

Argumentaire pour que soit rétabli le quatrième paysage

avec l'arborisation des stations
et demandes diverses
le long du parcours du tramway

Sommaire

Pour un véritable quatrième paysage.....	3
Pour des stations arborées et végétalisées.....	4
Les priorités à mettre en oeuvre.....	5
La station standard.....	5
01 - Lycée Vaucanson.....	6
02 - Monconseil.....	6
03 - Marne.....	6
04 - Coppée.....	6
05 - Beffroi.....	8
06 - Trois Rivières.....	8
07 - Pilorget.....	9
08 - Tranchée.....	11
09 - Mi-côte.....	12
10 - Choiseul.....	13
11 - Anatole France.....	15
12 - Nationale.....	15
13 - Jean Jaurès.....	17
14 - Gare de Tours.....	19
15/16 - Sanitas (Palais des Sports).....	19
17 - Liberté.....	20
18 - Charcot.....	21
19 - Verdun.....	22
20 - Valandon.....	24
21 - Université.....	25
22 - Deux Lions.....	25
23 - Pont-Cher.....	25
24 - Gare Joué.....	26
25 - Mairie Joué.....	26
26 - Gratias.....	26
27 - La Rabière.....	26
28 - Stade Jean Bouin.....	27
29 - Lycée Monnet.....	27
Bilans du tram dans la ville.....	28
Bilans verts.....	29
Pour un développement de la trame verte.....	31
Annexe.....	33

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/Stations1.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 est complété par un autre concernant la passage du tramway dans le quartier du Sanitas

Un autre complément de quelques feuilles sera probablement ajouté, suite à la prolongation de l'enquête.

Le chapitre "16 - Jean Jaurès" de ce dossier reprend et remplace un argumentaire déposé le 12 juillet 2010
par Alain Beyrand sur le registre (tome 1) de l'enquête publique, concernant les platanes de la station Jean Jaurès

Le chapitre "19 - Verdun" de ce dossier reprend et remplace un argumentaire déposé le 26 juin 2010
par Alain Beyrand sur le registre (tome 1) de l'enquête publique, concernant le cèdre du carrefour de Verdun

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

Pour un véritable quatrième paysage

Le présent dossier s'est construit sur une démarche reposant sur les étapes suivantes :

- Je suis parti de l'abattage emblématique de 24 platanes dans le cœur de Tours, la place Jean Jaurès. Quelle pouvait en être la cause ? Sur le plan présenté, la voirie est intacte, alors qu'un "élargissement des voiries" est vaguement évoqué dans l'étude d'impact. J'ai essayé de trouver une explication dans la structure des stations, je n'ai rien trouvé qui justifie cet abattage qui défigure l'aspect très vert de notre place centrale.
- Je me suis alors rendu compte que d'autres abattages étaient prévus sur d'autres stations, aussi sans justification.
- J'ai alors cherché dans l'étude d'impact s'il y avait des principes qui amenaient à ne pas ombrer les stations. J'ai trouvé tout le contraire, une forte volonté de s'insérer dans la trame environnementale et même de l'étendre tout le long du fleuve tramway en un véritable "quatrième paysage" faisant sillonner la dimension "jardin" en un ruban vert dans la cité.
- Je me suis donc rendu compte que ce précepte avaient été mal appliqué et que le résultat n'était vraiment pas à la hauteur de l'ambition initiale.
- Et cette ambition initiale m'a rendu ambitieux. Le présent dossier veut rétablir le quatrième paysage, au moins sur tous les lieux qui seront les plus fréquentés, là où la dimension "jardin" sera la plus appréciée : les stations du tramway.
- Cela m'a amené à déborder des stations, car elles doivent être traitées avec leur environnement proche.
- Et j'ai alors trouvé de nouvelles choses étonnantes, hélas dans la continuité des précédentes, allant même au delà des abattages d'arbres. Pourquoi remodeler une grande place parce que le tram passe au milieu d'une chaussée centrale inchangée ? Pourquoi supprimer des ronds points alors que le tram passe largement à côté ? Et sans raison clairement affichée. J'ai eu l'impression que la manne financière du tramway sert parfois de prétexte à des rénovations superfétatoires et brutales puisqu'elles amenaient à abattre sans vergogne des arbres qui pourraient continuer à vieillir. Donc, parfois, je serai amené à demander la suppression de "rénovations" que je juge hors-sujet, surtout que l'on est dans un contexte onéreux qu'il serait bon d'alléger.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il convient de revenir sur la notion de "quatrième paysage" qui est vraiment centrale et primordiale puisqu'elle est considérée comme l'identité du tramway de l'agglomération tourangelle en page 47 du tome 2, pièce E3 (avec des descriptions que je reprends des pages suivantes).

Le quatrième paysage est inspiré par les trois premiers que sont la Loire, les jardins et le patrimoine bâti, il fait écho au territoire même de la Touraine et des hommes de talent qui ont "fabriqué" ses paysages, Rabelais, Vinci, Ronsard... dans le cœur du jardin de la France. Il est marqué par les éléments suivants :

- De la périphérie vers le centre, le projet associe la création d'une ligne de transport au développement d'une véritable "Nature Urbaine" (page 48)
- La transformation des artères empruntées par le tramway s'accompagne d'une conquête ou d'une reconquête végétale (p 48)
- Il s'agit de s'appuyer sur ce patrimoine végétal, de le remettre en scène (p 48)
- Les orientations retenues mêlent donc approches naturalistes et alignements pour composer une véritable structure végétale à l'échelle de l'agglomération" (p 48)
- Les aménagements paysagers réalisés s'inscriront donc dans la continuité de la trame végétale actuelle. [...] Ils viendront enrichir et mettre en scène le patrimoine arboré de l'agglomération et greffer dans le paysage urbain un cadre de verdure apaisant comme une succession de "lieux jardins", en amplifiant et en diversifiant la palette végétale (p 48)
- Ces orientations sont conformes à une volonté de "dialogue minéral / végétal utilisé pour le revêtement dans le cadre de création d'une continuité verte qui permet la valorisation et la modernisation du patrimoine végétal existant (p 52)
- Comme le revêtement végétalisé, l'arborisation des stations joue un rôle majeur dans l'absorption des nuisances générées par le tramway, à savoir les réverbérations, les vibrations, la réverbération et régule la température due à la plate-forme (p 52)
- En complément, page 36 (4.2 Bilan vert) : "Les principes d'insertion du tramway se sont attachés à conserver autant que possible les arbres existants"

Cette volonté d'ancrer le tramway dans l'environnement végétal existant, je ne la retrouve pas dans l'étude soumise à enquête. Trop souvent j'ai eu l'impression que la démarche a été la suivante : on supprime ce qui peut gêner, surtout les arbres, puis on trace. Ma démarche sera différente : on regarde d'abord l'environnement, surtout les arbres, et on trace en le prenant en compte, pour une intégration harmonieuse.

Le présent dossier est constamment orienté pour réaliser au mieux ce quatrième paysage, pour que le tramway s'étire comme un fleuve jardiné dans la minéralité de notre cité.

Pour des stations arborées et végétalisées

Le tracé précis du tramway présente des stations complètement bétonnées/dallées sans espace pour des arbres ou des petits espaces verts, excepté pour 4 des 29 stations. Or cette volonté d'aseptisation n'est pas du tout expliquée dans les 7 pages de l'étude d'impact qui décrivent les stations (Tome 2, E3, pages 60 à 66).

Les "configurations" suivantes de station sont signalées (je les nommerai "config 1" à "config 5") :

1. Station "avec deux quais latéraux face-à-face" (page 61)
2. Station "à quai trottoirs" (page 61)
3. Station "à quai partagé tramway-bus" (page 62)
4. Station "commune tramway-bus" (page 62)
5. Station "avec deux quais latéraux face-à-face" plantés (page 64)

Je constate que bizarrement les schémas des config 1 et 5 présentent toutes deux des arbres plantés. Pourquoi donc les distinguer ? Il serait logique que le schéma de la config 1 ne présente pas d'arbre, j'ai l'impression que cette erreur est très révélatrice. Elle est à mettre en parallèle avec les deux constats suivants :

- rien n'explique pourquoi les config 1 à 4 n'ont pas d'arbres. C'est normal, puisque rien ne l'empêche.
- rien n'explique pourquoi certaines stations auraient droit à la config 1 et d'autres auraient droit à la config 5. Quel privilège ? Certains quartiers auraient droit à des stations esthétiques et ombrées et d'autres pas ?

Ces non-dits sont troublants et confortent l'opinion que je me suis forgée en analysant le cas de la station Jean Jaurès. Elle repose sur les éléments suivants :

- toutes les stations ont une structure simple, de chaque côté des voies. D'abord un espace piétonnier (le quai), puis un espace qui accueille les abris-tram (assez proches des abri-bus que l'on connaît) et d'autres éléments (la longueur d'une station est longue et, comme le montrent les schémas, les abris-tram n'en occupent qu'une partie)
- ces autres éléments à l'extérieur du quai peuvent être des arbres ou des plates-bandes, par exemple des petits espaces verts accueillant des plantes vivaces
- ces éléments permettent de "verdir" les stations, de les rendre plus agréables, plus ombrées, plus esthétiques, bref plus accueillantes.
- on s'éloigne alors des stations aseptisées que nous proposent les plans détaillée où les stations, en couleur saumon, sont représentées sans aucun élément végétal, souvent jonchées des croix rouges représentant les arbres abattus
- car en effet, très souvent, les éléments végétaux arborés existent déjà et sont donc déjà gratuitement en place. Quelle négligence de les remplacer par du béton et des dalles !

Est-il besoin de signaler, surtout en cet ensoleillé mois de juillet 2010, combien les usagers des transports en commun préfèrent des stations arborées et donc ombrées ? Combien ils préfèrent un cadre végétalisé à un cadre minéralisé, pour ne pas dire bétonné / bitumé habillé ?

Au delà, il est évident que ces stations sans végétal n'entrent aucunement dans le cadre du quatrième paysage. Pourtant si celui-ci doit s'appliquer, c'est d'abord aux stations, lieux qui croisent à la fois le tram et ses usagers, lieux qui sont les plus utilisés.

Le tramway a une dimension fluviale qui doit emporter la dimension jardin partout sur son parcours dans la dimension minérale. L'ambition du tramway tourangeau se doit donc d'arborer toutes les stations pour mettre en scène notre

patrimoine arboré et répondre à la volonté de conquête et reconquête végétale. Permettre des exceptions signifierait l'échec de cette conquête.

Les priorités à mettre en oeuvre

Les préceptes du quatrième paysage, que j'ai rappelés, et la possibilité pour toutes les stations d'être arborées, comme je l'ai montré, amènent à appliquer sur toutes les stations, et souvent à leurs abords, les trois priorités suivantes :

1. à chaque fois que c'est possible, conserver les arbres en place, quitte à déplacer un peu les abris-tram (il y a toujours de la place entre deux arbres), quitte à déplacer le tracé lui même si c'est léger et possible. Cela répond aux préceptes de "greffer dans le paysage urbain un cadre de verdure" et de "valorisation et modernisation du patrimoine végétal existant". Ca a aussi, bien, sûr des aspects économiques de réduction des coûts, et des aspects apaisants pour la population qui garde ses arbres compagnons de vie.
2. à chaque fois que l'espace libre le permet, planter des arbres, et des grands arbres, qui apporteront à long terme une ombre appréciable aux voyageurs. Une priorité devrait être donnée à des arbres du val de Loire pour "faire écho au territoire même de la Touraine".
3. toujours à l'extérieur des quais, là où il n'y aura pas d'abri-tram ni d'arbre, aménager des plate bandes, espaces verts véritables (donnant directement sur le sol de la station, planté de plantes vivaces) et non pas dans des pots ou des bacs pour des végétaux presque artificiels régulièrement changés. Il s'agit de participer aux écosystèmes entourant les stations. Et des plantes odorantes comme les abélias ou la lavande seront appréciées par les voyageurs. Des plantes du val de Loire seront les bienvenues.

Avec ces trois priorités vertes, les préceptes de l'étude d'impact seront véritablement suivis d'effet, ce qui n'est pas le cas avec les stations aseptisées actuellement présentées.

Cela revient à supprimer la config 5 et à considérer comme vertes et plantées les config 1 à 4. Plutôt que d'avoir 4 stations arborées sur 29, elles le seront toutes. Alors oui, il y aura un véritable "dialogue minéral / végétal", oui notre patrimoine arboré sera enrichi, oui le paysage urbain se greffera dans un cadre de verdure apaisant, ce que l'on n'aurait pas eu avec 25 stations (de 52 mètres de long, en tout 1300 mètres) sans le moindre brin de verdure.

La station standard

Comme donnée de départ, je vais d'abord définir ce que j'appellerai une "station standard", une station sans arbres au préalable. Combien en planter, à quels espacements ? La longueur des quais est de 40 mètres hors rampe, 52 mètres avec deux rampes. En tablant sur un espacement de 8 mètres, 6 beaux arbres (et non arbustes) peuvent être plantés de chaque côté, 12 en tout, et des plate bandes peuvent être mise en place pour assurer une continuité de verdure entre les abris-tram et les arbres. On est alors sur une configuration qui reprend celle de la page 64 (Tome 2 E3), avec un peu plus d'arbres (on voit qu'il y a la place) :



Je vais maintenant étudier les stations (éventuellement leurs abords) une à une sur la base de l'application des priorités énoncées et de cette "station standard". Je le fais avec mes moyens, surtout en comparant les plans précis avec les photos de Google-Earth et Google-Street, moyens limités qui manquent de précisions et peuvent amener quelques approximations. Au delà, je souhaite que ce soit la méthode qui soit comprise et appliquée au mieux.

Pour chaque station, je ferai un bilan sur les abattages et plantations d'arbres sur la station elle-même et souvent ses alentours. Entre crochets pour seulement la station (sans les alentours) et entre doubles crochets pour la station et ses alentours ici étudiés, je marquerai :

1. le nombre d'arbres abattus, et prévus de l'être
2. le nombre d'arbres gardés, prévus d'être abattus
3. le nombre d'arbres plantés prévus, à ne plus planter
4. le nombre d'arbres plantés prévus, à plantation confirmée
5. le nombre d'arbres à planter, non prévus de l'être

Cela permettra, à la fin, de faire un bilan précis, d'autant plus que les "alentours" (aussi nommés "abords") comprendront tout le parcours (donc y compris hors stations) sur le centre ville, environ la moitié du parcours.

Au fur et à mesure, je présenterai aussi mes demandes à la commission d'enquête (précédées du signe ➔) et je commence maintenant par une demande générale, qui permettra d'éviter des répétitions :

➔ Je demande à ce que toutes les stations soient arborisées, prioritairement en gardant les arbres existants si leur place le permet, ensuite en se basant, pour une station nue, sur 12 plantations d'arbres, 6 de chaque côté des voies, sauf exceptions pleinement justifiées par la géographie et l'environnement des lieux.

01 - Lycée Vaucanson

Nous sommes là dans une configuration standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

Ce bilan est à relativiser par rapport au fait qu'une page du dossier d'impact (E4 5.3.1 page 44) montre des abords plus arborés que ne l'indique le plan précis (pourtant repris en page suivante 45...). Ca permet de justifier une arborisation plus légère.

02 - Monconseil

Là aussi, la configuration est standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

Remarque : il est étonnant qu'il y ait si peu d'arbres alentour. N'est-ce pas l'occasion d'en planter de chaque côté des voies ?

03 - Marne

Aussi, la configuration est standard.

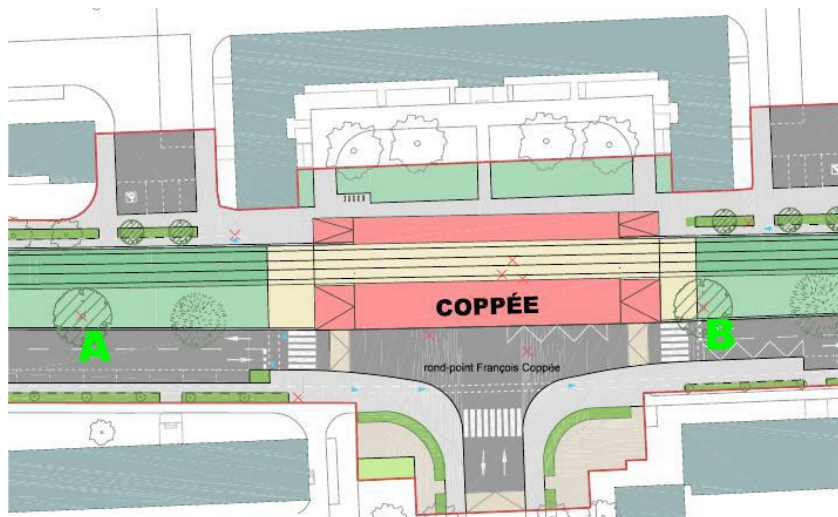
Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

Remarque : dans l'étude d'impact (E4, page 47), des bosquets sont prévus, ce qui n'empêche pas de mettre des arbres...

04 - Coppée

D'abord, je trouve cette station très mal nommée, alors qu'un nom s'impose pour tous les Tourangeaux :

➔ Je demande que la station Coppée soit rebaptisée Europe



5 arbres sont notés à abattre, sans qu'il soit effectivement possible de les garder. mais les deux notés A et B semblent pouvoir être conservés, ce qui est mieux que de les abattre et d'en planter à la même place, comme c'est prévu. L'étude d'impact (E4 page 49) ne donne aucune explication sur cette étrangeté (qui n'est pas signalée dans le "Bilan végétal" en haut de la page 53).

C'est d'autant plus important que ces deux sujets apparaissent être des cèdres sur la photo Google-Earth ci-dessous (aux deux extrémités ; le rond-point, lui, disparaît) :



Ces deux abattages incompréhensibles m'ont mis "la puce à l'oreille" et j'ai demandé à une habitante du quartier de bien analyser la situation. Voici sa réponse.

"J'ai regardé les plans dont vous m'avez donné les adresses. Je suis allée regarder les arbres concernés. En ce qui concerne Coppée, il s'agit de cèdres. Je ne comprend pas non plus la raison de leur condamnation. Mais c'est la même chose pour tous ceux marqués d'une croix rouge tout au long de l'avenue : soit 17 dont 1 non remplacé. Elagage trop difficile ? Pose de poteaux de support des fils ? Par quoi les cèdres seront-ils remplacés puisque c'est 1 pour 1 au même endroit ?"

Mon décompte est un peu différent (sur les pages 1, 2 et 3 de la séquence 2) :

1. cèdres abattus et remplacés par un arbre au même endroit : 3 en page 1 (+ 1 qu'on revoit en page 2), 2 en page 2, 3 en page 3. Total : 8
2. cèdres abattus et remplacés par un arbre presque au même endroit : 3 à la droite page 3. Le 1er n'est pas plus gênant qu'actuellement. Les autres sans être vraiment gênants, pourraient être dangereux pour les automobiles
3. cèdre abattu et non remplacé, pas plus gênant qu'actuellement : 1 en page 3 (à l'intersection de la rue de Calais)
4. cèdres abattus et placés sur le tracé ou juste à côté : 4 en page 1 et précédente
5. cèdre pouvant être planté : 1 en page 1 (au milieu entre l'allée Louis Pergaud et l'allée Gaston Parlé, là où un arbre est prévu d'être planté) (ce cèdre n'est donc pas compté dans les "plantés non prévus")

Donc 10 (8+1+1) cèdres peuvent être sauvés, 6 (2+4) ont un abattage justifié par rapport au tracé, 1 peut être planté.

➔ Je demande que soient conservés 10 cèdres de l'avenue de l'Europe dont l'abattage est injustifié et qu'en soit planté 1.

J'ai cherché dans l'étude d'impact (Tome 2 E3 page 38, 39, Tome 2 E4 pages 49, 108), je n'ai rien trouvé. Page 38 il est écrit "Cette insertion permet de préserver l'alignement remarquable". Il n'est pas vraiment préservé puisqu'un tiers des 53 sujets doit être abattu, la plupart sans explication.

C'est d'autant plus incompréhensible que cet alignement a été sauvé en 2009 par une commission d'enquête, que l'affaire avait été traitée par La Nouvelle République. Le 25 novembre 2009, elle reprenait cette expression du maître d'œuvre (M. Paroissien) "L'espace planté sera conservé". Force est de constater que c'est en bonne partie faux.

Je constate aussi que la communication de la mairie n'est pas cohérente sur les dégâts qui seront faits aux cèdres non abattus. Il doivent en effet subir un douloureux élagage qui rompra leur symétrie. Or, dans une affiche exposée dans les lieux d'enquête, on trouve cette photo où l'élagage atteint environ 4 mètres, mais pas les 6 mètres prévus :



Cela m'amène à ajouter cette requête :

➔ Je demande que l'élagage des cèdres soit réduit au minimum

Par ailleurs, le long de l'avenue de l'Europe, sur ses bords extérieurs, principalement aux intersections, je vois que des arbres sont supprimés (apparemment ils sont très jeunes, mais les travaux du tramway n'ont pas à servir de prétexte à les abattre, alors qu'ils ne sont pas concernés par le tram). Page 1 : 7 en haut, 5 en bas. Page 2 : 5 en haut, 3 en bas. Page 3 : 2 en haut, 1 en bas. 23 en tout.

➔ Je demande que les 23 arbres à abattre sur les bords de l'avenue de l'Europe soient conservés

Pour le reste, on est dans le cas standard.

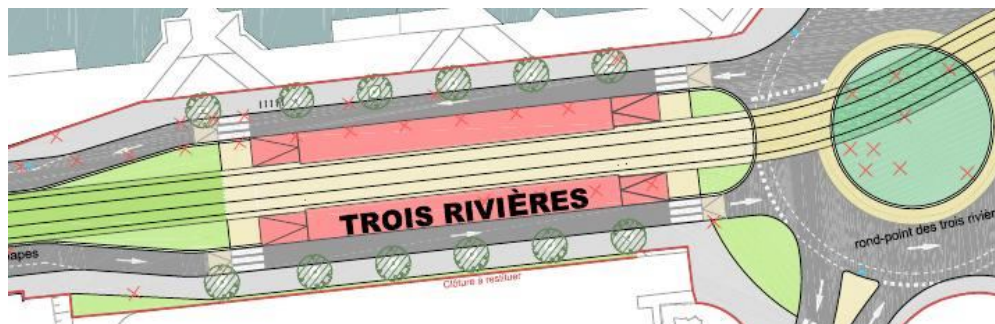
Bilan : 11 (5+6) arbres abattus, 33 (10+23) gardés, 9 (8+1) à ne plus planter, 12 à planter [5-0-0-0-12] [[11-33-9-0-12]]

05 - Beffroi

On est dans le cas standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

06 - Trois Rivières



De nombreuses croix rouges indiquent des abattages répétés. Toutefois (cf. photo Google-Earth ci-dessous). Le tram amène à élargir les voies et amène logiquement à mordre sur ces sujets, sauf au niveau de la station. Les deux

alignement d'arbres (hauts sujets) ont un écartement qui correspond à celui d'arbres autour d'une station. Ce n'est pas tout à fait centré, mais il y a la place de centrer, alors pourquoi ne pas le faire ?



C'est un exemple où tout est d'abord abattu, puis la ligne est tracée. Alors qu'il serait possible de partir du postulat qu'on garde les arbres et ensuite on trace la ligne. Sont concernés en haut du plan, 8 arbres (10 autres doivent être abattus) et en bas 4.

En ce qui concerne le rond point, 4 sont abattus de façon justifiée, 5 peuvent être gardés et 2 peuvent être plantés. Cela fait 14 (10+4) arbres abattus, 17 (12 + 5) gardés, 6 (4+2) plantés.

Bilan : 14 (10+4) arbres abattus, 17 (12+5) gardés, 6 (4+2) arbres à planter [0-8-0-0-4] [[14-17-0-0-6]]

➔ Je demande à ce que le tracé à la station des Trois Rivières soit légèrement modifié pour sauver les arbres qui l'entourent

➔ Je demande que 5 arbres du rond-point des Trois Rivières soient sauvés et que 2 y soient plantés

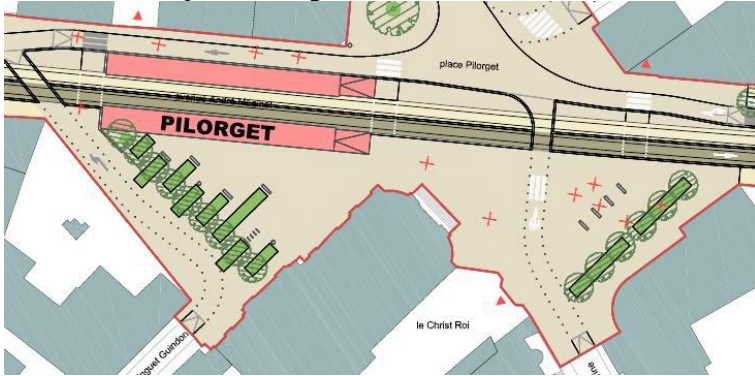
07 - Pilorget

D'abord, le plan laisse apparaître de nombreux arbres abattus avenue Maginot. En lisant l'étude d'impact (E4, page 53 à 58), je ne trouve aucune explication à ces abattages et replantages.

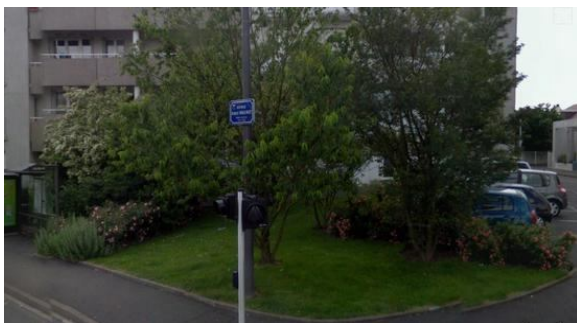


Je ne comprends pas qu'on se permette d'abattre des arbres, même jeunes (la photo date d'il y a 3 ans environ), sans donner d'explication. Ce n'est pas du mobilier urbain. Si la mairie a fait une erreur en les plantant il y a peu de temps, qu'elle dise pourquoi. Ces arbres m'apparaissent bien disposés par rapport au tracé, je demande donc à ce qu'ils soient conservés. Je les compte : 9 + 10 avant la station et après 19 + 19, ces 56 arbres peuvent être sauvés et quelques autres peuvent être ajoutés. J'ai l'impression que ce remaniement ne servirait qu'à réorganiser les places de stationnement... Il y avait 48 arbres à planter pour les remplacer, ça devient inutile.

Venons-en à la place Pilorget, très remaniée, sans même encore aborder la station :



Commençons par l'arrivée de la rue Pinguet-Guindon (en bas à gauche). Je comprends qu'il y a besoin d'aménager une voie pour que les voitures "remontent" l'avenue Maginot. Mais pourquoi donc supprimer tous les arbres de la propriété privée acquise ? (qui ne sont même pas marqués par des croix rouges). il semble qu'il y ait là environ une dizaine d'arbres qui ne gênent pas la nouvelle voie, ni la station elle-même, et, disons, 6 à abattre de façon justifiée, donc 16 croix rouges oubliées. Et ce sont de beaux arbres dans un écosystème mature, il y a là de quoi faire un joli jardinet donnant sur la station, quelle chance ! Et quel gâchis de tout raser pour mettre du bitume / béton / carrelage et 9 pousses avec des haies. C'est une opération d'aseptisation où l'argent public est gaspillé, alors qu'il y a si bien à faire avec ce qui est déjà en place... Un arbre n'est pas un produit de consommation qu'on jette et qu'on rachète quand il n'entre plus dans les normes... Nous avons là des sujets adultes, très bien placés pour des bienfaits immédiats à la collectivité. Avec en plus une histoire, celle du jardin privé qui existait là avant... Et j'ajoute 3 arbres à planter (au lieu de 9) en continuation, le long de l'église, sur l'ancienne voie.



Passons ensuite de l'autre côté, en bas à droite, à l'intersection avec la rue de la Fosse Marine. On est dans un cas similaire, sauf que l'espace est public. Sans être aussi fourni que précédemment. Ces arbustes sont jolis, bien en place, et il est possible de renforcer l'ensemble avec 3 nouveaux arbres (puisque les places de stationnement disparaissent). Cela fait 5 arbres gardés et 3 plantés (au lieu de 6).



Enfin, j'arrive au parvis de l'église du Christ-Roi (en bas au milieu), où deux arbres sont prévus d'être abattus. En quoi gênent-ils ? Je ne vois qu'une seule gêne, c'est leur dissymétrie, la plantation à droite d'un arbre très jeune (voire mort ?) n'était pas réussie, si bien que, pour une fois, je vais demander à ce qu'il soit remplacé par un sujet qui réponde à celui qui est de l'autre côté, en fort bonne santé.

Pour la station elle-même, on se retrouve dans le cas standard, sauf que sur deux des quatre coins, il n'y a pas la place, ce qui amène à retirer 2 des 12 plantations. Les 4 arbres abattus en haut du plan sont justifiés.

En conclusion de ce chapitre :

Bilan : 11 (6 +4+1) arbres abattus, 72 (56+10+5+1) arbres à garder, 57 (48+6+3) à ne plus planter, 17 (3+3+1+10) (dont 6 prévus) à planter [0-0-0-0-10] [[11-72-58-6-11]]

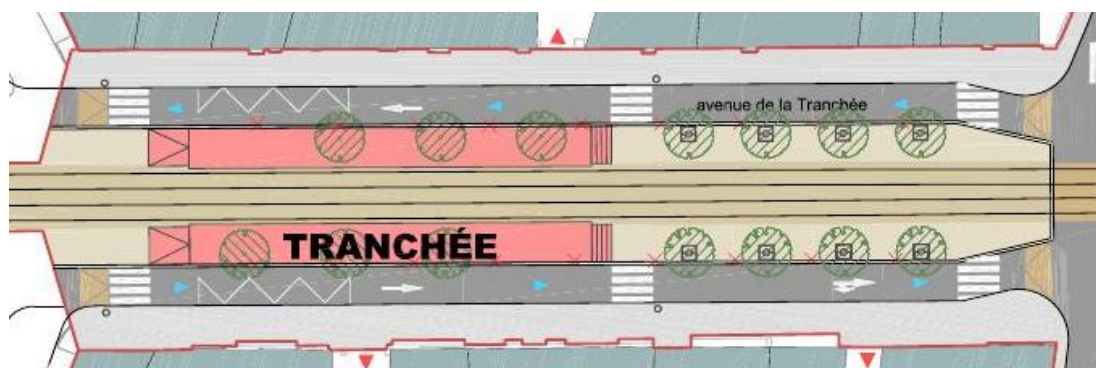
➔ Je demande à ce que soient gardés les arbres de l'avenue Maginot

➔ Je demande, au carrefour de la rue Pinguet-Guindon, que soit gardés la plupart des arbres de la propriété privée pour en faire un jardin, avec quelques arbres en plus le long de l'église

➔ Je demande que le coin d'arbustes à l'intersection de la rue de la Fosse Marine soit gardé et renforcé de quelques arbres

➔ Je demande, face à l'église du Christ Roi, que l'arbre de gauche soit gardé et que celui de droite soit remplacé par un arbre du même type pour assurer une symétrie

08 - Tranchée



Sur le côté Est (en haut), 9 arbres doivent être supprimés. Sur le côté Ouest (en bas), 9 arbres doivent aussi être supprimés. Voyez-les sur cette photo de Google-Street :

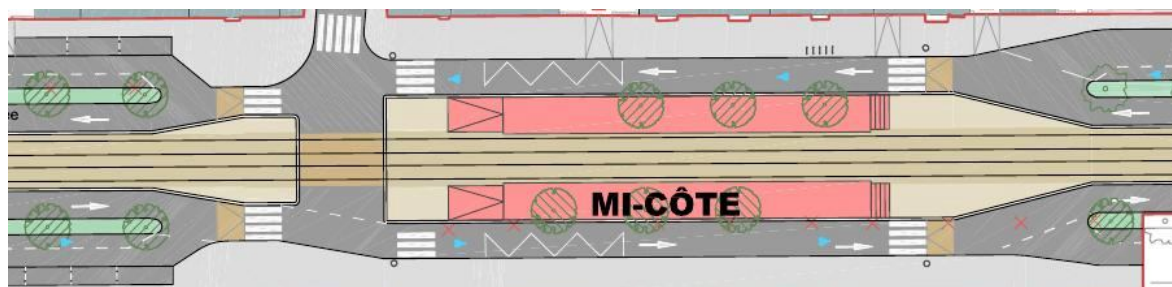


Certes ils ne sont pas remarquables, certes ils sont jeunes (mais tout de même bien plus âgés que ceux de l'avenue Maginot), mais ils ne gênent pas, ils sont plantés sur la station pas loin de son bord extérieur, comme place Jean Jaurès. Il y a la place pour mettre un abri-tram entre 2 d'entre eux. Ils peuvent donc être sauvés comme place Jean Jaurès. Et cela évite de planter 14 arbres.

Bilan : 18 arbres à garder, 14 à ne plus planter [0-18-14-0-0] [[0-18-14-0-0]]

Au passage, d'après les pages 49 et 60 de l'étude d'impact, je note que le projet d'aménagement de la place de la tranchée semble conserver les arbres en place et que le nouvel aménagement les utilise même avantageusement dans un ensemble que je trouve réussi.

09 - Mi-côte



Commençons par les 2 arbres qui doivent être supprimés au nord-est (en haut à gauche), avant la station :



Cette photo de Google-Street montre qu'ils déparent un peu avec les arbres précédents (qui eux restent). L'un est jeune, l'autre un peu chétif. Est-ce vraiment une raison pour les supprimer ? Je n'en ai pas l'impression, surtout qu'il est prévu d'en replanter au même endroit, c'est donc qu'ils ne gênent pas. Donc 2 à garder et 2 à ne plus planter.

Au niveau de la station elle-même, je vois trois arbres plantés sur ce côté est, et il est possible d'en planter 3 autres en suivant le modèle de la station standard.

Voyons maintenant ce qui se passe à l'ouest (en bas) où 9 arbres doivent être supprimés. On les voit ici :



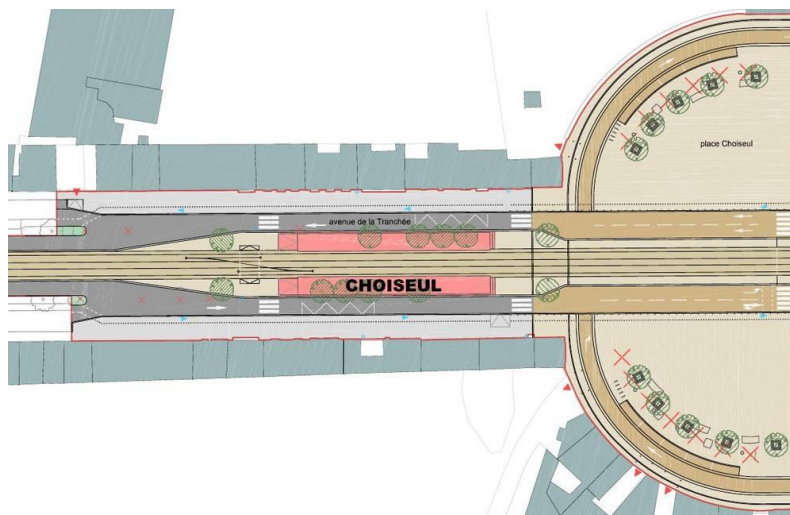
Au passage, on remarque que les voyageurs à gauche, là où sera l'abri-tram Est, sont à plaindre, en pleine chaleur, ils ne bénéficient pas d'ombre ; il serait bon d'améliorer leur situation... ; on note aussi qu'esthétiquement il y a un déséquilibre Est-Ouest qu'il serait bon de réduire.

Ce sont 9 beaux arbres, 7 sur la station, 2 en dehors, il sont dans la même disposition que place Jean Jaurès, je ne comprends donc pas pourquoi on les supprime (il n'y a donc plus besoin d'en planter 3 nouveaux), sauf les 2 hors station, le 2ème étant tangent, mais il est bon qu'il soit remplacé par un arbre moins dans le passage, comme l'indique le plan.

J'ajoute 3 arbres abattus, un peu avant, en face de la rue Raymond Poincaré, pour un changement de voirie, alors que 7 sont prévus à être planter. Et 3 autres abattus après pour l'aménagement d'un passage piéton, où 3 arbres sont prévus à planter.

Bilan : 7(1+3+3) arbres abattus, 9 gardés, 5 (2+3) non plantés, 12 plantés (dont 3+3+7+3 prévus)[0-7-3-3-3] [[7-9-5-16-3]]

10 - Choiseul



Ce plan est surprenant par le nombre de croix rouges, et le fait que la station soit arborée, ce qui, on l'a vu, est plutôt rare. J'ai l'impression que les concepteurs ont raisonné ainsi : "Profitions que le tram arrive pour nous débarrasser des arbres de la place Choiseul. En contrepartie arborons la station".

Commençons par visualiser les lieux. D'abord les arbres à abattre sur la place Choiseul:



Pourquoi donc ? J'ai cherché sur l'étude d'impact (ça devrait être entre les pages 20 et 21 ou entre 41 et 42 de E3 ou à la page 64 de E4), je n'ai pas trouvé. Cet abattage de 14 beaux arbres très intégrés dans le paysage m'apparaît incompréhensible. Bien sûr, je considère qu'il faut les garder. Il est à noter qu'il y a bien 14 arbres, le plan en montre 6 sur le côté Est, alors que la photo Google-Street ci-dessus montre qu'il y en a 7.



Quant à la minéralisation en très grande partie de la place Choiseul, je m'interroge :

- d'abord sur son bien fondé. Non pas que je remette en cause les explications de l'étude d'impact (aux pages précédemment citées), mais quel rapport avec le tramway ? Le quatrième paysage est censé provoquer une "conquête et reconquête végétale", mais pas du tout une conquête et reconquête minérale. On est ici à reculons de l'identité du tramway. Le dialogue minéral-végétal devient une suprématie minérale. Le tramway passe au milieu de la chaussée, pourquoi aménager cette grande place qui ne le concerne pratiquement pas ? J'ai l'impression qu'on profite du passage du tram pour y adjoindre ces travaux qui devraient être traités séparément
- ensuite, à supposer que cette "minéralisation" soit faite, pourquoi ne pas y ajouter quelques arbres remarquables ? En particulier la présence de deux beaux cèdres du Liban sur le bord de la Loire, donnerait la réplique aux deux cèdres du Liban situés de l'autre côté de la Loire (photo au chapitre 19 - Verdun) et, bien plus loin, aux deux cèdres du Carrefour de Verdun, avant le Cher (photo au chapitre 19 - Verdun), permettant une meilleure ponctuation des espaces fluviaux.

Deux remarques :

- la place précise des cèdres serait le lieu le plus proche de la Loire et du tram où on pourrait les planter assez confortablement pour qu'il puissent pleinement se développer
- je maintiens ces deux cèdres, même si la place n'est pas minéralisée, parce que c'est une bonne idée et parce que ça simplifie le bilan...
- enfin, je ne peux que m'interroger sur le Nota Bene de la page 64 (Tome 2 E4) : "Dans le secteur sauvegardé, les études de détail en cours préciseront les aménagements directement liés au projet du tramway qui permettront une requalification complète des espaces protégés. L'ensemble des dispositions précisant ces éléments figurera au permis d'aménager, qui, conformément à la loi de 1903, devra recueillir l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France". N'est-ce pas là une atteinte à la présente enquête publique ? Cela ne signifie-t-il pas que quelques soient les remarques des habitants, quelques soient les recommandations de la commission, la mairie fera ce que bon lui semblera en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France (A.B.F.) ?

En conséquence :

- ➔ Je demande que la rénovation de la place Choiseul soit séparée de la mise en place de la première ligne de tramway
- ➔ Je demande que deux cèdres du Liban soient plantés pour sur les bords de la Loire, en écho aux deux cèdres du Liban situés sur l'autre berge et aux deux autres à l'arrivée sur le Cher
- ➔ Je demande que soient réaffirmés l'identité du tramway (Quatrième paysage) et les futures recommandations de la commission, synthétisant la volonté des habitants, pour qu'elles ne soient pas contredites par les futures études de détail validées par l'Architecte des Bâtiments de France.

Je précise ma pensée concernant la dernière demande (qui pourrait, certes, être différemment et mieux exprimée). Vouloir une conquête du végétal nécessite parfois un certain recul du minéral, notamment dans le "secteur sauvegardé" presque totalement minéralisé. Elle doit se faire intelligemment et en ce sens l'A.B.F. est dans son rôle. Mais il l'outrepasserait s'il empêchait cette conquête (notamment telle que présentée dans le chapitre 12 - Nationale). La mise en place du quatrième paysage doit être prioritaire sur la conservation des bâtiments, plus précisément (rien n'est à détruire) sur leur accès visuel et sur la mise en valeur des bâtiments. A fortiori, la mise en place du tramway ne doit pas se traduire par une suppression d'espaces végétalisés au profit d'une meilleur mise en valeur des bâtiments (ce qui pourrait être le cas à la station 13 - Jean Jaurès). Je crains que le Nota Bene de la page 64 soit très lourd de conséquences et il convient de s'en prémunir.

Pour la station Choiseul elle-même :



On sent tout de suite la nécessité d'arborer. 10 arbres sont prévus. 2 semblent pouvoir être ajoutés. En ce qui concerne les 6 arbres abattus sur la gauche du plan (nord), ils me semblent devoir l'être parce que les deux voies de circulation sont repoussées vers le nord.

Bilan : 6 arbres abattus, 14 gardés, 10 à ne plus planter, 14 plantés (dont 10 prévus et les 2 cèdres) [0-0-10-0-2] [[6-14-10-10-4]]

A propos du bilan végétal avenue de la Tranchée (haut de la page 63, Tome 2 E4), avec 41 arbres abattus (en réalité 42 et heureusement beaucoup moins dans la présente étude) et 49 arbres plantés, comment peut-on dire qu'il est positif ? Les propos qui suivent sur le renforcement de la présence végétale sont donc largement à modérer par le fait que les trois stations non arborées ne feraient, au contraire, que réduire cette densité. Ce bilan est certes un indicateur et en tant que tel il est intéressant, mais il est par nature bancal et sa notion de positivité demande une grande pondération pour survaloriser les arbres abattus par rapport à ceux fraîchement plantés.

11 - Anatole France

C'est une station de configuration standard

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

12 - Nationale

Certes il n'y a pas d'arbres rue Nationale, mais pourquoi s'obstiner à ne pas en mettre ? Voyez ces voyageurs qui attendent le bus, demain le tram, n'apprécieront-ils pas l'ombre et l'accompagnement de beaux arbres ?



C'est une station de configuration standard. Il convient de s'attarder sur cette station qui, comme la suivante, est très lourde de significations pour les Tourangeaux. Avec celle des stations Choiseul et Anatole France, son arborisation permettra d'établir un pointillé vert entre les alignements arborés de la Tranchée et ceux de l'avenue de Grammont. Le fait que la station soit longue (les deux quais se succèdent au lieu d'être en face, enfin si ça ne change pas car ça n'est pas évident sur le plan précis) allongera le pointillé et renforcera l'effet. Le tramway est une occasion d'arborer notre ville, cette volonté est inscrite dans l'étude d'impact, alors rendons la pleinement effective jusqu'au cœur le moins arboré de la cité. Là où le symbole sera le plus fort. C'est ainsi que le tramway deviendra le "quatrième paysage".

Inversement, ne pas arborer cette station et les deux précédentes reviendrait à renoncer au quatrième paysage. Car pour être pertinent et crédible, il doit changer et modifier ces lieux chargés d'histoire. D'autant plus que c'est surtout symbolique, les modifications seront finalement légères. Mais cela changera l'esprit même de notre ville, la "trame verte" entrera dans le cœur de la cité et cela libérera et facilitera l'extension prônée dans le Plan Local d'Urbanisme (par le PADD). C'est pourquoi, même si c'est en redondance avec ma demande générale sur les stations, j'exprime la requête suivante.



Cette photo montre deux alignements d'arbrisseaux en pot le long de la rue Nationale. Ecosystème quasi nul, bilan carbone largement négatif (à cause du transport pour changer les arbrisseaux à chaque saison). A terme on peut imaginer ici des vrais arbres en pleine terre. Commencer par la station Nationale le permettra ensuite. Ça pourrait même être fait en même temps que les travaux du tram... Mais ça va tellement à l'encontre de la culture en place que je pourrais m'en tenir ici à une demande restreinte...

...Pourtant, à la relecture et à la réflexion, les travaux du tramway sont une occasion très rare d'en arriver là, il ne devrait pas y avoir avant très longtemps la possibilité de faire des travaux importants qui permettent de planter des arbres. Cette occasion est donc à saisir et je demande à ce que la rue Nationale soit arborée, là où c'est possible. D'abord, là où on le voit sur la photo ci-dessus, 3 arbres à l'Ouest avant la rue Etienne Pallu et 3 à l'Est après la rue des Minimes (qui prolonge la rue Etienne Pallu). Au croisement avec les rues des Halles et de la Scellerie, 4 arbres aux 4 coins, là où il y a 4 oliviers en pot. Ensuite, entre la station Anatole France et le croisement des rues du Commerce et Colbert, là où il y a sur la photo ci-dessous des palmiers en pots, il y a la place de planter 6 arbres de chaque côté :



Le quatrième paysage a une logique et il convient de la pousser jusqu'au bout... et de se débarrasser de ces palmiers quasiment stérilisés, mobiliers urbains en pots, qui n'ont pas leur place dans les coulées de jardins de la Loire qui devraient accompagner le tramway (palmiers qui ont été acceptés par un Architecte des Bâtiments de France qui ne sait pas traiter les questions environnementales, on le voit ici).

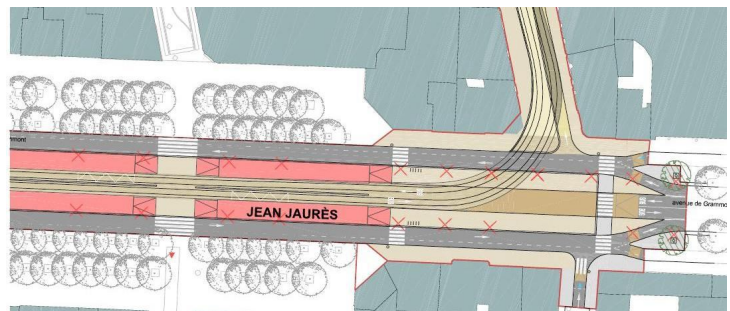
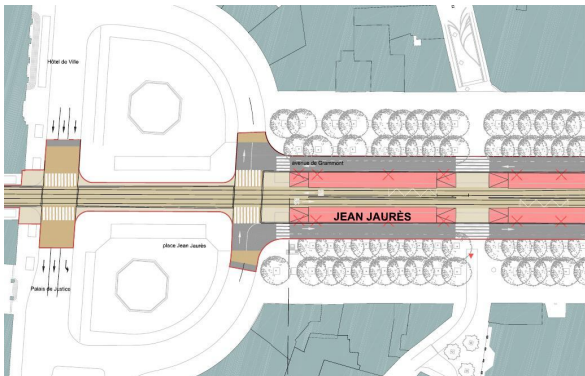
Bilan : 34 (12 pour la station + 3 + 3 + 4 + 12) arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-34]]

➔ Je demande que le quatrième paysage pousse sa "conquête végétale" jusqu'au cœur de la cité en arborant la station Nationale et les deux précédentes, ainsi que le long de la rue Nationale, là où c'est possible, notamment là où il y a des arbres en pots.

13 - Jean Jaurès



Tous les platanes qui bordent l'avenue de Grammont jusqu'à la voiture blanche arrêtée au feu de la rue Charles Gille seront abattus, et même un peu plus loin. La coulée verte des platanes de l'avenue de Grammont est une des fiertés de notre ville, elle sera mutilée.



24 croix rouges, 24 platanes abattus.

Il convient d'abord de s'étonner que ces abattages n'aient pas été signalés aux tourangeaux. Pire, les conseillers municipaux eux mêmes ne le savaient pas. Comme dans bien d'autres cas, mais ici c'est très symbolique, je constate que ces suppressions ont été décidées en catimini par des techniciens sans conscience environnementale et que les services municipaux et les conseillers municipaux n'ont pas fait le travail de contrôle qui devrait être le leur. Ils se contentent de répéter que le tramway n'apportera que des avantages et que s'il y a des inconvénients, c'est bien parce qu'on ne peut pas les éviter. C'est faux, on le voit bien là, en quoi ces arbres gênent-ils ?

C'est ce que j'ai cherché à comprendre. Car les explications ne sont pas évidentes. Je n'en ai trouvée qu'une, dans l'étude d'impact (E4 "Effets", page 69) : "A l'entrée de l'avenue de Grammont, l'élargissement des voiries entraînera l'abattage de quelques jeunes plants de platanes situés entre la voirie et la voie de bus actuelle". Ca serait donc ça l'explication !

- Quel est donc cet "élargissement des voiries" dont je n'ai pas vu trace ailleurs ? Les voies de circulation sont en place depuis plusieurs années, elles sont éprouvées, pourquoi les modifier ?
- J'ai comparé des plans actuel et à venir (ci-dessus), je n'ai pas trouvé d'écart (ou alors il serait minime)¹, la voirie est inchangée, sauf du côté de la rue Charles Gille. Ca devrait pourtant être clairement signalé et reconnaissable.
- "Quelques" : 24 platanes, c'est bien plus que "quelques" arbres...
- Des "jeunes plants" ? Voyez la photo ci-dessus, ils sont centenaires. Certes, plus loin, il y en a, peut être la moitié, qui sont assez jeunes, au moins 10 ou 20 ans, mais qui ne sont déjà plus de "jeunes plants"...

La première question à se poser est de se demander s'il est bien nécessaire de sauver ces arbres. Oui. D'abord parce que ce sont de beaux arbres. Ensuite, l'avenue de Grammont et son ombrage continu de vieux platanes est un symbole de

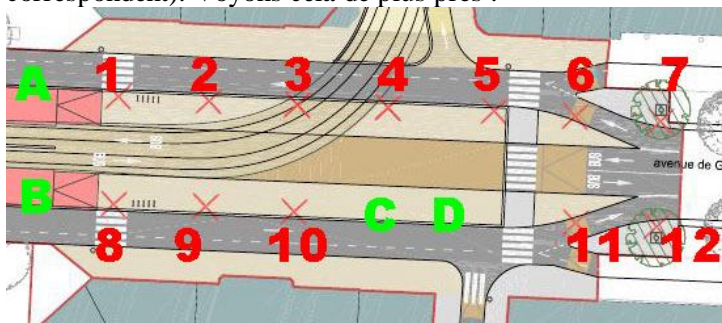
notre ville connu même au delà de nos frontières, ne serait-ce que par le final de la course cycliste Paris-Tours, même s'il est amené à se positionner ailleurs. De plus cela impacte le cœur même de notre cité puisque donnant sur la place Jean Jaurès il ne restera plus que 4 des 6 alignements de platanes, et ces 4 deviendront 0 pendant une bonne centaine de mètres avant de repartir sur 2.



Les travaux pour le passage du tramway ont déjà été réalisés en bonne part il y a quelques années. Les quatre voies centrales sont déjà réservées pour le tram, les bus et la station, les voies de circulations latérales (entre la 1ère et la 2ème rangée de platanes) sont en place. Sur cette photo, on se rend compte que la voie centrale de droite (à gauche de la photo) augmentée du très large trottoir suffisent amplement comme largeur de station. Et le voie de circulation sur la droite de la photo est assez large, elle comporte d'ailleurs une bande cyclable. Et cela correspond au plan précis du tracé du tram.

Alors ? S'il y a une raison, elle est cachée. Cela ne suffit-il pas pour refuser ces abattages ?

Revenons au tracé. Sur la station Jean Jaurès elle-même se trouvent 12 platanes qui peuvent tous être sauvés. Il y en a ensuite 12 autres jusqu'au virage vers la rue Charles Gille et quelques abattages sont inévitables, sachant que, là, les deux voies latérales de circulation ne sont pas encore en place (mais il y a deux voies de dégagements qui correspondent). Voyons cela de plus près :



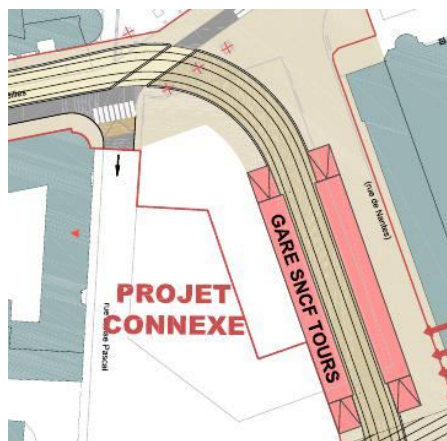
- Doivent être conservés : 1, 2, 8, 9, 10
- Peuvent probablement être conservés : 4, 5, 7, 12
- Doivent être abattus : 3, 6, 11
- Devraient être plantés : C, D
- Pourraient être plantés : A, B

➔ A la station Jaurès et jusqu'à l'avenue Charles Gille, je demande que 21 des 24 platanes à abattre soient conservés, que 3 soient abattus et 4 plantés

Bilan : 3 arbres abattus, 21 gardés, 4 plantés [0-12-0-0-0] [[3-21-0-0-4]]

En page 106 de l'étude d'impact (Tome 2 Effets E4, 6.3.4 Effets sur la desserte et la qualité architecturale de l'hypercentre de Tours), sous la photo de la place Jean Jaurès avec tous ses arbres, je lis cette phrase à laquelle je ne peux que souscrire en étendant sa signification : "La desserte du centre constitue un enjeu crucial pour la promotion du projet et son succès à long terme". Quand les Tourangeaux se rendront compte que, par négligence, le tramway aura défiguré la place Jean Jaurès au début de l'avenue de Grammont, il ne considéreront pas que c'est un succès. En d'autres termes, pour que les Tourangeaux deviennent fiers de leur tramway, il convient de ne pas les indigner en abattant au cœur de la ville ces platanes qui manifestement ne gênent pas.

14 - Gare de Tours



Avant la station, 4 lilas des Indes sont abattus (dont 3 encore jeunes). Ca apparaît justifié pour 2 d'entre eux qui sont sur le tracé, mais ce n'est pas le cas des deux autres, qu'il vaut donc mieux garder, surtout qu'ils s'accordent avec d'autres lilas des Indes voisins, sauf à recomposer un nouvel espace arboré. En effet, un espace est libéré avec la suppression de l'immeuble des tissus Vinci, et il conviendrait de l'arborer, de préférence avec des essences plus hautes, par exemple avec des magnolias à grandes fleurs pour établir une correspondance avec ceux de la place du Gal Leclerc voisine. Disons deux sujets.

➔ Je demande que soit arboré l'espace libre au coin des rue Charles Gille et de Nantes

Et, comme la station standard, il convient d'arborer la station elle-même avec 12 arbres. J'ajoute 2 arbres prévus à planter, bien après la station, avant d'arriver au Sanitas.

Bilan : 2 arbres abattus, 2 gardés, 14 plantés [0-0-0-0-12] [[2-2 -0-2-14]]

15/16 - Sanitas (Palais des Sports)

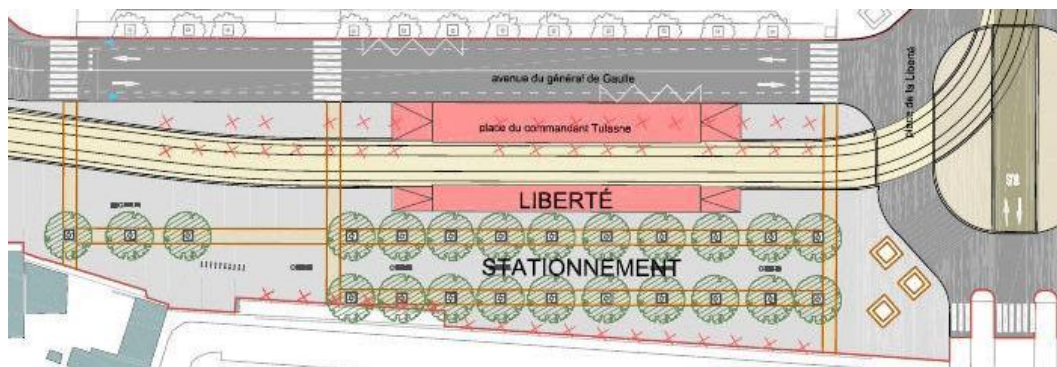
Ce chapitre est traité dans un dossier séparé. Voici les requêtes qui le concluent.

➔ Je demande que :

- le mail du Sanitas, avec ses 160 arbres environ, ne soit pas détruit
- le tracé du tramway longe le bord Ouest du mail, selon la "solution 4" ici présentée ; si cette solution s'avérait présenter des défauts graves, non soupçonnés ici, je demande qu'une autre solution évitant la destruction du mail soit mise en œuvre, que ce soit la solution 1, la solution 3 ou une éventuelle solution 5
- une seule station "Sanitas" soit mise en place, au lieu de deux ("Palais des Sports" et "Sanitas")
- le double rond-point devant le palais des sports soit conservé, avec ses arbres
- l'aménagement du carrefour Saint-Paul préserve les arbres en place
- le croisement avec l'axe Prébendes - Passerelle Fournier soit pris en compte

Le bilan est celui-ci : 23 arbres abattus, 189 gardés, 106 à ne plus planter, 16 à planter prévus et 6 à planter non prévus [0-0-0-6-6] [[23-189-106-16-6]]

17 - Liberté



33 arbres abattus (dont 17 sur la station) sur le tracé et sur la station, 17 autres abattus sur le bord de la rue de Montbazon (en bas (Nord) du plan ci-dessus) et 23 arbres plantés, tel est le bilan du plan ci-dessus. Quels ces 50 arbres abattus ? Voici deux photos, la 1ère prise de la gauche (Est), la 2ème de la droite (Ouest, à l'embranchement avec l'avenue de Grammont).



Commençons par les 17 arbres abattus que l'on devine au fond. Ce sont, semble-t-il, des arbrisseaux ou de très jeunes arbustes. Ce n'est pas grave de les supprimer, diront certains. Encore faudrait-il savoir pourquoi. Ils sont vraiment sur le bord, ne gênent personne là où ils sont, ils participent à l'écosystème, ils ont probablement une certaine valeur esthétique. Pourquoi donc dans notre ville supprimerait-on des arbrisseaux sans savoir pourquoi ou sans raison valable ? Ils ont aussi un rôle de séparation pour les immeubles en face, ils servent à préserver l'intimité des habitants. Et pourquoi seraient-ils concernés par le tram ? Tout plaide pour leur conservation.

Passons maintenant aux arbres situés le long de l'avenue du Général De Gaulle. Ils forment une promenade (mail), qui rappelle celle du Sanitas, mais ici goudronnée et entourée de près par des voitures en stationnement. Certes, ils pourraient être évités, mais cela obligerait le tram à faire un détour assez important au niveau de la station. Et c'est un lieu où il y a de gros problèmes de stationnement. On est dans une situation bien différente du Sanitas. Je pense donc que seuls peuvent être sauvés ceux qui sont aux extrémités, hors de la station, au bord de l'avenue du Gal De Gaulle, 4 à gauche (Est) et 2 à droite (Ouest), donc 6 sur les 33. Ils seront des vestiges de l'ancienne promenade, et seront appréciés en tant que tels par la population. Ils apporteront aussi un peu d'ombre à la station. Et je ne vois pas de raison de ne pas arborer la station avec 12 arbres. Quant aux 23 arbres plantés pour le stationnement, ils apparaissent bienvenus.

- ➔ Je demande que soit conservé l'alignement d'arbrisseaux le long de la rue de Montbazon
- ➔ Je demande que soient conservés en amont et en aval de la station Liberté, les 6 arbres qui peuvent ne pas être abattus



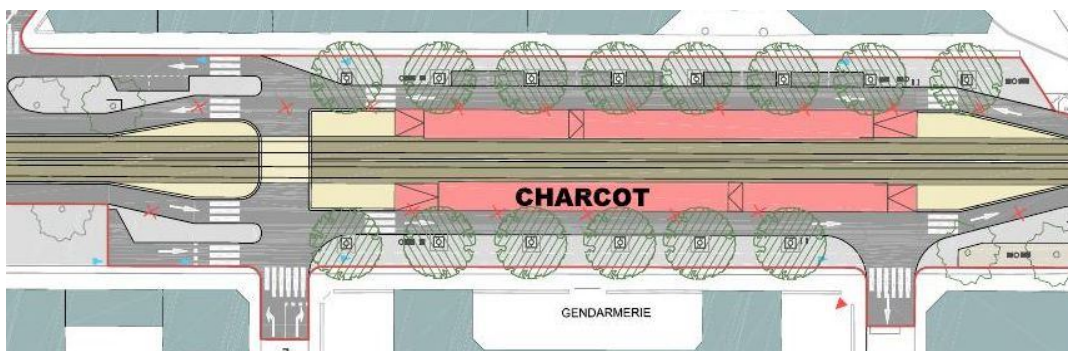
Le "croquis d'ambiance place Tulasne" (ci-dessus, étude d'impact E4 page 77), malgré l'habile coup de crayon, ne fait que confirmer la laideur stalinienne de la place de la Liberté, sans arbre (seulement des arbrisseaux au pourtour) et un rond point complètement nu à l'intersection de l'avenue de Grammont. Cet aspect massif et vide, que les tourangeaux n'aiment pas, serait renforcé par une station de tram sans arbre ? Il est vrai qu'en mettre, comme je le demande, romprait cette rigueur aseptisée, heureusement ! Peut-être cela donnera-t-il envie, plus tard d'amener un peu du quatrième paysage sur cette place désertée qui pourrait alors devenir un lieu de rencontre...

D'ailleurs, pourquoi ne pas en profiter pour arborer ce rond-point où passe le tramway ? 3 arbres par exemple, il combleront par un petit pointillé le trou dans l'alignement des platanes de l'avenue de Grammont. Il serait même bon d'en profiter pour aller au delà et ombrer les stations de bus, qui en ont besoin, car l'alignement a été détérioré ces dernières années, même s'il y a eu des plantations sur les côtés. Mais je passe, ça ne concerne pas vraiment le tramway.

- ➔ Je demande à ce que le rond-point du carrefour de la Liberté soit arboré.

Bilan : 27 arbres abattus, 26 gardés (dont 17 arbrisseaux et les 3 oubliés de la photo ci-dessus), 35 plantés (23 + 12 + 3) (dont 23 prévus) [17-26-0-12-12] [[27-26-0-23-15]]

18 - Charcot





Nous sommes dans la même configuration que dans les stations Jean Jaurès ou Tranchée et il n'y a donc pas de nécessité de supprimer en haut (Est) 7 des 10 platanes et en bas 5 des 7 platanes. Ainsi "la continuité de la trame végétale actuelle" sera-t-elle assurée, comme le veut l'étude d'impact (page 48).

Je laisse les 14 arbres plantés à côté, mais sans doute des arbustes (moins de 7 mètres à l'âge adulte) conviendraient-ils mieux pour ne pas gêner les platanes, voire des arbrisseaux (moins de 4 mètres à l'âge adulte). Je note qu'il y a sur le quai Est 7 platanes et 5 seulement sur le quai Ouest. On peut donc en planter 2 pour rétablir la symétrie.

J'ajoute 3 arbres abattus plus loin, au croisement avec la rue Charles Lindberg, pour réorganisation de la voirie.

Bilan : 8 (3+2+3) arbres abattus, 12 gardés, 16 plantés (dont 2 non prévus sur la station et 14 prévus à mettre en tant qu'arbustes) [1-12-0-0-2] [[8-12-0-14-2]]

19 - Verdun

Au carrefour de Verdun, le tramway qui quitte l'avenue de Grammont pour suivre le boulevard Winston Churchill, et inversement. L'ample virage qu'il prend provoque l'abattage d'un arbre remarquable, un cèdre du Liban, représenté dans les deux plans ci-dessous par un rond rouge.

Le tracé précis du tramway est délicat à lire pour son traitement des arbres. Un cèdre ou un arbre remarquable restant en place est indiqué par un symbole spécifique, mais s'il est abattu, il est représenté par un seul symbole, une croix rouge, le même qu'un arbrisseau abattu. Il m'a fallu faire une comparaison précise avec les photos aériennes de Google-Earth. Cela explique, peut-être, pourquoi, il y a 6 mois, le service des Espaces Verts de la ville m'avait dit qu'il croyait que le cèdre était sauvegardé, sans en être sûr.





En quoi ce cèdre est-il remarquable ? Entre Loire et Cher, ils sont 4 cèdres du Liban à marquer l'entrée de la ville sur l'axe Paris-Bordeaux. Côté Loire, ils sont deux à l'entrée du pont de pierre :



Côté Cher, ils sont deux autres symboles végétaux dans un ensemble symétrique (la résidence du lac) comportant aussi deux tours, deux barres horizontales, deux plans d'eau, deux lignées de magnolias à grandes fleurs (la symétrie est volontairement un peu bancal pour les pièces d'eau et les cèdres, pour que l'ensemble ne soit pas trop rigoureux) :



C'est le cèdre à droite sur cette photo qui doit être abattu.

L'architecte des bâtiments de France est très attentif à la symétrie sur l'entrée côté Loire, il y a de quoi l'être aussi du côté Cher, même si les aménagements sont plus récents, environ 1967 environ. Les 4 cèdres gardiens de la cité, pointant tous leur cime vers le nord, semblent toutefois avoir le même âge. L'aspect emblématique de ce cèdre rappelle, à un échelon moindre bien sûr, le cèdre que l'autoroute du nord et la voie ferrée de desserte de Roissy ont contourné, seul signal vertical dans ce secteur de la plaine de France.

Or il est possible de sauver cet arbre-symbole. Il suffit d'infléchir un peu plus tôt la courbe du tracé allant de l'avenue de Grammont au Boulevard Winston Churchill ou de l'infléchir davantage un peu après. Voici un exemple de nouveau tracé

(sachant qu'il vaut mieux avoir un écart suffisant pour ne pas trop toucher aux racines) :



Ce beau cèdre peut donc être sauvé, il donnera une majesté toute particulière à la station Verdun et au tramway qui y passera.

➔ Je demande que, lors du virage entre l'avenue de Grammont et le boulevard Winston Churchill, le tracé du tramway soit légèrement modifié pour épargner le cèdre du Liban prévu d'être abattu

De façon plus secondaire, 8 arbrisseaux situés en haut à gauche (sud-est) peuvent être gardés. Les autres arbrisseaux ou arbres sont effectivement mal placés. Comme en tout je compte 31 croix rouges, cela en fait 9 à garder et 22 effectivement supprimés. En ce que concerne les plantations prévues, à gauche (Est) 9 des 12 du haut (sud) sont à garder, sauf les 3 les plus à gauche (Est) (à cause des 8 arbrisseaux gardés). Mais à cause du tracé modifié plus au nord (bas), les 7 plantations du bas disparaissent. Et les 12 à droite (ouest) sont bienvenues. Et, comme les autres, cette station devraient être arborées avec 12 arbres, mais la présence du cèdre en enlève environ 3 et les 9 autres sont plutôt des arbrisseaux pour que le cèdre puisse garder sa majesté surplombant les alentours.

J'ajoute 13 autres arbres abattus en allant ensuite sur la station Valandon, car l'espace est trop étroit pour les garder. De plus, 11 arbres doivent être plantés avant la station et 18 après, que je conserve.

Bilan : 35 (22+13) arbres abattus (dont 4 sur la station), 9 arbres gardés, 59 (9+12+9+11+18) plantés (50 prévus) et 10 non plantés (bien que prévus) [3-1-0-0-9] [[35-9-10-50-9]]

20 - Valandon



Le plan prévoit 4 arbres supprimés et 5 ajoutés à côté de la station. Ca n'empêche pas de l'arborer de 12 autres. Juste après la station se trouvent 12 croix rouges d'arbres supprimés et 25 plantations :

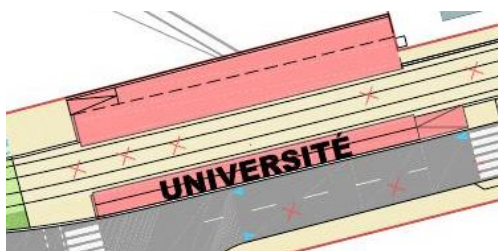


Un très beau peuplier, le premier des trois peut être sauvé, il ne gêne personne... Sauf les services techniques de la ville qui poursuivent féroce­ment les peupliers, ne ratant pas une occasion de les supprimer, tellement ils seraient dangereux... alors qu'ils sont bien considérés à côté, par exemple à St Pierre des Corps... Dans le prolongement des trois peupliers, plus à droite, se trouve un cèdre d'âge mur qui est trop près du bord du tracé. Or le tracé, à cet endroit peut être modifié pour être légèrement décalé à gauche (l'Est), ce qui éloigne aussi le peuplier.

➔ Je demande que le premier des trois peupliers, le plus haut, soit sauvé, et que le tracé soit légèrement modifié pour sauver le cèdre

Bilan : 14 (4+10) arbres supprimés, 2 gardés, 42 (5+12+25) ajoutés (dont 5+25 prévus) [4-0-0-0-12] [[14-2-0-30-12]]

21 - Université



Les 7 arbres abattus (dont 3 sur la station) sont justifiés et il manque les 12 arbres pour arborer la station, plutôt des arbustes du côté plus étroit de l'avenue Jean Portalis.

Bilan : 7 arbres supprimés, 12 ajoutés [3-0-0-0-12] [[7-0-0-0-12]]

22 - Deux Lions

On est dans le cas d'une station standard.

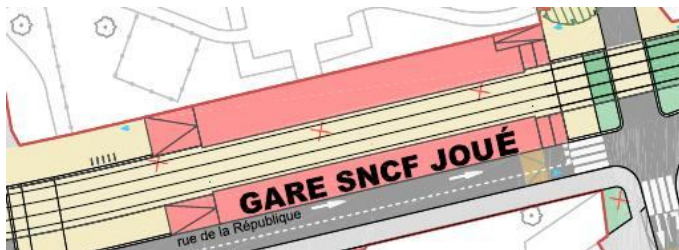
Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

23 - Pont-Cher

On est aussi dans le cas d'une station standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

24 - Gare Joué



Idem station standard avec 4 arbres supprimés dont trois sur le tracé, justifié. Et le 4ème, en bas à droite ? Il est à droite sur cette photo Google-Earth :



C'est un arbrisseau ou un jeune arbre. Même si c'est accessoire, à part gagner une place de stationnement (en enlevant de l'ombre aux places voisines), je ne vois pas l'intérêt de le supprimer.

➔ Je demande que ne soit pas supprimé le petit arbre qui n'est pas directement sur le parcours du tram.

Bilan : 3 arbres supprimés, 1 gardé, 12 à planter [3-0-0-0-12] [[3-1-0-0-12]]

25 - Mairie Joué

Idem station standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

26 - Grattias

Idem station standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

27 - La Rabière

Idem station standard.

Bilan : 12 arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-12]]

28 - Stade Jean Bouin



Idem 01 - Lycée Vaucanson pour arborer la station de 12 arbres. 1 arbre en haut, sur le tracé, est supprimé avec raison. Par contre pourquoi abattre les 14 autres situés sur le bord du stade ? Les voici sur cette photo de Google-Earth :



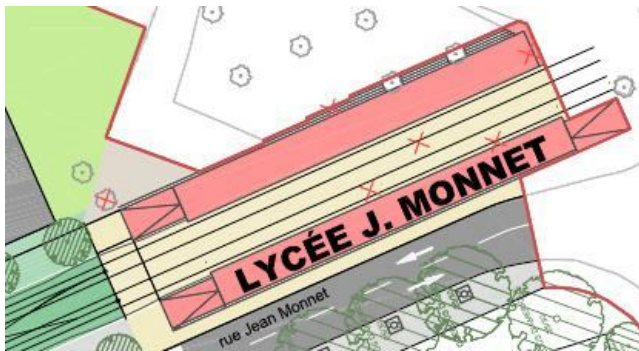
Je ne vois pas en quoi le passage du tram oblige à les supprimer.

➔ Je demande que ne soient pas abattus les arbres situés le long du stade Jean Bouin

Bilan : 1 arbre abattu, 14 gardés, 12 à planter [0-0-0-0-12] [[1-14-0-0-12]]

29 - Lycée Monnet

Nous arrivons au terminus.



6 arbres sont supprimés, de façon apparemment justifiée. C'est sûr pour 4 d'autres eux, les 2 autres semblent être des arbrisseaux qui peuvent être considérés comme très accessoires par rapport aux nombreuses et apparemment belles plantations voisines, que je ne prends pas en compte dans le bilan, qui n'oublie l'arborisation de la station par 11 arbres et non 12 à cause du coin haut-droit supprimé. Ainsi, jusqu'au bout du terminus, notre tramway sera arboré...

Bilan : 4 arbres abattus, 11 à planter [4-0-0-0-11] [[4-0-0-0-11]]

Bilans du tram dans la ville

Quelles conclusions directes peut-on tirer des diverses requêtes exprimées tout le long de la ligne en ce dossier ?

1. Le tracé du tramway est très peu impacté. Dans une artère très large au Sanitas, sur 600 mètres, il longe le tracé prévu, il négocie un virage différemment aux stations Verdun, Valandon et Trois Rivières.
2. Il n'y a aucune remise en cause du tramway lui-même et du tracé général de la première de la ligne, au contraire
3. Arborer les stations ne peut qu'améliorer le trajet pour une meilleure esthétique, un meilleur confort. Plus généralement, ces deux dossiers ne veulent apporter que des éléments positifs au tramway et à ses usagers.
4. Il y est développé un changement d'optique, celui de ne plus considérer que les arbres sont des obstacles à écarter mais des atouts à intégrer. Ils sont des atouts qui ont la patine de dizaines d'années de croissance qu'il n'est pas possible de reproduire d'un coup de crayon ou de pelleuse en plantant de jeunes pousses.
5. Quelques éléments auront une forte résonance dans la population :
 - la sauvegarde d'une promenade arborée de 50 ans d'âge dans un jeune quartier de 50 ans qui veut garder ses racines. A terme, l'aménagement de cette promenade, le long du tracé, en une succession de petits jardins rendra très concrète la dimension jardin que veut amener le tramway. C'est une chance à intégrer.
 - la conservation des platanes du début de l'avenue de Grammont. Le tramway doit consolider l'aspect vert de "la place du Palais", y porter atteinte serait ressenti comme une agression. Et en plus ça serait une agression inutile, car ces arbres ne gênent pas le tram, tout le monde s'en rendrait compte.
 - l'arborisation de la station Nationale. Elle montrera symboliquement que la trame verte commence à se mettre en place dans notre ville
 - la conservation et la mise en valeur du cèdre à la station Verdun. Elle lui donnera un cachet très original qui se révélera marquant.
6. A plusieurs reprises, les dossiers soumis à enquête révèlent un manque ou une grave insuffisance d'explications dans l'abattage d'arbres plus ou moins âgés. En particulier pour ceux de l'avenue Maginot, pour ceux de la Tranchée et de Grammont, pour une dizaine de cèdres de l'avenue de l'Europe. Je suppose qu'il y a des non-dits, des raisons cachées. Il ne fallait pas les cacher, j'espère que la commission refusera aussi cette opacité.
7. Les dossiers révèlent quelques travaux, d'un impact financier assez conséquent, qui utilisent le tramway comme un prétexte pour être réalisés sous prétexte qu'il passe à côté. C'est le cas de la place Choiseul et de la suppression du double rond-point du Palais des Sports. Là aussi, les raisons ne sont pas clairement exposées et comme ce sont des lieux bien agencés, dont la population est satisfaite, il n'y a pas d'intérêt probant à maintenir de tels "extras".

Je souligne que cette étude reste limitée pour les principales raisons suivantes :

- Je ne l'ai abordée que par un angle de vue, celui des arbres, et si je l'ai parfois élargie, ce n'est qu'au gré de quelques circonstances que j'ai trouvées marquantes.

- Entre les stations, en dehors de celles du centre-ville, je crains d'être passé à côté de quelques éléments importants, même en se restreignant à l'approche arborée. Je ne peux alors qu'espérer que la commission saura distinguer et retrouver, dans d'autres remarques d'habitants, l'état d'esprit qui anime ce dossier. Et la prolongation de l'enquête de deux semaines permettra de réaliser un complément au présent dossier.
- j'ai privilégié l'étude du Centre Ville à celui des extérieurs, que je connais trop peu.
- Je n'ai pratiquement pas abordé le sujet des arbres à planter. Lesquels ? Et aussi dans quelles conditions ? La première priorité est en effet de planter pour le long terme en privilégiant des espaces où les racines et la frondaison puissent se développer. Ce n'est bien sûr pas toujours possible. Rue Nationale on ne pourra parfois pas trouver d'espace suffisant pour un large enracinement, il peut alors être nécessaire d'y planter des arbrisseaux ou des arbustes, plutôt que de vrais arbres. Un autre élément est l'adaptation des arbres à notre région et privilégier des essences du Val de Loire ne peut qu'y aider, même s'il est bon aussi d'utiliser de temps en temps des espèces ayant des qualités particulières d'esthétique ou d'adaptation. Enfin il m'apparaît important de privilégier les vrais arbres, ceux qui ne sont ni des arbrisseaux, ni des arbustes et dépassent les 7 mètres à l'âge adulte. En cela, il convient de revenir aux ambitions du XIXème siècle (le siècle des platanes) et d'abandonner les courtes vues du XXème (le siècle des cerisiers du Japon).

➔ Je demande que les arbres plantés le long du parcours du tramway soit prioritairement des arbres qui deviennent hauts

Enfin, à plusieurs reprises, je me prévaux d'un soutien de la population ou des réactions qu'elle pourra avoir. C'est bien sûr subjectif, mais je ne l'ai fait que dans des cas qui me semblent révéler d'un "bon sens populaire", et je l'ai vérifié par divers contacts (élargis pour le Sanitas). Ce sont des éléments que je n'ai guère trouvés dans les dossiers soumis à enquête et je trouve pertinent de les ajouter.

Et pour finir ces bilans divers avant de passer aux bilans verts, je souligne mon inquiétude par rapport à deux éléments que j'ai présentés :

- Alors que l'alignement d'un cinquantaine de cèdres avenue de l'Europe (chapitre "04 - Coppée") était censé être sauvé, il se révèle qu'un tiers d'entre eux doit être abattu, sans que la moindre explication ne soit avancée et compréhensible pour une dizaine d'entre eux. Les recommandations de la commission d'enquête de 2009 n'ont donc pas été pleinement suivies, pourquoi celles de la commission de 2010 le seraient-elles ?
- A la fin du chapitre "10 - Choiseul", je m'inquiète d'un "Nota Bene" qui suggère que les aménagements du tramway peuvent être requalifiés dans le secteur sauvegardé avec l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France. Cela peut permettre de balayer ce qui est montré à l'enquête publique et ce que préconisera la commission d'enquête.

➔ Je demande que la commission prenne des dispositions ou précautions pour éviter de tels abus

Bilans verts

Qu'est-ce qu'un "bilan vert" ? Si je prends la définition utilisée en page 36 (Tome 2, pièce E4, 4.2 Bilan vert), il serait égal au nombre d'arbres plantés moins le nombre d'arbres abattus, soit pour le total calculé sur le tracé et autour : 923 arbres abattus et 1406 plantés, soit $1406 - 923 = +483$, résultat jugé "largement positif". Je souligne d'abord que le nombre de 923 est faux, puisqu'on a vu (en "07-Pilorget") que les arbres abattus d'un jardin privé (environ 16 arbres) n'étaient pas comptés. Il en manque aussi 1 place Choiseul. Je ne sais pas s'il y a d'autres cas comme ceux-ci, mais on est au moins à $923 + 16 + 1 = 940$.

Surtout, ce calcul met à égalité un arbre abattu et un arbre planté. Allons donc, comment peut-on croire qu'un jeune plant a la même valeur qu'un arbre centenaire ? Remplacez les arbres des Champs-Élysées par des jeunes plants et rendez-vous compte... Que ce soit en matière de rôle dans l'écosystème, de surface en chlorophylle, de surface d'ombre, de poids, de hauteur, d'envergure, ou de valeur monétaire (il y a des règles de calcul), ou de lutte contre la pollution, un arbre centenaire vaut facilement dix fois plus qu'un jeune plant. Donc, je veux bien que l'on fasse cette différence, mais il convient de l'appeler différemment, par exemple "bilan brut" et de se baser davantage sur un "bilan pondéré" qui reconnaît une plus value importante aux arbres abattus (et à ceux gardés), par exemple un coefficient de 3. Le bilan

"largement positif" devient alors "largement négatif" : $1406 - (3 \times 923) = 1406 - 2769 = -1363$ (et même -1414 puisque c'est au moins 940 plutôt que 923).

Revenons à nos bilans station par station et totalisons les, sans les abords ou avec. Auparavant, je fais un bilan simplifié suivant sur les seules stations, en me basant sur une longueur de station égale à 52 mètres :

- 4 stations étaient arborées, cela fait une longueur de 208 mètres pour environ 48 arbres (il y avait environ 10 arbres de prévus, je suis passé à 12)
- 25 stations non arborées le deviennent pour une longueur totale de 1300 mètres (25×52) et pour 300 arbres (25×12)

Donc, approximativement, la présente étude permet d'arborer 1092 mètres de station avec 252 arbres supplémentaires. Un peu moins parce que je propose de supprimer une station.

Voici maintenant un bilan très précis concernant les stations seules (sans les abords), totalisant les nombres entre crochets ci-dessus (détails en annexe) :

1. [40] arbres abattus, et prévus de l'être
2. [58] arbres gardés, prévus d'être abattus
3. [27] arbres plantés prévus, à ne plus planter
4. [21] arbres plantés prévus, à plantation confirmée
5. [263] arbres à planter, non prévus de l'être

Ce qui signifie, pour les station seules :

- pour le projet municipal 98 arbres abattus, 48 plantés, soit un bilan brut de -50 et un bilan pondéré de -246
- pour le projet ici présenté 40 arbres abattus, 58 gardés, 284 arbres plantés, soit un bilan brut de +302 et un bilan pondéré de +338

Et voici le bilan concernant les stations avec leurs abords ici étudiés, totalisant les nombres entre doubles crochets ci-dessus (détails en annexe) :

1. [[176]] arbres abattus, et prévus de l'être
2. [[439]] arbres gardés, prévus d'être abattus
3. [[212]] arbres plantés prévus, à ne plus planter
4. [[157]] arbres plantés prévus, à plantation confirmée
5. [[299]] arbres à planter, non prévus de l'être

Ce qui signifie, pour les stations et leurs abords :

- pour le projet municipal 615 arbres abattus, 379 plantés, soit un bilan brut égal à -236 et un bilan pondéré égal à -1466
- pour le projet ici présenté 176 arbres abattus, 439 gardés, 466 arbres plantés, soit un bilan brut de +729 et un bilan pondéré de +1255

Résumons ces résultats en trois tableaux :

Bilans verts des stations seules :

	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Bilan brut	Bilan pondéré
Projet enquête	98	0	48	-50	-246
Projet ici présenté	40	58	284	302	338

Bilans verts des stations et de leurs abords :

	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Bilan brut	Bilan pondéré
Projet enquête	615	0	379	-236	-1466
Projet ici présenté	176	439	466	+729	+1255

Bilans verts sur l'ensemble du parcours :

	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Bilan brut	Bilan pondéré
Projet enquête	Disons 940	0	1406	+466	-1414
Projet ici présenté (** : hypothèse la plus pessimiste)	Inconnu, entre 176 et 501 (=940-439), disons 501**	Inconnu, au minimum 439, disons 439**	Inconnu, disons 1493 (=466+1406-379)	Inconnu, disons +1431 (=1493+439-501)	Inconnu, disons +1307 (=1493 - 3x(501-439))

Pour les "stations seules", le surplus d'arbres à planter dans la présente étude s'explique facilement par le fait que le projet de la mairie en arbore 4 sur 29 et que la présente étude en arbore 28 sur 28.

Pour les "stations et abords", la comparaison est plus délicate dans la mesure où la notion d'abords de stations est élastique, notamment reprenant tout le tracé sur les stations du centre-ville et réduit à rien sur plusieurs stations à l'extérieur. Toutefois une conclusion s'impose : la très grosse part des plantations (incluant les 161 arbres des parkings relais) est situé hors du centre ville.

C'est pourquoi je vais cibler maintenant le "centre-ville élargi" que je situe entre les stations Pilorget et Valandon, ce qui revient à enlever des totaux les 15 autres stations, puis le "centre-ville réduit" entre Jean Jaurès et Charcot. On arrive alors aux résultats suivants, sur le trajet entier.

Bilans verts sur le centre-ville élargi (de Pilorget à Valandon) (plus précisément de l'avenue Maginot au Cher, environ la moitié du parcours) :

	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Bilan brut	Bilan pondéré
Projet enquête	510	0	370	-140	-1160
Projet ici présenté	136	374	293	+531	+1007

Ces bilans sur la moitié du trajet montrent la réalité cachée derrière le propos affirmant que sur tout le trajet 940 arbres sont abattus et 1400 sont plantés. Sur la moitié centrale, 510 sont abattus et 370 y sont plantés tandis que, sur la moitié extérieure, 430 sont abattus et 1030 sont plantés. Quel déséquilibre ! Le centre-ville est largement désavantagé. Voici les nombres plus précis dans le tableau qui suit, on note en particulier qu'en données pondérées, les trois quarts de la strate arbustive en centre-ville, le long du tramway, sont détruits (et le coefficient de pondération égal à 3 n'est pas fort, s'il passe à 4 on se trouve à -82%). Alors qu'avec "le projet ici présenté", le gain brut est +157%, pondéré +119%.

(Projet enquête)	Abattus	Plantés	Bilan brut	Bilan pondéré	Gain brut	Gain pondéré
Centre-ville élargi	510	370	-140	-1160	-27%	-76%
Extérieurs	430	1036	606	-254	+141%	-20%

Bilans verts sur le centre-ville réduit, entre Jean Jaurès et Charcot (de la rue nationale à l'Avenue de Grammont) :

	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Bilan brut	Bilan pondéré
Projet enquête	313	0	161	-152	-778
Projet ici présenté	63	250	142	+329	+703

A la lumière de ces bilans, revenons à l'introduction de ce dossier et aux préceptes de l'étude d'impact. Lequel des deux projets s'accorde à une "conquête ou une reconquête végétale" ? Lequel procède à un "développement d'une véritable Nature Urbaine" ? Lequel "s'inscrit dans la continuité de la trame végétale actuelle" ? Lequel "enrichit et met en scène le patrimoine arboré" ? Lequel s'attache "à conserver autant que possible les arbres existants" ? Et lequel fait tout le contraire ?

Pour un développement de la trame verte

Le constat vient d'être fait qu'il y a sur le centre-ville un gouffre entre les ambitions initiales du tramway tourangeau et la mise en œuvre qui en a été faite. Le précepte de "quatrième paysage" se trouve gravement diluée jusqu'à en perdre sa signification. Pire, il est remplacé par celui de "rénovation" qui depuis des années fait des ravages dans notre ville en réduisant la strate arborée et les écosystèmes.

L'ambition globale de ce dossier est de convaincre la commission d'enquête, et au delà, qu'il y a eu une dérive et qu'il convient de faire preuve d'énergie pour revenir aux concepts initiaux. Car s'ils se trouvent dilués, ce n'est pas vraiment par accident ou par négligence, c'est parce qu'ils marquent un réel changement de cap et se trouvent être vraiment révolutionnaires. Ils s'opposent à une culture urbanistique solidement ancrée qui est la cause première de cette réaction de rejet.

Il convient en effet de mettre en perspective ce refus larvé d'évoluer avec ce que fut l'évolution sur plusieurs siècles de l'urbanisation tourangelles et de son environnement végétal :

- au XVIII^{ème} siècle, là où se trouve le "centre historique", la place du végétal est très réduite
- au XIX^{ème} siècle, la ville s'agrandit et nos ancêtres ont su mettre en place de façon conséquente une végétation haute avec des alignements somptueux (boulevards Béranger, Heurteloup, Avenue de Grammont, bords de la Loire...) et des jardins tout aussi somptueux, grands (Botanique, Prébendes) ou petits (Mirabeau...)
- au XX^{ème} siècle, la place de la végétation va à la fois être moins forte et plus éparpillée. Les alignements deviennent modestes (Av. du gal du Gaulle, bords du Cher...), les jardins aussi (Boilesve, Velpeau...). Et le patrimoine du XIX^{ème} se trouve détruit sur plusieurs fronts (Bd Tonnelé, Hôpital...). C'est l'ère des promoteurs avec une vision de la nature à court terme, loin des ambitions à long terme du XIX^{ème} siècle. L'arbre n'est plus vraiment notre compagnon, il devient davantage un mobilier urbain.²
- au tout début de ce XXI^{ème} siècle, nous nous trouvons dans un double mouvement contradictoire. D'un côté, la municipalité et les urbanistes et promoteurs accentuent le rôle accessoire de la nature (par exemple avec la minéralité de la place de la Liberté, du centre commercial des Deux Lions, avec la présence d'arbres exotiques en pots devant l'hôtel de ville) et d'un autre côté une prise de conscience se développe pour penser différemment le rapport des habitants avec la nature, pour développer dans la cité de véritables écosystèmes. Cette prise de conscience s'effectue à la fois dans la population (avec en conséquence un patrimoine arboré privé qui souffre moins que le patrimoine public), aussi avec quelques associations et collectifs, et au niveau de certains urbanistes. Deux éléments forts montrent cette volonté de changer de cap, la notion de "quatrième paysage", identité du futur tramway, et la volonté de "consolider la trame verte" inscrite dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD, document directeur du PLU, Plan Local d'Urbanisme) de la ville (même si dans le PADD, ça ressort de façon moins éclatante que pour le tramway).

Je ne peux pas oublier, dans cet historique, le fait que, déjà bien avant le XVIII^{ème} siècle, la Touraine est considérée comme le "jardin de la France", et Tours en est sa capitale. Elle est là l'identité profonde de notre ville, même si elle s'est très diluée, et c'est en cela que le tramway peut la valoriser et l'étendre, permettant de l'ouvrir à un renouveau. Je n'ai pas lu "le livre blanc" (non disponible sur les lieux d'enquête), document fondateur de l'identité de la ligne de tramway (évoqué en page 47 Tome 2 E3), mais je suppose que sa lecture ou sa relecture doit être très instructive et convaincante.

En ce très chaud mois de juillet 2010, je lis un article du quotidien "Le Monde" du 9 juillet, intitulé "Pourquoi les nuits en ville seront de plus en plus chaudes", "Elles connaîtront une augmentation de la température moyenne plus importante, avec des hausses de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Et l'effet de refroidissement de la nuit deviendra plus un souvenir qu'une réalité", "Béton, asphalte, acier, immeubles freinant le vent... l'environnement urbain laisse peu de place à la végétation. Chaque nouvelle construction renforce ce que les scientifiques nomment effet îlot de chaleur urbain ou effet îlot thermique urbain, c'est-à-dire le cocktail chaleur, pollution et densité de population". La trame verte de notre développement durable (PADD), nous en ressentons la nécessité, encore faut-il que nous ayons le courage de véritablement la mettre en place, le courage de refuser l'environnement végétal trop léger du XX^{ème} siècle, le courage de rompre avec la culture urbanistique en place, le courage de bâtir une ville du XXI^{ème} siècle pour que les générations futures puissent s'y épanouir.

Le tramway offre une chance extraordinaire à notre cité, ses concepteurs l'ont compris, puisse-t-elle être saisie jusqu'au bout. Imaginez un tramway vert, jusque dans la rue Nationale, qui montre une ville ombrée, accueillante, avec un tramway emportant des sillons d'arbres et de verdure qui répondent aux sillons fluviaux de la Loire... se greffant aux sillons verts existants, les renforçant et permettant plus tard d'en greffer d'autres en une véritable trame verte...

Je ne peux donc que terminer par cette requête :

➔ Je demande que l'identité du tramway, le quatrième paysage, soit pleinement rétablie

Annexe

Tableau de calcul des totaux et bilans dans un tableur, avec calculs automatisés à partir des nombres en noir sur fond vert, provenant des données entre crochets pour chaque station, et des nombres en noir sur fond orangé, provenant des données entre double crochets pour chaque station (les cellules avec un petit triangle bleu ont un contenu calculé).

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1			Stations seules					Stations et abords						
2	No	Station	Abattus	Gardés	Ne plus planter	Plantés prévus	Plantés non prévus	Abattus	Gardés	Ne plus planter	Plantés prévus	Plantés non prévus		
3	1	Vaucanson					12					12		
4	2	Monconseil					12					12		
5	3	Marne					12					12		
6	4	Coppée	5				12	11	33	9		12		
7	5	Beffroi					12					12		
8	6	Trois Rivières		8			4	14	17			6		
9	7	Pilorget					10	11	72	58	6	11	en gras : tracé complet	
10	8	Tranchée		18	14				18	14				
11	9	Mi-côte		7	3	3	3	7	9	5	16	3		
12	10	Choiseul			10		2	6	14	10	10	4		
13	11	Anatole France					12					12		
14	12	Nationale					12					34		
15	13	Jean Jaurès		12				3	21			4		
16	14	Gare Tours					12	2	2		2	14		
17	16	Sanitas (avec 15)				6	6	23	189	106	16	6		
18	17	Liberté	17			12	12	27	26		23	15		
19	18	Charcot	1	12			2	8	12		14	2		
20	19	Verdun	3	1			9	35	9	10	50	9		
21	20	Valandon	4				12	14	2		30	12		
22	21	Université	3				12	7				12		
23	22	Deux Lions					12					12		
24	23	Pont Cher					12					12		
25	24	Gare Joué	3				12	3	1			12	Coefficient de pondération : 3	
26	25	Mairie Joué					12					12		
27	26	Gratias					12					12		
28	27	La Rabièrre					12					12		
29	28	Stade Jean Bouin					12	1	14			12		
30	29	Monnet	4				11	4				11		
31		Total	40	58	27	21	263	176	439	212	167	299		
32		Total centre-ville élargi (Pilorget à Valandon)						136	374	203	167	126		
33		Total centre-ville réduit (Anatole France à Charcot)						63	250	106	55	87		
34														
35		Stations seules	Abattus	Gardés	Plantés	brut	pondéré						Centre-ville élargi (Pilorget à Valandon)	
36			Abattus	Gardés	Plantés	brut	pondéré						Abattus	Gardés
37		Projet enquête	98	0	48	-50	-246						510	0
38		Présent projet	40	58	284	302	338						136	374
39													293	531
40														
41		Stations et abords	Abattus	Gardés	Plantés	brut	pondéré						Centre-ville réduit (Anatole France à Charcot)	
42			Abattus	Gardés	Plantés	brut	pondéré						Abattus	Gardés
43		Projet enquête	615	0	379	-236	-1,466						313	0
44		Présent projet	176	439	466	729	1,255						63	250
45													142	329
46														
47		Projet enquête	Sur tout le trajet :				Total abattus :	940	Total plantés :				1,406	
48			Abattus	Plantés	Brut	Pond	Gain brut	Gain pondéré						
49		Centre-ville élar	510	370	-140	-1,160	-27 %	-76 %						
50		Extérieurs	430	1,036	606	-254	+141 %	-20 %						
51			Centre ville élargi pour le présent projet				Gain brut :	+157 %	Gain pondéré :				+119 %	

En guise de "post-conclusion" :

- La Charte de l'Environnement, promulguée en France le 1er mars 2005, dit en son article 3 : "Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences". J'estime que cet article 3 n'est pas respecté dans l'état actuel du projet.
- M'étant beaucoup appuyé sur la notion de "quatrième paysage", j'ai voulu avoir l'avis des créateurs de cette identité. Ce sont les deux urbanistes ayant participé à l'élaboration du "livre blanc", l'un est suisse et l'autre tourangeau. J'ai tenté de les joindre par courriel en leur soumettant ma conclusion "Pour un développement de la trame verte" (avec lien vers ce dossier). Le second ne m'a pas répondu (il est vrai qu'on est en plein été), le premier, Jacques Lévy, m'a envoyé un petit mot, me remerciant "pour ce texte cultivé et stimulant". Puisse-t-il stimuler la commission d'enquête, puisse-t-elle stimuler les autres acteurs pour que ce "quatrième paysage" prenne vie.

¹ Les mesures sont sur la page <http://pressibus.free.fr/blogcvl/grammont/index.html> (A = B)

² Thème développé et illustré sur la page <http://www.pressibus.org/arbres>