

Complément aux deux argumentaires sur une meilleure prise en compte des arbres

(le premier sur la promenade arborée du Sanitas,
le second sur le rétablissement du "quatrième paysage")

Sommaire

Introduction	3
Sanitas : la santé des 160 arbres de la promenade	3
Sanitas : correctif sur le double rond-point.....	4
Correctif à propos du livre blanc	4
07 - Pilorget, Avenue Maginot.....	4
08 - Tranchée.....	5
23 - Pont-Cher, abattages non comptés rue du Pont-Volant	5
25 - Mairie de Joué	6
29 - Lycée Monnet	6
Pollution autoroutière.....	6
Pollution lumineuse.....	7
Le gris n'est pas une couleur minérale tourangelle	7
Conclusion.....	8

Ce dossier est réalisé par Alain Beyrand,
141 rue de la Fuye, 37000 Tours (alain@pressibus.org).
Il est téléchargeable à l'adresse <http://pressibus.free.fr/blogcvl/stations/Dossier3.pdf>

Ce dossier est soutenu par les associations
SEPANT (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
et AQUAVIT (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)

Ce dossier complète et parfois corrige les deux dossiers déposés le 16 juillet 2010 par Alain Beyrand sur le registre (tome 1) de l'enquête publique, intitulés "Argumentaire pour que soit rétabli le quatrième paysage" et "Argumentaire pour que le tramway longe la promenade arborée du Sanitas, plutôt qu'il la détruise"

Le chapitre "Conclusion" est une conclusion commune aux trois dossiers

De plus, ce dossier reprend et remplace deux dépositions faites par Alain Beyrand sur le registre d'enquête le 12 juillet, sur la pollution autoroutière et sur la pollution lumineuse.

Ce dossier a été préparé en fin de la page de blog pressibus.free.fr/blogcvl/stations contenant des photos et plans plus grands

Introduction

Le dossier "Argumentaire pour que soit rétabli le quatrième paysage", remis le 16 juillet, contient deux compléments, celui sur la promenade arborée du Sanitas, remis aussi le 16 juillet, et celui-ci, qui sera remis le 30 juillet, grâce au prolongement de l'enquête publique. Il me permet d'approfondir quelques points des deux précédents dossiers et d'aborder de nouveaux points.

Ces nouveaux points résultent de l'étude du trajet que j'ai effectuée entre les stations à l'extérieur du centre ville (en prolongement du reste du trajet, déjà étudié). Elle résulte aussi d'une lecture attentive des dépositions sur le registre d'enquête de la mairie de Tours, qui m'a amené à soutenir certaines de ces propositions, entrant dans l'optique de mon étude, qui bien que centrée sur les arbres, va un peu au delà.

C'est d'ailleurs le cas de deux dépositions que j'ai faites sur la pollution et que je reprends en fin du présent dossier.

Sanitas : la santé des 160 arbres de la promenade

La municipalité a dit au Conseil Consultatif du Sanitas mardi 20 juillet qu'une étude avait été menée par des "experts" pour connaître l'état de santé des 160 arbres de la promenade du Sanitas qui doit être détruite par le tramway. Elle estime que 65 % des arbres sont malades.

Ce n'est pas la première fois qu'il est dit que les arbres sont en mauvaise santé, mais c'est la première fois que cette enquête, apparemment tardive, est citée. Son existence même montre que la justification "Il n'y a pas la place ailleurs, on est obligé d'abattre ces arbres" ne tient pas, or c'était la justification avancée jusqu'ici en priorité. Il est vrai qu'elle n'était guère crédible avec une artère de plus de 53 mètres de large. Donc maintenant, il semble qu'on veuille faire croire à la population qu'on fait une oeuvre de salubrité publique en abattant des arbres presque mourants.

Il est vrai qu'ils n'apparaissent pas tous en bonne santé et un oeil, certes non expert mais l'oeil de M. Tout le monde, estime qu'il y a environ 30 % des arbres qui apparaissent en mauvaise santé, sachant que des sujets un peu malingres peuvent ne pas être considérés malades. Les photos de ce mail très agréable à l'oeil en font foi.

Un vision du même type fait ressortir que :

- sur la partie nord (à côté de la rue Blaise Pascal), les érables sont plutôt en mauvais état
- sur la partie centrale (face au palais des sports), les 15 marronniers sont très beaux
- sur la partie sud, la plus longue (à côté du boulevard De Lattre de Tassigny), les érables sont plutôt en bon état

Ceux qui apparaissent en mauvaise santé, donc surtout au nord, sont, pour la plupart, abîmés au pied, légèrement au dessus du sol. Ce sont des marques de vieux chocs... avec des boules de pétanque ! Hé oui, lorsque ces arbres étaient jeunes, le mail servait de terrain de boules et ils ont été estropiés. Les "experts" ne le savaient pas... Dire qu'ils sont malades n'est donc pas juste, ce sont des estropiés qui ont grandi comme ils ont pu, avec pour handicaps supplémentaires un sol de mauvaise qualité et des herbicides puissants régulièrement dispersés.

On comprend que ces érables là aient maintenant un aspect chétif et bancal, mais ne doit-on pas considérer qu'il s'en sont gaillardement sortis ? Est-ce une raison pour les abattre ? Bien sûr que non. A part probablement un ou deux sujets, ils ne présentent aucun danger et peuvent encore vivre longtemps. Une bonne gestion amènerait à organiser sur 20 ou 30 ans un plan de replantation, et puis voilà... Mais estimer qu'il faut tout abattre parce que 65 % seraient malades, c'est travestir la réalité pour appliquer le terrible adage "Quand on veut tuer son chien, on l'accuse d'avoir la rage".

Et ne doit-on pas s'interroger sur une société qui veut abattre les arbres dès qu'ils semblent un peu malades ou hors norme ? Même à 65 % ou plus, nos arbres peuvent vivre malades durant des dizaines, voire des centaines d'années (disons 100 ans pour de tels érables), sans être dangereux et au grand bonheur des oiseaux et au nôtre aussi...

Sanitas : correctif sur le double rond-point

J'ai fait une erreur en disant que le double rond-point du Sanitas, en face du palais des sports, pouvait être conservé tel quel avec le tracé préconisé à l'ouest. Comme on le voit ci-dessous sur le plan déjà présenté plus haut, il convient en effet de réduire la taille des deux rond-points et du terre-plein central pour rapprocher la voie Est de la voie Ouest. On a alors des travaux bien moins coûteux que ce qui est envisagé, on garde le côté très pratique de ces ronds-points et les correctifs de tracé peuvent être effectués pour que les courbes soient plus raides afin de davantage ralentir les automobiles pour amener davantage de sécurité aux piétons.



Je confirme donc ma demande pour que ce double rond-point soit conservé, mais pas de façon intacte, avec des terres-pleins qui deviennent plus étroits.

Correctif à propos du livre blanc

Comme le dossier d'impact se réfère fréquemment au "Livre blanc", et comme j'ai repris ces références dans les dossiers précédents, j'ai demandé à le consulter. C'est un bel objet, mais rempli de considérations artistiques vaporeuses, détachées du réel. Un deuxième document "Les carnets de la ligne - Prescriptions et recommandations pour le quatrième paysage" est très beau lui aussi, mais aussi peu concret.

Du coup, je comprends que ce Livre blanc ne soit pas dans les documents soumis à enquête. Une page telle que la page 48 du tome 2, E3 de l'étude d'impact (avec des illustrations du livre blanc et de son "carnet de ligne"), décrivant, cette fois-ci de façon concrète, "la perception paysagère" n'a donc probablement pas été rédigée par les rédacteurs du livre blanc et pas non plus par ceux qui ont tracé la ligne en faisant le contraire de ce qui est écrit dans cette page. Cela n'ôte aucun intérêt à ces écrits et à ceux des pages voisines, intérêt que je considère toujours comme remarquable en espérant que l'enquête en cours permettra de s'y référer le mieux possible.

Il convient donc de comprendre que, ce que j'ai attribué au Livre Blanc dans mon dossier sur "Le quatrième paysage" provient généralement de sa première traduction dans le dossier d'impact. Ce n'est que le principe général qui vient du livre blanc.

07 - Pilorget, Avenue Maginot

A propos de l'avenue Maginot et de la station Pinguet, j'ai lu avec attention la déposition de Solange et Jean-François Stevenet. Il y en a une ou deux autres dans le même sens, mais j'ai trouvé leur argumentaire précis et convaincant. Je fais donc mienne leur demande suivante.

➔ Je demande que le projet soit modifié au niveau de l'avenue Maginot et que la voie prévue pour être une voie mixte partagée avec la circulation générale soit in fine une voie de tramway en site propre.

Comme eux, je souhaite "éviter complexité et paralysie du trafic ainsi que d'inévitables désagréments à la hauteur du carrefour Pilorget", et que "le trafic de la rue Pinguet-Guindon soit dirigé vers la place Pilorget à un autre niveau que celui actuellement prévu, vers la tranchée et non pas vers la direction opposée".

Cette dernière solution reviendrait à garder à peu près l'actuelle voirie et éviterait d'exproprier le jardin privé, ce qui préserverait donc ses arbres. Cela préserverait peut-être aussi la closerie dont parle M. Seiglan dans sa déposition du 21 juillet ?

Globalement, il me semble que la solution de site partagé avenue Maginot est une demi-mesure bâtarde visant une solution médiane qui ne satisfait personne, même pas les commerçants. Mieux vaut donc trancher pour une solution plus simple et génératrice de beaucoup moins de problèmes à moyen et long terme.

Je reprends aussi une requête plus annexe de M. Stevenet :

→ Je demande qu'un grand arbre soit implanté à la limite de la dernière maison précédant la station Pilorget côté pair (à hauteur du 70 avenue Maginot).

Afin de préserver quelque peu les riverains situés côté pair de l'avenue de l'agitation propre à toute station de déserte de tramway.

08 - Tranchée

Dans sa déposition du 21 juillet, M. Seiglan signale que l'ancienne mairie de saint Symphorien est menacée par le tramway, ce que je n'avais pas remarqué et qui n'est guère signalé, me semble-t-il, dans les dossiers de l'enquête. Je ne peux que m'indigner aussi, alors que ce bâtiment ne gêne pas du tout le tram. Je demande donc que soit préservé ce modeste et très sympathique vestige du Saint Symphorien d'antan.

→ Je demande que le bâtiment de la mairie de Saint Symphorien soit préservé.

23 - Pont-Cher, abattages non comptés rue du Pont-Volant



La comparaison du plan et de la photo de Google-Earth montre que la zone hachurée du plan provoque de nombreux abattages d'arbres non déclarés le long du bois. D'après M. Hogu (contribution au registre du 21 juillet), ce bois est classé et "Aucune mesure compensatoire n'est proposée pour restituer à cet espace son ensemble, le mur de soutènement prévu ne résout pas la perte des arbres et de son patrimoine de diversité".



Combien d'arbres doivent-ils ainsi être abattus ? On voit ci-contre (photo Google-Street) ce bois et le bout qui doit être abattu le long de la route. L'étude d'impact indique (Tome 2 E3 page 44) : la solution retenue "impacte le pied du talus du coteau et ponctuellement le bois classé". Mordre sur le talus amène à abattre des arbres tout au bord, même si la présence d'un mur limite les dégâts. Sur une longueur de 300 m, il me semble qu'au minimum cela amène à abattre un arbre tous les 10 m, soit 30 arbres. Et même un peu plus puisqu'il y a une encoche pour un pylône et parce qu'il y a des arbres, plus en profondeur, qu'il ne sera pas possible d'élaguer sans cesse ou de trop élaguer. Disons 40 arbres, qui ont donc échappé au décompte officiel. On était à 947, on passe donc à 987 arbres abattus, au lieu des 923 annoncés.

C'est la deuxième fois (avec Pilorget) que des arbres abattus hors de la voirie publique ne sont pas comptabilisés. Je crains que cet oubli soit systématique et qu'il y ait ainsi d'autres abattages en zone privée que je n'ai pas repérés, en nombre toutefois restreint.

→ Je demande que l'impact sur le bois soit réduit au maximum.

Est-ce vraiment possible ? Je n'en suis pas sûr, notamment parce que je pense que la présence d'une piste cyclable est justifiée. Mais il peut être étudié, par exemple, de remplacer le muret par un haut mur...

25 - Mairie de Joué



Quand je vois la photo de Google-Street ci-dessus à droite, je constate la présence d'arbres apparemment abattus ci-dessus à gauche et donc non comptabilisés dans les croix rouges, au moins 2 arbres et 5 arbustes ou arbrisseaux, semble-t-il. Le total des arbres abattus passe donc de 940 à 947. Quant à justifier ou pas leur abattage, je ne me prononce pas pour les arbustes, par contre je ne vois pas de raison de supprimer les deux arbres actuellement sur le terre-plein triangulaire. Et ils n'empêchent pas la plantation prévue d'un bel arbre à côté, quitte à le déplacer un peu.

→ A la station de la mairie de Joué, je demande que les deux arbres de l'actuel terre plein triangulaire soient conservés.

29 - Lycée Monnet

A côté de la station Jean Monnet, les deux parkings de 68 et 250 places ne sont ombragés qu'en leur pourtour. Je demande à ce qu'y soient plantés davantage d'arbres de sorte que les véhicules en stationnement soient beaucoup mieux ombrés, comme à "01 - Vaucanson", il n'y a pas de raison de traiter différemment les divers parkings.

→ je demande que les parkings de Jean Monnet soient aussi ombragés qu'à Vaucanson.

Je reprends une remarque pertinente lue dans les registres : il est souhaitable que la station Jean Monnet puisse déboucher sur un allongement de la ligne et ne soit pas conçue comme un terminus définitif. C'est valable aussi pour l'autre terminus.

→ Je demande que les terminus soient disposés de telle sorte qu'ils puissent plus tard être prolongés.

Pollution autoroutière

Je conteste les résultats d'étude sur la pollution présentés sous forme de cartes dans le Tome 2 Pièce E4, 6.8.9.2 "Contours de concentrations en polluants sans tramway (H1) et avec tramway (H2)". En effet l'axe le plus polluant de l'agglomération est l'autoroute A10 avec des effets très forts sur une distance de l'ordre de 1 km, 1,5 km. Le capteur installé sur le rond-point Heurteloup a enregistré sur l'année 2009 un taux de dioxyde d'azote (NO₂) supérieur aux normes (44,7 alors que le seuil est de 40, 42 au niveau européen). Or les cartes des pages 190 à 197 ne présentent pas de concentration nocive polluante le long de cet axe (même pour le NO₂).

Pollution lumineuse

La page 203 (6.10) des "Effets" (Tome 2, E4) présente la prise en compte de la pollution lumineuse. Je pense que le tramway doit, sur ce sujet, prendre de l'avance sur notre temps. Le fait que les zones urbaines traversées sont actuellement déjà éclairées toute la nuit ne justifie pas que le tramway le soit lui aussi. Il doit au contraire donner l'exemple pour que la nuit soit à terme rendue noire pour la faune, la flore et les écosystèmes. Le fait de mettre en place un "fil lumineux blanc" toute la nuit est contraire aux préceptes du Grenelle de l'environnement pour qui les émissions lumineuses abusives "feront l'objet de mesures de prévention, de suppression ou de limitation". Il est notamment important que, contrairement à ce qui est présenté page 86 (Tome 2 E4), le pont franchissant le Cher soit très peu éclairé la nuit, seulement pour un confort minimum des cyclistes et des piétons. Vouloir faire "une recherche plus sensible, plus ludique" pour "une écriture sensible et contemporaine" est un caprice daté d'urbaniste ignorant les réalités environnementales.

Donc, même si la notion de trait de lumière est présente dans la notion directrice de "quatrième paysage" :

- ➔ Je demande que l'éclairage propre au tramway soit éteint la nuit sur tout le tracé, quand il ne fonctionne plus.
- ➔ Je demande que le ruban lumineux qui éclaire les eaux du Cher sur le pont où passe le tramway soit supprimé.
- ➔ Je demande que ce pont ait un éclairage ne concernant que le passage des cyclistes et piétons.
- ➔ Je demande plus généralement que dans tout le projet, la lutte contre la pollution lumineuse soit correctement prise en compte, en suivant notamment les recommandations du Grenelle de l'Environnement.

Je signale que la réduction de la pollution lumineuse est un élément à traiter indépendamment de celui d'économie d'énergie, même si ça peut se rejoindre.

Le gris n'est pas une couleur minérale tourangelle

Dans le registre de l'enquête publique (les témoignages y sont nombreux et souvent intéressants), j'ai trouvé cette remarque fort judicieuse (dans un dossier agrafé, sans doute celui de la FNAUT). "Le gris est un mauvais choix pour plusieurs raisons. D'abord, ce n'est pas conforme à l'esprit architectural tourangeau, traditionnellement fait de pierre blanche et de tuile noire" (pour ne pas dire ardoise, j'ajoute les pavés beiges qui étaient omniprésents il y a un siècle). "Ensuite, le gris vieillit mal, et ce d'autant plus qu'il aura correspondu à une mode. Enfin le gris est une couleur mal connotée (la "grisaille"), qui ne favorise pas la joie de vivre."

Et j'ajoute que le gris est une couleur minérale du nord de la France (cette grisaille marque d'ailleurs les tourangeaux, habitués à des couleurs plus légères), ce n'est pas du tout un couleur minérale tourangelle ou ligérienne. Il y a certes souvent du gris en Touraine, mais ce n'est pas au sol ni sur les bâtiment, c'est en l'air car notre ciel est trop souvent gris nuageux. Et il n'y a pas besoin d'en rajouter !

- ➔ Je demande que les dallages gris qui sont prévus le long du parcours soient remplacés par des dallages beiges en résonance avec les pavés tourangeaux du début du XXème siècle.

A titre d'exemple, on pourra se référer au dallage réalisé en 2009 devant le musée des Beaux-Arts (même si, à cet endroit il eut été beaucoup plus judicieux de resservir des pavés d'origine ; mais, au moins, leur couleur a été respectée) !

Les propos que j'ai repris se terminent par "On ne reviendra pas sur la portion congrue qui sera laissée aux espaces verts, alors qu'elle aurait permis d'atténuer la dominante grise du projet", ce qui m'amène à conclure...

Conclusion

Plus que la conquête du végétal, le tramway s'avère être la conquête d'un minéral gris qui n'a rien de tourangeau ni de ligérien. Ainsi, même pour le côté minéral, les principes du départ qui se voulaient respectueux de notre terroir ont été bafoués.

Avant de terminer, je ne saurais passer sous silence le défaut majeur de ce tramway, dont je m'aperçois que la population devient consciente, c'est la largeur de 240 cm (et non 265), qui interdit une véritable intermodalité tram-train. Le projet s'en trouve très rigidifié, avec des dépenses accrues, avec une évolutivité très restreinte, gardant Tours isolé de la Touraine, et avec un confort très spartiate par rapport aux bus actuels, ce qui déplaira fortement aux usagers. A mon sens, **ce "péché originel" mérite à lui seul que tout soit remis à plat** (même s'il demande à corriger le tracé, les angles de virages devant être moins prononcés) et cela permettrait de bien mieux traiter d'autres points importants, dont celui que j'ai étudié, sur les arbres. Un projet induit de celui-ci, reposant sur des bases meilleures et correctement appliquées, pourrait alors être à nouveau soumis aux citoyens.

Dans mes trois dossiers, j'ai montré combien le maître d'œuvre avait réduit à la médiocrité, et à l'aseptisation des "rénovations" ambiantes, un projet qui, au départ, était ambitieux avec des bases saines, celui d'un quatrième paysage ligérien qui se veut "création d'une continuité verte", qui "permet la valorisation et la modernisation du patrimoine végétal existant", qui se veut une succession de "lieux jardins", qui veut s'appuyer sur le patrimoine arboré, le remettre en scène, qui se veut "conquête ou reconquête végétale".

La mise en oeuvre du tramway fait tout le contraire en centre-ville avec un évident recul du végétal (510 arbres abattus pour 370 plantés sur la moitié centrale du parcours). Au Sanitas, le maître d'œuvre estime que la structure végétale est confortée et créée, alors qu'en réalité 212 arbres doivent y être abattus et 122 plantés. En matière végétale, les dossiers sont constamment sous l'emprise d'une déformation des faits par des silences et imprécisions. Le bilan des arbres qui me semblait juste au début de mon enquête s'avère faussé (au moins 987 arbres abattus au lieu de 923, et surtout 374 arbres plantés sur la moitié centrale du parcours, loin de la moitié des 1406 arbres plantés sur l'ensemble, ce qui déséquilibre gravement les bilans en centre-ville).

S'il ne faut retenir qu'une chose de ces trois dossiers, c'est qu'ils demandent que le "quatrième paysage", tel qu'il est défini dans l'étude d'impact (E3 page 47 et suivantes) soit rétabli. Mais la tromperie est d'une telle ampleur, elle repose sur une culture municipale, si ancrée et si omniprésente, de "rénovation" qui n'a que trop la mauvaise habitude de faire reculer le végétal sous un discours trompeur, qu'il sera très difficile de faire émerger ce concept aujourd'hui trop révolutionnaire de **conquête végétale en milieu urbain**. Pourtant c'est ce que je demande à la commission d'enquête de promouvoir le plus énergiquement possible pour que notre agglomération entre dans un siècle qui permette d'entretenir une véritable trame verte où l'on vivra mieux.

Les ambitions originelles de ce tramway se sont étiolées, les faits le montrent de façon hélas très consistante, ils ne sauraient être cachés par la permanence de l'autosatisfaction municipale. Nombreux (tous ?) sont ceux parmi les partisans originels du tramway qui déplorent cette dérive qui sera très lourde de conséquences. **Il reste une dernière chance pour repartir sur de meilleures bases**, et probablement à coût un peu moindre, notamment en renonçant à quelques "à-côtés". Je crois que cela permettrait d'agglomérer dans la population un certain consensus qui n'a pas existé jusqu'à présent. Ce tramway, un peu plus modeste, porteur d'une nouvelle vision végétale, en interaction avec les autres déplacements ferroviaires, pourrait alors vraiment devenir celui des tourangeaux, ceux de la ville, ceux de l'agglomération et, à terme plus lointain, ceux de la Touraine. Une chance à ne pas laisser passer...

¹ Page <http://pressibus.free.fr/blogcvl/a/2009-03-13.html>