

Aménagement du territoire : la CCI fait entendre sa voix

Réalisme. La CCI de Touraine est un acteur avec lequel il faut compter. Particulièrement lorsque sont évoquées les questions d'aménagement du territoire. Son approche globale lui confère toute légitimité à fédérer les différents acteurs engagés sur ces questions ; qu'il s'agisse de l'A10 bis, du périphérique, du tramway ou de la future LGV

Patrick Chateau



L'assemblée générale de la CCI, le 1er octobre, a été l'occasion de dessiner les perspectives d'aménagement. - Photo : Yvan Corven - Imagie

Roger Mahoudeau, président de la CCI de Touraine, tient pour fondamental le développement de nos infrastructures, car destiné à structurer notre territoire. L'A10 bis, le bouclage du périphérique, le tramway et la ligne à grande vitesse ToursBordeaux, constituent autant de sujets essentiels pour l'avenir économique de la Touraine. Des thèmes autour desquels il a récemment relancé le débat (lire plus loin). *“Pendant vingt ans, nous avons attendu les infrastructures dont nous bénéficions aujourd'hui, expliquetil. Dès à présent, c'est à nous de définir celles que nous voulons pour notre Touraine pour les vingt prochaines années.”*

A10 bis : désengorgeons l'agglomération.

Début 2008, avec l'ouverture du tronçon de l'A85 VierzonTours, l'agglomération détiendra la cinquième branche de son étoile autoroutière. Soit l'aboutissement de vingt ans de projets, d'études et de débats pugnaces. *“C'est aussi un potentiel de développement sans précédent pour les échanges et les affaires entre le Sud et le Nord, et maintenant entre l'Ouest et l'Est, rappelle Bernard Estivin, viceprésident de la CCI. Force est de constater que nos infrastructures attirent : l'A28 enregistre 30 % de trafic de plus que ce qui était prévu, et 74 000 véhicules transitent quotidiennement entre les sorties Tours centre et Saint-Avertin. Si la Touraine est célèbre pour ses vins, elle le sera également l'été pour ses bouchons.”*

Ces difficultés risquent d'aller en empirant, et ce, très rapidement. Citons entre autres, l'ouverture de l'A85, début 2008 ; l'implantation d'Ikea à la fin de la même année (+ 5 à 6 000 véhicules/jour). A l'horizon 2025, les hypothèses de trafic montrent que 95 000 véhicules/jour circuleraient dans l'agglomération (soit 25 % de plus qu'aujourd'hui) dont 20 000 à des fins de transit. Un transit qui ne bénéficie en aucun cas à notre territoire. En effet, il accentue plutôt les problèmes de sécurité routière, engorge les routes et induit davantage de pollution.

La solution ? Le détournement du trafic par un contournement routier de l'agglomération. *“A l'heure actuelle, nous n'avons aucune nouvelle du projet « Corridor Ile-de-France » qui prévoit le doublement de l'A10, et les élus locaux divergent quant aux principes des différents tracés, soit entre Tours et Amboise ou bien à l'est d'Amboise, qui irriguerait le Loir-et-Cher et le Lochois, rappelle Bernard Estivin. Il est urgent que la commission nationale des débats soit saisie dans les meilleurs délais pour finaliser un tracé.”*

Bouclage du périphérique : fluidifions la circulation urbaine.

Voilà vingt ans que ce projet est



Photo : D.R.

engagé : il est donc plus qu'urgent de le finaliser. "En effet, la fluidité de la circulation en centre-ville en dépend, souligne Christian Brault, vice-président de la CCI. Ce bouclage n'est pas contraire à une politique de réduction de l'utilisation de la voiture. L'usage des transports en commun, voire d'autres moyens alternatifs, est une question de mentalité plus que

d'infrastructures." Une chose reste certaine : ne pas terminer ce chantier engorgera le trafic des voiries de quartier inadaptées pour ce flux. Le bouclage du périphérique est donc à dissocier du projet A10 bis (pour ne pas reproduire l'erreur commise il y a trente ans avec le passage de l'A10), bien que devant être réalisés ensemble. La position de la CCI est claire : ce bouclage doit se faire le plus rapidement possible en étudiant toutes les solutions pour le financement, y compris par la mise en concession de la partie est.

Tramway : des questions sont posées.

La solution sur rail est proposée. Elle représente un investissement de l'ordre de 300 millions d'euros. Elle entraîne des nuisances non négligeables sur les voies ouvertes à la circulation et déjà bien encombrées. "La CCI de Touraine ne s'oppose pas au projet, mais souhaite notamment un réseau alliant bus et tramway avec une desserte sur l'aéroport, explique Josée le Bihan Kats, vice-présidente de la CCI. Par ailleurs l'inquiétude des commerçants est légitime : une cellule de compensation serait à mettre en place pour pallier la baisse de chiffre d'affaires consécutive aux travaux." Indépendamment de ces questions, la CCI veut s'assurer que la fluidité de la circulation



Photo : D.R.

- notamment rendue possible par le bouclage du périphérique et de l'A10 bis

- ne serait pas sacrifiée au profit d'un tramway engloutissant tous les crédits

Les élus de la chambre consulaire entendent donc que soit pris en considération le phasage des investissements, des travaux, de la mise en oeuvre des infrastructures de l'agglomération, en y incluant le bouclage complet du périphérique.

Ligne à grande vitesse : une réelle opportunité.



De nombreux élus ont assisté à l'assemblée

Douze millions de voyageurs circulent chaque année sur la ligne Paris-Tours, et à 90 % vers Paris. "Compte tenu de la concurrence que vont se livrer le rail et l'aérien pour la liaison Paris-Bordeaux, le risque est réel que le passage par Saint-Pierre-des-Corps soit occasionnel et que nous perdions des cadences entre Tours et la capitale, annonce Eric Pasquier, vice-président de la CCI. En effet, sur la LGV, le passage par Saint-Pierre-des-Corps fait globalement perdre une demi-heure sur le temps de trajet Paris-

générale de la CCI. - Photo : Yvan Corven - *Bordeaux. Tours serait donc pénalisé et risquerait de ne pas bénéficier des impacts économiques que ce chantier pourrait lui apporter.* On peut citer : les emplois inhérents à un grand chantier de quatre ans, et les retombées touristiques. La CCI considère comme essentiel que la Touraine bénéficie d'une gare positionnée sur la LGV. Et pourquoi pas à Montlouis comme cela avait été envisagé il y a quelques années ? L'agglomération de Tours a un rôle à jouer au sein du schéma ferroviaire à grande vitesse. Ce qui a déjà été réalisé à Angoulême et à Poitiers - la possibilité technique et foncière de construire une gare à moyen terme - doit être rendu possible à Tours pour ne pas compromettre l'avenir .

A10 bis

La CCI défend le contournement de l'agglomération tourangelle.

L'avis de... Vincent Pourquoiery de Boisserin, directeur régional de l'Équipement.

"L'avant-projet réalisé par la direction générale des Routes évoque le contournement par l'est. Mais, plutôt que présenter un nouveau projet de tracé autoroutier, peut-être convient-il de revoir le fonctionnement interne de l'agglomération."

L'avis de... Michel Lezeau, député.

"Je préconise le contournement par Autrèche afin de désenclaver Amboise et Loches rapidement. On constate déjà l'effet d'un nouvel accès à l'autoroute sur l'A28 : les entreprises viennent s'installer autour de l'échangeur sur la ZAE Carrefour en Touraine."

L'avis de... Jean Germain, maire de Tours.

"Je suis d'accord sur le principe du contournement, mais nous devons discuter du financement maintenant, sinon nous en aurons encore pour des années."
