

Quand on arrive en ville ...

Insertion urbaine de l'autoroute A10 dans la traversée de Tours

THOMAS BELLLOUIN

Architecte-urbaniste,
Ecole d'architecture
de la ville et des
territoires à Marne-
la-Vallée.

Bien que publiques, les autoroutes françaises sont principalement gérées par des sociétés concessionnaires. Seuls quelques groupes privés ont la capacité financière de les entretenir et de les développer. Ceux-ci, pour s'assurer du renouvellement des contrats qui les lient à l'Etat et faire face à la concurrence internationale, doivent démontrer leur engagement dans cette mission. Dans ce cadre, VINCI Autoroutes commande en 2013 une étude prospective à l'Ecole d'architecture de Marne-la-Vallée. Quatre étudiants du DSA d'architecte-urbaniste ont donc planché durant six mois sur l'insertion urbaine de l'autoroute A10 dans l'agglomération de Tours.

Représenter le lieu: comprendre pour agir

Achevée en 1973, l'A10 relie Paris à Bordeaux et traverse le centre de l'agglomération tourangelle. Elle s'installe sur une limite communale séparant les deux plus grandes villes qui, pour des raisons historiques, ne se parlent plus: Tours, la ville-centre bourgeoise, et Saint-Pierre-des-Corps, son faubourg industriel. L'irruption de l'A10 est vécue comme une violence; cet objet imposé de l'extérieur rend physique la séparation des deux rivales. Difficile alors d'envisager un projet urbain autour de cette infrastructure. Pourtant, lorsque VINCI Autoroutes effectue ses comptages, le chiffre tombe: 80% du trafic est local, contre 20% de transit. L'autoroute n'est donc pas uniquement au service «d'étrangers» allant de Paris à Bordeaux. Très empruntée par les Tourangeaux, elle est un maillon essentiel du système de mobilités d'agglomération. Plusieurs décennies après sa construction, il est légitime de repenser l'A10 comme une infrastructure urbaine.

Cette volonté se heurte d'emblée à une difficulté de taille: il n'existe aucune représentation de l'autoroute dans le tissu urbain. Sur les plans cadastraux, seul un blanc laisse deviner en négatif la présence d'une infrastructure routière. Les plans de l'autoroute font à l'inverse abstraction de la ville. Ces données dissociées témoignent des logiques sectorielles très fortes émanant de la ville et de VINCI Autoroutes. A chaque acteur de projet son domaine d'intervention. Leurs compétences ne se croisent jamais. Dès lors, la connaissance partagée du site devient le premier enjeu de l'étude.

En effet, la présence de l'autoroute dans le paysage urbain tourangeau n'a rien de banal. Il s'agit de rendre ces spécificités lisibles pour porter un regard neuf sur l'A10. Le tronçon étudié est cadré par des éléments géographiques forts: les coteaux de la Loire au nord, ceux du Cher au sud, bornent la section urbaine de l'autoroute. Entre ces grands repères, l'infrastructure occupe une place très singulière. Elle est érigée sur l'emprise d'un ancien canal de jonction entre Loire et Cher, dont les vestiges sont encore visibles çà et là: une

ancienne digue en pierre bordant les bandes roulantes, le Pont du Milieu, au nom évocateur, franchissant aujourd'hui l'A10, ou encore quelques maisons d'éclusiers assorties d'ouvrages de régulation hydraulique.

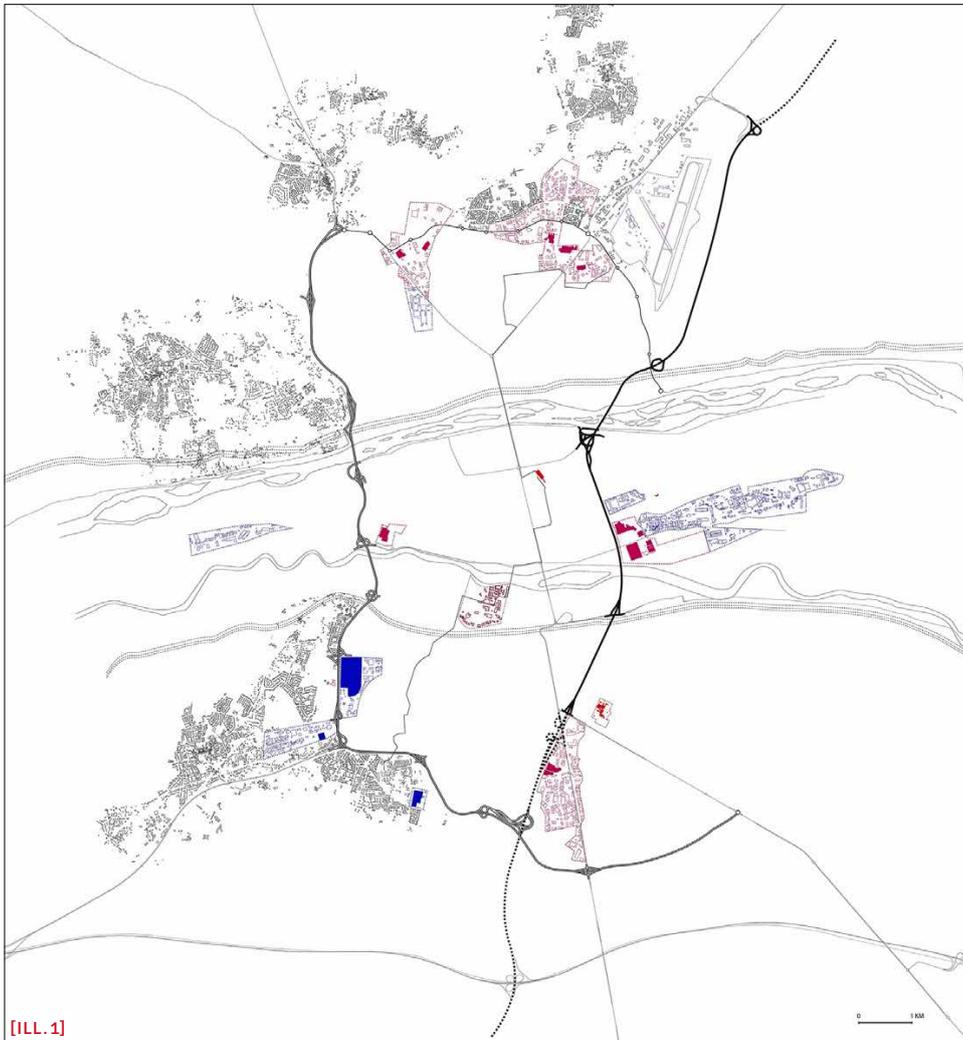
Pour remettre en scène l'autoroute dans ce paysage, plusieurs modes de représentation ont été utilisés: plan de récolement, profil longitudinal, axonométries, maquettes et reportage photo. Le croisement de ces outils a révélé la diversité des modes de contact entre ville et infrastructure. En identifiant aussi bien les situations conflictuelles que les sites prometteurs, le potentiel de projet autour de l'A10 est mis en évidence. Cette reconnaissance des lieux, inédite, devient le support de discussion indispensable pour la mise au point des propositions de projet. Cette première étape amène d'ores et déjà plusieurs conclusions.

Premièrement, l'autoroute n'est pas seule responsable de la coupure entre Tours et Saint-Pierre. Plusieurs événements historiques successifs y ont contribué: l'arrivée du canal, en son temps, avait causé une première rupture. La digue, élevée contre les inondations côté Tours – au détriment de Saint-Pierre – avait alors semé la discorde. La voie Georges Pompidou, construite entre l'A10 et les petits pavillons de Saint-Pierre, a ensuite renforcé la coupure. Aujourd'hui, c'est un complexe de trois infrastructures qu'il faut reconsidérer: la digue, l'autoroute et la voie Pompidou.

Deuxièmement, l'autoroute, tout en étant autonome par rapport à la ville, est profondément ancrée dans le territoire franchi. Les ouvrages qui la constituent racontent le paysage: encaissement dans le relief des coteaux, traversée des cours d'eau par des ponts, appui sur les remblais de l'ancien canal, passage sous le Pont du Milieu, élévation en viaduc au-dessus des voies ferrées... L'A10 ondule pour s'adapter aux aspérités du terrain. Néanmoins, autour de ses appuis au sol, l'espace offert au piéton est particulièrement indigent. L'absence de traitement banalise ainsi les situations les plus extraordinaires.

A grands maux, petits et grands remèdes

Le second volet de l'étude propose une série de projets faisant dialoguer ville et infrastructure. Il ne s'agit pas de construire une série de tours le long de l'A10, ni de tomber dans les poncifs du «boulevard urbain» ou de «l'autoroute apaisée». Nous ne sommes pas à Shanghai, mais à Tours, où la pression foncière est faible, où le fantasme d'une ville dense ne saurait prendre le pas sur l'attrait d'un habitat périphérique diffus et moins onéreux. Par ailleurs, malgré l'abaissement récent de la vitesse maximale à 90 km/h, l'autoroute devra conserver sa vocation d'infrastructure de transit. Enfin, l'hétérogénéité des contacts entre ville et infrastructure suppose de raisonner par parties.



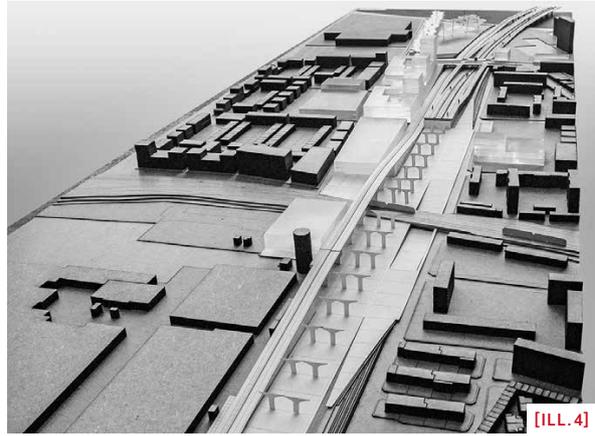
[ILL. 1] L'A10 est complémentaire de la rocade, mais plus imperméable car les échangeurs y sont moins fréquents. De nombreux équipements commerciaux et industriels s'accrochent à ce système.

[ILL. 2] L'A10 dans le paysage urbain tourangeau. Au premier plan, le viaduc au-dessus de la Loire, puis l'échangeur nord. A l'arrière-plan, le viaduc franchissant les voies ferrées et les zones commerciales étendues en bord de Cher. (Sources: Toutes les illustrations sont tirées de l'étude dont la référence complète est mentionnée en page 25)





[ILL.3]



[ILL.4]

La rencontre de plusieurs architectes-urbanistes investis dans le sujet des infrastructures urbaines a nourri cette réflexion. Pierre-Alain Trévelo (agence TVK) défend des interventions plutôt légères sur les infrastructures existantes, patrimoine dont la valeur lui semble sous-estimée. Bernardo de Sola, dont la culture s'ancre dans les grands projets des rondas de Barcelone, tend à proposer des transformations plus radicales. Deux écoles de pensée au degré d'interventionnisme contrasté. Il ne s'agit pas de choisir l'une ou l'autre de ces postures, mais d'intervenir avec mesure selon le lieu et les financements pouvant être mobilisés. La stratégie s'orienterait alors vers un phasage de petits et de grands projets, à plus ou moins long terme.

De petits projets, indépendants de tout remaniement de la circulation, peuvent être initiés très vite. L'aménagement des dessous d'ouvrages – ponts et viaducs – améliorerait immédiatement la qualité des franchissements de l'autoroute, pour les piétons comme pour les cyclistes. C'est le cas du pont au-dessus de la Loire, dont l'accroche au sol n'est pas pensée. A son extrémité, sous le tablier, se trouve un espace résiduel dont le seul usage est le stationnement de poids lourds. Ce lieu est pourtant dans la continuité d'un site d'exception : les berges de la Loire. Un simple traitement du sol permettrait

de l'inscrire plus lisiblement dans le parcours de la Loire à vélo, organisant ainsi une transition significative entre Tours et Saint-Pierre. Le viaduc franchissant les voies ferrées, en permanence occupé par des véhicules, est également sous-exploité alors qu'il constitue l'une des rares opportunités de passage d'une ville à l'autre. Rebaptisé « la cathédrale », ce lieu légèrement refermé par la digue donne à voir l'enfilade de points porteurs du viaduc. Par un traitement de sol unificateur, une meilleure accessibilité piétonne et la programmation d'équipements forts à ses côtés, cette salle hypostyle des temps modernes pourrait devenir le lieu idéal de grands événements. Enfin, quelques accès à la digue pourraient en faire une vraie promenade sur les traces du canal de jonction.

De grands projets, directement liés aux mobilités, sont envisageables à plus long terme. L'échangeur nord, situé sur l'ancien embranchement du canal avec la Loire, constitue un point d'achoppement : très envahissant, trop proche du centre historique, il provoque une perte de repères pour le piéton. Sa restructuration pourrait certes rétablir un lien fort entre le quartier et le fleuve. Mais après quelques maquettes d'études, la rentabilité d'un démantèlement partiel est mise en question. Le peu de foncier libéré ne suffirait probablement pas à financer cette transformation.

[ILL.3] Le viaduc franchissant les voies ferrées recèle un espace résiduel plein de potentiel. La digue, à droite, referme l'espace.

[ILL.4] Au premier plan, la « cathédrale » est mise en valeur par un sol unificateur. Une halte ferroviaire y est créée. Au second plan, le nouvel échangeur compact irrigue les rives du Cher et l'A10 accueille des transports en commun. La refonte des centres commerciaux et l'insertion de nouveaux programmes sont rendues possibles.

[ILL.5] Aujourd'hui inutile pour la gestion des inondations, la digue pourrait être en partie démantelée pour ouvrir la « cathédrale » sur la ville. Ce lieu deviendrait alors un passage connectant différents quartiers.



[ILL.5]

Les rives du Cher, au sud, sont à l'inverse sous-exploitées. Occupés par des équipements dispendieux en espace – centres commerciaux, parc des expositions – ces terrains sont peu valorisés au regard d'une situation pourtant stratégique: proximité du centre-ville et de la gare TGV d'agglomération, vue sur le Cher. La création d'un échangeur compact permettrait la desserte de ce quartier par l'autoroute ainsi que sa requalification. Ce nouveau nœud libérerait la voie Pompidou d'un important trafic. Alors déclassée en simple voie de desserte, elle offrirait plus de place aux circulations douces. Les nuisances de l'autoroute sont ainsi mises à distance des habitations. Sur l'A10, un rétrécissement des voies favoriserait le respect des limitations de vitesse et permettrait l'insertion de transports en commun. L'échangeur, devenant alors station de bus, favoriserait la restructuration des centres commerciaux en des formes plus denses et plus adaptées au piéton.

Combiner les problématiques, associer les acteurs

Cette étude surprend à plus d'un titre: là où étaient attendues les restructurations majeures, les propositions sont minimalistes. Là où l'on n'attendait rien, l'A10 apparaît comme le déclencheur de grandes reconversions urbaines. Projeter la ville autour d'infrastructures routières, ce n'est pas seulement lutter contre leurs nuisances; il s'agit avant tout de reconsidérer leur valeur en les replaçant dans un système global de mobilités. En cas de transformation, une juste mesure s'impose entre l'effort et le gain. Il est ici question d'effet de levier: à investissement égal, la construction d'un échangeur engendre davantage de retombées sur le territoire que la restructuration d'un autre. Cette approche positive du projet –

ZUSAMMENFASSUNG *Autobahn A10 in Tours – Probleme umfassend betrachten und Beteiligte zusammenbringen*

Die Studie zur Autobahn A10 in Tours überrascht mehrfach: Dort, wo man grössere Restrukturierungen vermutete, werden minime Massnahmen vorgeschlagen, da, wo man nichts erwartete, erweist sich die A10 als Auslöserin grosser städtebaulicher Umwälzungen. Stadtplanung rund um Strasseninfrastrukturen heisst nicht nur Kampf gegen Belästigungen, vielmehr geht es darum, den Wert der Infrastrukturen neu einzuschätzen und sie in ein globales Mobilitätssystem einzubetten. Bei Veränderungen gilt es, das richtige Mass zwischen Aufwand und Ertrag zu finden. Es geht um die Hebelwirkung: Bei identischen Investitionen kann mit dem Bau eines neuen Autobahnkreuzes mehr bewirkt werden als mit der Restrukturierung eines bestehenden. Dieser Projektansatz – bei dem das Ausschöpfen des städtebaulichen Potenzials dem Abbruch vorgeht – basiert auf dem Einbeziehen und umfassenden Betrachten der verschiedenen Probleme: Überschwemmungsgefahr, Verdichtung, Mobilität, neue städtebauliche Vorgehen bezüglich Ansiedlung von Handel und kommerziellen Zentren. Der in die Überlegungen zu den Grossprojekten eingebundene Privatsektor übernimmt eine neue Rolle: Die Auftraggeberin VINCI Autoroutes erwies sich als treibende Kraft und «überholte» mit ihrer Dynamik sogar die Stadt. Die Stärke der Studie liegt darin, dass die unterschiedlichsten Akteure mit einbezogen werden können: Carrefour, Ikea, SNCF... Mit ihrem Beitrag zum Projekt wird die Intervention nicht nur im räumlichen Kontext verankert sondern auch wirtschaftlich und funktionell getragen.

où le potentiel urbain prime sur la démolition – s'appuie sur l'intégration de différentes problématiques: gestion du risque d'inondation, densification, mobilités, réforme de l'urbanisme commercial peuvent être réfléchies transversalement. Le secteur privé, associé à la réflexion sur les grands projets, joue un nouveau rôle: VINCI Autoroutes, en tant que commanditaire, s'est montré force de proposition, dépassant même la ville par son dynamisme. La force de cette étude provient de sa capacité à associer les acteurs les plus divers au projet: Carrefour, Ikea, SNCF... En mettant en jeu leur contribution au projet, l'intervention ne s'ancre pas seulement dans un contexte spatial; elle participe aussi d'une logique économique et fonctionnelle.

RÉFÉRENCE

Quand on arrive en ville... Insertion urbaine de l'autoroute A10 en traversée de Tours, étude menée par Thomas Beillouin, Laetitia Ponsat, Maxime Raut et Alice Rolfe sous la direction d'Eric Alonzo, Frédéric Bonnet et Christophe Delmar; intervenants extérieurs: Bernardo de Sola et Philippe Gasser. L'étude a été commanditée par VINCI Autoroutes auprès du DSA d'architecte-urbaniste (Diplôme de spécialisation et d'approfondissement) de l'Ecole d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée.

Inserat

BHP RAUMPLAN

Siedlung • Verkehr • Umwelt

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine erfahrene/einen erfahrenen

Raumplanerin / Raumplaner 80 – 100%

auf Stufe Projektleitung.

Sie verfügen über eine solide fachspezifische Ausbildung, vorzugsweise in den Bereichen Regional-, Nutzungs- und Siedlungsplanung mit einem Flair für Arealentwicklungen. Sie bringen mehrere Jahre Berufspraxis mit und sind in der Lage, eigenständig anspruchsvolle Planungsprozesse mit unterschiedlichen Akteuren auf kommunaler und regionaler Ebene durchführen. Sie sind bereit, Verantwortung zu übernehmen. Sie sind zuverlässig, belastbar und können mit einer hohen Dynamik in der täglichen Arbeit umgehen. Sie können sich ein längerfristiges Engagement vorstellen.

Die Zusammenarbeit hat in unserem Betrieb einen hohen Stellenwert. Sie sind motiviert, Ihre persönlichen Fähigkeiten und Ideen in ein fünfzehnköpfiges Team einzubringen. Sie sind kontaktfreudig, sprachgewandt, sicher im schriftlichen Ausdruck und sprechen idealerweise auch französisch.

Wir bieten flexible Arbeitszeiten, individuelle Entfaltungsmöglichkeiten und interessante Projekte mit einem breiten Aufgabenspektrum im Bereich der Orts- und Regionalplanung. Arbeitsort ist Bern. Stellenantritt per 1. August 2015 oder nach Vereinbarung.

Auf der Website www.raumplan.ch finden Sie nähere Informationen über unsere Firma. Heinrich Hafner (031 388 60 63) erteilt Ihnen gerne auch mündlich Auskunft. Ihre Bewerbung erwarten wir bis zum 6. März 2015.

BHP Raumplan AG • Fliedweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch