié, le président du club tourangeau.
De temps en temps, cette bulle est rompue par un échange à voix très haute – il faut couvrir le bruit de la course – entre le pilote et son mécanicien. Ceux-ci sont alignés sous le podium, le long de la bretelle qui permet l' « arrêt au stand ». En quelques secondes, ils refont le plein, changent les pneus ou règlent un souci mécanique. Certains binômes sont même équipés de micro-casques. Comme des vrais, on vous dit.
Et gare au photographe qui se placerait par mégarde dans leur champ de vision : il se fera très vite réprimander. En course, les modélistes peuvent être un peu nerveux. « Et encore, souligne Bruno Landié, aujourd'hui on est en régional. Mais certains de ces pilotes ont déjà participé aux championnats de France ou d'Europe. » Tours a d'ailleurs accueilli deux compétitions nationales, en 2014 et 2015.
Aux quatre coins de la piste sont postés des ramasseurs. Ils sont chargés d'évacuer ou de remettre en courses les véhicules en sortie de route. « Parfois, raconte le président, on est obligé de recadrer les pilotes qui gueulent parce que les ramasseurs sont trop lents. Ils ne sont pas là pour se faire engueuler, si tu t'es sorti, c'est de ta faute. Mais la plupart du temps, ça reste très bon enfant. » C'est vrai, autour de la piste, l'ambiance est plutôt à la rigolade, malgré quelques soucis mécaniques.

110 km/h facile

L'origine de l'AMTC actuel remonte à 2006, avec la rénovation et la clôture de la piste, auparavant ouverte. Il compte aujourd'hui une trentaine d'adhérents. La course d'aujourd'hui regroupe quatre catégories de véhicules, définies par leur échelle et leur mode de propulsion : les 1/8 classiques, électriques et thermiques, les 190 mm électriques et les 200 mm thermiques.
Pause-déjeuner. Sur son stand, Axel Gillens bricole son bolide, un 1/8 électrique, avec lequel il s'est assuré la pole position pour les finales de l'après-midi. « En électrique, on peut facilement attendre les 110 km/h, assure-t-il. On est même souvent plus rapides que les moteurs thermiques. » Comme beaucoup d'autres, il est entré dans ce sport quand il était petit, par passion pour les sports mécaniques. « Je roule aussi sur des circuits taille réelle, précise-t-il. Mais je peux le faire moins souvent. » C'est aussi le cas pour Michael Calado. « Financièrement, le modélisme est plus à ma portée. » Tout de même, les voitures utilisées ajoutées au matériel nécessaire à une course peuvent coûter jusqu'à 2 000 euros, selon les deux participants.
Le sport auto, ce n'est pas qu'une question d'argent, c'est aussi une question d'âge. Pour le modélisme, il n'y a pas vraiment de limites : autour du circuit se côtoient des pilotes qui ont l'âge d'être grand-père et d'autres âgés d'à peine 10 ans. Ceux-là pilotent juchés sur des tabourets, pour pouvoir voir par-dessus la balustrade du podium.
L'après-midi, c'est parti pour les finales. Les véhicules sont posés sur la grille de départ par les mécanos. Si les modèles électriques restent sur des manches de cinq minutes, pour éviter la surchauffe des batteries, les thermiques, eux, partent pour une demi-heure de course. Passages au stand obligatoires.
La prochaine course de ligue à Tours aura lieu en septembre prochain. Avis aux curieux qui voudraient venir profiter du spectacle : restez bien hors du champ de vision des pilotes.

Nicolas Campitelli.

02.

C’est comme de vraies voitures, c’est juste qu’on n’est pas dedans

03.

04.

La Loire à Vélo en chiffres...

Son circuit passe dans la campagne loirétaine, au pied du Château d'Amboise, au coeur de Tours et dans l'un des plus beaux villages de France, Candes-St-Martin... Nous avons pris la température de la Loire à Vélo, atout tourtistique incontournable de la Loire à Vélo.

30 millions

L'équivalent en euros des retombées économiques de la Loire à Vélo, un chiffre qui a doublé en moins de 10 ans.

1 million

Le total de personnes qui se sont baladées au moins une fois sur le parcours en une année. Selon nos informations, 42% ont vu des sternes, 17% ont aperçu des castors et 2% sont persuadés d'avoir croisé le Monstre du Loch Ness.

350 000

Les étrangers qui ont pédalé sur les bords du fleuve. En moyenne ils ont fait un selfie tous les 6,5km.

35 114

Tous les vélos passés devant le compteur de Savonnières entre janvier et juin 2018, soit une moyenne de 194 par jour, près de 8 par heure, un toutes les 7 minutes 30. C'est en légère baisse par rapport à 2017.

800

L'équivalent du parcours intégral, et même 1 000km avec les variantes, 1 200 si vous avez oublié votre boussole.

157

Le nombre de kilomètres de l'itinéraire situés sur le territoire de l'Indre-et-Loire, à peu près l'équivalent d'une étape du Tour de France, et sachant que le dopage aux rillettes de Tours est autorisé.

6

Soit tous les départements que découvrent les cyclistes qui réalisent l'ensemble de l'itinéraire, du Cher à la Loire Atlantique en passant par la Touraine... Question géo : on vous laisse deviner les 3 autres. Indice : le Gers

2

Les régions traversées par l'itinéraire : Centre-Val de Loire et Pays de la Loire, la première étant naturellement la plus belle de France.

Hop on Sort !

Théâtre

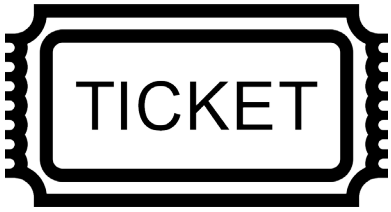
Mardi 15 janvier 2019 à l'Espace Malraux (20h30)

1988, le débat Mitterand-Chirac

avec : Jacques Weber, François Morel, Magali Rosenzweig.

Le célèbre débat de 1988 entre deux hommes politiques revisité à travers un spectacle dense, drôle et captivant.

Billetterie en ligne



Tarifs :
De 9 à 36 euros.

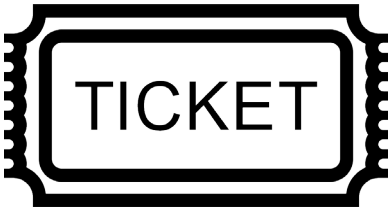
Concert

Vendredi 30 novembre au Temps Machine (20h)

Hyphen Hyphen

À seulement 24 ans, ces trois jeunes à l'énergie survoltée révélés par le tube "Just need your love" et couronnés d'une Victoire de la Musique en 2016 incarnent le succès idéal

Billetterie en ligne



Tarifs :
De 23 euros (abonnés) à 28 euros (en prévente) / 30 euros sur place

Sport

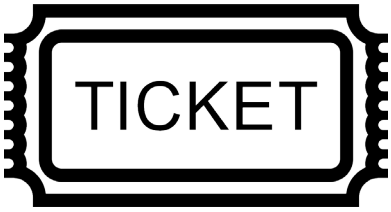
Mardi 14 août 2018 au stade de la Vallée du Cher (18h30)

Tours FC - RC Lens

1er tour de la Coupe de la Ligue entre le Tours FC et le RC Lens se tiendra le mardi 14 août.

L'occasion pour les Tourangeaux de retrouver un parfum de Ligue 2.

Billetterie en ligne



Tarifs :
10 euros en tribune présidentelle.
5 euros en première.

Sur les platines de la Rédac

C'est local, c'est frais et on écoute ça toute la journée!

Voici le très attendu nouvel EP de Doclap. Et première bonne nouvelle : ils ont repris la bonne marmite mais ils ne se sont pas du tout contentés de resservir la même recette. On innove, donc, chez Doclap : après «Holiday», morceau d'intro parfait entre Neneh Cherry et M.I.A. tout en douceur mais qui mord la vie à pleines dents, on enchaîne sur du pêchu électro-jazz qui flirte avec la pop et le dancefloor de manière très décomplexée et qui colle parfaitement au printemps précoce qui défonce l'hiver depuis quelques temps… ça, plus les jours qui rallongent, voilà de quoi se débarrasser en deux temps trois mouvements de la déprime hivernale. En plus pour fêter cette naissance, c'est en téléchargement gratuit. Merci qui ? Merci Doclap !

Scanne la page pour écouter l'EP