

Source : Regard sur l'économie de la Touraine de l'observatoire économique de la Touraine

« Entre Bassin Parisien et Grand Ouest, entre Europe du nord et Péninsule Ibérique, l'agglomération tourangelle est le lieu de passage obligé de tous les schémas de grandes liaisons nationales et transeuropéennes routières et ferroviaires ».

Le réseau viaire

Les premières voies de « grande circulation » : Les voies romaines

Traces dans le paysage :

- lignes rectilignes : liaison directe épousant les formes du relief
- les villes et villages engendrés par ces axes
- quelques ponts romains

La Touraine dans le Schéma National Routier : Un réseau dense à l'articulation des grands échanges nationaux et internationaux.

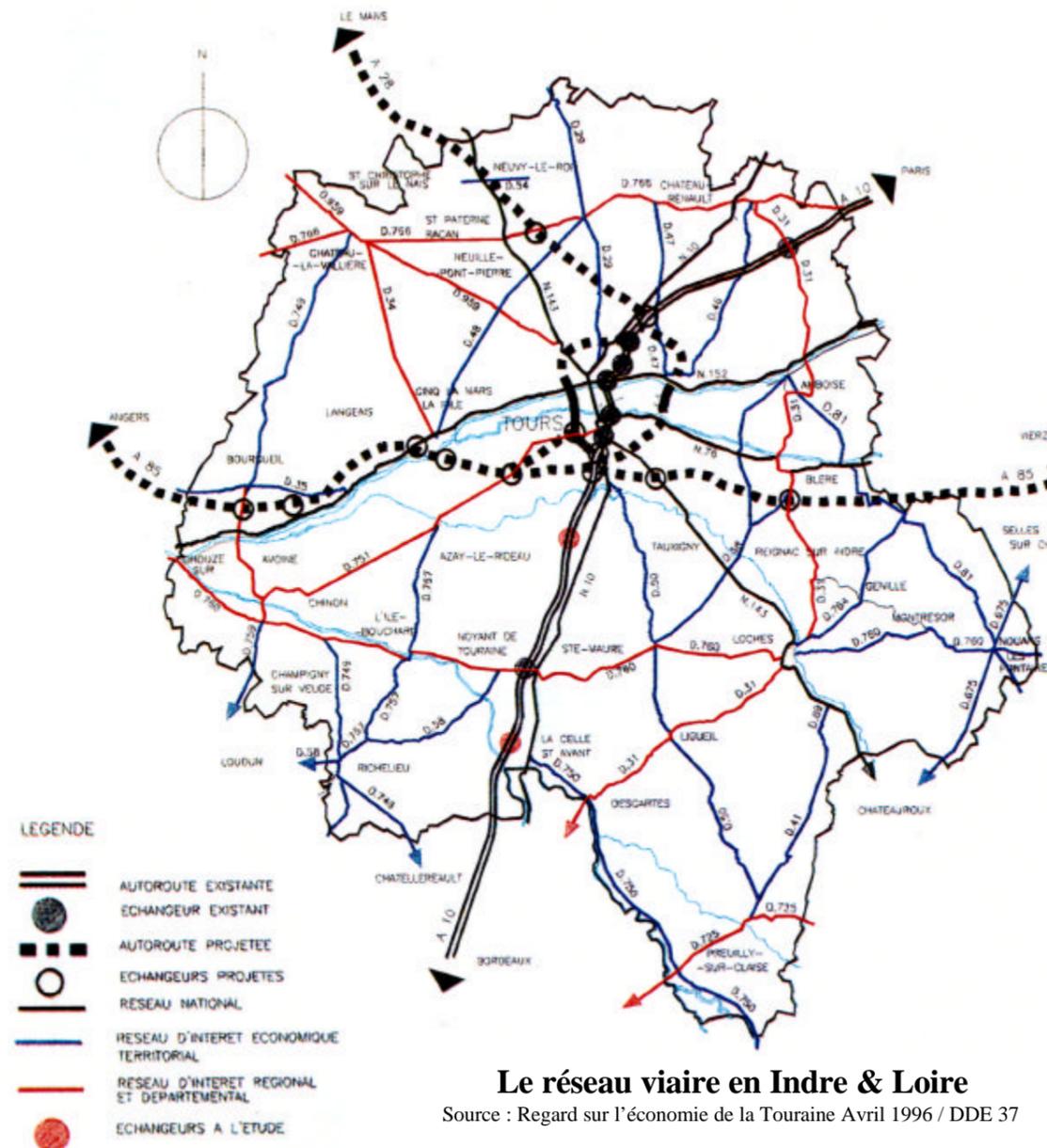
• Un réseau de départementales denses

qui permet une desserte « facile » de tout le département en reliant toutes les villes principales. La carte ci-jointe permet de différencier celles qui offrent un intérêt économique territorial (réseau bleu) de celles qui constituent un réseau viaire d'intérêt régional et départemental (réseau rouge).

• Le réseau de routes nationales

Réseau passant par Tours, il permet :

- une desserte Nord-Sud par la RN 10 (Paris - Tours - Bordeaux) et la RN 138 (Le Mans - Tours) qui traversent les grands plateaux tourangeaux et par la RN 143 (Tours - Châteauroux) qui emprunte la vallée de l'Indre
- une desserte Est-Ouest (Angers - Tours - Vierzon) par la vallée de La Loire notamment RN 152, et par la vallée du Cher, RN 76.



Le réseau viaire en Indre & Loire

Source : Regard sur l'économie de la Touraine Avril 1996 / DDE 37

Ces nationales assurent des liaisons avec les métropoles des départements et régions voisines.

A noter :

Si les voies principales empruntent souvent les anciennes voies d'eau en suivant le cours de la rivière ou du fleuve, il arrive parfois que les infrastructures s'implantent aux lieux et places des voies d'eau. Exemple du canal et du pont du Milieu, transformé en autoroute urbaine (cartes postales extraites de la Touraine au fil de l'eau).

• Les autoroutes

- L'autoroute A 10 qui relie Paris à l'Espagne traverse sur 87 km l'Indre-et-Loire qu'elle dessert en sept échangeurs.
- L' A 85 en cours de réalisation assurera dans quelques années via Tours, la liaison Nantes - Lyon.
- L' A 28, à l'étude, permettra de relier l'Europe du Nord à l'Espagne en évitant l'agglomération parisienne. Ponctuées d'échangeurs dans leur passage en Touraine, ces nouvelles voies lui ouvriront de nombreux accès sur le réseau autoroutier national et international.

Traces et impacts dans le paysage :

Le développement du réseau répond à des contraintes techniques de flux d'automobilistes de capacité et spécificités des véhicules (relation pentes-vitesses, courbures...) tout en cherchant à

s'adapter aujourd'hui (dans la mesure du possible) aux caractéristiques territoriales (relief...). La prise en compte du paysage et de l'environnement est devenu un élément important dans la réalisation des routes.

Les cartes ci-contre permettent de visualiser la densification du réseau et « l'encombrement » physique que cela représente sur le territoire. Cependant, le développement du réseau routier a des conséquences paysagères plus vastes que celles simplement de l'action des surfaces goudronnées, réseau de lignes noires quadrillant le territoire :

- d'une part, l'insertion de la route et des phénomènes inhérents à sa présence
- d'autre part, un mode de découverte du territoire

Impact de l'insertion des routes
et des phénomènes inhérents à leur présence

*** Relation paysage / urbanisation**

- **Création de nouveaux paysages** liés au développement de zones d'activités et zones artisanales de qualité variable le long des routes majeures et d'un mitage : urbanisation diffuse qui perturbe la qualité et la lisibilité paysagère.

Exemple du paysage de la RN 10

- **Contournements de bourg** qui ne répondent plus à la logique du paysage environnant et modifient la relation de ces villages et bourgs à leur environnement direct par la création de délaissés dont la fonction aujourd'hui agricole est semble-t-il incertaine.

Exemple : Souvigné sur la RD 959
Varennes sur la RD

- **La structure du réseau viaire** souligne le fonctionnement économique et les relations et échanges au sein du département et vers l'extérieur.

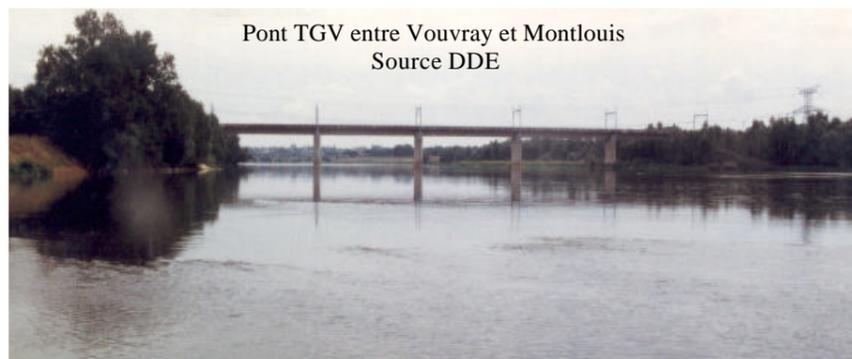
Exemples :

La structure du réseau viaire peut permettre d'expliquer le développement très large d'une zone d'habitat résidentiel autour d'un petit village « envahi » par les lotissements (première couronne de Tours), ou des polarités attractives qui ont étiré l'urbanisation (relation Montbazou-Tours).

De plus, le réseau viaire illustre la très forte polarité de Tours. L'Indre-et-Loire se caractérise par une armature urbaine déséquilibrée dominée par Tours. En effet, on ne retrouve pas comme en Maine-et-Loire une armature urbaine et équilibrée comprenant un centre régional (Angers) deux autres sous-pôles régionaux (Cholet et Saumur) et de nombreux centres locaux.

Remarque :

L'objet n'est pas à ce niveau de l'étude de lister tous les impacts paysagers des différentes voies et infrastructures mais de donner des pistes de réflexion qui seront reprises au sein de chaque unité paysagère.

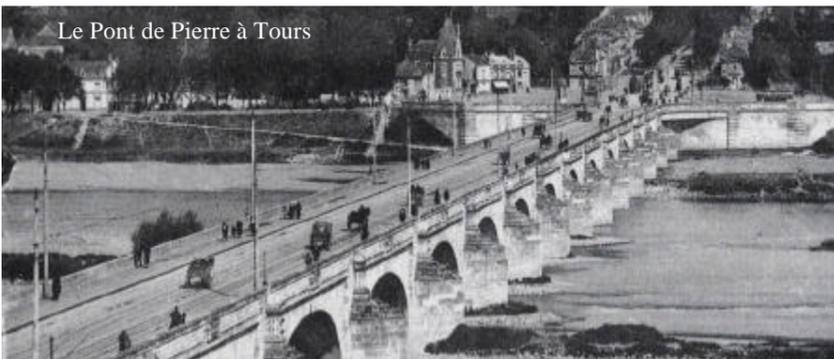


Pont TGV entre Vouvray et Montlouis
Source DDE

Illustrations extraites de « la Touraine au fil de l'eau » de J. Derouet



Le pont suspendu de St Symphorien et le Pont de Pierre à Tours



Le Pont de Pierre à Tours



Le nouveau pont de Langeais



Pont de l'Autoroute A 10 dans la traversée de l'agglomération tourangelle
Source DDE

*** La traversée des rivières**

Source : La Touraine au fil de l'eau de J. Derouet

Compte tenu de l'importance du réseau hydrographique qui découpe le département en plusieurs secteurs géographiques, les rivières ont toujours été des frontières naturelles que l'homme a cherché à franchir au moyen de bateaux (bacs) ou d'ouvrages d'art. Les romains ont édifié les premiers ponts en bois ou en maçonnerie tel celui de Saint Germain sur Vienne. Du Moyen-Age à nos jours, de nombreux ouvrages ont été et sont construits, témoins de l'histoire passée, ce patrimoine architectural ponctue et anime fleuves, rivières, ruisseaux.....

Quelques exemples :

**. Les Ponts de fil de Saint Symphorien
et de St Cyr sur Loire**

Les villes de Tours, de Saint Pierre-des-Corps et de La Riche sont reliées au XIXe siècle à leurs voisines de Saint-Symphorien et de Saint-Cyr-sur-Loire par deux ponts de fil construits sur La Loire. (réservés à un usage piétonnier).

. Le pont de pierre de Tours, sur la Loire .

1765, la création du pont est décidée. Pour faciliter celle-ci, l'île Saint Jacques, alors habitée, est détruite, ainsi qu'une chapelle. L'expulsion des 900 ménages, dont des marinières, des pêcheurs et des blanchisseuses, se réalise à la baïonnette (Paul Lesourd, Histoire des ponts de Tours). Le pont est fini en 1779. Détruit pendant la seconde guerre mondiale, il est reconstruit à l'identique. Effondré en 1978, il est inauguré le 19 septembre 1982.

. Le pont de Langeais

Pont de fil de 1841, il a vu son tablier plusieurs fois détruit, cependant les piles sont d'origine. La dernière reconstruction date de 1950.

On peut citer aussi de nombreux autres ponts 'anciens' comme ceux illustrés par les photos ci-jointes extraites de la Touraine au fil de l'eau de J. Derouet.

. Aujourd'hui, de nouveaux ponts sont édifiés tels, ceux liés notamment à la construction des autoroutes et au passage du T.G.V. en amont et en aval de Tours. De même, de nombreuses passerelles piétons sont installées sur le Cher à Tours, sur l'Indre à Cormery ...

Les axes routiers en tant que mode de découverte du territoire

Le paysage proche des principales voies de circulation devient l'image du département pour ceux qui empruntent le réseau routier. C'est pourquoi, la qualité des paysages directement liés aux routes importantes participe au souvenir laissé par la Touraine.

Quelques exemples :

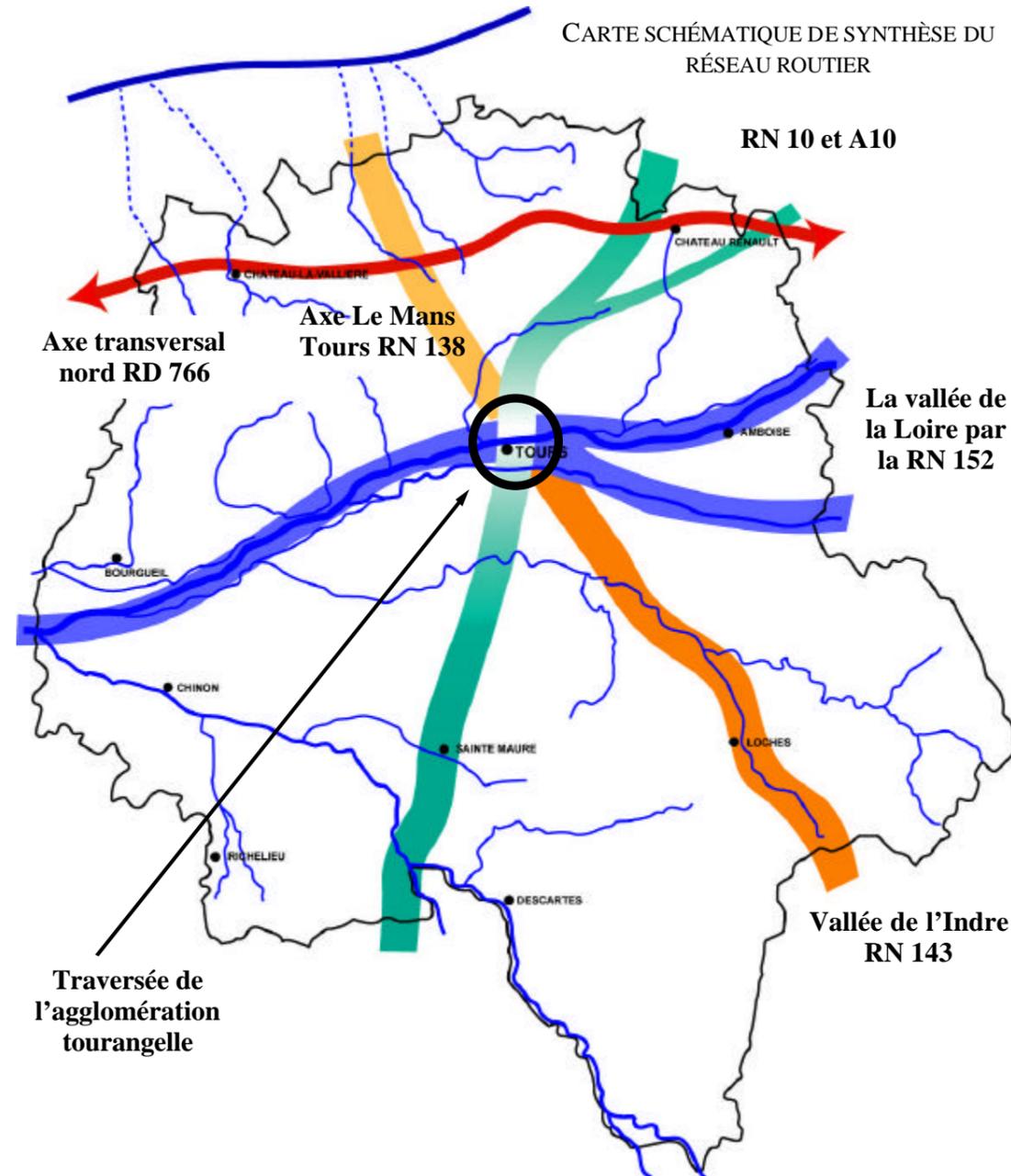
. Depuis l'autoroute A 10

Il ressort du parcours les espaces dégagés de cultures des gâtines du nord, ponctués de bois significatifs. Tours est présente par son urbanisation péri-urbaine, faite d'immeubles et de grandes tours résidentielles enchevêtrées dans un réseau dense de voies. L'image traditionnelle de la Touraine (Loire et châteaux) n'est présente qu'au travers des panneaux d'information disposés le long de l'autoroute (Amboise, Loches, Le Clos Lucé, Chenonceaux ...)

. Depuis la RN 152, vallée de la Loire

Depuis cet axe, la perception de l'Indre et Loire s'articule autour :

- des infrastructures nucléaires et du panache de vapeur d'Avoine
- des châteaux tels Langeais, Amboise
- de la traversée de Tours
- des coteaux viticoles comme ceux de Vouvray, de Bourgueil

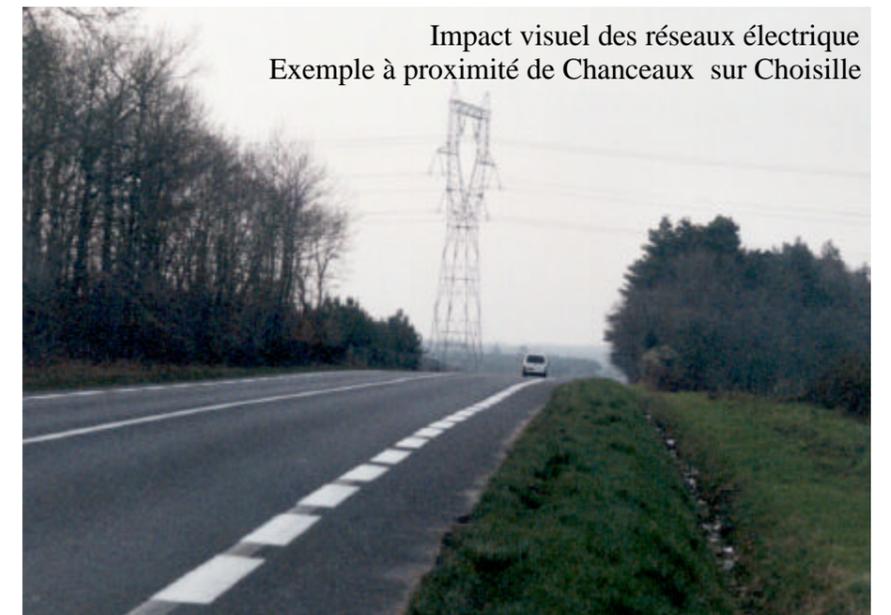


Le réseau électrique

La construction de la centrale nucléaire de Chinon Avoine a induit l'implantation d'immenses pylônes soutenant les câbles électriques à haute tension. Ces câbles quadrillent le paysage, telles d'immenses toiles d'araignées. Surtout visibles au dessus des vignes du Chinonais, on remarque aussi le réseau sur le plateau des gâtines du Nord. Ce réseau aérien dessine aussi des tranchées à travers les bois de Langeais et du Savignéen.

On note de plus la présence de postes EDF qui rassemblent deux types d'éléments aux volumes, lignes, couleurs ... différents, et dont les impacts visuels et la dominance sur les paysages diffèrent :

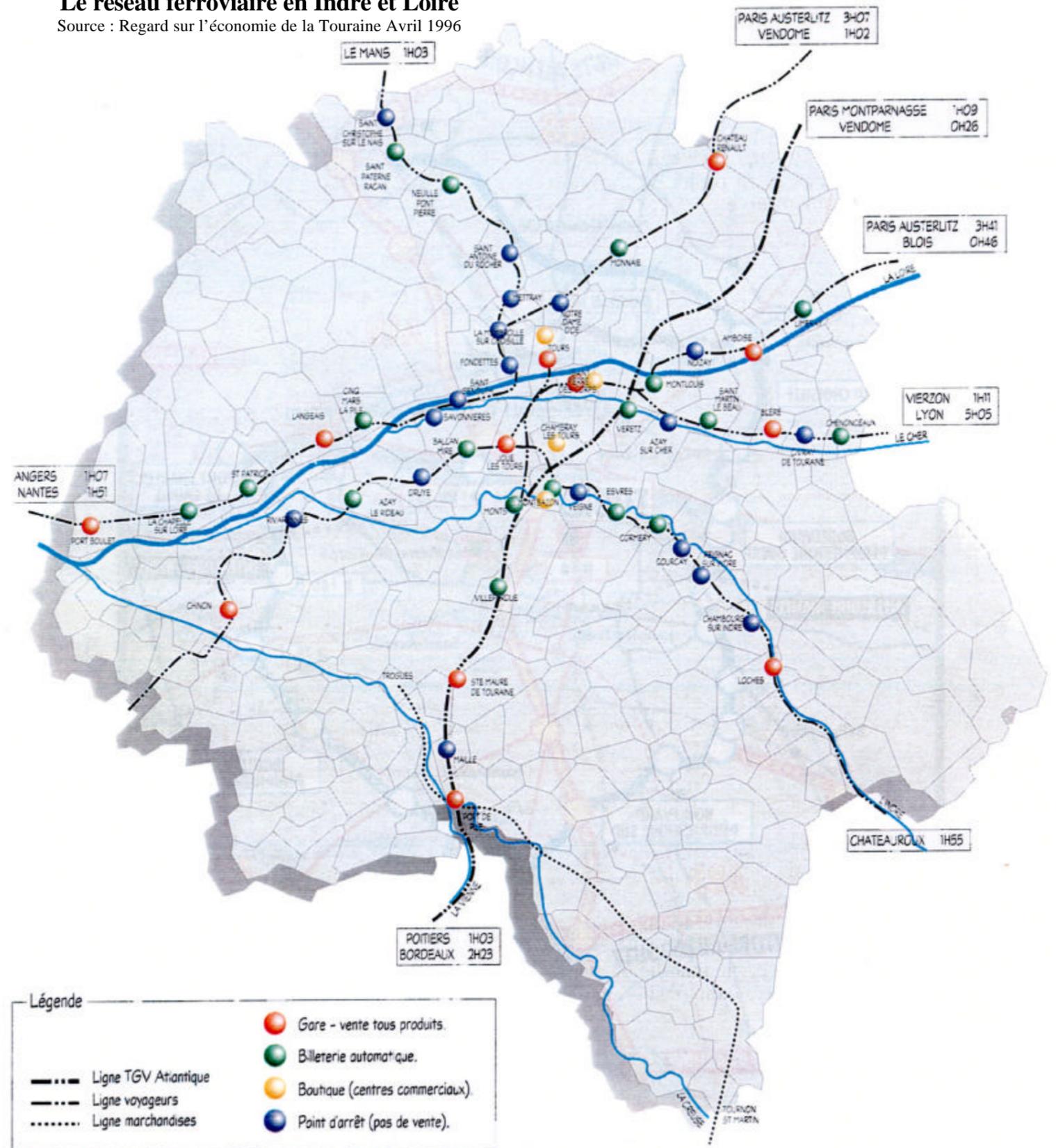
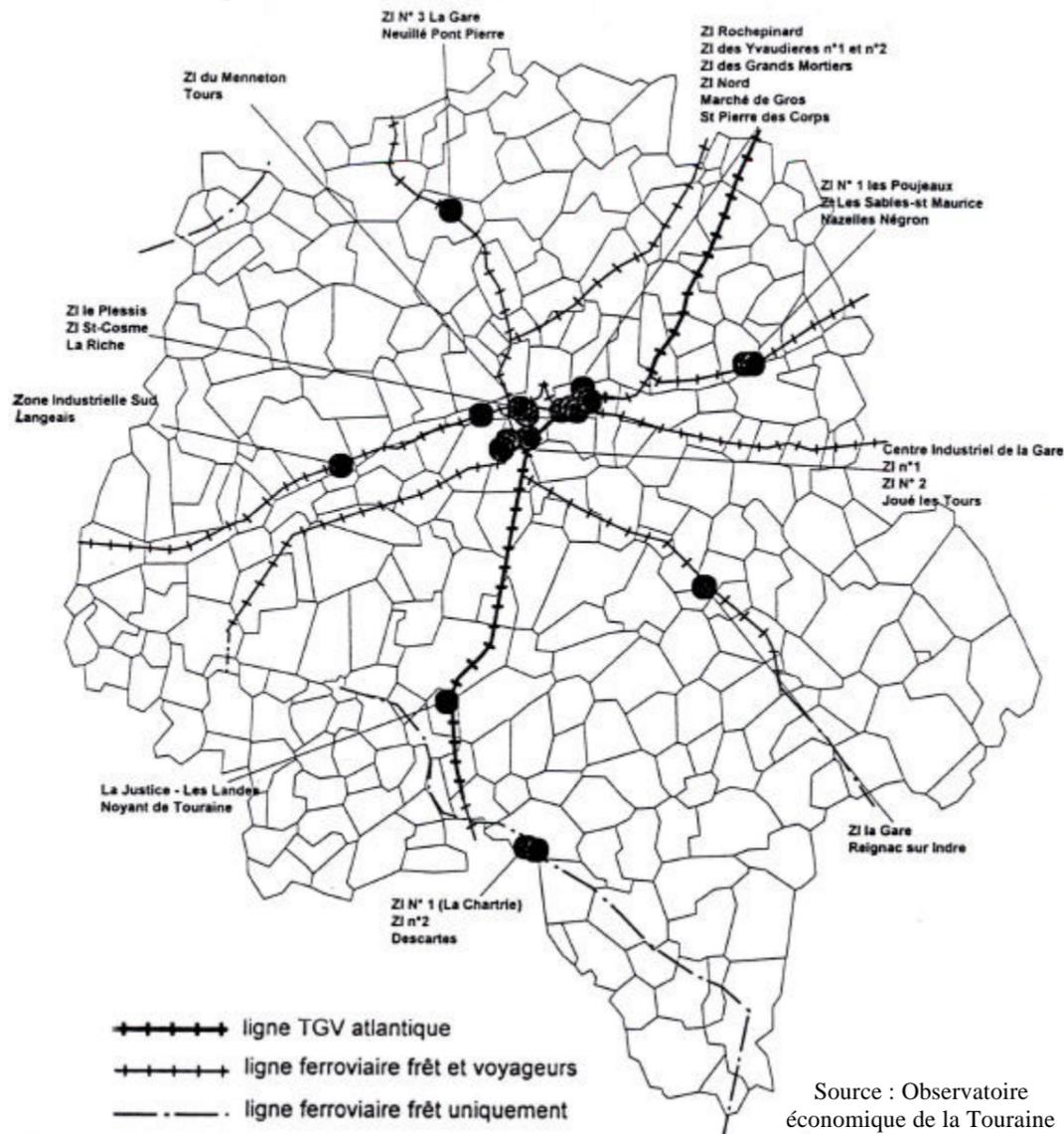
- **Le maillage du réseau électrique** : lignes électriques tels des filins d'acier tendus entre des structures métalliques imposantes, parfois ramassées, parfois longilignes et élevées vers le ciel. Cet aspect métallique du maillage et des structures de soutien joue de la lumière et paraît d'autant plus visible au soleil. Vaste toile d'araignée, cet ensemble marque le paysage, domine physiquement et visuellement le paysage agricole, induit de larges entailles dans les bois et forêts, impose ses lignes et sa fonction. L'activité de production, de transport et de transformation de l'électricité domine.
- **L'ensemble des bâtiments des postes** : bâtiments de production et de transformation, maisons individuelles généralement implantées à proximité, clôtures en plaques béton... présentent des volumes cubiques imposants, aux couleurs souvent claires. Leur impact est visuellement très marquant, dans la mesure où ils ne rentrent pas vraiment dans la logique du maillage électrique, ils se surimposent et renforcent la domination du poste EDF sur le paysage par un mitage de l'espace.



Le réseau ferroviaire en Indre et Loire

Source : Regard sur l'économie de la Touraine Avril 1996

Les zones d'activités d'Indre et Loire ayant un embranchement fer

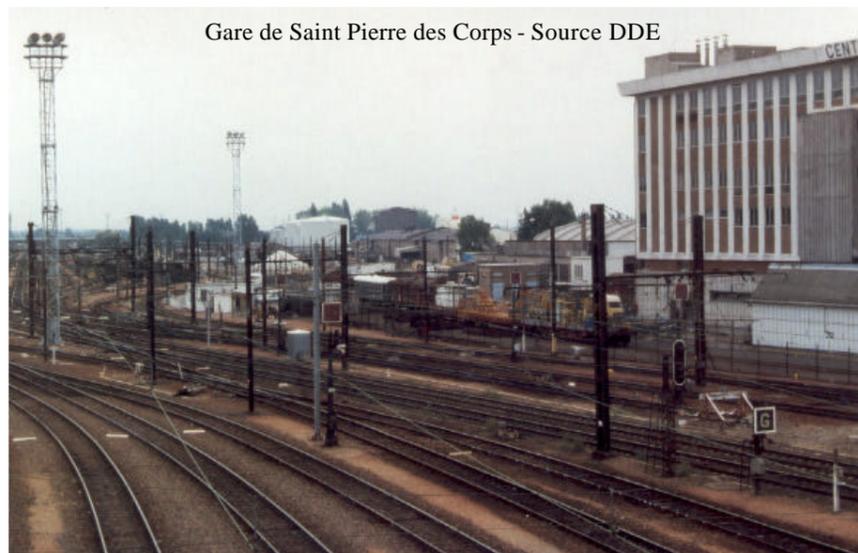


Le réseau ferroviaire

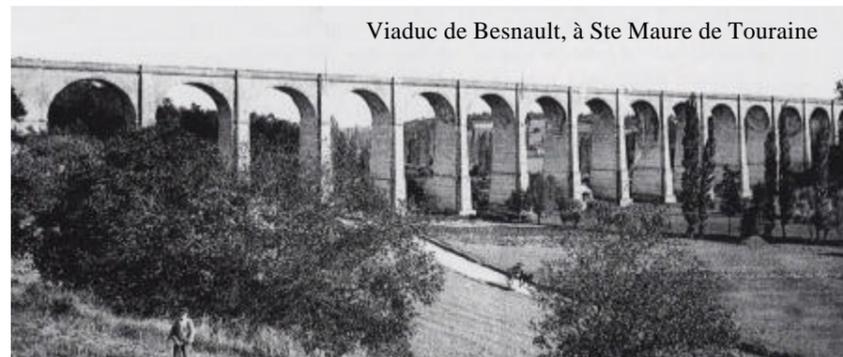
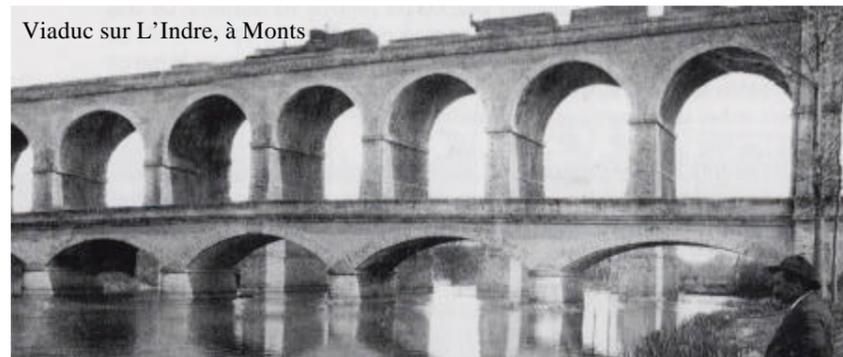
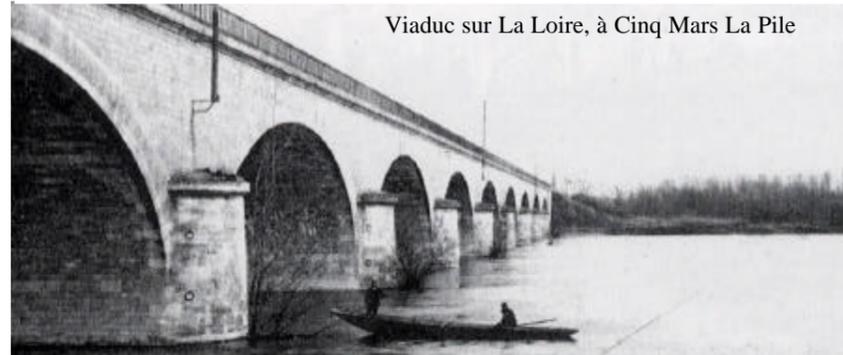
Source : *Indre et Loire Autrefois* de J.J. Loisel
Regard sur l'économie de la Touraine
de l'observatoire économique de Touraine
La Touraine au fil de l'eau de J. Derouet

Le chemin de fer est arrivé en Indre et Loire au milieu du XIXe siècle et avec lui l'économie s'est modifiée (rapidité des transports, facilité des livraisons, ouverture et accessibilité des campagnes, développement d'importants services, ateliers et dépôts liés au chemin de fer). L'organisation des villes a évolué (Tours, dès l'avènement du chemin de fer, déplace ses axes d'animation des bords du fleuve vers les boulevards et la gare). Le réseau ferré atteint son apogée au début du XXe siècle (836 km de voies dont 516 voies normales et 320 km de voies étroites).

Depuis 1990, Tours est desservi par le TGV Atlantique, ce qui l'intègre au réseau international de liaison à grande vitesse. Aujourd'hui, l'Indre-et-Loire ne possède plus que 8 lignes en étoile depuis Tours (cf. carte ci-jointe). Ce réseau assure les liaisons avec les régions voisines ainsi que celles de proximité intra-départementale. Il dessert aussi de nombreuses zones d'activités et zones industrielles qui ont un « embranchement fer ». La desserte régionale locale reste faible, c'est pourquoi le département a mis en place un réseau complémentaire de communication viaire (bus et autocar) qui permet le désenclavement des campagnes (cf. carte ci-jointe).



Illustrations extraites de « la Touraine au fil de l'eau » de J. Derouet



Traces dans le paysage :

• Impacts du réseau ferroviaire sur le paysage

- **Modification de l'urbanisation** : généralement installées en périphérie de villes, les gares, bâtiments architecturaux importants exercent une « attraction urbaine » et engendrent la création ou le déplacement de commerces, de bureaux... de nouveaux quartiers urbains. (cf. cartes d'évolution urbaine ci-contre)

- **Structures** plus ou moins légères qui s'inscrivent parfois dans le paysage mais qui nécessitent souvent des aménagements spécifiques, tels les talutages importants en vallée inondable, les viaducs pour traverser les rivières.

Exemples :

Le viaduc de Cinq-Mars-La-Pile : La ligne de chemin de fer permettant de relier la ville de Lyon à Nantes arrive à Tours en frôlant le Cher depuis Vierzon côté rive droite et continue jusqu'à sa confluence avec la Loire. Le franchissement de la Loire s'effectue par deux ouvrages. Le premier, côté Tours, d'une longueur de 189 mètres, est composé de neuf arches, et le second de 253 mètres, côté Nantes en compte dix. Ces deux ponts sont séparés par un remblai de 188 mètres qui traverse l'île César. A la sortie du deuxième ouvrage, un talus avec une courbe de centre gauche conduit la ligne parallèlement à La Loire.

Le Viaduc de Monts : De loin le plus spectaculaire, le viaduc de Monts, d'une longueur de 751,88 mètres compte 59 arches de 9,80 mètres d'ouverture. Ce viaduc, d'une hauteur moyenne de 20 mètres au-dessus de l'Indre, est construit de 1846 à 1849.

Mais aussi les viaducs de La Manse, de Villedomer, de Saint Côme ...

Remarques : La création de lignes de chemin de fer a non seulement nécessité la création de viaducs mais aussi de châteaux d'eau tout au long du parcours, pour alimenter les locomotives à vapeur, et de maisons de garde barrière

• Perception du paysage tourangeau depuis le réseau ferroviaire

Le train est un moyen de découverte particulier, qui traverse des endroits parfois inaccessibles aux automobilistes et aux promeneurs. Il offre donc des angles de découvertes intéressants et importants, notamment au niveau de l'approche des villes, de la traversée des rivières, de la découverte des campagnes et du patrimoine bâti ... En effet, considérant le nombre d'usagers, la qualité des paysages directement perceptibles depuis le réseau ferroviaire, participe à l'image de la Touraine.

Les transports aériens

Source : *Indre et Loire Autrefois* de J.J. Loisel
Regard sur l'économie de la Touraine
Observatoire économique de la Touraine

Comme partout en France, l'Indre et Loire voit à la fin du XVIIIe siècle s'élever les premiers ballons et au début du XXe siècle, les premiers pas des avions...

Aujourd'hui « L'aéroport de Tours Val de Loire s'oriente résolument vers le marché du transport aérien d'affaires. Son positionnement en zone urbaine et la proximité des grands aéroports parisiens favorisent son développement sur ce créneau. D'importants travaux d'aménagement ont été engagés par ses gestionnaires pour moderniser les équipements et assurer à la clientèle d'affaires le niveau de prestations qu'exige un tel positionnement ».

Traces dans le paysage :

- **Impact de l'aéroport**

L'aéroport s'inscrit dans un grand paysage ouvert en limite de l'agglomération tourangelle, son impact traduit par l'importance des infrastructures et par une architecture particulière (tour de contrôle, grands hangars ...)

- **Perception des paysages tourangeaux depuis le ciel.**

Quelques images valent mieux que de longs discours, la Touraine vue du ciel, ce sont les châteaux (développement touristique de cette approche), la Loire ... Photographies extraites « Ciel ... ma région » aux éditions de la Nouvelle République.



CONCLUSION : ZONAGE SOCIAL, CULTUREL ET ECONOMIQUE

