

Du canal de jonction à l'autoroute A10

Deux ou trois choses
que nous savons d'eux

Tome 2
Histoire d'autoroute

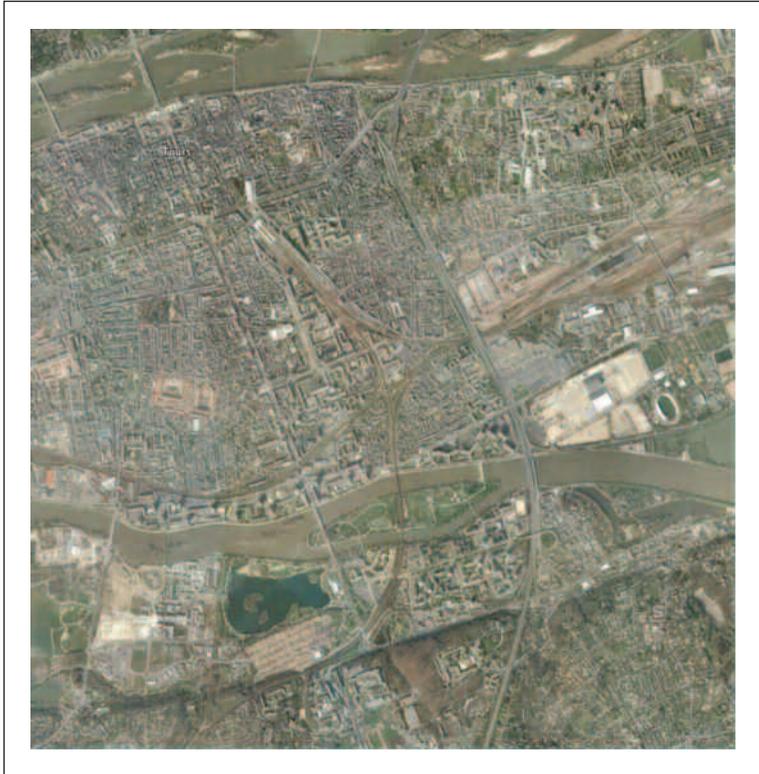
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours
Septembre 2011



Histoire d'autoroute

SOMMAIRE

CRÉPUSCULE DU CANAL	P 8
Comblement et fermeture	p 8
Nouveaux usages détournés	p 11
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	P 14
Étude de la déviation de la RN10	p 14
Choix des projets	p 18
L'autoroute et le plus grand chantier d'Europe	p 20
LE CANAL OUBLIÉ	P 24
L'autoroute, le centre commercial et le TGV	p 25
Traces du passé, mobilités du futur	p 26



Vue aérienne de l'autoroute A10 dans le centre-ville de Tours

Avec le précieux concours de Jean-Luc Porhel, directeur des Archives, de la Documentation et du Patrimoine de la ville de Tours, de Nathalie Guy, Archives Municipales Contemporaines de la ville de Tours, d'Anne-Jeanne Udron et Régine Malveau, Archives Départementales d'Indre-et-Loire, de Roger-Bernard Bouyerie, président de l'association des Amis du Cher canalisé, de Vincent Loison, ingénieur, Syndicat du Cher canalisé, de Daniel Schweitz, bibliothécaire de la Société Archéologique de Touraine, et de Frédéric Dages, ingénieur des travaux publics, Direction Départementale des Territoires, section fluviale.

INTRODUCTION

Comme quelques autres villes en France, Tours a la particularité d'être traversée en son centre par une grande infrastructure autoroutière, l'autoroute A10. Certains lui reprochent de couper l'agglomération tourangelle en deux parties, d'autres constatent la pollution générée par les déplacements de véhicules et de camions, d'autres enfin y ont vu et y voient encore un formidable facteur de développement économique pour la ville. Quelle que soit l'opinion que l'on puisse en avoir, l'autoroute fait partie du paysage tourangeau, et comme beaucoup de voies de circulation, elle raconte une histoire, l'histoire des déplacements certes, mais aussi et surtout l'histoire urbaine de Tours.

Ouvert au début des années soixante-dix, cet étrange élément urbain familier des Tourangeaux a remplacé une autre infrastructure de transport qui traversait la ville depuis le début du XIX^e siècle, il s'agissait du canal de jonction du Cher à la Loire, appelé aussi canal de Berry. De la navigation fluviale à l'automobile il pourrait sembler n'y avoir qu'un pas. Pourtant, depuis l'ouverture du canal jusqu'à la mise en circulation de l'autoroute se sont écoulées près de 150 années au cours desquelles la ville de Tours n'a cessé de se développer, alors même que les questions de mobilité et de mode de transport ont considérablement évolué.

L'ambition de ce dossier est de rappeler l'histoire de ces grandes infrastructures de circulation dont l'influence a largement dépassée les murs d'enceinte de la bonne ville de Tours. Les traces d'une mémoire liée au canal et au projet de l'autoroute nous conduiront à mieux comprendre le processus territorial et politique qui marque aujourd'hui la limite entre les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Cela nous amènera également à analyser les annales des transports et du développement industriel de Tours et de ses environs, tout en approchant un versant de l'histoire tourangelle encore très présent, la batellerie. Historiquement ces infrastructures ne sont pas dissociables des caprices de la nature, les crues, et de leurs conséquences, les inondations. Car même si nous nous sentons peut-être moins concernés par ces questions aujourd'hui, elles constituaient la préoccupation dominante de nos aïeux en matière d'aménagement.

Ce deuxième tome sera consacré au remplacement progressif du canal par une infrastructure autoroutière, au projet de contournement de la RN10 qui lui est attenant et aux incidences de l'ère automobile sur le développement de Tours. Quand les mobilités induisent une ville, **histoire d'autoroute**.

CRÉPUSCULE DU CANAL

La navigation sur la Loire est arrêtée depuis le début du XX^e siècle ; le chemin de fer a remplacé pratiquement tous les transports de marchandises et de voyageurs par voie fluviale, le canal est laissé à l'abandon, approprié peut-être par les gens qui vivent autour, et ceux qui viennent s'y promener ou pêcher le dimanche. La seconde guerre mondiale va précipiter une décision qui se faisait latente depuis longtemps, le comblement du canal.

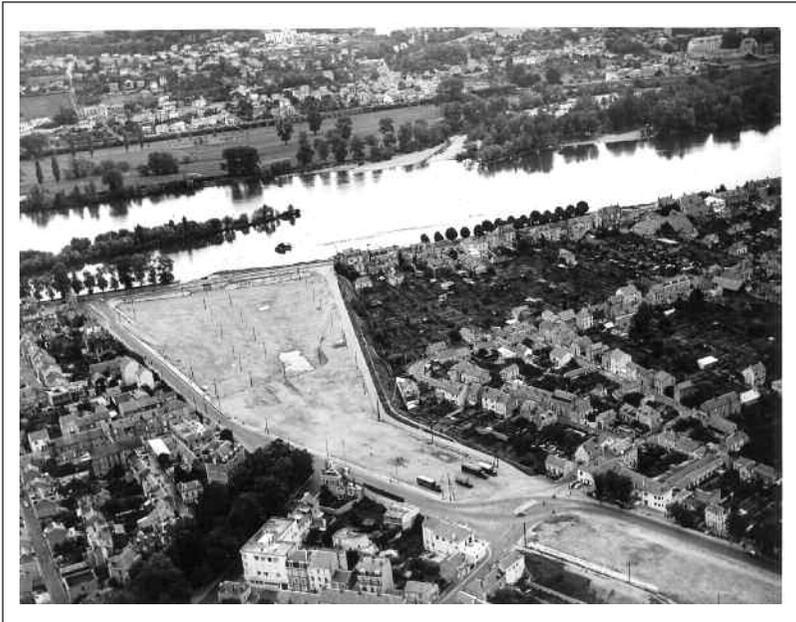
Comblement et fermeture

À la sortie de la seconde guerre mondiale, d'après le plan de reconstruction et d'aménagement de la ville de Tours, le canal, dont les différents ouvrages (ponts et levées) ont subi de sérieux dommages suite aux bombardements, doit être complètement abandonné et remplacé par un boulevard urbain. Son lit est d'ailleurs utilisé pour y déverser les restes des vestiges des destructions de la guerre.

Entre 1947 et 1948, les populations qui habitent à proximité du canal se plaignent de problèmes d'insalubrité. En laissant s'entasser les décombres, l'eau n'a pu s'écouler normalement ce qui a provoqué sa stagnation à certains endroits. L'eau a croupi, moustiques, rats et maladies ont proliféré autour du canal, obligeant la municipalité à lancer de grandes campagnes de dératisation. Ces problèmes d'insalubrité ne sont pas nouveaux et au XIX^e siècle il s'agissait de l'une des raisons qui poussaient les gens à se plaindre de l'existence du canal et l'autorisation d'entasser des matériaux de décombres dans son lit a été donnée par l'administration des Ponts-et-Chaussées au lendemain de la guerre.

À la veille de la guerre, il y a avait encore quelques 165 péniches qui circulaient sur le canal de Berry, un peu moins sur le canal de jonction (qui n'est, rappelons-le, qu'une partie du canal de Berry). Après la guerre elles ne sont plus que quelques dizaines. Un premier projet de déclassement avait été étudié en 1934, en 1940, le Cher connaît une crue qui abîme considérablement les aménagements du canal, le projet de déclassement est finalement remis à l'ordre du jour au début des années cinquante, après un ultime projet d'élargissement qui date de 1944.

Le 3 janvier 1955, un décret signé de Pierre Mendès-France entérine le déclassement du canal de Berry comme voie navigable, ainsi que d'autres rivières domaniales, comme la Loire, la Creuse et la Vienne : "le canal de Berry est fermé à la navigation et déclassé sur la totalité de son parcours, avec effet au premier février 1955. Les ouvrages déclassés seront mis au service des domaines". Ce décret est valable pour le canal de jonction qui n'est alors plus utilisé depuis longtemps déjà. À cette époque, l'Etat entame une campagne de déclassement des voies navigables dont il n'est plus fait usage de manière rentable. La navigation fluviale n'a plus le vent en poupe, l'ère de l'automobile a fait son apparition.



Vue de la gare du canal comblée en 1960, photographies, AMC



Vue de la gare du canal comblée en 1960, photographies, AMC



Carte IGN de la ville de Tours, 1938, ADC

Nouveaux usages détournés

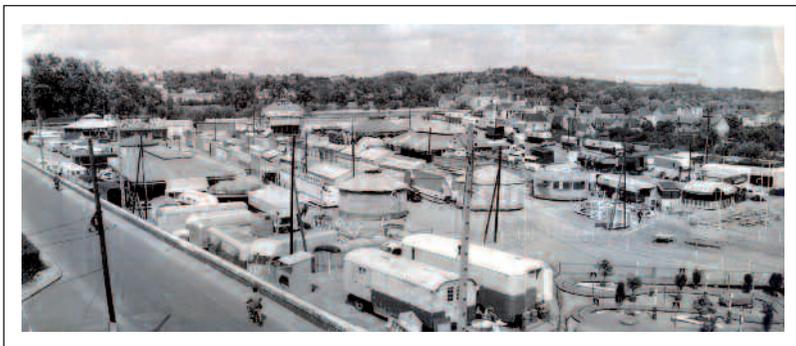
Le canal ne se transforme pas immédiatement en autoroute et son comblement donne lieu à de nouveaux usages que l'on pourrait appeler "détournés". Quelques Tourangeaux se souviennent encore de la fête foraine qui avait lieu à l'emplacement de la gare du canal. À cette époque, le remblai est achevé et la gare est devenue une vaste étendue de sable. Le comblement commence en 1959 et s'achève un an plus tard, alors même que l'on vient de choisir le tracé de l'autoroute. Le remblayage, qui aura lieu à partir de 1965, au début des travaux de l'autoroute, consiste en plusieurs étapes : il faut enlever les décombres qui se sont accumulés dans le canal, drainer les terres d'alluvions et les sables qui se sont déposés dans le lit, encore gorgés d'eau, et stabiliser le lit avec des matériaux secs. La ville assure le travail de comblement, il débute avec la gare du canal et est achevé en 1960 ; avec le dragage ces travaux viendront préparer le terrain pour la construction de l'autoroute à partir de 1965.

Le canal est comblé, un nouvel avenir s'offre à lui. Sans oublier qu'il s'agit d'une défense mise en place contre la montée des eaux pour protéger Tours ; lui trouver un nouvel usage n'est pas chose aisée. Il se dresse, encadré par deux levées, entre les villes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, tel un boulevard planté du XIX^e siècle. Ses abords abritent tantôt des habitations modestes, des cultures maraîchères, des logements ouvriers ou des usines importantes. Il aurait certainement été possible d'imaginer de nombreux "projets urbains" pouvant faire de cette frontière paysagère une composition urbaine presque architecturée, une promenade construite. Mais les ambitions de l'époque ne sont pas du tout orientées dans une optique comme celle que nous pourrions avoir aujourd'hui. Tours connaît une expansion sans précédent, après le programme de reconstruction de la ville, le jeune maire Jean Royer envisage un dessein empreint de modernité pour la cité ligérienne.

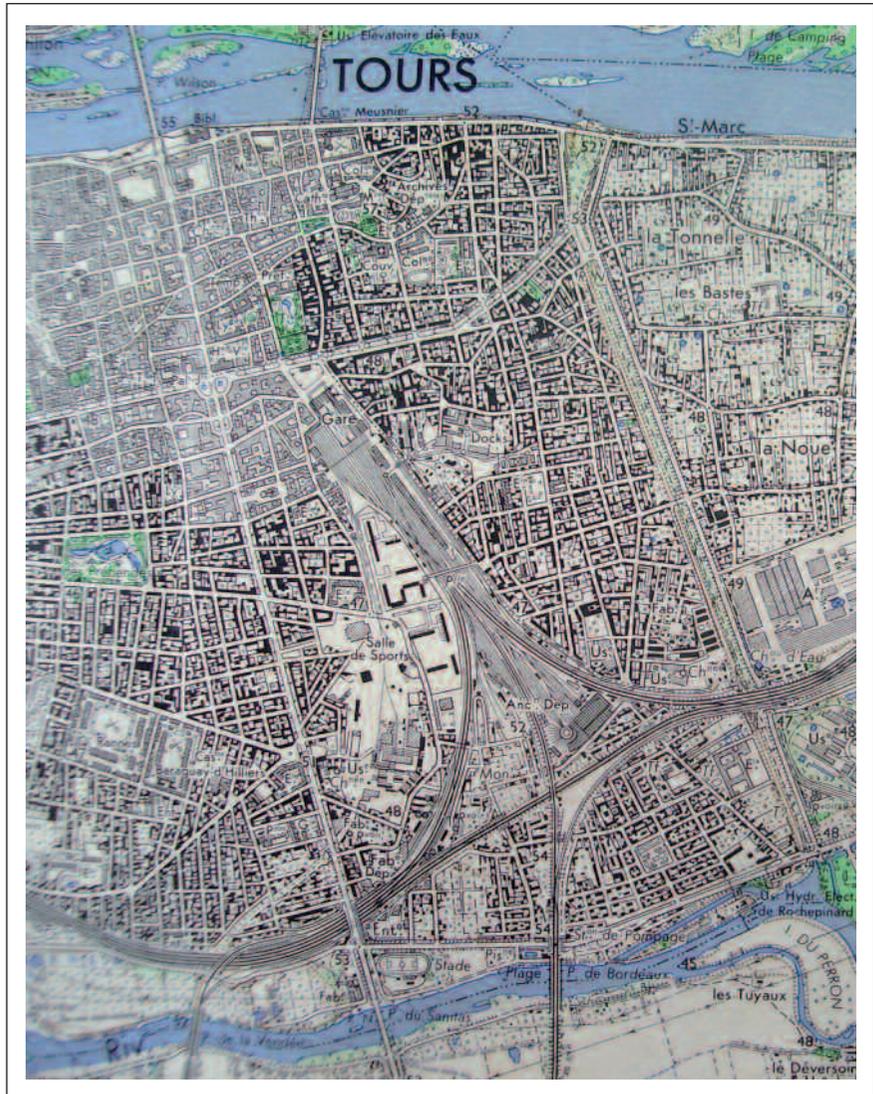
Dès 1935, le contournement de la RN10, dont la saturation était déjà constatée, avait été envisagé au niveau national, l'Etat décide même de classer la route nationale par décision ministérielle comme "grand itinéraire international". Les événements de la guerre ayant retardé l'aboutissement du projet, il faut attendre la fin des années cinquante pour que l'on parle concrètement du projet. Par une lettre datée du 16 novembre 1959, le secrétaire général de la mairie de Tours demande au ministre des transports et du logement une inscription au Fonds Spécial d'Investissement Routier pour la déviation de la RN10.

La ville, qui prend en charge le remblaiement du canal, demande une aide financière pour la construction d'un large boulevard urbain dans son ancien lit. Dès 1958-1959, la ville de Tours et le schéma national autoroutier parlent d'une déviation de la RN10 et de l'élargissement du Pont Wilson. Mais à l'époque, même si l'on est conscient de la possibilité d'utiliser l'autoroute comme déviation de la RN10, il s'agit bien de deux idées distinctes : d'une part, le projet de déviation de la RN10 pour soulager le trafic interne de la ville, d'autre part, le projet national autoroutier qui prévoit de faire passer la future liaison Paris-Bordeaux par la ville de Tours.

Les grands projets de la ville commencent avec le déplacement des infrastructures et installations ferroviaires du sud de Tours sur la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Cette délocalisation des activités ferroviaires permettra la réalisation du quartier du Sanitas. En 1960, le projet de déviation de la RN10 est jugé susceptible d'être intégré au projet de l'autoroute A10 Paris-Bordeaux. Dès lors, la machine à bâtir la modernité, le projet urbain, va aboutir au plus grand chantier d'Europe et au passage d'une autoroute en plein centre-ville, à l'emplacement de l'ancien lit du canal.



Vue de la fête foraine sur le canal au début des années 60, photographies, AMC.



Carte IGN au 1/25 000^e de Tours, révision de 1959, ADC

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

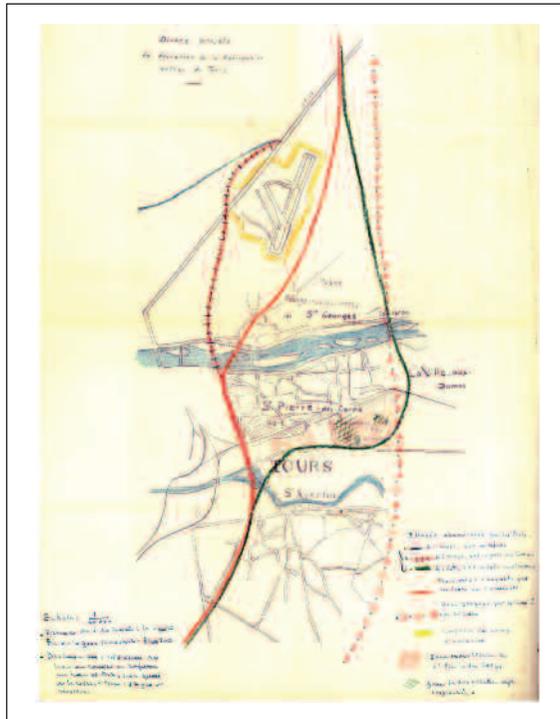
Étude de la déviation de la RN10

La volonté du maire de l'époque, Jean Royer, est clairement affichée : il veut faciliter les circulations internes dans la ville et désengorger la route nationale qui traverse Tours. Sans être un farouche défenseur du passage de l'autoroute en plein cœur de ville, il reconnaît l'utilité d'une infrastructure autoroutière à Tours pour le développement des activités industrielles et commerciales. Une grande infrastructure en plein cœur de la ville qui pourrait stimuler les échanges, mais serait source de désagréments pour les riverains, cela n'est pas sans rappeler la construction du canal un siècle et demi plus tôt.

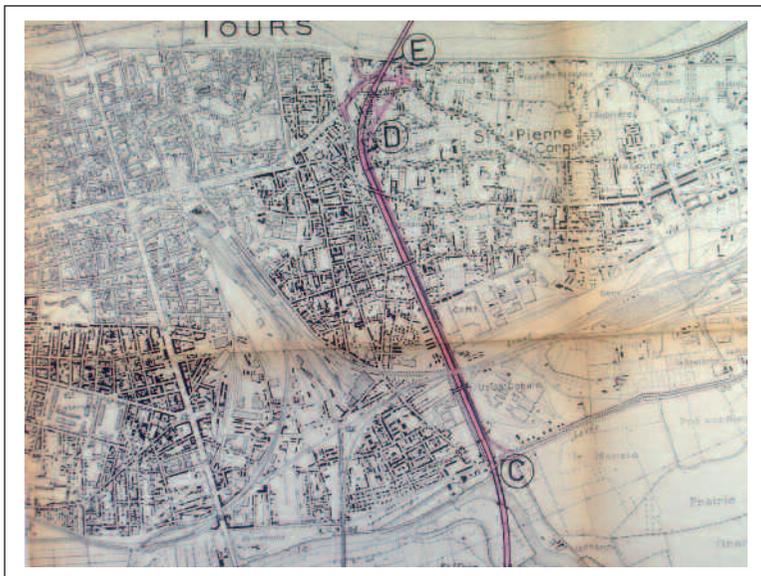
En 1960 doit être adopté le tracé de l'autoroute, qui avait été mûrement réfléchi la décennie précédente. Les ingénieurs proposent trois tracés différents :

- Tracé bleu : il fait passer l'autoroute à l'ouest de Tours, à l'extrémité ouest de La Riche (l'emplacement de l'actuelle périphérique ouest).
- Tracé rouge : il emprunte l'ancien lit du canal et traverse le coteau de Saint-Symphorien au nord. Au sud il passe par la commune de Chambray-lès-Tours, et contourne le bois de Grandmont par l'est. Une variante de ce tracé fait légèrement dévier l'autoroute au niveau de la gare du canal afin qu'elle perce le coteau en vis-à-vis de l'abbaye de Marmoutier.
- Tracé vert : il imagine une autoroute qui passe entre les communes de Saint-Pierre-des-Corps et de la Ville-aux-Dames, à l'est de l'agglomération.

Une série d'enquêtes publiques sont lancées pour étudier l'impact des différents tracés sur la ville de Tours et ses environs. Le rapport du commissaire enquêteur (enquête préalable à la DUP), qui date de 1960, fait état des destructions qu'entraînerait le passage de l'autoroute, si le choix se portait sur le tracé dit "rouge", qui correspond à l'actuelle emprise de l'A10 à Tours centre. Saint-Pierre-des-Corps est la commune la plus touchée avec 60 maisons détruites. La principale crainte des habitants est d'être relogés dans des HLM et de perdre les qualités de vie qu'ils connaissent dans leurs petites maisons, comme le jardin, l'accès par rez-de-chaussée, bref, les avantages d'une maison de ville dans un milieu urbain peu dense. L'ingénieur qui rédige le rapport invoque ce qui se pratique aux Etats-Unis et notamment à Los Angeles en matière d'autoroute. Il reconnaît toutefois que les habitants de Saint-Pierre-des-Corps sont de condition modeste et que leur maison est le fruit de l'investissement de plusieurs générations.



Plan présentant les différents tracés de l'autoroute, 1960, AMC



Tracé définitif de l'autoroute, 1960, ADC

À l'occasion des débats autour du choix du tracé se constituent des comités de défense. Celui de Saint-Pierre-des-Corps est le plus important, et sa présidente, Mademoiselle Bouhier, devient bientôt présidente du Comité Intercommunal de Défense. Le comité défend une position qui est suivie par de nombreux maires des communes touchées par le "tracé rouge". Il reconnaît l'utilité du contournement de la RN10 par l'autoroute, donc accepte l'idée d'implanter une telle infrastructure, mais refuse le tracé proposé et suggère un "tracé vert" qui passe à l'est de Saint-Pierre-des-Corps en arrivant de Rochecorbon. Le comité reproche de plus au "tracé rouge" de ne pas emprunter le périmètre de l'ancienne gare du canal, sur lequel il n'y a aucune construction, mais de choisir de passer par le vieux Saint-Pierre et d'entraîner ainsi la destruction d'une centaine de maisons (et non d'une soixantaine comme l'avance l'ingénieur enquêteur).

Toujours en 1960, une année de débats intenses, *La Clarté*, bulletin municipal de Saint-Pierre-des-Corps approuve le projet de contournement de la route nationale et le projet d'autoroute mais refuse le tracé proposé par les services de l'Etat, il adopte donc une position similaire à celle du comité de défense. La même année, *La Revue d'Indre-et-Loire*, consacre un dossier à l'autoroute, elle interviewe Jean Royer qui exprime sa position de façon assez claire : "Dans les années qui viennent, Tours formera une seule et même agglomération, je dirais même, une seule et même ville et, qu'en fait, si nous admettions définitivement le "tracé rouge", on couperait cette ville en deux, alors qu'il est bien plus rationnel de la contourner à la périphérie". Le Maire évoque par la suite la nécessité pour la ville de Tours, et les communes limitrophes, de régler le problème de la circulation interne qui ne fait que s'aggraver. Il décrit comment parfois il faut observer les véhicules immobilisés place Jean-Jaurès aux pieds de la mairie (la RN10 en fait).

Le 12 septembre 1960 est organisée une réunion publique contradictoire sur le choix du tracé de l'autoroute. L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussée justifie le choix du "tracé rouge" :

- Le tracé à l'ouest (Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche) est trop coûteux et trop long, la côte de l'Alouette est difficile à passer (rayon de courbure et pente trop forte). Il faut ajouter à cela les frais de raccordement au vélodrome (Saint-Sauveur).
- Le tracé à l'est est moins concerné par les zones d'habitation (donc moins cher), mais il nécessite 900 mètres supplémentaires, dès lors que l'autoroute finirait tout de même par rejoindre la RN10 au niveau de Chambray-lès-Tours.

À Saint-Avertin, cela demanderait un exhaussement de la digue et des chaussées bitumées. De plus, l'ingénieur évoque le "seuil psychologique" au-delà duquel les automobilistes sur l'autoroute ne sont pas tentés d'entrer dans la ville qu'ils côtoient, seuil qui est de 500 mètres maximum. Or, le "tracé vert" est à plus de 2 kilomètres du centre-ville.

- Le dernier tracé (rouge), enfin, a plus d'intérêt pour l'agglomération, les terrains sont moins chers, car il est pensé en fonction du lit de l'ancien canal, dont les terrains appartiennent déjà à l'Etat. La pratique autoroutière des États-Unis est une fois encore évoquée comme un modèle pour une circulation moderne en centre-ville, qui doit être facilement accessible.

Le financement reste une question à soulever. L'ingénieur appelle à une contribution des communes pour une partie des travaux. Mademoiselle Bouhier du Comité de Défense des Habitants de Saint-Pierre-des-Corps, qui assiste à la réunion, réaffirme sa conviction de devoir faire passer l'autoroute à l'Est de la commune. Elle reconnaît toutefois que le choix de ce tracé aurait des conséquences, dont elle s'excuse par avance, sur les destructions devant être réalisées à Rochecorbon. Chacun repousse l'autoroute théorique hors de ses murs. D'autres élus interviennent pour aller dans ce sens.



Photo aérienne du pont Mirabeau et de l'ancienne gare du canal comblée, début des années soixante, AMC

L'ingénieur défend sa position et justifie les choix de l'Etat avant que Jean Royer ne finisse par intervenir pour donner son avis. Il réitère la position qu'il avait énoncée dans l'article du *Journal d'Indre-et-Loire* : le "tracé vert" présente l'avantage de ne pas couper en deux l'agglomération, d'autant que la proximité du centre-ville ne représente pas forcément une motivation, pour les voyageurs en transit, de s'arrêter à Tours. Il ne réfute cependant pas l'idée d'une autoroute en centre-ville mais souligne l'importance de régler, dans un délai assez court, les problèmes de circulation interne. Autrement dit, en contrepartie d'une aide de l'Etat pour fluidifier le trafic à l'intérieur de la ville (élargissement des voies, boulevards urbains ou périphérique, etc.), la mairie pourrait accepter le passage de l'autoroute dans l'ancien lit du canal. Cette position n'est pas surprenante quand on sait qu'un projet d'autoroute peut mettre plus de dix ans à sortir de terre et que les problèmes de circulation dans Tours sont de plus en plus prégnants à l'époque. Le maire ne veut pas faire attendre ses concitoyens, il veut moderniser au plus vite les systèmes de circulation "intra-muros".

À la fin de 1960, les maires de Sainte-Radegonde, Parçay-Meslay, Saint-Pierre-des-Corps, Rochecorbon, Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours se réunissent la même année pour exprimer leur opposition au tracé : ils refusent "à envisager toute participation financière", réclament des terrains de dédommagement pour les expropriés et affirment que le franchissement de la Loire au niveau de la gare du canal permettrait de détruire moins de maisons (sauf à Rochecorbon).

Les débats font rage et cela témoigne d'une certaine vitalité dans les projets et les envies de faire muter les territoires. On le voit bien, la mobilité dominante est passée du chemin de fer à l'automobile, le canal et ses bateaux est bien loin et la ville de Tours regarde son avenir, tournée vers une autoroute et un boulevard urbain.

Choix des projets

À la fin de la tumultueuse année 1960, le "tracé rouge" de l'autoroute est officiellement adopté. La ville de Tours et l'Etat ont trouvé un terrain d'entente sur les projets de transport de l'agglomération tourangelle. Lors du conseil municipal du 21 mai 1961, il est décidé la création d'un fonds spécial d'investissement routier pour le contournement de la RN10 par le sud et l'est de l'agglomération, il s'agit là du projet très ancien d'un boulevard urbain qui permet le contournement du centre-ville de Tours (Rue Nationale, avenue de Grammont). Les travaux de l'autoroute ne commencent pas de suite, il faut en premier lieu que l'Etat achète les terrains nécessaires à l'emprise de l'infrastructure à venir.

De 1962 à 1967 sont réalisés les travaux de la rocade sud de Tours (du Pont Saint-Sauveur à la levée de Rochepinard), ce projet s'inscrit dans celui plus large, du réaménagement des berges du Cher. Il est question de désengorger le trafic interne de l'agglomération sur la RN10. Un article de *la Nouvelle République* en date du 6 octobre 1967 annonce que fin 1968 la déviation de la RN10 ira jusqu'à la RN76 (Tours-Vierzon). Reste à construire le boulevard urbain qui longe le canal jusqu'à la Loire (avenue du canal) et qui deviendra plus tard l'avenue Georges Pompidou, inaugurée en 1974.



Plan de déviation de la RN10 par des boulevards urbains intérieurs, 1962, ADC



Proposition de tracé de l'autoroute en 1960-1961 avec passage sur l'ancienne gare du canal, AMC

L'autoroute et le plus grand chantier d'Europe

Le grand chantier de l'autoroute est lancé, mais il ne faut pas oublier qu'il n'était qu'une pierre à l'édifice tourangeau, dont l'envergure des projets en fait, dit-on encore aujourd'hui, le "plus grand chantier d'Europe". Nous parlons bien sûr du chantier des rives du Cher, du Sanitas et de l'autoroute, qui passe le Cher au niveau de son endiguement.

Après le comblement du canal en 1960, la ville décide de reconstruire le pont du milieu. Entre 1960 et 1964 se déroulent les travaux. Le pont passe alors au-dessus de l'ancien canal et de l'avenue du canal (G. Pompidou). Il faudra retravailler le pont lorsque l'autoroute passera en dessous au niveau du lit du canal.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, en 1965 débutent les travaux de dragage de la gare du canal. Ceux-ci ont marqué les esprits tourangeaux car l'accumulation des eaux dans un sol peu étanche, rempli de gravats (décombres et ruines de Tours détruits) a provoqué l'inondation de nombreuses caves. Plusieurs pétitions demandent l'arrêt des travaux et le changement de la méthode de dragage. Même inutilisé et comblé, le canal continue à faire l'objet de réclamations de la part des habitants de ses "berges". Au-delà du problème technique et des quelques inondations de caves, le chantier de l'autoroute est encore source de mécontentement des citoyens, surtout de ceux qui avaient refusé son passage près du centre-ville de Tours. Les maisons qui bordent l'ancienne gare du canal par exemple (surtout du côté de Saint-Pierre-des-Corps), changent d'horizon paysagé, d'une étendue d'eau, elles sont passées à une fête foraine, pour finir avec un échangeur autoroutier.

Dans la section qui traverse l'agglomération tourangelle, deux échangeurs sont prévus. Le premier se situe au niveau de la gare et ressemble étrangement aux entrelacements des autoroutes américaines. Le second devait se trouver au niveau de la levée de Rochepinard, à l'embouchure sud du canal. Mais le ministère ayant jugé cet emplacement trop coûteux dans la réalisation, l'échangeur est déplacé sur la commune de Saint-Avertin, au niveau des aménagements des berges du Cher. L'autoroute est construite selon un profil très particulier ; elle emprunte d'abord le lit du canal, depuis l'ancienne gare du canal jusqu'au passage des voies de chemin de fer où elle s'élève pour passer au-dessus des trains. Le parking qui se trouve alors en dessous fait figure de *no*

man's land, de frontière invisible entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. La grande levée du canal est maintenue comme ouvrage défensif contre les inondations, elle borde l'autoroute sur une bonne partie.

Le 11 août 1971 est ouverte la première section de l'autoroute entre Tours Centre et Chambray-lès-Tours. En 1972, l'échangeur de Saint-Pierre-des-Corps et Tours centre est entièrement réalisé. Le 6 avril 1973 est célébrée l'ouverture de la section Parçay-Meslay-Tours Centre. Enfin, en 1974, l'autoroute est achevée et relie désormais Paris à Bordeaux. À cette occasion, est inaugurée le boulevard urbain à l'est de Tours, l'avenue Georges Pompidou. Le nouveau réseau de circulation, national et interne, est mis en service.



Vue aérienne des travaux de l'échangeur de Saint-Pierre-des-Corps, photographie, novembre 1972, AMC



Vue aérienne du passage de la levée de Rochepinard en 1973, l'autoroute est alors tout juste ouverte, photographie, AMC

Les travaux d'endiguement du Cher n'ont pas de lien direct avec l'autoroute, ils sont le fruit d'une volonté politique locale guidée par une envie de gagner des terrains constructibles et de poursuivre l'expansion économique et démographique de la ville. Le déclassement du Cher canalisé en 1955 n'est cependant pas totalement étranger au choix et la nouvelle vocation du Cher n'est plus commerciale, mais urbaine. L'endiguement du Cher, selon les mots de Jean Royer, peut se résumer en quatre verbes : protéger, assainir, construire et relier. L'allure de la rivière n'est plus du tout la même, une partie de son cours est détournée afin de gagner des terrains protégés des inondations (donc constructibles). Un ancien bras mort se transforme en lac à Saint-Avertin, une île artificielle est créée avec le parc Honoré de Balzac, le Cher peut même servir de bassin d'aviron. La mutation des mobilités, qui a rendu caduque la navigation fluviale et a fait émerger l'automobile en moyen de transport privilégié, a pour conséquence la transformation des cours d'eau en ville et la nouvelle expression de l'eau : elle n'est plus un réseau, mais un loisir (paysagé, sportif, etc.). Ce transfert avait déjà pu être observé avec le canal de jonction qui s'était tourné vers la pêche et la navigation de plaisance à partir du début du XX^e siècle surtout.

À l'automne 1970, près de 3.000 Tourangeaux se rendent sur l'île de la prairie pour planter les arbres du futur parc Honoré de Balzac. L'aventure bâtisseuse de Tours est un rêve qui se construit autour de la modernité. L'autoroute, qu'elle détruit, pollue ou stimule, est un élément de cette modernité des années soixante-dix. Il ne faut pas toutefois occulter le contexte qui était celui de ce rêve, et si la croissance et l'économie permettaient des travaux de grande envergure, les préoccupations en termes d'urbanité et d'environnement n'étaient pas les mêmes.



Le Cher avant et après son endiguement dans les années soixante.
Document : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

LE CANAL OUBLIÉ

On imagine bien que l'arrivée d'une autoroute à Tours n'a pas été sans conséquences sur l'activité économique et sur les modes de déplacement dans l'agglomération. De la même façon que le canal avait influencé les circulations et donc l'installation de nouvelles activités, l'autoroute, doublée de l'arrivée du TGV, va renforcer le développement de toute une frange d'activités à proximité des voies de chemin de fer, elle va surtout, contrairement à ce qui avait été prévu du moins pour une partie, intégrer de nombreux déplacements internes de l'agglomération.

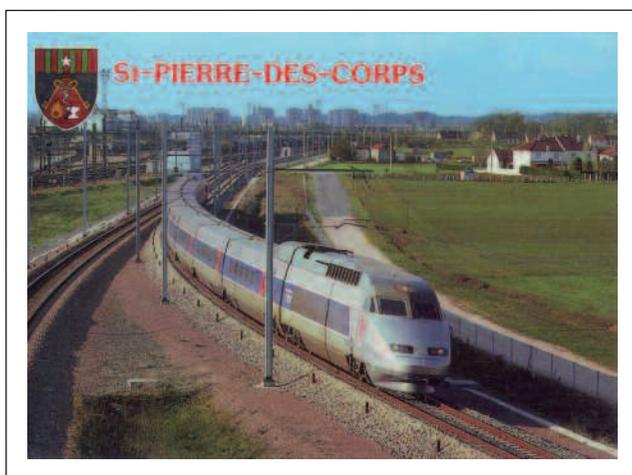


Carte IGN 1/25.000e révisée en 1995

L'autoroute, le centre commercial et le TGV

En 1989 est lancée une étude sur l'impact de l'implantation d'un centre commercial à Rochepinard. Les usines Saint-Gobain ont fermé peu après la guerre et leur site est laissé à l'abandon. Le projet est motivé par plusieurs facteurs, d'une part, le passage de l'autoroute garantit une visibilité importante pour l'enseigne qui viendra s'installer à cet emplacement, d'autre part, la ligne TGV est prévue pour l'année suivante et la liaison entre l'autoroute et la gare doit être repensée.

Outre une nouvelle connexion entre le boulevard Richard Wagner, l'avenue Georges Pompidou, la levée de Rochepinard et l'échangeur autoroutier, il est recherché un meilleur raccordement entre la future gare TGV et la zone industrielle de Rochepinard, et donc, le futur centre commercial. Voies de chemin de fer et réseaux routiers constituent une structure viaire physique (bien sûr) tandis que trains et voitures sont la trame théorique de ce territoire urbain qui accueille par ailleurs le parc des expositions. C'est alors que deux ensembles se distinguent nettement : au nord, le vieux bourg de Saint-Pierre et le quartier Blanqui Tours, des ensembles urbains anciens, chargés d'histoire et de vieux bâti. Au centre, des logements ouvriers, quelques HLM, bien abritées derrière la levée du canal, au sud, un complexe industrialo-commercial qui débute avec le "technicentre" de Saint-Pierre-des-Corps et se termine aujourd'hui avec le magasin *Ikea*, symbole d'un pôle urbain important au niveau régional.



Carte postale montrant l'arrivée du TGV à Tours dans les années quatre-vingt-dix

L'ouverture de la gare TGV en 1990 vient renforcer l'idée d'un nœud de communication, on pourrait parler d'une plate-forme multimodale dans des termes plus géographiques. En 1992, c'est au tour du centre commercial *Les Atlantes* d'ouvrir ses portes, avec un hypermarché *Continent* qui deviendra *Carrefour* en l'an 2000. L'accroissement du trafic routier sur l'A10, principalement dû à la forte affluence du trafic interne de l'agglomération pousse les autorités, aussi pour des raisons de sécurité, à ajouter deux voies de circulation à l'autoroute (2x3 voies au lieu de 2x2) en 1993. Ces travaux font l'objet d'une contestation locale avec la création d'un nouveau Comité de Défense des Habitants. Le combat contre l'autoroute n'aura finalement jamais vraiment cessé.

Ce sont bien le canal d'hier et l'autoroute d'aujourd'hui qui lient ces deux ensembles, mais n'en font pas pour autant un territoire urbain homogène et cohérent. Entre le développement économique et la volonté de "faire la ville", les compromis sont souvent difficiles et les conséquences des contradictions parfois lourdes.

Traces du passé, mobilités du futur

Oui, le canal a laissé des traces encore visibles ; les plus évidentes étant contenues dans les toponymes qui arpentent les angles de rue "quai de la Gare du Canal", "avenue du Canal", "impasse du Canal", "place de l'Ecluse", "levée du Canal"... Ces noms sont là pour rappeler son passage et son impact fort dans le paysage tourangeau.



Quai de la Gare du Canal, escalier d'accès à la levée



Escalier d'accès au quai de la Loire près de l'embouchure du canal



Pont et levée de l'autoroute



Ancienne embouchure du canal dans la Loire



Levée du canal avec vue sur autoroute



Passage de voitures dans la levée du canal, on aperçoit les rails pour le batardeau en cas d'inondation

La grande levée du canal existe toujours, depuis la "place de l'Ecluse" jusqu'au boulevard Richard-Wagner, elle surplombe l'autoroute au niveau du pont du milieu, avant d'être ombragée lorsque l'autoroute devient un pont pour passer au dessus des voies de chemin de fer. L'ancien débouché du canal dans la Loire est toujours visible au niveau du rond point des Français Libres, il est aujourd'hui fermé par un mur de béton, mais on aperçoit encore un petit élément en métal, une sorte de bouche d'égout, un reste du siphon d'autrefois qui permettait l'écoulement des eaux. A l'emplacement de la gare du canal se trouve aujourd'hui une station d'eau potable, au milieu des bras de l'échangeur. Ces traces sont maigres mais elles suffisent à évoquer facilement cette époque où les berges du canal abritaient des promenades plantées. En passant en voiture sous l'autoroute pour aller de Tours à Saint-Pierre-des-Corps, et vice versa, on traverse la levée qui a été sectionnée, mais on peut apercevoir deux fentes sur la brèche qui peuvent accueillir un batardeau et protéger ainsi Tours des eaux qui auraient envahies Saint-Pierre-des-Corps.

La question de la mémoire est assez forte lorsqu'il s'agit de la frontière entre ces deux villes. Mal vécue, la séparation franche marquée par le passage de l'autoroute donne parfois l'impression d'une volonté de distinguer nettement les deux communes. Nous avons vu qu'il n'en était rien et que les logiques d'occupation de ce territoire étaient avant tout financières, foncières et maîtrisées par l'Etat, que ce soit pour le canal ou pour l'autoroute.

En 2009, le Pôle des Arts Urbains -pOlau- a mené un travail avec l'aide du psychanalyste urbain Laurent Petit, afin d'effectuer une intervention artistique en un point stratégique de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Le "point zéro", comme il est appelé, est une approche psychologique de la ville marquée sur la pile centrale du pont de l'autoroute au dessus des voies de chemin de fer. Dénommé également *Point Névro-Stratégique Urbain* (PNSU), il est inauguré en présence du maire de Saint-Pierre-des-Corps et d'un adjoint au maire de Tours. C'est un travail porté sur la mémoire de ce territoire frontière, un "point de départ" pour de nouvelles relations territoriales.



Photo du point zéro entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sous le pont de l'autoroute qui enjambe les voies de chemin de fer

Une dernière question reste en suspens. Quelles seront les mobilités de demain ? L'abandon du Cher canalisé par l'Etat et la fin de la navigation fluviale ont laissé les rivières dans un état de latence évident : que doit-on faire de nos cours d'eau ? Des premiers éléments de réponse avaient déjà été apportés au début du siècle dernier, lorsque le canal avait été partiellement reconverti en espace de loisir, de promenade et de sport. Le tourisme fluvial est une solution envisagée par certains, même avec des conséquences difficiles à maîtriser sur l'environnement (rappelons que le Cher est, comme la Loire, plus sauvage aujourd'hui qu'il ne l'était à l'époque de sa navigation).

En 2007, l'Etat a déclassé l'avenue Georges Pompidou et en a confié l'entretien à la ville de Tours. L'abandon progressif des terrains (ou anciens terrains), liés à la navigation fluviale aux communes, confie une tâche importante à celles-ci. Ce n'est pas tant l'entretien qui importe que l'usage qui en sera fait à l'avenir. Pour la ville de Tours, l'avenue Georges Pompidou n'est plus une berge de canal mais un boulevard urbain qui longe une autoroute, ce qui soulève de plus en plus d'opposition. Le Comité de Défense des Habitants du Secteur T (rond-point des Français Libres) se plaint des nuisances sonores ainsi que des pollutions issues des gaz d'échappement des véhicules qui empruntent l'autoroute.

Enfin, dans les questions de mobilité, il faut tenir compte des risques naturels que l'on semble parfois ignorer ou oublier lorsqu'on habite derrière une digue assez haute. La ville de Tours et ses varennes ne sont pas à l'abri d'une nouvelle crue, la dernière crue centennale de la Loire ayant eu lieu en 1910. Dans une telle hypothèse, l'ouvrage de l'autoroute A10 ne ferait absolument pas office de protection contre les inondations, il serait même partiellement inondé à l'endroit où il épouse le lit de l'ancien canal. La grande levée, en revanche, aurait toujours une utilité, puisqu'elle protégerait Tours des eaux, à condition de ne pas céder. Une grande crue priverait donc la ville d'un accès par l'autoroute et couperait la liaison nord-sud, de même qu'elle entraverait profondément le système de voies de chemin de fer (notamment celles qui franchissent l'ancien lit du canal sous l'autoroute). Avoir construit de nouvelles digues et avoir densifié les infrastructures de transport dans cette zone n'a changé en rien les risques naturels encourus par un site ceinturé de deux cours d'eau. D'ailleurs, si les digues lâchaient en cas de crue, les conséquences seraient désastreuses, puisque l'eau s'engouffrerait tel un raz-de-marée dans les cuvettes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.

L'essor des mobilités ne doit pas être fait au détriment d'une prévention des risques naturels. Repenser la mobilité sur les rivières, c'est aussi repenser les incidences des infrastructures sur la topographie. Aujourd'hui, en cas de très grave inondation causée par une crue de Loire et du Cher (comme en 1856 par exemple), le nord et le sud de l'agglomération ne seraient reliés que par le boulevard périphérique ouest, au niveau de La Riche. L'autoroute et les voies de chemin de fer seraient coupées.

Conclusion

Le canal n'existe plus aujourd'hui, il est enfoui dans les mémoires des uns et sous les moteurs automobiles des autres. Mais certaines traces perdurent et sont là pour nous rappeler que jadis, Tours était une ville portuaire. Car plus encore qu'une grande infrastructure du paysage urbain tourangeau, le canal est le témoin d'un passé fluvial riche et important. Les enjeux de ce territoire frontière n'échappent à personne, même devenue autoroute, il canalise les circulations internes de l'agglomération et abrite une zone de développement industriel et commercial vaste. Les mobilités induisent des mutations du territoire, nous l'avons vu, mais cet espace longtemps subordonné aux modes de transports et au développement économique ne pourrait-il pas dicter ses propres lois d'urbanité ? Fabriquer un morceau de ville répond bien sûr aux besoins de mobilités et aux modes de transport privilégiés d'une époque, mais cela doit-il se faire toujours au détriment de la fabrication d'une identité urbaine ? Cette identité, le canal avait fini par la conquérir, même si sur la fin, elle commençait à pâtir des mutations plus globales de la ville. En est-il de même pour une autoroute ? Sans aller jusqu'à muséifier les restes du canal, il se cache tout de même derrière une infrastructure envahissante, un morceau d'histoire des villes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps qu'il serait bon de rappeler. L'autoroute demain sera surtout la ville de demain, comme le canal d'hier n'était, finalement, que le Tours aux prises avec le Cher et la Loire.



