

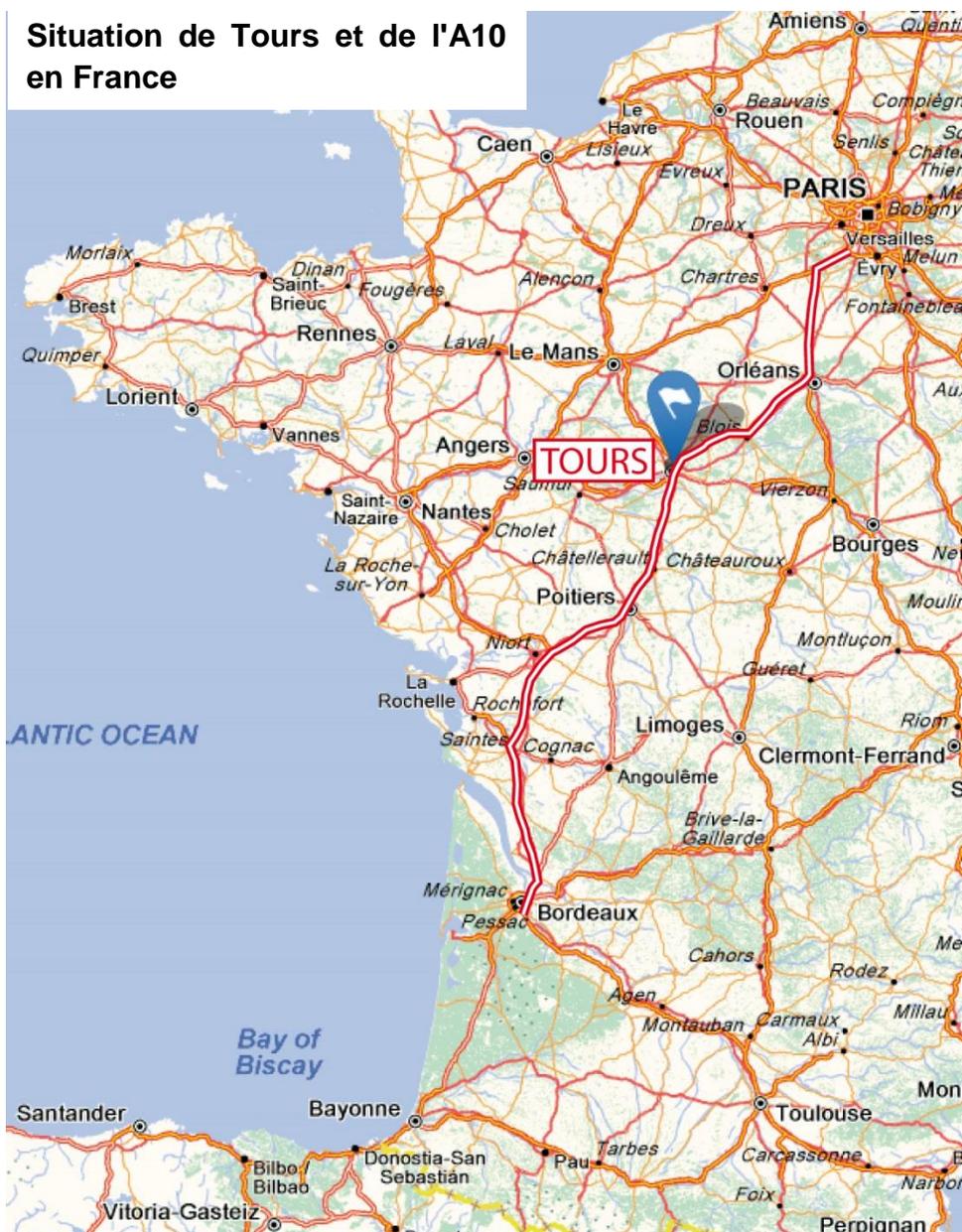
# TOURS/SAINT-PIERRE-DES-CORPS, ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) ?

## Dossier de présentation du site



### Sa localisation

L'autoroute A10 est un axe de transport routier majeur qui relie le bassin parisien au grand Sud-Ouest de la France, puis le Pays Basque espagnol. L'agglomération tourangelle se situe entre Paris et Bordeaux. L'autoroute A10 traverse le cœur de l'agglomération, à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau de la cathédrale Saint-Gatien, berceau de la ville de Tours.



Fond de plan : Michelin

## Son histoire

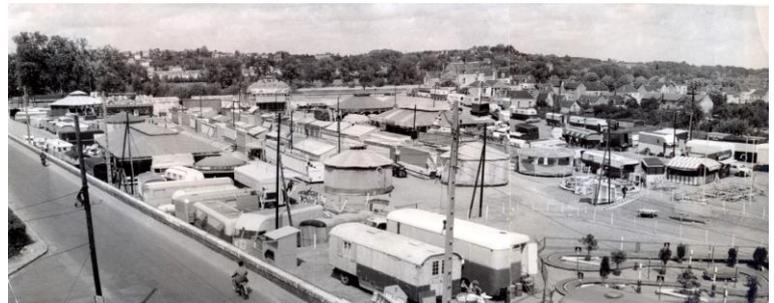
### Tout d'abord, une voie d'eau...

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le projet de canalisation du Cher entraîne la création d'un canal de jonction entre la Loire et le Cher, afin de faciliter les circulations fluviales des personnes et des marchandises entre Nantes et Montluçon. La localisation de cette jonction est décidée à la frontière Est de la ville de Tours. Mais l'évolution économique rend rapidement inutile ce canal.



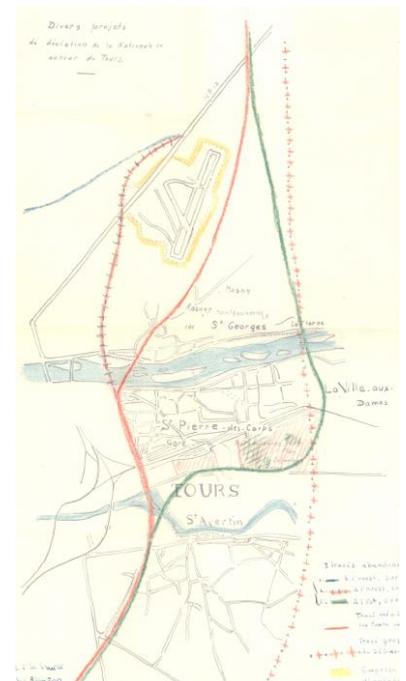
### ...Puis une période transitoire, sans réelle affectation de l'espace

C'est ainsi qu'au sortir de la seconde guerre mondiale, les autorités locales décident d'abandonner l'ouvrage en le comblant des décombres issus des bombardements, pour en faire un boulevard urbain. Après le comblement du canal et avant la création de l'autoroute, une période de transition s'instaure, avec notamment l'installation à l'emplacement de l'ancienne gare du canal, de la fête foraine.



### Enfin, un tracé d'autoroute qui faisait débat

Dans les années 50, la motivation de Jean Royer, maire de Tours, était de détourner le trafic de la route nationale 10 qui traverse le cœur de la ville, et qui génère d'importantes nuisances. Le projet de l'autoroute A10 fait l'objet de réflexions variées pour traverser l'agglomération tourangelle. Une option est envisagée à l'Ouest de l'agglomération, à l'emplacement du boulevard périphérique actuel. Une autre option est étudiée à l'Est de l'agglomération, entre Saint-Pierre-des-Corps et la Ville-aux-Dames. Enfin, l'option retenue, malgré déjà des oppositions riveraines, est celle qui contourne le centre-ville de Tours, mais pas l'agglomération (cf. tracé rouge sur le plan ci-contre). Le projet autoroutier est donc inscrit au programme national autoroutier, étant aussi convenu que l'infrastructure supportera également des trafics internes à l'agglomération tourangelle.



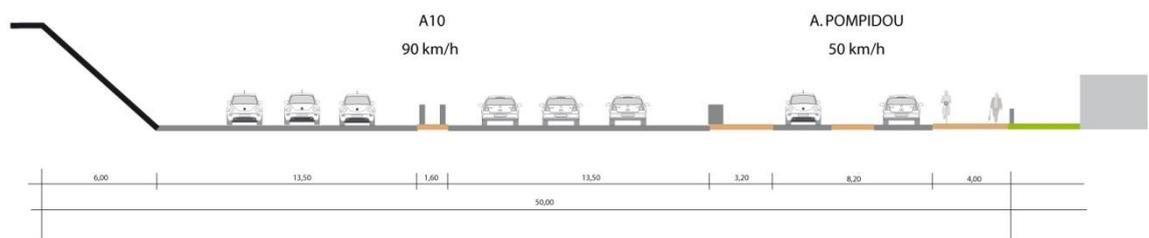
## Au final, une autoroute urbaine depuis 1971

En 1971, la première section de l'A10 est mise en service, puis en 1974, l'ensemble de l'autoroute, de Paris à Bordeaux est achevée. A cette époque, l'autoroute est vécue comme un élément de modernité qui favorise l'essor économique, bien que certaines gênes commencent à se faire sentir.

Le boulevard Georges Pompidou est créé en parallèle de l'A10, si bien que le "corridor A10" traverse l'agglomération par le biais de 10 voies de circulation (2x3 voies pour l'A10 et 2x2 voies pour le boulevard Georges Pompidou). Ce dernier a été réaménagé récemment, ne proposant plus qu'une voie de circulation routière par sens, et des espaces pour les piétons et les cyclistes plus confortables.



Profil en travers actuel du "corridor A10 / Boulevard Georges Pompidou"



L'ensemble de ce corridor (voies de circulation + échangeurs + talus + délaissés divers) occupe environ 20 hectares entre la Loire et le Cher.



## Contexte urbain

### Trois échelles pour deux usages

Les usages de l'A10 dans la traversée de l'agglomération de Tours s'articulent sur trois échelles :

- Échelle nationale et internationale : l'A10 constitue l'artère autoroutière principale qui relie l'agglomération parisienne au Sud-Ouest de la France
- Échelle départementale et régionale : l'A10 est la principale porte d'entrée routière du premier pôle économique de la région Centre (en termes d'emplois)
- Échelle locale : l'A10 est utilisée par les tourangeaux comme voie de contournement et d'accès au centre-ville.

De ces trois échelles, elle combine deux usages :

- L'écoulement du trafic de transit entre le bassin parisien et le bassin aquitain (et au-delà),
- L'absorption des flux locaux, ceux internes à l'agglomération et ceux en échange avec celle-ci.

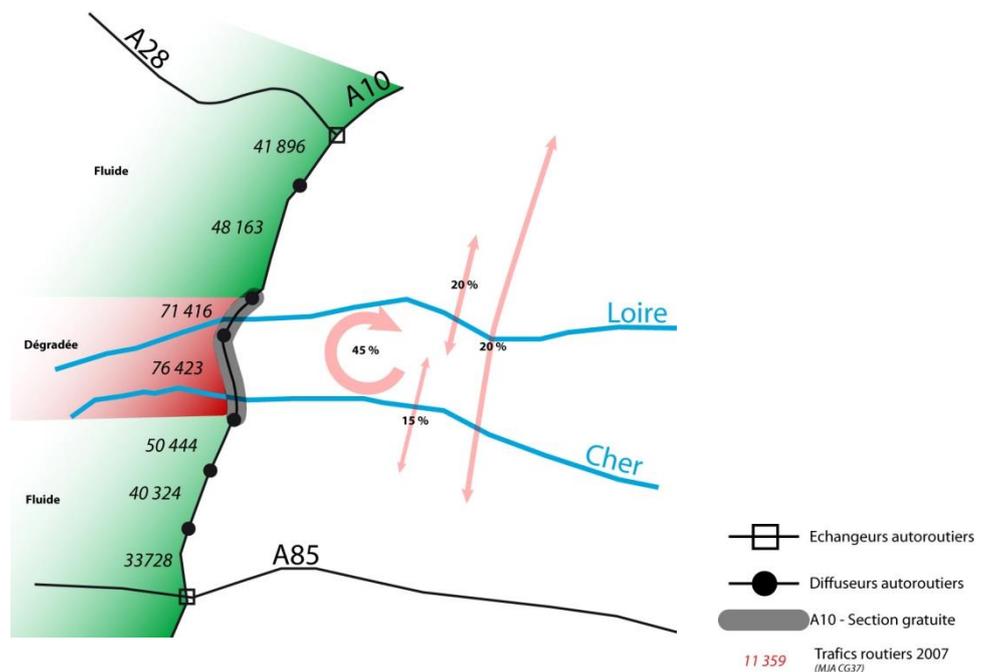
Le cumul de ces trafics représente environ 80 000 véhicules par jour au niveau de l'échangeur de Tours Centre. 80% de ces trafics sont générés par les habitants du

département d'Indre-et-Loire, soit des flux qui ont pour origine et destination le centre de l'agglomération de Tours, soit des flux qui s'échangent entre le centre de l'agglomération et les territoires périurbains.

Les effets constatés sur l'ensemble du "corridor A10 / bd Pompidou" sont :

- La difficulté de cohabitation entre les trafics locaux et de transit, notamment aux heures de pointe,
- La dégradation de la qualité de l'air, avec un dépassement régulier des seuils d'alerte,
- Le bruit,
- Un effet de coupure urbaine fort entre Tours et les communes de Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours.

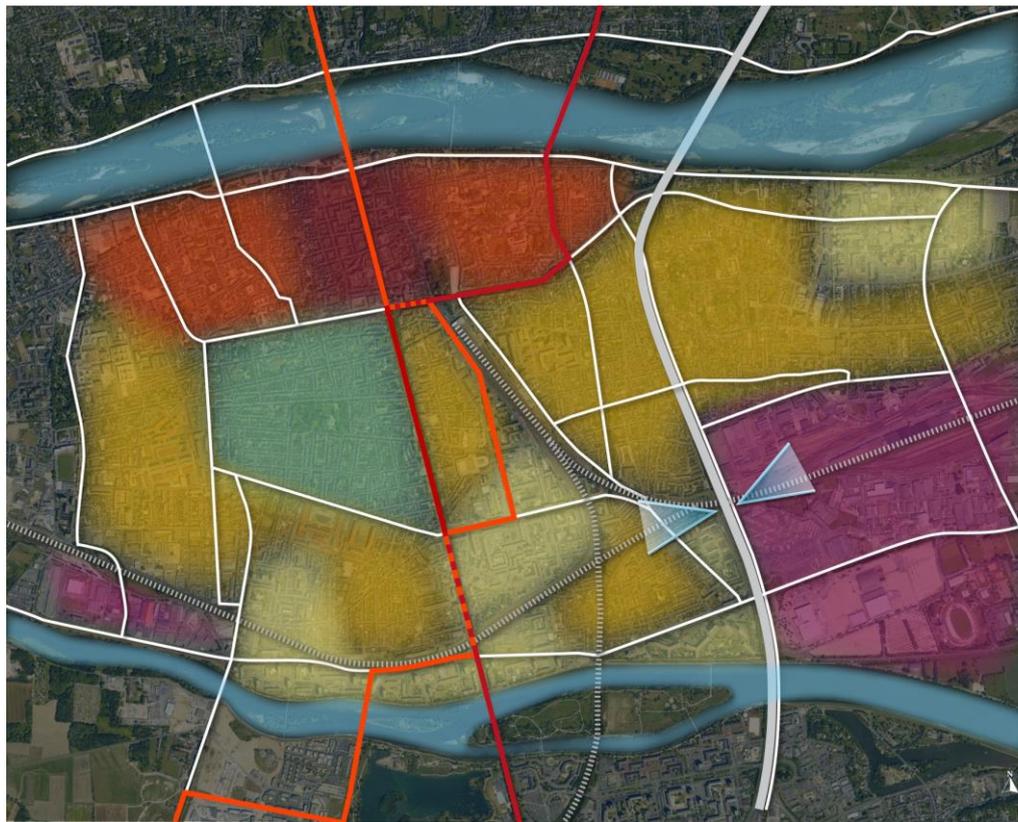
Schéma de fonctionnement actuel de l'A10



De ce constat, se dégage l'enjeu pour les années futures : la cohabitation entre le maintien de l'articulation de ces 3 échelles et de ces 2 usages permis par l'A10 et la vie urbaine le long de ce corridor.

### Un parcours qui fait découvrir les villes

L'A10 traverse l'agglomération du Nord au Sud. Ce parcours raconte l'histoire de la ville, permet à l'usager de découvrir toute la diversité des quartiers traversés. Par différents points de vue, cette infrastructure routière aide à comprendre la géographie du territoire tourangeau, et notamment l'ensemble du grand paysage urbain. L'abaissement récente de la vitesse autorisée à 90 km/h participe déjà à faire mieux comprendre aux usagers de l'A10, le territoire qu'ils traversent.



**L'autoroute A10, dans son contexte urbain tourangeau**

- Typologie urbaine**
- Secteur hyper centre
  - Secteur historique
  - Secteur industriel et grands équipements
  - Faubourg
  - Grands ensembles
  - Quartier des Prébendes
  - Cours d'eau
  - ▲ Point de vue
- Infrastructure**
- Ligne 1 tramway
  - Ligne 1 BHNS
  - A10
  - Voire interquartier
  - ⋯ Voie ferrée



**Un corridor constitué de deux infrastructures indépendantes**

L'A10 et l'avenue Georges Pompidou forment le « corridor A10 » qui traverse le cœur de l'agglomération de Tours. La présence de l'ancienne digue du canal ainsi que les différences d'altimétrie entre les deux infrastructures complexifient ce corridor et rendent difficiles les traversées entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Profil en long actuel du "corridor A10 / Boulevard Georges Pompidou"

Schéma du profil en long de l'A10 et de l'avenue G. Pompidou, entre la Loire et le Cher



entre loire et cher 2800m

Schema profil long A10Pompidou.ai



## Une infrastructure longtemps considérée comme un corps étranger

### Une autoroute mal intégrée

Dès le déclassement du canal comme voie navigable en 1955, les projets fleurissent pour utiliser cette large emprise qui marque la frontière entre les communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les fêtes foraines des années 1960 y prennent place, la municipalité de Tours de l'époque souhaite en faire un boulevard urbain pour soulager la traversée de Tours par la RN10. Après de longs débats sur différentes possibilités de tracé, celui de l'autoroute est arrêté à la fin de 1960, la ville de Tours ayant obtenu des contreparties pour le financement de boulevards (Churchill et Wagner) permettant de réorganiser ses trafics internes. L'A10 est inaugurée en 1974. Ce bref retour historique démontre que dès l'origine, la question des mobilités internes de l'agglomération est centrale et intimement liée au projet autoroutier. De cette lecture rétrospective, on comprend également que l'A10 est d'abord perçue comme une décision nationale s'imposant au local.

### Le contournement, une solution en pratique inefficace

Le développement continu de l'agglomération, la concentration des fonctions métropolitaines couplée à la diffusion de l'urbanisation ont très vite ouvert le débat d'un déplacement de l'autoroute, vécue comme un corps étranger coupant le cœur métropolitain. L'idée d'un contournement apparaît dès les années 80 (soit seulement une décennie après la mise en service de l'A10).

Cette volonté de déporter le trafic de transit en dehors du cœur aggloméré résiste cependant mal à l'épreuve des faits. D'une part, tous les comptages effectués ces dernières années confirment que l'autoroute, dans sa section urbaine, est très majoritairement une infrastructure de mobilité locale, de sorte qu'un contournement ne capterait que 20.000 des 80.000 véhicules qui empruntent cet axe. D'autre part, si le contournement autoroutier est une idée ancienne et partagée, celle-ci n'a jamais passé le cap de l'inscription dans un document de nature réglementaire ou programmatique. Ainsi, le SDAT en 1993 ne parvient pas à retenir un tracé fédérateur et doit se contenter de "flèches" évasives. Plus tard, le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT), conduit par le gouvernement en 2007, ne le retient pas dans la liste des investissements prioritaires.

### La découverte des opportunités offertes par l'autoroute, et la nécessité de "faire avec"

Les études préalables à la définition du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ont permis de partager à nouveau la réalité des usages de l'A10. À partir de ce constat, l'opportunité d'un contournement est enfin réévaluée. La relative innocuité de son impact sur les 80% de flux locaux étant avérée, le SCoT abandonne ainsi la perspective d'un contournement autoroutier. Il engage un processus qui d'une part acte le maintien du statut autoroutier, et d'autre part vise à rendre son aménagement, celui de ses abords et les services qu'elle propose plus conformes à ses usages et plus perméables aux tissus urbains qui la bordent. Il aura fallu abandonner le rêve d'un contournement pour envisager d'agir concrètement sur l'infrastructure, tout en maintenant son statut et ses caractéristiques d'autoroute.

## La construction d'un regard partagé sur une infrastructure à "re-territorialiser"

L'abandon du projet de contournement autoroutier de l'agglomération tourangelle a pour conséquence directe la nécessité pour le territoire d'exploiter au mieux les opportunités qu'offre cette infrastructure. De ce postulat, les techniciens de l'ATU et de VINCI

Autoroutes ont fait un diagnostic de l'A10 dans toute sa traversée de l'agglomération, du Nord de Saint-Radegonde à l'échangeur A10/RD37 de la Thibaudière au Sud. Onze séquences ont ainsi été identifiées, à partir des caractéristiques urbaines, paysagères et routières, du territoire traversé.

L'autoroute traverse en effet des secteurs très variés : quartiers à dominante résidentielle, des zones d'activités, des grands équipements, des coteaux boisés.

Les ouvrages d'arts et les points de vue sur le territoire ont été jusqu'à présent peu mis en valeur, même si le territoire traversé est classé au patrimoine mondial de l'Unesco. L'infrastructure est perçue comme nuisante par certains riverains, et scinde l'agglomération en deux parties distinctes. Malgré cela, les habitants se sont appropriés les abords de l'autoroute et l'ensemble des franchissements, alors que ces espaces manquent à l'évidence de qualité et de confort pour les usagers, principalement pour les déplacements à échelle humaine (piétons et cycles).

Alors que son usage reste principalement local, les voitures et les poids lourds représentent l'essentiel des véhicules en circulation. Seulement quelques passages de cars départementaux s'effectuent quotidiennement sur l'autoroute, depuis septembre 2012. Cependant, des lignes du réseau Fil Bleu (réseau urbain) croisent l'autoroute en certains points. Il n'y a pas d'usage ni de gestion multimodale de l'A10, et la localisation des barrières de péage influe sur les circulations automobiles au sein de l'agglomération.

## A10 dans la traversée de l'agglomération de Tours : les 11 séquences étudiées



De ce diagnostic sont ressortis trois orientations et trois espaces de projet.

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

### Aménager l'axe pour :

#### une infrastructure qui prend soin de la ville

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

#### une infrastructure support de multimodalités

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

#### une infrastructure paysage

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



### Trois espaces de projet :

#### le nœud ligérien

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

#### le pôle d'échanges "dessus/dessous"

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

#### l'entrée Sud

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

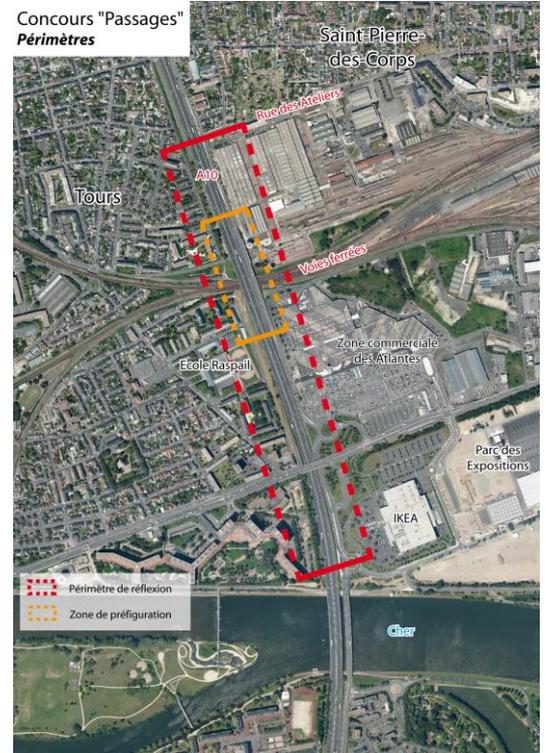
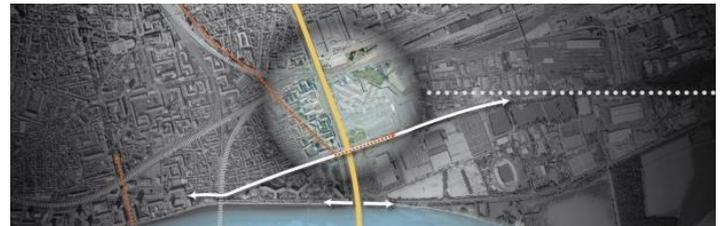
## Le site de projet: le point "dessus-dessous"

Ce site correspond au secteur des Atlantes et de Rochepinard. Il s'étend des bords du Cher au Sud jusqu'à la rue des Ateliers au Nord. La réflexion porte donc autant sur l'A10, ses abords, ses franchissements supérieurs et inférieurs.

Les deux enjeux majeurs identifiés sur ce site, suite au diagnostic sont :

- la mise en cohérence de l'accessibilité multimodale avec l'évolution urbaine du secteur ;
- l'amélioration des échanges tous modes, de part et d'autre du "corridor" A10 ;
- l'articulation des échelles et des usages (nationaux / locaux).

Le site, en 1960



Boulevard Heurteloup

Loire

Vue en perspective du "corridor A10", entre la Loire et le Cher

