

Alain Beyrand

Tours et son tramway rouleau compresseur



Documents

ILV
EDITION

Tours et son tramway rouleau compresseur

Sommaire

1. Avant-propos.....	3
2. Chronologie.....	5
3. Transgressions et obsolescence du PDU.....	8
4. La charrue avant les bœufs (PDU, SCOT).....	11
5. Le refus de concertation.....	13
6. La promenade arborée du Sanitas.....	14
7. L'enquête publique et le mail du Sanitas.....	16
8. La régression environnementale en centre-ville.....	18
9. La langue de bois des dossiers d'enquête.....	21
10. Un tramway vecteur d'aseptisation et de normalisation.....	22
11. Au Sanitas, le comportement hors-la-loi du maire.....	25
12. Le tram-train.....	28
13. L'enlaidissement de la ville.....	30
14. Le maire de Tours.....	33
15. La stratégie du rouleau compresseur.....	36
16. Le maître d'ouvrage.....	37
17. La majorité municipale.....	40
18. Les Verts.....	41
19. L'opposition municipale.....	41
20. Le préfet d'Indre et Loire.....	42
21. Au Sanitas, la forfaiture du préfet.....	44
22. La commission d'enquête.....	46
23. La malchance ?.....	48
24. Les dessous louches.....	49
25. La presse locale (NR).....	52
26. La FNAUT Centre.....	54
27. Le front de convergence.....	54
28. Les noms.....	55
29. La conclusion provisoire.....	57
A1. Annexe 1 - Le premier document de convergence.....	60
A1.0. Abréviations utilisées.....	61
A1.1. L'enjeu.....	61
A1.2. Lacunes, distorsions et faiblesses du projet et des conclusions d'enquête.....	62
A1.2.1. Circulation automobile et circulations douces.....	62
A1.2.2. Place du végétal en ville.....	63

<u>A1.2.3. Loi sur l'eau.....</u>	<u>65</u>
<u>A1.2.4. Observations citoyennes insuffisamment étudiées.....</u>	<u>67</u>
<u>A1.2.5. Loi LOTI.....</u>	<u>68</u>
<u>A1.2.6. Coût au km.....</u>	<u>69</u>
<u>A1.2.7. Problèmes de mise en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme.....</u>	<u>70</u>
<u>A1.2.8. Confusions entretenues.....</u>	<u>72</u>
<u>A2.2.9. Manque de concertation et précipitation.....</u>	<u>72</u>
<u>A2.2.10. Vice de forme.....</u>	<u>73</u>
<u>A2.2.11. Neutralité.....</u>	<u>73</u>
<u>A1.3. Demandes à M. le Préfet d'Indre et Loire.....</u>	<u>74</u>
<u>A1.4. Pour une réorientation vers un tram-train.....</u>	<u>74</u>
<u>A1.4.1. Un manque de consensus dans la population.....</u>	<u>74</u>
<u>A1.4.2. Un tram qui va au delà de l'agglomération.....</u>	<u>75</u>
<u>A1.4.3. Un meilleur service aboutira à un vrai consensus.....</u>	<u>77</u>
<u>A1.5. La convergence.....</u>	<u>77</u>
<u>A2. Annexe 2 - Le second document de convergence.....</u>	<u>78</u>
<u>A2.1. L'hypothèse d'un tram-train de 240 est-elle valable ?.....</u>	<u>79</u>
<u>A2.2. Rustines ou nouvelles bases ?.....</u>	<u>79</u>
<u>A2.3. Pour un projet alternatif.....</u>	<u>82</u>
<u>A2.4. Pour une véritable réflexion démocratique conforme à l'esprit des lois.....</u>	<u>83</u>
<u>A2.5. Pour un véritable projet.....</u>	<u>85</u>
<u>A3. Annexe 3 - La lettre au ministre.....</u>	<u>86</u>
<u>A4. Annexe 4 - Le troisième document de convergence.....</u>	<u>90</u>
<u>A4.1. Argumentaire.....</u>	<u>91</u>
<u>A4.2. Propositions.....</u>	<u>92</u>
<u>A5. Annexe 5 - La réponse du préfet.....</u>	<u>93</u>
<u>A6. Annexe 6 – Pont de Vendée, attention danger.....</u>	<u>97</u>
<u>A7. Annexe 7 - Une p'tite chanson de résistance.....</u>	<u>105</u>

A8. Annexe 8 - "Tours et son tramway tronçonneuse", l'ouvrage jumeau de celui-ci. En 84 pages (avec de nombreuses illustrations en couleurs), cette étude détaille les dégâts environnementaux le long du tracé, portion par portion, montre qu'il était possible de faire bien mieux et fournit des bilans précis.

Cet ouvrage et celui-ci sont gratuitement consultables sur mon blog www.pressibus.org/tram et sur le site de l'éditeur.

Alain Beyrand - Janvier 2011

Remerciements au dessinateur de la couverture
et à ceux qui m'ont aidé dans la rédaction de cet ouvrage

1. Avant-propos

Au début de cette histoire, le citoyen ordinaire que je suis n'avait aucune formation et aucune volonté pour se lancer dans l'étude d'un projet aussi important que celui de la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle. Cette volonté et cette formation, je les ai acquises progressivement et rapidement en six mois, pris dans un engrenage, en allant au bout d'une action individuelle devenue collective, jusqu'à proposer l'ouvrage que voici.

J'avais tout de même quelques prédispositions, par mes études et mon métier d'ingénieur informaticien. Appréhender et étudier ce projet, en discuter avec des experts, créer et maintenir un blog, le convertir en un livre numérique (deux même), avoir aussi l'envie et la possibilité d'y consacrer du temps, ces exercices étaient à ma portée, comme ils sont à la portée de nombreux autres citoyens curieux, sachant étudier un sujet, sachant écouter, sachant se servir de l'outil informatique, et faisant preuve d'une vigilance animée par un soucis de l'intérêt public. Profitons de ces années numériques, encore peu régentées, pour exprimer librement ce qui est mis en sourdine sous un étouffoir aux apparences démocratiques.

L'indépendance d'esprit n'est plus dans les médias traditionnels liés aux puissances d'argent, elle est dans des niches, comme quelques trop rares journaux et radios libres, elle est dans les blogs de la Toile, elle est dans l'édition numérique libre-service, à la demande, comme je la pratique ici.

J'ai commencé en participant au Conseil de la Vie Locale (CVL) de Tours-Est, la pseudo-démocratie participative de ma ville, puis je me suis intéressé à l'action municipale très néfaste en matière d'arbres, ce qui m'a amené à l'étudier dans le cadre du tramway, puis à étudier le projet du tramway lui-même, tant j'y ai trouvé de défauts et tant il me semblait possible d'en corriger une bonne part.

Je présente ici les différents volets de cette étude et de cette action de correction, d'abord menée de manière isolée par quelques citoyens et associations, puis par un "front de convergence" qui les a réunis, au delà de leurs différences, montrant ainsi qu'**il était possible de trouver un consensus**. Nous comptions sur les instances d'arbitrage que sont censées être la commission d'enquête et le préfet, pour revoir ou corriger le projet, nous nous sommes heurtés à un mur. Nos arguments ont été écrasés par le rouleau compresseur administratif, au mépris de toute concertation démocratique. Cet ouvrage mémorise ce qui s'est passé, cette occasion perdue de

repenser globalement les moyens de transport collectif du département, loin d'une accumulation de lignes mal ficelées, conçues au gré des préoccupations politiques et budgétaires. Sauf s'il y a recours et s'il est accepté, la première de ces lignes de transport collectif va se mettre en place de façon brutale et négative pour l'environnement, négligeant les futures correspondances avec les lignes à venir, pour un coût excessif en raison d'à-côtés inutiles et dispendieux.

Tenir un tel propos et d'autres plus durs à venir n'est pas sans risque, tant il est usuel de classer les personnes dans des catégories, pour mieux les marginaliser et les contenir. Or je ne crois pas être dans une telle case. J'ai des idées arrêtées, mais il est possible de me convaincre avec des arguments pertinents. J'ai toujours été pour le tram, et aussi pour son passage dans le quartier du Sanitas, mais je ne suis pas pour n'importe quel tram et c'est ce qui m'a amené à m'opposer au projet municipal. J'ai des idées politiques, mais je vote de façon fluctuante et j'analyse avec des critères différents le contexte local et le contexte national. Je crois surtout être pragmatique, et j'évite de m'attacher trop fortement à un groupe. Donc si catégorie il faut, c'est celle des citoyens, c'est celle des électrons libres. Et si défendre des idées m'amène à être marginalisé comme "perturbateur" (ça peut être vrai, je ne laisse pas dire des choses inexactes, quand je connais le sujet), voire "perturbateur systématique" (c'est faux), tant pis, je l'assume, c'est certes désagréable, mais je pense que c'est mieux que de se taire comme un mouton soumis. J'estime que notre démocratie se porterait mieux si des citoyens, de temps en temps, ne laissaient pas leurs élus, sur leur estrade, les embobiner en public avec des données fausses ou triturées. L'irrespect est bien davantage sur l'estrade que dessous.

Dans notre "front de convergence", avec notamment des associations agréées qui mesurent leurs mots, et c'est normal, ma qualité d'électron libre me donne plus de liberté pour m'exprimer, d'abord sur mon blog, ensuite ici. Mais tous, qu'ils soient des "vieux briscards" travaillant depuis longtemps sur des projets dans le cadre associatif, ou de "jeunes naïfs", comme moi, découvrant pour la première fois les arcanes d'un projet, nous avons tous été choqués par la manière expéditive, sourde à une argumentation pourtant très étoffée, avec laquelle la commission d'enquête et le préfet ont validé le projet.

Que l'on ait un maire autocrate qui n'en fait qu'à sa tête et veuille tout régenter à coup d'enfumages et de passages en force, notamment sur les mises en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme, ce n'est pas une particularité tourangelle. Ce type de gestion est hélas assez courant dans notre pays. Mais qu'une

commission normalement indépendante et qu'un préfet normalement chargé de faire respecter les lois approuvent aveuglément les volontés de l'autocrate, malgré une opposition solidement argumentée, c'est inhabituel et **nous en sommes indignés**.

Pire encore, nous avons l'impression que c'est parce qu'il savait d'avance qu'il serait sans réserve approuvé par la commission et le préfet, que le maire s'est permis d'enfumer les habitants et de passer en force. Lisez ce livre, attachez-vous surtout aux faits présentés, et vous partagerez sûrement cette impression. N'y a-t-il pas là un grave dérèglement de notre démocratie ?

2. Chronologie

- **1877** : ouverture de la première ligne de tramway tourangelle.
- **1949** : fermeture de la dernière ligne. C'est la fin d'une époque où le tramway était le mode de transport collectif dominant.
- **Années 1970** : renaissance de l'idée de tramway, avec des personnes qui seront en 1997 parmi les créateurs de l'ADTT (Association pour le Développement des Transports en Touraine, affiliée à la FNAUT Centre).
- **Années 1990** : le débat prend corps autour d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre). Sera-t-il sur rail ou sur pneu ?
- **2001** Le maire de Tours est réélu, avec au programme un TCSP. Les choses stagnent pendant six ans, puis soudain tout s'accélère.
- **2003**, le PDU (Plan de Déplacement Urbain) prend la valorisation de l'étoile ferroviaire tourangelle de RFF comme l'un de ses thèmes prioritaires. Le coût est situé dans une fourchette de 48 à 220 Millions d'euros, ce qui exclut le rail.
- **Mars 2007** : sans concertation préalable, le maire de Tours, aussi président du Sitcat (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération tourangelle), présente la première ligne de tramway. Presque tout est en place, 29 stations pour un coût de 260 à 290 M. Seules quelques petites portions de tracé variantes restent à préciser.
- **Mars 2008** : le maire de Tours est réélu contre son adversaire, ancien ministre de la culture. Ce dernier souhaitait "reprendre tout le projet à la base, consulter la population" et plaidait pour "la mise en valeur de l'étoile ferroviaire".
- **19 juin 2009** Un collectif s'oppose à une trouée dans les bois de Grandmont pour un passage de bus, devant servir plus tard à la seconde ligne de tramway. Le maire renonce peu après.

- **Juillet et août 2009** : une concertation publique est ouverte sur le tracé, très peu suivie par la population. La commission refusera l'abattage des cèdres de l'avenue de l'Europe.
- **Janvier 2010** : RFF estime qu'il n'est pas possible d'avoir une bonne intermodalité entre ses lignes et la ligne de tramway. La FNAUT Centre souhaite alors "que RFF explique sa position en l'argumentant davantage et qu'un débat puisse s'engager". On n'en saura pas plus, RFF et le Sitcat éludent cet étrange épisode.
- **2 juin 2010** : lors d'une réunion d'information au quartier du Sanitas (succédant à d'autres sur le long du parcours), on apprend que la promenade arborée du Sanitas doit être rasée.
- **15 juin 2010** : ouverture discrète de l'enquête publique, quatre jours après l'inauguration en grande pompe de "La maison du tram". Les dossiers sont indisponibles sur Internet pendant plus d'une semaine. Le coût du projet est passé à 367,7 M., sans compter les coûts de dévoiement des réseaux.
- **12 juillet 2010** : Devant l'afflux des critiques, l'enquête publique est prolongée de 15 jours, jusqu'au 30 juillet. Malgré la période de vacances, la population y participe activement.
- **2 août 2010** : les travaux de dévoiement des réseaux débutent. Le lendemain, lors d'une réunion publique, cette politique du fait accompli est comparée à celle d'un propriétaire qui commence à bâtir sa maison sans avoir le permis de construire.
- **7 septembre 2010** : ce coup de force est dénoncé auprès du préfet comme hors-la-loi quand il concerne une partie très contestée du parcours, la promenade arborée du Sanitas. Les travaux seront stoppés pendant environ 3 semaines
- **4 octobre 2010** : apparemment sous l'influence de la commission d'enquête, les travaux reprennent au nord du mail du Sanitas et sont annulés au sud. Les abattages d'arbres, prévus ou pas, commencent sur plusieurs points du tracé.
- **12 octobre 2010** : le maire de Tours annonce en conseil municipal que la commission d'enquête a approuvé sans réserve le projet, avec quelques recommandations. Elle préconise une légère déviation de parcours au Sanitas, tout en validant l'abattage des 177 arbres, qu'elle juge sans intérêt.
- **21 octobre 2010** : un "front de convergence" se constitue, réunissant les opposants au projet avec 4 associations, dont 2 agréées, des professionnels en urbanisme, environnement, géographie et divers citoyens dont le blogueur que je suis. Il présente à la secrétaire générale du préfet un premier document de

convergence vers un tram-train (cf. Annexe 1, page 59) et demande à rencontrer le préfet.

- **22 novembre 2010** : après que le tram-train ait été approximativement récupéré par les tenants du projet, le front de convergence fait une mise au point en envoyant un second document au préfet (cf. Annexe 2, page 77) et en réitérant sa demande de rencontre.
- **9 décembre 2010** : sans nouvelle du préfet, une lettre est envoyée à la ministre de l'écologie (copie le matin même au préfet) (cf. Annexe 3, page 85). Signée de moi-même et d'un autre membre du front, géographe, il s'agit d'alerter pour débloquer la situation et obtenir une solution de consensus basée sur cinq propositions.
- **21 décembre 2010** : nous avons enfin un rendez-vous, pas avec le préfet mais avec sa secrétaire générale. La proposition d'amendement en cinq points est reprise par l'ensemble du front de convergence (Cf. Annexe 4, page 89). Mais, juste avant la réunion, le maire annonce en conseil municipal que le préfet a accordé l'Utilité Publique, rendant notre proposition sans objet.
- **29 décembre 2010** : après avoir dénoncé une semaine plus tôt ce que j'estime être une forfaiture du préfet, je présente sur mon blog une page intitulée "Mon bilan sur ce tramway rouleur compresseur", servant de base au présent ouvrage.
- **11 janvier 2011** : le préfet nous répond par une lettre où il justifie sa décision (cf. Annexe 5, page 92). Le coût du projet est à 369,1 M (NR du 8 janvier).
- **13 janvier 2011** : le maître d'ouvrage revient sur son seul engagement à diminuer les abattages d'arbres (place Choiseul).
- **26 janvier 2011** : un expert du "front de convergence" envoie aux autorités un dossier alarmant sur les dangers du pont de Vendée, là où le tramway doit franchir le Cher (cf. Annexe 6, page 96). Parallèlement, un recours en Justice se prépare.

De juin à décembre 2010, je me suis donc fortement impliqué, avec d'autres, dans ce projet pour en dénoncer les défauts et tenter de l'améliorer ou de le relancer. Mon blog (web log = journal sur la Toile) a été le témoin de ces efforts. En ce mois de janvier 2011, j'en reprends le contenu, je le complète aussi, pour présenter ce qu'il convient, à mon sens, d'en retenir. Mon récit partiel a l'avantage d'être différent du récit officiel et de présenter de nombreuses faces cachées. J'ai certes tendance à appuyer sur les côtés négatifs, sans doute pour lutter contre l'aspect bisounours de la communication municipale. Ma vision est donc partielle, mais pas plus que la vision officielle, et beaucoup plus franche.



La promenade arborée du Sanitas, longue de 600 mètres, sera rasée.

3. Transgressions et obsolescence du PDU

La lecture de ce chapitre et du suivant n'est pas la plus facile, car, même si j'espère être accessible, elle touche les aspects réglementaires. Ils sont toutefois essentiels à un tel projet et devraient en constituer un solide socle. Ce n'est pas le cas et c'est une cause essentielle de sa médiocrité et de la bonne probabilité du succès d'un recours en Justice remettant les choses à plat. Donc même si dans un premier temps vous sautez ces deux chapitres, revenez-y, car ils valent leur pesant d'or, ou plutôt de cacahuètes, tant ils montrent un mépris des règlements.

SCOT, PLU, PDU sont quelques uns des sigles que le citoyen a du mal à cerner. Je vais en utiliser quelques uns ici, pour montrer que ces **documents d'aménagement et d'urbanisme** ont leur raison d'être. Ces dispositifs techniques et administratifs existent pour que l'on ne fasse pas n'importe quoi, pour qu'on agisse en fonction d'objectifs. Selon le Conseil Constitutionnel, il s'agit pour les communes de "faire figurer des mesures touchant à la réalisation des objectifs qu'elles énoncent". Ils sont là aussi pour qu'on tienne compte des priorités d'aujourd'hui, notamment environnementales. La loi est plus ou moins précise sur l'ordonnancement de ces documents et les responsables de la première ligne de tramway ont eu une attitude très cavalière par rapport aux conduites préconisées.

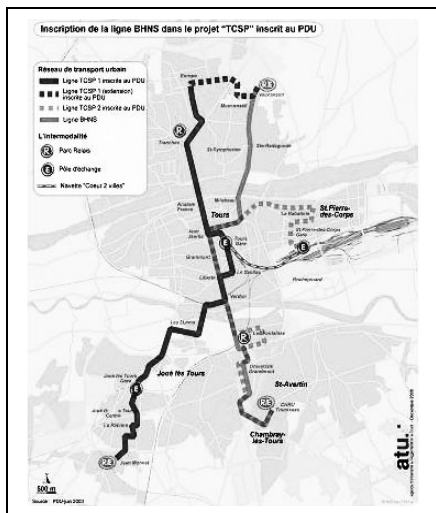
Un tel projet de tramway doit d'abord s'intégrer dans un Plan de Déplacement Urbain, PDU. Celui de Tours date de 2003 à une

époque où le pneu était préféré au rail, car on ne voulait pas dépenser de grosses sommes. Ce document ne parle donc pas de tramway mais de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) pour un coût prévisionnel de 48 à 220 millions d'euros pour un plan à 5 ans. Finalement, on met du rail pour un coût élevé très en dehors de cette fourchette, mais on continue à s'appuyer sur un PDU devenu obsolète, car n'ayant pas eu le bilan quinquennal imposé par la Loi, n'ayant pas été révisé à 5 ans en 2008 ni avant fin 2010, comme promis dans les dossiers d'enquête.

Alors que, si les choses étaient faites dans les règles, le PDU, une fois révisé, devrait imposer ses choix au projet de tram, c'est celui-ci, déjà ficelé, qui corrige le PDU, mais plus exactement le bafoue, car il est bien sûr impossible de le corriger à l'avance. Ce coup de force est d'ailleurs décrit dans un dossier d'enquête (tome 1 A1 page 20) : "le Sitcat a souhaité faire évoluer le projet de TCSP sur 2 points essentiels : le mode, en mesurant l'intérêt d'un tramway fer, et le tracé, en approfondissant la desserte de la gare de Tours et les variantes de tracé". **C'est la politique du fait accompli.**

Et pas seulement au niveau du tramway. Revenons en 2003. Le PDU définit deux lignes de TCSP, qui deviendront les deux lignes de tramway, la première devant être inaugurée en 2013. Hé bien, accrochez-vous, **en catimini une troisième ligne de TCSP a été mise en place et elle est déjà opérationnelle, avant la première**, depuis septembre 2010. Voilà une formidable exclusivité tourangelle ! Elle n'est certes pas présentée comme une "troisième" ligne, plutôt comme une variante de la seconde. Ainsi la page 19 du dossier d'enquête Tome 1 A1 présente-t-elle les lignes 1 et 2 de TCSP-tramway, alors que la page suivante ("Horizon 2013") présente la ligne 1 et une toute autre ligne, sous le nom BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), la juxtaposition des deux cartes donnant les trois lignes de TCSP. Les Tourangeaux connaissent cette ligne BHNS mais ne se sont pas rendus compte de sa portée. D'une fréquentation estimée de 13.000 voyageurs par jour, elle part du lycée Vaucanson, passe par le pont Mirabeau, le Bd Heurteloup, rejoint l'avenue de Grammont, va sur les bois de Grammont et se termine à l'hôpital Trousseau. Avec des bus dernier cri ("profilés" par l'Agence "RCP Design Global"), d'une longueur de 11 km, elle est en site propre sur 9 km (notamment Bd M^{al} Juin, pont Mirabeau, Av. de Grammont) et aurait dû l'être un peu plus si une mobilisation populaire n'avait pas fait échouer la trouée dans les bois de Grandmont. La partie sud de ce TCSP a aussi pour but de servir de base à la future

ligne 2 de tramway, court-circuitant ainsi la future enquête publique de ce projet, on est toujours en pleine politique du fait accompli.



Sur le site www.bhns.fr (/Projet-de-Tours.html), ce plan regroupe les trois lignes de TCSP. En gris foncé la ligne n°1 de tramway, en gris pointillé la ligne n°2 de tramway, en gris clair la ligne BHNS de bus, se confondant en sa moitié sud (en bas) avec la ligne n°2. La Loire (en milieu-haut) et le Cher (en milieu-bas) sont les deux coulées grises qui zigzaguent en hori-

Cette opération a pu se faire parce qu'il n'y avait pas besoin de réa-liser des expropriations. Ce faisant, elle s'est affranchie de toutes les contraintes du PDU, notamment en matière environnementale et en consultation populaire (enquête publique). **C'est carrément illégal.** Ca amène à tenir des propos pas vraiment justes, notamment quand cette ligne est présentée avec la légende "Inscription de la ligne BHNS dans le projet de TCSP inscrit au PDU". De plus, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence d'une telle ligne qui entre en concurrence avec la première ligne de tramway sur l'avenue de Grammont et qui participe à l'engorgement de la place Jean Jaurès.

Ce n'est pas sans incidence insoupçonnée. Ainsi le maire n'a pas actuellement les pouvoirs de faire respecter le code de la route sur cette ligne BHNS, puisque son pouvoir en matière de stationnement est soumis aux dispositions du PDU dans le cadre d'un rapport de compatibilité (articles 28-1 et 28-2 de la loi LOTI).

Le coût de cette ligne est de 14 Millions d'euros Hors Taxe (+ 12,5 M. pour le matériel). C'est beaucoup, certes, mais cela donne un certain vertige quand on compare avec le coût 26 fois plus élevé de la première ligne de tramway, plus longue de 35%.

Une telle opération explique déjà, en bonne partie le refus de réviser le PDU. En plus, celui-ci avait des faiblesses qu'il convenait de

corriger et qui auraient pu aller à l'encontre du tracé de la première ligne. En effet, elle ne solutionne que 2 des 24 "coupures urbaines" (15 routières, 5 ferroviaires et 4 fluviales), avec des dommages créés ailleurs. Une étude de déplacement sérieuse (avec un échantillonnage bien meilleur qu'en 2003) risquait de changer des orientations. Des études comparatives auraient été nécessaires pour valider les choix, en particulier celui du mode de TCSP, celui du tracé de la ligne...

A propos de révision, le vieux POS de 1997 (Plan d'Occupation des Sols), d'ailleurs non révisable depuis 2010, aurait dû être révisé avant 2006 puisqu'il fait office de Plan Local d'Urbanisme (PLU) (article 1.123-1 du code de l'urbanisme : "Un PLU préexistant à un PDU dispose d'un délai de mise en conformité de 3 ans à compter de l'approbation de ce PDU"). Le PLU est prévu pour 2011, c'est un sacré retard, qui arrange le tramway tronçonneuse, car les préoccupations environnementales n'existent pas dans le POS.

Le PDU impose une réflexion approfondie sur les modes de déplacement. Les objectifs de 2003 sont devenues invalides. D'abord certains ont été partiellement réalisés, que ce soit du point de vue périphérique automobile, ou TCSP (sur 5 km de long, en bus, il a bien été mis en place en centre ville de 1997 à 2006, avec deux voies centrales réservées aux bus) (+ 2 parcs relais). Ensuite, d'autres sont dans les décors, comme le périphérique nord-est, la mise en valeur de l'étoile ferroviaire (sauf sur Bléré). Enfin le contexte a changé, le tram-train, en particulier, est devenu opérationnel pour être posé comme une option possible, comme c'est étudié maintenant dans la plupart des villes. **Ce PDU a donc été vidé de sa substance, une révision s'imposait.** Les responsables politiques ont préféré faire ce que bon leur plaisait sans se préoccuper d'une telle réflexion. C'est à la fois une source de faiblesses et de dérives.

4. La charrue avant les bœufs (PDU, SCOT)

Tout aussi grave est le **manque de réflexion** au niveau départemental, plus exactement, à un niveau moindre, sur la quarantaine de communes autour de Tours, là où doit s'établir un Schéma de COhérence Territoriale, SCOT, élément majeur de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2000. Il a pour vocation d'être le document de référence des politiques publiques en fixant les objectifs en matière d'urbanisme. Il faut effectivement être

cohérent à ce niveau pour commencer à bâtir une ligne. Le SCOT, notamment, doit définir l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs. Hé bien non, là aussi on n'a pas attendu ce SCOT pour définir le projet de première ligne, qui dans notre cas concerne Tours et Joué lès Tours. Ce faisant, on a privilégié un transport urbain intra agglomération, ne concernant que deux communes, en négligeant un transport péri urbain départemental, on a privilégié l'amélioration des transports en commun là où ils sont déjà beaucoup utilisés à la mise en place de transports en commun là où il y en a très peu, alors que la présence de voies ferrées sous-exploitées s'y prêtaient. "Ce n'est pas grave" estiment les tenants du projet, "on fait d'abord le tramway de l'agglomération, **on verra plus tard si l'on peut mettre du tram-train ailleurs**". Mais cet ordre est-il le meilleur ? Le SCOT aurait apporté la réponse. Ce qui est sûr, c'est que les **trop grosses sommes englouties** par ce projet manqueront gravement pour la suite.

On le voit, ce projet est bâti à la va vite sur des fondations trop fragiles. Ça n'empêchera pas ce tramway de rouler, mais ça "plombera" un développement harmonieux et efficace des transports en commun ferrés sur le département. Et pour très longtemps ! Le projet de seconde ligne souffre déjà des mêmes défauts, accentuant ainsi le handicap. On a pourtant dans le département le mauvais exemple du développement du réseau autoroutier et du périphérique de Tours, eux aussi réalisés par à-coups, sans plan d'ensemble préalable, de façon trop longue, trop dispendieuse, avec de gros dégâts environnementaux ; le saccage de la vallée de la Choisille est encore dans toutes les mémoires.

Comment a-t-on pu en arriver là ? N'y avait-il pas des garde-fous pour empêcher ce coup de buttoir inconsidéré ? Je crois que la stratégie en deux temps du maire de Tours en est une cause importante. D'abord, de 1995 à 2006, il hésite, il promet en 2001, il continue à hésiter et tout le monde s'impatiente de cet attentisme interminable. Et puis en 2007, hop, voici son projet tout ficelé, et il faut se dépêcher, c'est les élections, il n'y a plus de temps à perdre, il faut que ça passe si on est pour le tramway. Car sinon, bien sûr, on ne peut être que contre, comme si on ne pouvait pas être pour le tram et contre le projet. Et ça a fonctionné, d'abord avec les électeurs, mais aussi avec des personnes plus averties, notamment les responsables de la FNAUT Centre qui, eux, patientaient depuis une trentaine d'années. Ils ont foncé tête baissée, **tant pis** notamment s'ils préféraient un tram-train, **tant pis** pour le PDU et le SCOT,

l'essentiel est qu'on ait enfin le tramway. Et, emballé c'est pesé, voilà comment on en est arrivé là...

Les règlements et codes de l'urbanisme sont donc bafoués et ne servent pas à grand chose. Les commissaires-enquêteurs, dans leurs conclusions, en prennent acte et vont jusqu'à écrire "Il conviendra de mettre en conformité le droit et le fait dans le document final de mise en conformité". Cela signifie clairement que le droit du document final doit s'adapter aux faits. Comment l'état et le préfet ont-ils pu l'accepter ? A Tours, **nous ne sommes plus dans un état de droit**, du droit qui s'impose aux faits, nous sommes dans un système de politique du fait accompli, où le droit s'adapte aux faits.

Sur cet aspect du sujet, car ce n'est pas tout, on trouvera des éléments complémentaires en annexe, dans le chapitre "A1.2.7. Problèmes de mise en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme", page 69. Ces problèmes vont au delà du tramway, puisque le PLU (Plan Local d'Urbanisme) se met en place bientôt, sur un PDU obsolète et avant le SCOT, alors que l'ordre prescrit est d'établir le SCOT et réviser le PDU avant de s'attaquer au PLU (notamment à cause d'une "règle des 15 km").

5. Le refus de concertation

Les tenants du projet osent parler de "concertation exemplaire". Ils osent nommer "concertation" ces réunions avec la population où ils exposent longuement, diaporama à l'appui, les avantages du projet, en gommant tous ses défauts, finissant par un jeu de questions dispersées (de ceux qui ne savent pas) et de réponses (de ceux qui savent). Ça ne débouche ensuite sur rien, le projet n'est pratiquement pas modifié par des demandes de la population, comme l'atteste en creux le "bilan de la concertation" 2007 du Sitcat. Ce n'est pas du tout de la concertation, à la rigueur de la consultation basique (sans structure de réflexion, d'étude), c'est avant tout de l'information, de la communication, tout bonnement de la propagande, du matraquage, tout cela avec l'argent du contribuable. Oui, **pour la comm', ils sont très forts**, ça déborde de partout, nous avons une sacrée chance d'avoir un si beau tramway...

Et on ne le paierait même pas, car le maire l'a dit et redit, le grand projet ne grèvera pas le budget de la ville, ce sont les entreprises qui paieront par leurs contributions obligatoires aux transports en commun... Le service des eaux a commencé à payer, la communauté de communes Tours Plus, aussi, c'est pourtant alimenté par le

budget de la ville... Et nous n'en sommes qu'au tout début. En attendant, le message est passé, on ne paye pas, c'est gratuit, on n'est donc pas concerné par la grosse augmentation du budget... Les tenants du projet ont répété que la population a voté pour le projet en élisant son maire, comme si c'était l'objet du vote et comme si le passage du coût de 260-290 millions d'euros à 369 millions (et c'est encore très sous-évalué) était négligeable. Ah j'oubliais, il y a eu une consultation, oui, comme à la télé : choisissez le design du nez du tram, répondez 1, 2 ou 3.

Sur quoi aurait reposé une véritable concertation ? Sur des études partagées avec les associations reconnues, au moins FNAUT Centre, Sepant, Aquavit. Sur des groupes de travail au sein des instances de démocratie locale, les Conseils de la Vie Locale (CVL), où chaque citoyen désirant participer peut s'inscrire. A plusieurs reprises, les associations ont demandé à être écoutées, elles n'ont été reçues que sur la fin, quand tout était plié. Les quatre CVL ont eu une réunion plénière d'information classique. Et c'est tout. La seule structure de concertation a été celle imposée par la Loi, l'enquête publique. On verra qu'elle sera riche, très critique, mais elle n'a pas été entendue et n'a presque pas amendé le projet. Tout était bouclé avant.

6. La promenade arborée du Sanitas

"C'est une honte pour la ville de Tours", telle fut ma réaction lors de cette réunion d'information au Sanitas le 2 juin 2010 lorsque j'ai appris que tous les arbres de la promenade arborée voisine seraient abattus. Sept mois plus tard, en rédigeant ces lignes, mon indignation est intacte, elle est même renforcée, puisque la forfaiture du préfet (voir ce chapitre, page 44) me fait dire "C'est une honte pour l'état français".

Le contexte est simple. Le tramway emprunte une artère très large, 56 à 62 mètres, sur une longueur de 600 mètres en centre-ville. Sur cette largeur, on trouve des trottoirs, deux bandes cyclables, six à huit voies pour les automobiles (y compris stationnements en épis et dégagements) et pour les piétons une promenade arborée (un mail si vous préférez) de 177 arbres, 15 marronniers en son centre et des érables. Montrez les plans à n'importe qui et demandez lui où il ferait passer le tramway, sans même préciser qu'il est programmé pour diminuer la circulation automobile et privilégier les circulations douces. Monsieur Toutlemonde trouvera que ce n'est pas compliqué, il suffit de supprimer une voie de stationnements en épi

pour y mettre les deux voies du tram, surtout qu'il n'y a pas là de gros problèmes de stationnement. Eventuellement, il envisagera de réorganiser un peu les voies de dégagement. Il faut avoir l'esprit tordu ou avoir des arrières pensées cachées pour dégommer la promenade arborée sur toute sa longueur.

C'est tellement évident que je ne m'y attendais pas du tout, notamment parce que depuis plus d'un an le site officiel du tram montrait un tracé qui évitait ce mail (et il l'évite encore en janvier 2011). J'avais bien envisagé qu'à son début ou à sa fin, où au niveau d'une station, il soit trop écorné, mais sur toute la longueur, j'en étais stupéfait. Je savais que la municipalité avait l'habitude de tout raser avant de rénover, mais je ne l'avais pas encore vu à une telle échelle et dans un tel contexte.

A cette réunion du 2 juin, qui a soulevé la question des abattages ? Ce n'est pas le maître d'ouvrage CitéTram / Sitcat, ce n'est pas un conseiller municipal soucieux des désagréments causés à la population, c'est une habitante, lors des questions du public. Car, comme à l'habitude dans ce genre de réunion, le maître d'ouvrage et les conseillers municipaux, du haut de leur estrade avaient longuement présenté au bas peuple tous les avantages de ce **magnifique tramway. 1400 arbres plantés, c'est formidable**, et pas un mot sur les abattages, sur ceux qui auraient lieu à 30 mètres de là. L'enquête publique qui commençait 13 jours plus tard avait été très brièvement évoquée, comme une formalité, une ligne sur le calendrier de réalisation, comme la Déclaration d'Utilité Publique qui ne pouvait provoquer le moindre retard. Tout était acté d'avance.

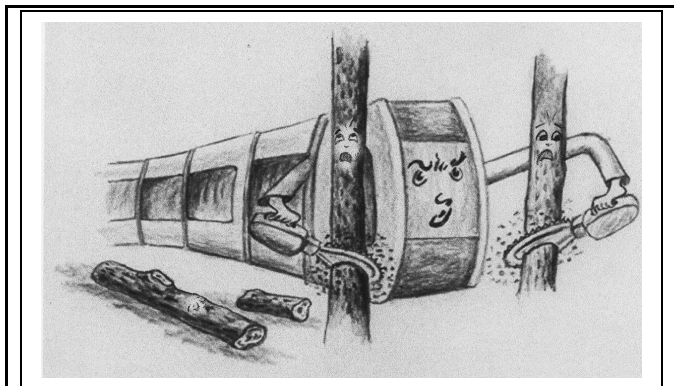
Quelle fut l'effet de ma vive réaction ? Trois ou quatre conseillers municipaux, sur l'estrade ou dans la salle se sont relayés pour dire combien ce projet était "**exemplaire**", combien le quartier du Sanitas avait de la chance d'accueillir le tramway, combien tout cela avait été étudié très sérieusement et que s'il y a des dégâts, c'est parce qu'on ne pouvait pas faire autrement...

Personne, pas même le maître d'ouvrage, n'a su expliquer pourquoi le tramway devait obligatoirement passer par là. J'ai appris, plus tard, que les conseillers municipaux avaient découvert en même temps que moi la suppression du mail...

Ensuite, j'ai essayé de faire bouger les choses. Dès le lendemain une page de mon blog montrait combien il était possible de faire passer le tram à côté. Puis j'ai pris divers contacts. Peu importaient mes arguments, je n'ai rencontré que **silence, évitement, résignation, sollicitude sans effet** (effectivement, je vais me renseigner...),

enfumage (c'est pas grave, on mettra un autre mail à côté). Sauf du côté des associations environnementales et au delà, dans ce qui deviendra plus tard "Le front de convergence".

Sauf aussi et surtout du côté des habitants. Car ma première réaction a été de rencontrer les piétons de cette promenade et de discuter avec eux. Après tout, si ça leur est accessoire, est-ce que ça vaut le coup de se battre ? Leur réaction a été très forte, eux aussi étaient indignés, parfois même davantage que moi. Cela m'a surpris, car en d'autres lieux soumis à abattages, je m'étais rendu compte que certains habitants étaient plus ou moins d'accord avec le discours municipal de rénovation. Là, pas du tout, et pour tous c'était tellement évident, tant c'est large...



Abattre des arbres et en replanter n'est pas une opération neutre, comme on déplacerait des mobiliers urbains. On tue des êtres végétaux vivants, nos compagnons de vie. Nous avons besoin de leur maturité, nous avons besoin de les voir vieillir avec nous. Refusons le discours du "C'est pas grave, on replantera !". Cela ne signifie pas que nous sommes contre tout abattage, la ville peut avoir des projets d'utilité publique amenant à abattre des arbres, par exemple sur le tracé d'un tram, mais qu'on ne le fasse que lorsque c'est vraiment nécessaire...

7. L'enquête publique et le mail du Sanitas

Ce n'est pas la première enquête publique à laquelle je participe. J'avais déposé à la concertation publique de 2009 pour sauver les cèdres de l'avenue de l'Europe, mais je maîtrisais mal le contexte et je ne me suis aperçu que tardivement qu'avec une ou deux autres dépositions dans le même sens, cela avait permis de sauver les

cèdres. Ce préliminaire étant engageant, j'estimais que la nouvelle enquête permettrait de sauver la promenade arborée du Sanitas, tant il était facile de dévier très légèrement le tracé dans un lieu beaucoup plus large que l'avenue de l'Europe. En ce sens, des actions soutenues se sont entremêlées :

- j'ai réalisé un solide dossier, présentant plusieurs variantes et argumentant pour que le tracé soit un peu dévié à côté du mail
- il a été soutenu par les associations environnementales agréées Sepant et Aquavit, et plusieurs dépositions y ont fait référence
- d'autres personnes, une vingtaine, ont déposé un petit argumentaire pour que le mail soit sauvegardé
- une vingtaine d'autres personnes et collectifs ont demandé en une phrase, dans leur déposition, la sauvegarde du mail (y compris Les Verts Touraine et la FNAUT Centre)

Je n'ai pas compris pourquoi **tout cela a été presque complètement gommé par la commission d'enquête**. Elle n'a retenu que deux choses :

- il est dangereux de créer à la place de l'actuel mail une nouvelle promenade où piétons et tramway se côtoieraient. Le maître d'ouvrage a pris en compte cette recommandation.
- il vaut mieux détourner légèrement le tracé sur la partie sud pour créer un espace arboré plus large (alors que ça permet de sauver plus de la moitié du mail, dont les 15 marronniers). On a cru que le maître d'ouvrage suivrait cette suggestion, il ne l'a finalement pas fait (et a confirmé qu'il abattait tout, sauf quelques sujets qui seraient déplacés).

Pour le reste, la commission s'est entièrement reposée sur le maître d'ouvrage et notamment sur une étude que celui-ci avait sorti de son chapeau au dernier moment, en juillet, affirmant que 65 % des arbres étaient en mauvaise santé. Vieille recette expéditive toujours en usage : "Quand on veut tuer son chien, on l'accuse d'avoir la rage". La moindre des choses aurait été de demander une autre expertise indépendante, car l'allure de cette promenade est belle et n'est pas marquée par la maladie.

Il est toutefois vrai, qu'en dehors des marronniers du centre, et plus particulièrement sur la partie nord, des arbres apparaissent chétifs. Il y a plusieurs raisons à cela. Ils sont plantés sur les anciens dépôts SNCF, dans un sol de mauvaise qualité. Ils ont été soumis régulièrement à des herbicides puissants (il n'y a pas d'herbe sur toute la promenade). Plusieurs ont été sévèrement abîmés, quand ils étaient jeunes, par l'impact de boules de pétanque à leur pied. Sauf à replanter quelques jeunes sujets, la mairie n'a jamais entretenu cette

promenade. Elle pourrait être agrémentée de petits massifs et être bien plus accueillante. A l'évidence, elle constituerait un arrière-plan verdoyant de qualité au passage du tramway, et elle permettrait un accès piétonnier agréable sur une importante longueur. Vraiment, ce carnage et la hargne que met le maire à le perpétrer me sont incompréhensibles. Est-ce une façon de cristalliser les oppositions pour avoir davantage les mains libres ailleurs ? Y-a-t-il à moyen terme des projets immobiliers ? Je me perds en supputations...

Et à supposer même que 65 % des 177 arbres soient en mauvais état (et loin d'être moribonds ou dangereux), il y en a tout de même 35 % (62 arbres) en bonne santé (dont probablement les 15 marronniers centraux qui forment un ensemble), ce qui constitue une bonne base pour régénérer l'allée sur quelques dizaines d'années. Tout cela, je l'ai dit dans mon dossier, tout cela a été balayé.

Ca va hélas bien au delà, on va le voir dans le chapitre suivant.

8. La régression environnementale en centre-ville



Carrefour de Verdun. Le cèdre a droite sera abattu. Non seulement la station de tram sera mal placée (loin des voies de chemins de fer), mais une courbure de voies légèrement différente aurait permis de le sauver.

Etant donné les dommages apportés à notre patrimoine arboré au Sanitas, je me suis naturellement intéressé à ce qui se passait tout le long du parcours et j'y ai retrouvé la même méthode, celle de la rénovation du maire de Tours : on rase tout, même si ça ne dérange pas le tramway, et on replante. Et voyez, bienheureux tourangeaux, vous avez de la veine, on plante un peu plus qu'on abat, le bilan vert

est donc positif ! C'est le refrain du "**C'est pas grave, on replantera !**", qui, hélas, réussit trop souvent à masquer les dégradations environnementales. Car :

- abattre des arbres adultes, c'est altérer ou supprimer un écosystème
- c'est détruire un habitat, celui évident des passereaux communs des villes et celui insoupçonné de certaines chauve-souris
- c'est réduire la biomasse
- un arbre adulte a un volume de feuillage (et donc une quantité de chlorophylle) 5 à 100 fois plus importante qu'un sujet planté (ne pas confondre arbres et arbustes ou arbrisseaux, un arbre mesure plus de 7 mètres à l'âge adulte, un arbuste entre 4 et 7, un arbrisseau moins de 4)
- fréquemment, on abat des grands arbres, comme des platanes, et on plante des arbustes, comme des cerisiers du Japon, voire des arbrisseaux, comme des lilas des Indes. Même devenu adulte, la perte de biomasse restera très importante
- et une jeune pousse est ensuite plus vulnérable lors de la prochaine rénovation...
- c'est bien sûr réduire les espaces ombrés apportant la fraîcheur en été, par exemple quand on attend le tramway.
- les arbres ont aussi un rôle esthétique, sanitaire (anti-pollution, anti-microbien), social, anti-bruit, architectural, touristique...

Estimer qu'un arbre planté égale un arbre abattu est donc une imposture. Cette démagogique logique arithmétique est dans les dossiers d'enquête. Cela m'a amené à analyser le parcours du tramway en comptabilisant les abattages, ceux nécessaires et ceux inutiles, les plantations, celles prévues et celles possibles et j'ai fourni d'autres bilans, plus précis et circonstanciés, en un solide dossier remis à la commission d'enquête. Mon approche était différente : on essaye de préserver notre patrimoine arboré, voire de l'accroître quand c'est possible, sachant que, bien sûr, le passage du tramway oblige à des abattages. Ce dossier, avec celui sur le mail du Sanitas, est disponible dans l'ouvrage jumeau de celui-ci "**Tours et son tramway tronçonneuse**".

Je ne reprends ici que le bilan qui m'apparaît le plus significatif, celui sur la moitié centrale du tracé (sachant que j'ai appliqué ensuite plusieurs règles arithmétiques, je ne donne ici que les chiffres bruts; ils suffisent pour juger). 510 arbres doivent y être abattus, alors que 374 peuvent être sauvés, 370 doivent être plantés (299 peuvent l'être si les 374 sont sauvés), avec une longue portion prévue sans aucun arbre. C'est **un bilan très négatif**, qui montre

que l'on abat surtout en centre-ville, bien plus que nécessaire, et que l'on plante surtout en périphérie (notamment sur les parkings relais).

Les commissaires-enquêteurs n'ont pas du tout pris ça en compte, ils ne se sont pas sentis interpellés. De même ils n'ont nullement été étonnés que seulement 4 des 29 stations soient arborées (on ne sait pas pour quelle raison celles-ci et pas les autres), peu importe que les usagers cuisent au soleil d'été... Ils ne s'en sont pas du tout préoccupés.

Cette négligence est d'autant plus incompréhensible que les dossiers d'enquête affichaient une toute autre orientation, j'ai été sidéré de la découvrir après avoir constaté les dégâts. Jugez-en vous même : développer une véritable "Nature Urbaine", "**une conquête ou une reconquête végétale**", "s'appuyer sur le patrimoine végétal, le remettre en scène", "approches naturalistes pour composer une véritable structure végétale à l'échelle de l'agglomération", "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".



Station Jean Jaurès. Le tramway passera au centre de ce large 4 voies. Les platanes en bordure sont pourtant éloignés du passage du tramway (bien plus que les cèdres de l'avenue de l'Europe). Ils seront abattus.

Ce discours, qui est le mien, correspond au **développement de la trame verte** préconisé par le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) de la ville de Tours. Comment peut-on

bafouer à ce point de tels principes ? Qu'il y ait de la part de la mairie une volonté d'écoblanchiment (greenwashing), sûrement, le maire y est habitué, mais pourquoi la commission d'enquête et le préfet ont-ils refusé de corriger cet incroyable pied de nez ?

9. La langue de bois des dossiers d'enquête

Le 26 septembre 2010, je publiais sur mon blog une page très acide, volontairement caricaturale, intitulée "Un tramway à hue et à dia", décrivant déjà une bonne part du présent ouvrage, espérant exorciser un peu les travers du projet ("Au delà du tramway, puisse la sévérité de ces constats inciter à des méthodes plus positives, permettant de rétablir une éthique trop malmenée"). Dans l'un des 16 paragraphes, je jugeais, comme un professeur l'aurait fait d'une dissertation, les dossiers que le maître d'ouvrage a présenté lors de l'enquête publique : *"Très belle présentation, agréable à l'œil, convaincante quand on feuillette rapidement. Très belles formulations, soucis marketing prononcé, ensemble convaincant quand on lit rapidement. Pour qui essaye de comprendre, manque effarant d'argumentations, choix retenus presque toujours ou inexpliqués ou expliqués d'une façon peu claire. Cerises sur le gâteau, outre d'étranges oublis (deux variantes, l'une avec deux stations, l'autre avec une seule, sans que le texte ne le mentionne quelque part...), des erreurs grossières sont commises. Par exemple, en géologie, le crétacé se retrouve au dessus du tertiaire, ou, en matière de pollution atmosphérique, l'autoroute A10 est sans incidence. En résumé l'esbroufe est parfaitement menée, mais l'argumentaire est parfaitement défaillant."*

Voici quelques autres coups de projecteur :

- L'utilisation excessive d'un jargon n'aide pas le public à émettre un avis. Par exemple, "l'intermodalité aux droits des pôles d'échange", "une opportunité de marquage de l'espace", ce qui concerne "le quatrième paysage"...
- Une constante autosatisfaction doublée de la méthode Coué. Par exemple, "une exploitation-maintenance facile et intelligente" (sans autre justification) ou "Cette structure a été notamment choisie car elle présente le meilleur compromis au niveau de la prise en compte des différentes contraintes spécifiques au projet". Le citoyen est-il intéressé par une telle considération ou par l'utilité publique de cette structure et son coût raisonnable ?

- Les choix sont assésés souvent sans explication (c'est systématique pour les abattages d'arbres), parfois à partir de chiffres sortis on ne sait d'où et parfois en se référant à des prétendues études que rien ne permet de trouver. Ca vaut le coup d'en lister quelques unes : des prévisions de population à 2013, des études et diagnostics sur le fonctionnement du réseau de bus, un dossier préliminaire de sécurité, un document d'accessibilité "en cours de réalisation", des études fines de fonctionnement menées en phase d'avant-projet, une étude de circulation (sans plus de précision), une référence aux travaux du groupe de réflexion "Code de la rue" (lequel groupe du CVL n'a alors pratiquement rien fait et encore moins conclu), des "études de détail en cours"...
- Un nombre important de schémas issus des travaux d'avant projet sont décoratifs, sans véritable utilité
- Des informations sont trompeuses car en décalage avec la réalité, notamment celle de la baisse de fréquentation des bus.

J'ai repris là, en bonne partie, des extraits d'une déposition présente sur mon blog (avec les références aux pages des dossiers), réalisée par un des trois experts de notre front de convergence. Il souligne que "le lecteur est exposé à des incertitudes constantes pris entre manque cruel d'informations nécessaires à l'énonciation d'un avis motivé et matraquage d'un discours et de choix en permanence auto-justifiés, mais dont on ne perçoit à aucun moment les véritables enjeux stratégiques du fait du manque de documents d'aménagement et d'urbanisme de référence".

Nos deux autres experts sont aussi sévères. L'un écrivait "La lecture des dossiers d'enquêtes laisse apparaître d'innombrables insincérités, lacunes, partialités, qui affectent cette enquête publique de façon réhhibitoire" et l'autre constatait : "Il est fâcheux de détourner, par un vocabulaire abscons, l'objet (le tram) du sujet (l'enquête). Ce n'est pas aux mots de faire croire que l'objet est performant et recevable".

10. Un tramway vecteur d'aseptisation et de normalisation

Il y a dans les instances dirigeantes de la ville de Tours une culture urbanistique solidement établie qui néglige de plus en plus systématiquement la dimension environnementale. Malgré certaines intentions affichées pour renverser le mouvement (la "trame verte" du PADD), rien n'y fait, nous nous enfonçons dans un recul du

patrimoine arboré, habilement caché derrière le refrain "**C'est pas grave, on replantera !**". Ainsi, petit à petit, sans que les habitants s'en rendent vraiment compte, la ville change. Les peupliers ont presque tous disparus. Les tilleuls sont en forte régression, les platanes et les grands arbres d'une manière générale reculent et leurs remplaçants sont bien plus petits. Le cerisier du Japon et le lilas des Indes sont probablement les sujets les plus plantés ces vingt dernières années. Tous les prétextes sont bons, de l'opération de rénovation aux arbres dangereux qui ne sont pas remplacés en passant par leur voisins qui sont opportunément jugés malades. Les arbres en pot, eux, se multiplient, et aussi les faux arbres, comme du chèvrefeuille qui grimpe sur une colonne grillagée.

Et la ville se transforme. La terre battue est remplacée par des dallages (c'est la "minéralisation", joli mot...), les massifs sont complètement replantés plusieurs fois par an (tant pis pour l'écosystème...). Les nouvelles constructions négligent l'aspect environnemental et gâchent des occasions de faire cohabiter nature et urbanisme. Les nouveaux jardins sont riquiqui et le resteront en grande partie. Tout cela, je l'ai décrit sur mon blog (www.pressibus.org/arbres), avec de nombreux exemples. On vient de voir que la mise en place de la ligne de tramway multiplie ces dégâts. La normalisation est en marche, la ville se transforme d'une manière rétrograde, comme ça s'est trop fait au XXème siècle.



Tours Gare : les quelques arbrisseaux sont enlevés, la hauteur de l'arbre à gauche est exagérée, aucun arbre n'est planté, au fond des palmiers en pots enlevés chaque hiver, à droite en transparence une future haute tour.

(illustration sans © du calendrier Sitcat 2011) [Indication carte postale :
© Richez Associés et ivars&ballet - Franck Rive - Image non contractuelle]

Et elle continuera à se transformer dans le même sens, car le tramway sert de tremplin à une intensification de ces méthodes. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en préparation définit un couloir de 400 mètres de chaque côté du tramway où l'habitat sera "densifié", avec des règles permettant de construire davantage, au détriment bien sûr de la nature. Ainsi quelques grandes tours sont prévues, notamment une à côté de la gare. Croyez-vous que tout le monde prendra le tramway pour aller dans cette tour ? Non, bien sûr, le trafic automobile sera encore plus congestionné...

Ce n'est pas que je sois contre la densification, elle a des avantages, notamment en matière de réduction des déplacements, mais j'estime que certaines conditions préalables doivent être requises et elle ne m'apparaissent pas présentes entre Loire et Cher, surtout à cause de la trop forte présence de véhicules automobiles.

De plus, il est probable que les méthodes utilisées seront approximatives. C'est déjà le cas pour les jardins ouvriers Saint Lazare, les derniers de la ville entre Loire et Cher. Alors que ces jardins sont fort bien entretenus, l'équipe municipale prétend que "de nombreuses parcelles sont laissées à l'abandon". Sur son plan, elle met un pointillé au dessus des voies de chemin de fer pour aller à la station de tram, alors qu'il n'y a aucun pont et qu'il serait difficile d'y mettre une passerelle. Et, cerise sur le gâteau, **les rois de la comm' municipale osent dire qu'ils vont créer des espaces verts** alors que sur l'ensemble de la surface des jardins supprimés, les deux tiers seront bâtis et, effectivement, il y aura de la verdure sur le tiers restant. De la verdure bien agencée comme l'aime la municipalité. Avec cette flore sur mesure une chose au moins est sûre, les caméras de vidéosurveillance à la mode et obsession du maire, n'y seront pas gênées...

On se rend compte ainsi de l'ampleur de la transformation urbaine. Le seul garde-fou se trouve dans les quartiers où les habitants ont souvent un petit jardin, car ils aiment et entretiennent la nature, eux. A l'intérieur des carrés de maisons, des écosystèmes variés s'y développent et ne subissent des régressions que lorsqu'une opération d'urbanisme s'y manifeste. Les dégâts sont bien plus importants dans les quartiers, comme le Sanitas, où la nature n'est que municipale (ou gérée par un office d'HLM qui applique les mêmes méthodes, c'est logique, son président est le maire).

Ce type d'urbanisme, que je qualifie d'aseptisé, est, bien sûr, néfaste pour le bien vivre des habitants, notamment pour les enfants qui vont y grandir. Mais il est faste pour les promoteurs, pour de grosses

entreprises de BTP et, plus généralement, pour de gros intérêts financiers. **A qui profite le crime ?**

11. Au Sanitas, le comportement hors-la-loi du maire

Revenons au Sanitas et à son mail. Nous sommes début septembre, l'enquête publique est terminée, on ne connaît pas encore les conclusions de la commission d'enquête, les travaux de dévoiement des réseaux ont commencé depuis un mois. Nous, les défenseurs du mail, sommes très attentifs à leur évolution car nous espérons que la commission imposera un nouveau tracé. Nous considérons déjà que les travaux entamés sont hors-la-loi, puisque le préfet n'a pas donné son accord. C'est **comme si un particulier avait déposé les plans de sa maison et commençait les travaux alors que son permis de construire n'a pas été délivré**. Nous nous en sommes insurgés, notamment lors de la réunion municipale du 3 août, mais que pouvions nous faire ? De plus, il apparaissait probable qu'il faudrait faire un jour ces travaux.

Quand le 7 septembre nous apprenons que la municipalité va enlever une canalisation de gaz qui passe sous le mail (donc pour nous elle est bien placée) et veut la faire passer sur son côté ouest, là où nous avons demandé de faire passer le tram (et donc pour nous c'est très mal placé), nous nous mobilisons pour nous opposer à ce que nous estimons être un coup de force anti-démocratique, niant les futures conclusions de l'enquête publique. Sur cette portion très contestée, le maire est effectivement, de façon flagrante, hors-la-loi. Il ne peut plus avancer une excuse du genre "Ah, ces travaux de rénovation des réseaux, il fallait bien les faire un jour ou l'autre, ça n'a pas de rapport direct avec le tramway...". Ici, il est flagrant que la canalisation est déviée à cause du tracé municipal. De plus tous les travaux sont annoncés sur le site officiel du tramway et sont même suivis par un "tram'bassadeur" payé par le maître d'ouvrage.

Au passage, je souligne que ce n'est pas la première fois que ce maire a un tel comportement de voyou trichant avec la loi. En juin 2009, j'en ai déjà parlé très succinctement, il avait tenté de percer une large trouée dans les bois de Grammont, abattant de nombreux arbres, fragmentant ainsi un bois classé, à la biodiversité répertoriée. Une solide mobilisation s'était rapidement formée, avec notamment les élus Verts. Une association avait fermement émis la menace d'une action judiciaire. Le maire avait renoncé. En fait, la

portée était bien plus importante puisque l'ouverture de cette ligne de bus préfigurait le passage du tracé de la seconde ligne de tramway. Pour cette portion, notre grigou de maire tentait ainsi de s'exempter de la future enquête publique sur la deuxième ligne.

Donc comment s'opposer à ces travaux au mail du Sanitas, qui doivent débiter le 13 septembre ? D'abord, je m'adresse au préfet d'Indre et Loire pour lui demander d'intervenir. Ensuite nous imprimons une affiche présentant le tram écrasant un arbre abattu, proclamant "**Halte au coup de force municipal**" "Défendons nos arbres, défendons notre promenade", et nous l'accrochons aux arbres. Le lundi 13 septembre, nous sommes une trentaine à nous relayer toute la matinée pour empêcher les travaux. Il s'avère qu'ils sont stoppés. Deux jours plus tard, je reçois une réponse m'assurant que **le préfet comprend tout à fait ma démarche**. Il demande à Mme la directrice des collectivités territoriales et de l'aménagement de bien vouloir envisager les dispositions appropriées à la situation. La situation semble donc pouvoir revenir à la normale.



Avenue de l'Europe, illustration (sans ©) du calendrier Sitcat 2011 reprenant une affiche (sans ©) de juin. Les arbres à droite ont été abattus en septembre. Les 53 cèdres à gauche devaient être abattus. Ils ont été sauvés par la commission de concertation de 2009. Depuis, 10 doivent être abattus. [Indication carte postale décembre 2010 : © Richez Associés et ivars&ballet - Franck Rive - Image non contractuelle]

Elle va progressivement se dégrader, d'abord le 22 septembre quand nous découvrons que 7 arbres ont été abattus la veille. C'est alors que ce constitue formellement notre "front de convergence", avec quatre associations. Leurs quatre présidents se rendent en préfecture et font remettre au préfet une lettre collective demandant l'arrêt des travaux sur le mail et, plus généralement, l'arrêt de tous les travaux de dévoiement de réseaux. Nous nous interrogeons aussi sur l'opportunité de lancer une action en justice, avec un "référé suspension" qui permette d'arrêter les travaux. C'est surtout par manque de moyens que ça ne se fera pas.

La situation continue à se dégrader fin septembre. **Le préfet se tait.** Des arbres sont abattus sur d'autres portions du tracé. L'alignement des 83 liquidambars, avenue de l'Europe, est rasé en totalité. Nulle part il n'était écrit qu'ils devaient être abattus. La population n'a été informée que 5 jours avant. Au Sanitas, des barrières de travaux sont mises en place sur le mail. Nous les enlevons à plusieurs reprises. La police nous contrôle deux fois.

Si le premier contrôle avait été débonnaire, le second a été plus tendu, bien que cocasse. D'abord un voisin, apparemment militaire ou gendarme de carrière, s'est montré très agité en nous voyant enlever des barrières, d'autant plus qu'il ne comprenait pas pourquoi nous étions d'accord pour qu'il appelle la police. Celle-ci est arrivée avec quatre agents, et a commencé à réprimander les trois citoyens apparemment normaux que nous étions, d'âge mur, tranquilles. Nous n'avons pas obtempéré à leur injonction de remettre les barrières en place. Comme on leur expliquait que les voyous n'étaient pas nous mais ceux qui commandaient ces travaux illégaux, ils ont jugé que ça dépassait leur compétence et, en gardant un air renfrogné, ont appelé leur chef. Nous les avons encouragé en leur disant que, tant qu'à faire, ils pourraient nous retenir au poste, ça aurait l'avantage de faire un peu de bruit et d'alerter les Tourangeaux sur ce qui se passait ici. Le préfet pourrait même être appelé à prendre position. De l'autre côté du téléphone, ça semblait compliqué... Une demi-heure sous la pluie plus tard, ils nous ont laissé partir, sans explication, sous l'air dépité du militaire de carrière. Un ou deux mois après, un conseiller municipal, proche du maire, m'a signifié qu'il savait de lourdes et peu recommandables choses sur moi, notées sur une main courante. Je lui ai retourné le compliment...

Ensuite (avant aussi, d'ailleurs), nous posons des affichettes "**Ces travaux sont illégaux**" sur les panneaux et barrières de travaux. J'écris au ministre de l'écologie (qui me dira qu'il avertit le préfet et le charge de me répondre, ce qu'il ne fera pas). La Véloration du 2 octobre se mobilise pour le sauvetage du mail. Les travaux reprennent le 4. Le 5, nous nous rendons compte qu'ils sont en partie annulés. Nous croyons comprendre que la commission a condamné la partie nord du mail et a sauvé les parties sud et centrale. Nous cessons alors notre opposition aux travaux. Il s'avèrera que la commission a bien suggéré que le tracé soit dévié, mais elle n'a pas demandé à ce que les arbres soient sauvés, même en partie. Car, à son tour, elle a entonné le refrain municipal "**C'est pas grave, on replantera !**". Le maître d'ouvrage a ensuite refusé de dévier et donc de créer "l'espace de convivialité arboré" souhaité par la commission.

12. Le tram-train

Peu avant la fin de l'enquête publique, j'avais pris une matinée pour lire l'ensemble des dépositions. Celles-ci étaient très nombreuses, plus de 500, avec parfois plusieurs feuillets. J'avais trouvé **deux lignes directrices, comme une convergence, dans les critiques émises**. L'une portait sur les dégâts environnementaux que je viens d'évoquer en bonne partie. L'autre portait sur la demande d'un tram-train plutôt que d'un tramway. Le tram-train permet de prolonger les lignes de chemins de fer existantes sur les lignes à créer en agglomération, assurant ainsi une desserte bien plus large et conséquente, car l'étoile ferroviaire d'Indre et Loire est réputée pour sa richesse. Ce matériel tram-train (le terme tram désignant à la fois tramway et tram-train) est utilisé depuis les années 90 en Allemagne, de façon très récente en France. Dans les dépositions, notamment celle des Verts et de la FNAUT Centre, sa promotion était caractérisée par un gabarit d'une largeur de 265 cm, contre 240 pour le tramway (tram-train et tramway ayant la même largeur de rails). Certaines dépositions soulignaient que cette largeur permet un meilleur confort, plus proche des bus actuels.

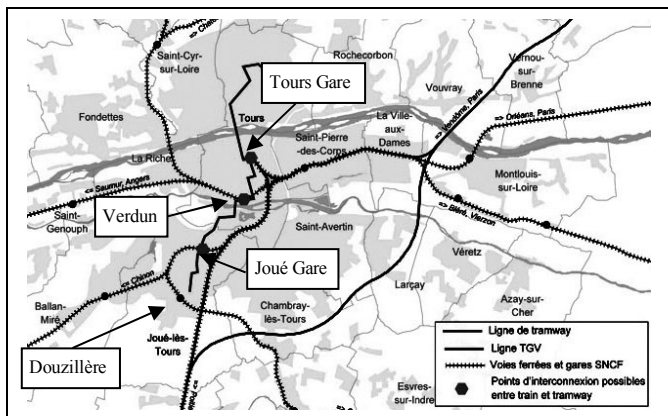
De plus, il convient de savoir que les difficultés de circulation des transports dans l'agglomération ne sont pas concentrées dans le cœur de la ville, mais dans ses entrées, dans les accès extérieurs aux banlieues proches et lointaines. Le tramway, axé sur le cœur de l'agglomération, apparaît insuffisant pour traiter ces bouchons, alors que le tram-train s'y prête mieux en exploitant les lignes ferroviaires existantes, à un coût plus abordable.

Pourquoi le tramway a-t-il été préféré au tram-train ? Certaines raisons techniques peuvent-être valables (par exemple, la moindre largeur permet des virages plus aigus), mais elles ne sont pas du tout expliquées dans les dossiers d'enquête, ce qui, à mon sens, est gravissime. Car **on prive les citoyens des éléments d'une réflexion et d'un choix stratégique**. Sous-jacent, on retrouve ce refus de concertation qui est une marque du projet. Il est seulement affirmé que "Seul le tramway sur fer reste compatible, à moyen ou long terme, avec le tram-train". Ah bon, en quoi ? Il y aurait une ligne de bus à la place de l'actuelle ligne de tramway que la compatibilité serait la même, aussi mauvaise (à ce sujet, voir en annexe "A2.2. Rustines ou nouvelles bases ?", page 78).

Que la commission d'enquête n'ait pas pris en compte cette convergence nous apparaissait tout à fait anormal et c'est alors que notre

"front de convergence" s'est formellement constitué pour rédiger, à l'attention du préfet, un premier document intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", analyse pour que l'Utilité Publique soit refusée, orientation vers un tram-train plutôt qu'un tramway.

Ce document a visiblement dérangé. Du blog pro-projet "Un tram pour Tours" aux déclarations du maire en conseil municipal, en passant même par la NR et par la FNAUT Centre, le sujet du tram-train a été évoqué et traité. Des éléments nouveaux sont apparus, souvent pertinents mais pas pris en compte dans le projet. D'abord, il est trop réducteur de ramener la distinction tram-train / tramway à des problèmes de largeur, surtout parce qu'un nouveau type de tram-train de 240 cm de largeur est arrivé sur le catalogue d'un constructeur. Il roulerait sur la ligne projetée. Ensuite, l'utilisation des voies ferrées en prolongement de nouvelles voies s'avère plus opérationnelle dans le sens est-ouest que dans le sens nord-sud de la première ligne. En cela, cette première ligne pourrait être considérée comme une exception, la seule ligne de tramway, les autres passant au tram-train. Enfin des suggestions sont faites sur de futures correspondances, notamment une gare intermodale au carrefour de Verdun.



L'étoile ferroviaire tourangelle et le tracé de la première ligne de tramway. Schéma paru sur "Vues d'actu" n°4 (septembre 2008, publié par atu). Les noms des correspondances possibles sont ajoutés.

Cela a-t-il permis un rapprochement des points de vue ? Oui et non. **Oui**, parce que nous avons infléchi notre position, d'abord dans un deuxième document de convergence qui insiste sur les très mauvaises correspondances qui se dessinent et qui peuvent être améliorées, enfin dans un troisième document qui émet cinq

propositions concrètes pour repartir dans une nouvelle direction, tout en rafistolant le mieux possible l'actuelle première ligne, donc sans la rejeter totalement. **Non**, car la position municipale est restée inflexible, soutenue de façon surprenante par les Verts et la FNAUT Centre, pourtant en contradiction flagrante avec le contenu de leurs dépositions. Pour eux, le tram-train est une solution à long terme, peu important, ou presque, les correspondances gâchées, peu importe même la prise en compte du tram-train pour la deuxième ligne en préparation. Et le préfet, qui aurait pu œuvrer pour un rapprochement, a fait comme si on n'avait rien argumenté, comme si on n'avait rien proposé...

13. L'enlaidissement de la ville

La Tribune de Tours a publié le 13 janvier 2011, un entretien avec l'adjoint au maire chargé de l'urbanisme. Il est très instructif, quand on connaît les dossiers.

L'adjoint commence par "Nous sommes à l'écoute des citoyens". Cette déclaration émouvante, la main sur le cœur, montre que ce qui suit ne serait que la traduction de la prise en compte de la volonté des habitants par leurs édiles. Le journaliste ajoute que l'adjoint "fait notamment référence aux plaintes de nombreux Tourangeaux sur l'abattage des arbres au Sanitas". Ah, le problème ne serait pas réglé ? La contestation couve encore ? Heureusement, la municipalité a trouvé la solution, forte de son extraordinaire capacité d'écoute. Qu'a-t-elle décidé, alors que les habitants demandent à ce qu'on sauve ces arbres ? Hé bien, elle a décidé de les abattre en entonnant plus fort que jamais le refrain "**C'est pas grave, on replantera !**". Ecoutez le couplet : "Il y a un tiers d'arbres de prévu en plus par rapport à ce qu'indiquait la DUP et des arbres de haute taille, pas des jeunes pousses. Nous avons travaillé avec les Architectes des bâtiments de France pour que le mail et la promenade du Sanitas soient plus beaux que prévu".

Le journaliste continue "Même chose Place Choiseul". Il y a donc de quoi s'attendre au pire. Effectivement, l'adjoint entonne une seconde fois le fameux refrain, avec cette fois pour couplet : "Soit nous conservions les 14 tilleuls et nous ne faisons pas de plateforme, soit nous replantions. Nous avons décidé d'en replanter 18". 14 tilleuls centenaires, remplacés par 18 jeunes sujets, quelle chance ont les Tourangeaux d'avoir une municipalité si compréhensive ! Sur une place saccagée par la suppression de massifs et surfaces gazonnées

remplacés par un moche dallage gris (appelé "minéralisation"), qui n'a rien de ligérien, on va écrabouiller un petit écosystème urbain juste au bord de la Loire, patrimoine de l'humanité...

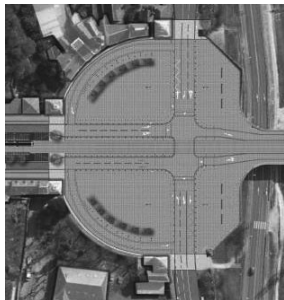


Rue Nationale et ses oliviers et palmiers en pot. Aucun arbre ne sera planté (photo Google Street © 2008).

La suite du parcours dans la capitale du jardin de la France est autant néfaste, la "minéralisation" se renforce au détriment des espaces verts alors qu'elle aurait dû et pu régresser. Aucun arbre n'est planté dans la rue Nationale, elle reste entièrement minéralisée, alors que c'était l'occasion de remplacer les palmiers et oliviers en pots (très ligériens, sûrement...). Puis, alors qu'ils ne gênent pas, les platanes au bord du tracé sont abattus entre la place Jean Jaurès et la rue Charles Gille, qui perd ses quatre arbustes (ce qui n'est pas indiqué dans les dossiers d'enquête). Juste après, le long de la gare où l'espace est élargi, les plantations (arbres ou massifs) sont à nouveau négligées au profit des sales dallages gris. Oui, on avait une occasion d'embellir la ville, d'y développer la trame verte, les sagouins municipaux ont préféré l'enlaidir.

Ce n'est pas tout. Je ne reviens pas sur le mail du Sanitas qui a été traité précédemment, mais il convient de connaître cette phrase inscrite dans les conclusions de la commission d'enquête (en page 61) : "Concernant la Place Choiseul, le Maître d'Ouvrage a décidé de conserver l'alignement de tilleuls existant". Les commissaires-enquêteurs disaient ensuite gaillardement dans la phrase suivante "La Commission prend acte avec satisfaction des avancées que l'enquête publique a permis d'obtenir". Les autres "avancées" étant les ajouts de plantation, hum... Malgré leur mollesse, ils considéraient tout de même que conserver des arbres qui ne gênaient pas le tram était une "avancée".

Quand le journaliste dit en préambule de son article "Si le projet a été approuvé, certaines modifications ont été et peuvent encore être apportées", il ne s'interroge pas sur le bien fondé de cette arrogance à revenir sur ce qui a été acté par l'administration. Car le préfet a accordé la déclaration d'Utilité Publique et le projet est donc figé. Si les 14 tilleuls ont été sauvés en octobre, c'est parce que la pression des habitants lors de l'enquête avait incité le maître d'ouvrage à proposer de les garder. Il lui fallait lâcher du lest, rassurer les commissaires, à qui il pouvait sembler absurde de raser des arbres et d'en planter à la même place (pour une étrange histoire de niveau...). Ca avait marché. Revenir sur cet abattage, c'est nier l'enquête publique, c'est **nier la volonté démocratique des habitants**, d'autant plus qu'en la matière, elle avait été très peu prise en compte. C'était même le seul sauvetage d'arbres de l'enquête, très astucieusement anticipé par le maître d'ouvrage (du coup, les commissaires n'en ont sauvé aucun autre, ils se sont contentés de cette seule "avancée" en la matière). Maintenant que cette feinte a fonctionné, le **tricheur** reprend sa position initiale.



Place Choiseul, ces sept tilleuls seront abattus, le grand massif, devant, sera bétonné et carrelé (Photo Google Street © 2008).

A gauche la future place Choiseul "minéralisée" avec de nouveaux et jeunes tilleuls. (illustration du dossier d'enquête Tome 2 E4 page 64).

Pied de nez aux commissaires, pied de nez aux habitants, tout est permis au maire et à son équipe. Du boniment (l'écoute des habitants a bon dos...), des envolées lyriques vers des lendemains plus beaux (le fameux refrain et ses couplets...), quelques ajustements mineurs pour faire illusion, et le tour est joué.

Pour quoi donc ? Les derniers propos de l'adjoint sont explicites "Plus qu'un projet de transport, le tram est un projet d'embellissement de la ville". Oui, chez les sagouins municipaux, enlaidissement se prononce embellissement, ou rénovation ou densification (maintenant appelée "requalification urbaine"). Le tramway sert de levier, de vecteur, à **une mainmise sur la ville**. On rejoint là le chapitre "10. Un tramway vecteur d'aseptisation et de normalisation" (page 22).

Tourangeaux, le 1^{er} février 2011 s'ouvrira une enquête publique sur le PLU, ça sera l'occasion d'argumenter pour refuser cette mainmise, ou au moins la réduire. Nous aurons peut-être la chance d'avoir des commissaires-enquêteurs indépendants et courageux ?

14. Le maire de Tours

Ayant présenté le déroulé des faits, je vais maintenant y revenir sous un autre angle, celui des différents acteurs, en faisant un bilan.

Dans sa troisième mandature, le maire de Tours dispose d'une grande expérience, il connaît tous les rouages, toutes les pratiques qui ont fait leurs preuves (clientélisme, affairisme, copinage...). Il est à deux autres postes clés, celui de président de la communauté de communes Tours Plus (c'est à dire l'agglomération de Tours) et celui de président du Sitcat (maître d'ouvrage du projet de tramway par CitéTram). Il est aussi trésorier et vice-président de la région. Par ses multiples casquettes (je n'ai cité que les principales, j'y ajoute notamment président de l'office d'HLM OPAC, président de l'hôpital CHRU), il est directement responsable du projet, du fond et de la forme, responsable de la stratégie de rouleau compresseur qui bafoue la démocratie, responsable de la communication d'enfumage qui brouille les repères. **Il est celui qui tire les ficelles.** Pour quels intérêts ? Je ne m'aventurerai pas sur ce terrain... Pas pour l'intérêt public, en tout cas, au moins pour ce projet de tramway.

Il est vrai que le temps très faible qu'il a passé à son poste professionnel d'Inspecteur Général de l'Education Nationale, lui a permis ces activités. C'est à un point tel que le 28 octobre 2010, il a été très sévèrement épinglé par le premier président de la Cour des Comptes dans une lettre adressée au Premier Ministre. Le 22 janvier 2011, le site "Rue 89" a révélé cette lettre en estimant que c'est là "une dérive que l'on peut qualifier de système institutionnalisé d'emplois fictifs, ou partiellement fictif. [...] Ou comment certaines personnes, choisies à la discrétion du pouvoir exécutif, touchent entre 4 000 et

6 000 euros net mensuel. Sans rien faire, pour certaines d'entre elles. Aux frais des Français". Toucher environ un million d'euros en 18 ans (sans compter la future retraite) pour (selon la Cour) "dix courtes notes manuscrites et un rapport" (rapport rédigé deux mois après le début de l'investigation de la Cour), cela montre la dimension du personnage : **on a un maire hyper fortiche !** Et, pour ses activités plus copieuses, il convient d'ajouter (d'après "Le Journal du Net") au moins 8.100 euros mensuels (brut, je suppose) qui constituent le plafond indemnitaire. Le 24 janvier, la NR affirme "L'accusation s'avère erronée", mais sans rien de consistant, d'ailleurs le maire a refusé de répondre à "Rue 89" (ni droit de réponse, ni plainte en diffamation). Le même jour, TV Tours, moins servile, concluait en se demandant pourquoi il n'avait pas demandé un temps partiel. Le lendemain "Rue 89" démontait l'article de la NR, titrant sur "La fragile défense du maire".

Il a aussi noué un grand nombre de relations et d'affaires qui font que l'on vient lui picorer dans la main, car il vaut mieux ne pas se mettre en travers de sa route. Ainsi, la discipline est telle que dans sa majorité municipale ou au Sitcat ou ailleurs, **les décisions se font presque toujours à l'unanimité**. On peut voir un parallèle avec l'approbation des cinq dossiers d'enquête, tous à l'unanimité des commissaires-enquêteurs et sans réserve. Son habileté à marginaliser ses adversaires est d'une grande efficacité. Ainsi en 2008, il a réussi à transformer en adversaire du tramway son concurrent aux élections municipales, certes affaibli par son ancien poste de ministre de la culture, alors que ce dernier était bien avant lui favorable au mode ferré et qu'il ne s'opposait qu'au projet présenté. Plus généralement la division de l'opposition municipale, qu'il a su entretenir, a facilité ses coups de force (à ce sujet, voir aussi le chapitre "19. L'opposition municipale", page 41).

Le maire a beaucoup joué sur l'aura écologique du tramway, pour anesthésier les contradictions. Pourtant, j'estime que sa notion de l'écologie est uniquement **marketing**, faisant ronfler des jolis mots et formules magiques comme "écoquartier", "normes HQE", "trame verte", "haut niveau d'énergie", mais en définitive il impose une politique **d'aseptisation de la ville**, réduisant la place de la nature, transformant les arbres en mobiliers verts qu'on déplace à son gré, imposant de hautes tours énergivores.

Sa notion de **la démocratie locale est vide**, distribuant aux Conseils de la Vie Locale quelque argent pour ajouter des bancs ou acheter

des décorations de Noël, mais prenant bien garde à ce que les citoyens ne viennent pas s'occuper de ce que sera la ville demain.

Il a utilisé la manne financière du tramway pour effectuer des travaux sans rapport direct avec celui-ci (comme la place Choiseul) et, au delà, il entend s'en servir pour configurer la ville à sa façon, très dense avec une nature toujours plus malmenée. Le tram est même devenu son joujou et il n'a pas lésiné sur le **bling-bling** pour qu'il devienne une "attraction touristique". Il imagine des gens venant spécialement à Tours "uniquement pour le voir. C'est une oeuvre avec le design RCP et Buren". Ne soyons pas étonnés qu'avec de tels débordements, le budget ait augmenté de 40 % en trois ans, et ce n'est pas fini...

Notre maire prend ainsi de grands risques, pas pour lui mais pour nous. Sous sa gestion, durant trois mandats, la ville est confirmée comme l'une des plus endettées de France. Il peut certes accuser son prédécesseur, mais, après 15 ans de règne, il n'a guère amélioré la situation. La légère diminution de la dette ne doit pas cacher le fait qu'elle a surtout été repoussée à plus tard. Le magazine "Capital" de février 2010 indique que Tours est la première de sa catégorie pour la durée d'amortissement de la dette. Toutes catégories confondues, elle est la sixième ville endettée française (3^{ème} de sa catégorie) et surtout elle a la plus basse marge de manœuvre, 26,65 %. Le rapport 2010 de la Chambre Régionale des Comptes, qui épingle bien d'autres débordements de la gestion municipale, souligne que "fin 2008, la capacité de désendettement atteint presque 16 années, soit une durée généralement considérée comme critique". Dans ces conditions, ajouter 100 millions à un budget en trois ans, avec pratiquement pas d'améliorations significatives (le design...), emprunter 338,4 M. sur les 369,1 du projet de tramway, n'est-ce pas de **l'inconséquence** ? Même si ce n'est pas la même bourse, tout se tient et c'est le citoyen tourangeau qui paye.

D'un côté 100 millions d'euros (Hors Taxes, ça fait moins cher) ajoutés pour on ne sait trop quoi et de l'autre côté, pour ne citer qu'un exemple, des conseillers municipaux qui pleurnichent parce qu'ils ne trouvent pas 7 millions (TTC, ça fait plus cher) pour financer la reconstruction, pourtant promise lors des dernières élections, de la passerelle Fournier, lien piétonnier et cycliste essentiel entre deux quartiers. Ca n'empêche pas le maire de se gausser de la priorité donnée aux circulations douces ou d'envisager une passerelle au dessus de la Loire, que personne ne demande, pour "illustrer" son "amitié" avec le maire de Saint Cyr (NR du 1/6/2010). On est très loin d'une gestion "en bon père de famille" !

L'inconséquence n'est pas que budgétaire, le manque d'ambition (sauf en tralala) est flagrant : "Le projet s'inscrit dans la logique des flux de déplacements observés aujourd'hui" (dossier d'enquête tome 1 A1 page 19). Ainsi, dans une ville située entre deux cours d'eau, congestionnée par la circulation automobile, **ce maire omnipotent asphyxie l'avenir de la ville**. Y compris en densifiant l'habitat, y compris en l'appauvrissant en chlorophylle, y compris par un système centralisé de vidéosurveillance, y compris par le traitement de la dette, y compris par le manque de concertation...

Comme l'a dit un de nos experts : "En conclusion, il n'est aucunement exprimé un projet ambitieux qui proposerait une toute autre façon de considérer l'espace urbain, les déplacements et les modes de vie. On ne propose qu'un aménagement parmi d'autres s'insérant dans l'existant sans en modifier le fonctionnement".

15. La stratégie du rouleau compresseur

Depuis 2007, date où le maire a présenté le projet de cette 1ère ligne de tramway, alors qu'on n'en savait presque rien avant, aucune réelle concertation démocratique n'a eu lieu. Les associations environnementales agréées l'ont demandé en vain durant trois ans, pour n'obtenir que quelques entrevues les derniers mois, quand tout était pratiquement figé. En dehors de tout bon sens, les erreurs commises ont été maintenues.

Par de nombreux détails dans les dossiers d'enquête, on se rend compte de la volonté de forcer les choses, d'accentuer les faits et prévisions. Prenons par exemple celles sur le trafic. Actuellement les lignes de bus qui sont dans l'axe nord-sud de la ligne de tramway véhiculent environ 13.000 voyageurs par an. Ce chiffre a légèrement diminué de 2008 à 2009 (comme le nombre d'habitants de la ville au dernier recensement annuel). La fréquentation estimée sur la ligne de tramway (un peu plus longue que les trajets de bus) serait carrément quadruplée, 54.900 voyageurs par an (dossier d'enquête, tome 1 A1 page 74). Pour arriver à **cet exploit** (c'est un chiffre clé pour la rentabilité de la ligne), alors que le tramway n'apportera qu'un gain de temps faible par rapport aux bus, de gros moyens seront mis en œuvre. Le maître d'ouvrage déclare qu'il effectuera "Le rabattement de la plupart des lignes sur le tramway" (conclusions de la commission, page 49). Donc les bus seront chargés d'amener des clients au tramway, avec ce que cela implique de désagréments pour les usagers avec des allongements de temps de trajet et des ajouts de

correspondances. Le Sitcat essaye de masquer cette réalité, comme avec ce propos (repris dans le n° spécial d'octobre 2010 de Ville-Rail) "Il n'y aura pas de rabattements systématiques sur le tram". Ainsi, en règle très générale, les voyageurs seront contraints de déguster le tramway, sauf quelques exceptions. La plus notable serait la ligne de bus BHNS en concurrence avec le tram sur l'avenue de Grammont. Mais ça ne serait probablement que provisoire, car elle risque d'être à moitié supprimée lors de l'arrivée de la seconde ligne de tram...

J'ai pris conscience de ce rouleau-compresseur début juin 2010 quand j'ai essayé d'alerter ceux que je pouvais contacter pour que cesse le massacre des arbres du Sanitas. Pas de réaction municipale ou médiatique. **L'omerta**. Le démarrage de l'enquête publique le 15 juin a été marquant. Elle n'était vue que comme une formalité mineure qui ne pouvait qu'entériner le projet. Le rouleau compresseur avançait inexorablement. Seule la communication minimum exigée par la loi était respectée, brouillée par l'inauguration de "La maison du tram".

C'est devenu particulièrement brutal, alors que les commissaires-enquêteurs n'avaient pas encore remis leurs conclusions, quand les travaux de dévoiement ont commencé sous prétexte qu'ils étaient sans rapport avec le tramway, ce qui est grotesque. C'est comme construire sans avoir le permis, c'est la politique du fait accompli, **un comportement hors-la-loi**. Avec l'appui tacite du préfet, les travaux au Sanitas (là où il y avait contestation), ont repris après trois semaines d'arrêt. A ce stade, sur le trajet, il y a déjà eu l'abattage de plus de 120 arbres, alors que la commission d'enquête n'a pas encore rendu ses conclusions et que la DUP peut encore être refusée. Il n'y eut finalement qu'un seul grain de sable, l'allongement de 2 semaines de l'enquête publique, du 16 au 30 juillet (en plein été...). Ensuite la commission électorale et le préfet sont passés sous le rouleau compresseur et voilà...

16. Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage CitéTram dépend directement du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération tourangelle (Sitcat, présidé par le maire de Tours). Il est le rouage moteur de la stratégie du rouleau compresseur avec en fer de lance **une communication marketing intense**.

La lecture d'un numéro spécial de la NR de 20 pages est édifiante avec des arbres à profusion, de l'écomobilité, des vélos partout... La mise en place de la "maison du tram" va dans le même sens de comm' clinquante. Certaines actions étaient trompeuses, comme l'emplacement de certaines peintures au sol (au Sanitas). Sans cesse, le maître d'ouvrage a rabâché que son projet était inéluctable, en ne conditionnant jamais son calendrier, notamment au résultat de la DUP ou aux aléas des recherches archéologiques..

Je me souviens avoir parcouru pendant quelques mètres le mail du Sanitas avec le responsable du projet, alors que je venais d'apprendre que tous les arbres devaient être abattus et je m'en étonnais. Sa réponse m'avait laissé pantois, il considérait que ces arbres étaient moches, malades, mal alignés... Visiblement, il avait une logique complètement contraire à la mienne et il me fallait trouver un genre d'arbitre pour changer quelque chose.

Mais c'est dans tous les domaines que le maître d'ouvrage n'a considéré que sa propre logique en ne procédant à aucune véritable concertation, **en refusant tout changement significatif, en biaisant, en usant de duplicité, d'enfumage**. Voici trois cas très significatifs :

- Il a dit qu'il prendrait en compte toutes les recommandations de la commission d'enquête. Puis il est revenu en bonne partie sur ses positions initiales, que ce soit place Choiseul (voir le chapitre "13. L'enlaidissement de la ville" page 30) ou au Sanitas en ne déplaçant pas le tracé à l'ouest comme le préconisaient les commissaires. De ce fait, "l'espace de convivialité arboré" préconisé n'existera pas, il n'y aura que les deux rangées d'arbres autour du tram censées remplacer les deux rangées abattues.
- Dans les dossiers d'enquête "le bilan vert largement positif" est établi par un double subterfuge, celui qui estime qu'un arbre planté est équivalent à un arbre abattu et celui qui consiste à abattre en centre-ville et à planter en périphérie.
- Quand on a appuyé auprès du préfet sur le besoin d'avoir une stratégie tram-train, on nous a rétorqué que c'était celle du maire et du maître d'ouvrage. Et de parler (le maire en conseil municipal) de la ligne de Loches rejoignant celle du tramway, d'une ligne de tram-train allant de La Ville-aux-Dames à Mettray. Et de ne rien faire pour que la station de Verdun soit déplacée de quelques dizaines de mètres afin qu'elle jouxte une future gare à la jonction de ces deux lignes. Les voyageurs devront donc franchir deux voies routières...

Cette **inflexibilité** s'est avérée très handicapante, car, comme on le sait maintenant, la commission d'enquête et le préfet n'ont fait que s'appuyer sur le maître d'ouvrage... J'ajoute une propension au **bluff** et à la **méthode Coué**. Par exemple, dans les conclusions de la commission, le maître d'ouvrage n'hésite pas à affirmer qu'il s'est "attaché à conserver autant que possible les arbres existants" (page 60). C'est partagé par la mairie, notamment le conseiller spécial chargé du tramway qui affirme carrément dans la NR du 29 septembre que la concertation est exemplaire et que le volet environnemental est aussi exemplaire. On devine le sourire narquois, les sourcils froncés et les yeux fermés affichés en couverture de cet ouvrage...

La plupart des lecteurs avertis et la commission d'enquête elle-même, certes de façon trop peu appuyée, ont été étonnés par la piètre qualité des dossiers réalisés par le maître d'ouvrage (sauf du point de vue marketing...). Ils ne permettaient pas aux citoyens de comprendre les choix effectués et donc d'avoir un avis circonstancié (Cf. chapitre "9. La langue de bois des dossiers d'enquête", page 21). Notamment, le choix essentiel d'un tramway plutôt qu'un tram-train n'était pas justifié. Tous ces défauts permettaient de maquiller l'absence de structure d'un projet précipité bâti sans fondements solides.

Depuis, les modifications apportées ont continué à révéler ce **comportement de marketeur-usurpateur des pratiques démocratiques et du droit**. On retrouve là toute "la patte" du maire. Souvent mal informés et nombreux peu intéressés, les Tourangeaux se réveilleront peut-être demain à la réception de la facture : financière, environnementale, sociale, économique...

Dans les documents directement ou indirectement rédigés par la mairie, le Sitcat ou CitéTram, il est frappant de constater combien l'accent est mis sur l'aspect esthétique identitaire du tramway ("quatrième paysage", design "tram miroir", "navire amiral", "curseur glissant sur sa ligne"...), alors que l'aspect utilitaire, c'est-à-dire son utilisation comme moyen de transport (elle est là notre "Utilité Publique"), est réduite à la part congrue.

Il y a tout de même un domaine où le maître d'ouvrage me semble pouvoir être à la hauteur de son rôle, c'est dans la réalisation et le suivi des travaux, et aussi dans les relations avec les habitants ("tram'bassadeurs", site web...). Je souhaite ne pas me tromper.

17. La majorité municipale

Ainsi le maire et le maître d'ouvrage ont foncé aux commandes d'un rouleau compresseur. A défaut de pouvoir l'arrêter, car ils sont du même bord, certains conseillers municipaux auraient pu prendre conscience de quelques problèmes et agir diplomatiquement pour améliorer le projet. C'est ce que je me suis dit au début. Non seulement, ils étaient **incapables** de mener la moindre action contre-carrant un tant soit peu le maire, mais en plus ils étaient **incapables** de prendre la mesure des problèmes et pire encore **incapables** d'en prendre connaissance par eux-mêmes !

Ceux qui étaient à la réunion du 2 juin ont appris en même temps que moi l'abattage des 160 arbres du mail. Ils ont fait comme s'ils savaient et ont noyé le poisson en affirmant péremptoirement que le projet était exemplaire. Aveuglement ? Stupidité ? Inconscience ? Je ne sais pas, je trouve seulement que c'est un mépris des citoyens que de leur faire avaler des **balivernes** en se montrant incapable de parler avec pertinence du sujet controversé. D'ailleurs personne n'a jamais su me dire pourquoi sur une artère très large comportant 6 à 8 voies pour les voitures (stationnements inclus), le tramway ne pouvait passer que sur la promenade arborée.

Je crois aussi que la plupart des conseillers municipaux de la majorité considère que le tramway n'est pas leur préoccupation parce qu'il est la **"chasse gardée" du maire** et de quelques autres personnes qui lui sont très inféodées. C'est perdre le sens des responsabilités et n'assumer que piteusement leurs rôles de représentants du peuple, car ce sujet est essentiel pour notre cité de demain.

A titre personnel, par les divers contacts que j'ai eus, parce que je privilégie d'abord l'argumentation, je suis impressionné par la discipline de fer qui règne dans cette majorité municipale. Il est possible de discuter avec ceux qui sont conseillers généraux ou avec le député, on a une écoute et un certain impact sur les éléments qu'ils maîtrisent. Les mêmes personnes dès qu'il s'agit d'affaires municipales deviennent aussi inaccessibles que leurs collègues. Jamais, je ne les entendus dire qu'il allaient marquer un temps d'arrêt, consulter la population ou faire une étude complémentaire neutre. Non cette municipalité reste sourde et dressée sur ses ergots, quitte à s'enfoncer dans les pires erreurs. Il n'y a qu'un moyen de l'arrêter : une action en Justice ou une solide menace en ce sens.

Il est révélateur que, lors de l'enquête publique, les dépositions les plus enthousiastes étaient celles de conseillers municipaux de la

majorité, ne se présentant pas en tant que tels. Ils étaient au moins 17 à suivre une consigne qui s'apparente à du "bourrage d'urne", indice de quelque inquiétude... En contrepartie, il y avait certes 4 conseillers d'opposition et un de Joué lès Tours, mais au moins se présentaient-ils comme des conseillers municipaux...

18. Les Verts

Et les conseillers municipaux Verts dans tout ça ? Les arbres et le tram-train, ils doivent sûrement les défendre ? Hé bien non, pas du tout, ou avec **des circonvolutions sans effets**... Certes ils sont dans la majorité municipale, mais ce n'est pas une raison pour **perdre leur identité**, laisser abattre 160 arbres cinquantenaires en centre ville, mettre en place une future correspondance bidon où il faudra traverser deux voies routières...

J'ai bien sûr insisté, et je n'ai pas été le seul, pour que ces trois élus Verts défendent nos valeurs communes. Rien à faire, du mutisme à la résignation, en passant par des justifications de replantations d'arbres et de futures remises en cause pour le tram-train (alors que dans leur déposition à la commission d'enquête le parti des Verts préconisait de remplacer le tramway par un tram-train de 265 cm de largeur... et de sauver le mail du Sanitas).

J'ai l'impression que suite à leur opposition au maire de Tours en juin 2009 pour la trouée dans les bois de Grandmont où ils s'étaient fait taper sur les doigts, il sont rentrés dans le rang le doigt sur la couture, soumis aux votes à l'unanimité, complètement inhibés (juste une timide abstention pour la vidéosurveillance)... au mépris, bien sûr, de ceux qui les ont élus. Et comment peuvent-ils se plier au discours marketing d'écoblanchiment du maire ?

En mettant en jeu leur participation à la majorité, ils auraient peut-être réussi à modifier quelques unes des grosses anomalies du projet, surtout en matière environnementale. **Ils ont failli.**

19. L'opposition municipale

Les dix conseillers municipaux d'opposition ont bien sûr moins de pouvoir que ceux de la majorité, mais ils peuvent influencer, notamment, agir sur les médias, avoir du crédit auprès de l'état, du préfet. Ils se sont surtout rangés en deux attitudes, l'une de retrait et silence (ou absence), l'autre d'approbation du projet et de soutien au

maire. A cela, il n'y a guère eu qu'une seule exception marquante, la présidente de TCSP 37, faisant partie de notre "front de convergence" et deux autres exceptions, l'une active sur le mail du Sanitas et l'autre sur le cabinet "RCP Design Global". Ainsi, au sein du conseil municipal, l'opposition au projet, pourtant puissante en 2007, s'est réduite en peau de chagrin en 2010, alors que, **paradoxalement**, il y avait bien plus de raisons de s'opposer.

Donc même de ce côté là, le maire de Tours a réussi à bâillonner presque toute contestation. Comment a-t-il procédé ? Le journal "L'Express" donne une explication dans un article du 14 septembre 2006. On y apprend en particulier qu'il est difficile de comprendre "les rouages de la politique locale" sans tenir compte du fait que la ville de Tours a une "très forte tradition maçonnique". "Le réseau fonctionne et reste influent", on y trouve assurément plusieurs des acteurs essentiels de cet ouvrage, quelque soit la couleur politique. L'article, sur-titré "Le système" du maire, précise que c'est "là que trouverait sa source" la "**complicité**" entre le maire socialiste de Tours (fils d'un "frère du Grand Orient") et celui de la commune voisine de Saint Cyr sur Loire, personne aussi très influente qui est le patron de l'UMP sur le département. **Complicité**, hé oui c'est dit... et elle agit et décide très discrètement, dans les coulisses.

Je mets à part l'adversaire du maire de Tours aux deux dernières élections municipales, ancien ministre de la culture. S'il n'a pas été présent lors de ces derniers mois, s'écartant de la vie politique tourangelle, il a été le premier à s'opposer, et vigoureusement, à ce projet qui dès le départ était mal parti. Il s'interrogeait "Pour qui roule la NR ?" et déclarait : "Le peuple est seul souverain. Il est adulte et n'est pas dupe lorsqu'il voit se mettre en place **un vrai rouleau compresseur**". Je le découvre, quelques jours après avoir trouvé le titre du présent ouvrage... N'était-ce pas écrit d'avance ?

20. Le préfet d'Indre et Loire

Face au rouleau compresseur municipal, il n'y avait que la commission d'enquête et le préfet pour arrêter le projet ou du moins atténuer significativement ses principaux défauts. Une fois l'accord de la commission, il ne restait que le préfet. Son rôle était donc essentiel, sa personnalité aussi, son indépendance d'esprit, sa volonté de faire respecter la loi, bref sa capacité à assumer sa fonction, à prendre le dossier en main, à savoir écouter, comprendre...

Avant même les conclusions de la commission, j'ai eu l'occasion de l'alerter sur le début des travaux de voirie qui, au Sanitas, ignorait notre demande de modification du tracé. Ma première impression fut bonne car il m'a écrit (le 13 septembre) "Je comprends tout à fait votre démarche et je demande" à ce que ça soit étudié et à ce que j'en sois informé. Et puis, je ne sais pas ce qui s'est passé, ce qui l'a fait changer d'avis, car il ne m'a plus jamais contacté. Ce silence prolongé nous a beaucoup mis dans l'embarras. Arrivé fin septembre, il nous semblait **laisser pourrir la situation** en espérant que l'on se découragerait. J'ai alors compris que ce n'était pas clair et que l'issue serait probablement négative. J'espérais tout de même encore un changement d'orientation. Ses conseillers pourraient-ils l'y amener, avec la pertinence de nos arguments ?

Dans notre premier document de convergence nous avons précisé de nombreux points que la commission d'enquête avait mal traités ou n'avait pas traités du tout. Il pouvait demander une étude sur certains d'entre eux, aucun n'a retenu son attention. Nos cinq propositions ont ensuite été ignorées. C'était peine perdue, il était partie prenante du rouleau compresseur. Il fit sans cesse la sourde oreille à l'action de notre "front de convergence" (avec pourtant deux associations environnementales agréées). Par deux fois le ministère de l'écologie l'a chargé d'étudier nos arguments et de nous apporter une réponse, il ne l'a pas fait. Il n'a laissé passer qu'une réunion où sa secrétaire générale nous a écouté.

Il y eut bien une seconde réunion où nous devons argumenter devant sa secrétaire générale pour qu'il repousse de quelques mois la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) afin de corriger le projet de façon significative. En fait cette invitation était d'**une rare impolitesse, un camouflet**, puisque cinq heures avant la rencontre, il a fait savoir qu'il accordait la DUP. Cette réunion du 21 décembre perdait tout objectif. Nous y sommes tout de même allés, d'abord pour montrer que nous étions davantage polis, ensuite pour savoir ce qu'on avait à nous dire. Pas grand chose, notre dossier de convergence ne semble même pas avoir été étudié par l'équipe préfectorale, il a été confié à la mairie et au maître d'ouvrage qui ont répondu, et même pas de manière écrite à notre attention. Bref, j'estime que toute notre action, pourtant très sérieusement argumentée, a été balayée d'**un revers de main** de façon encore plus expéditive que ne l'avaient fait les commissaires-enquêteurs. Sa réponse du 11 janvier adoucit certes un peu la manière, a posteriori, mais les résultats restent inchangés. Cette tardive justification confirme sa partialité et son manque d'implication (voir mes

commentaires en notes du chapitre A5. Annexe 5 - La réponse du préfet, page 92).

Comment l'autorité préfectorale a-t-elle pu valider un projet si mal bâti ? Pourquoi a-t-elle fermé les yeux ? Je n'en sais rien, mais les raisons m'apparaissent trop opaques pour être saines.

La NR rapporte dans son édition du 6 janvier 2011 : "Un préfet que le maire de Tours a remercié à plusieurs reprises, notamment pour sa célérité à signer la déclaration d'utilité publique". Pourquoi n'a-t-il pas remercié le Sitcat et CitéTram pour la très grande qualité de leur projet qui présente si peu de défauts que le préfet l'a rapidement accepté ? Il fallait effectivement un très gros effort du préfet, il lui fallait être très attentionné aux désirs du maire, ces grands remerciements sont amplement justifiés.

21. Au Sanitas, la forfaiture du préfet

Le représentant de l'état se doit, bien sûr, de respecter et faire respecter les Lois de la République et a fortiori la Constitution Française et sa Charte de l'Environnement. Il ne l'a pas fait pour le mail du Sanitas et en cela je considère qu'il a commis une forfaiture, c'est ce que j'ai démontré sur mon blog le 23 décembre 2010, sur la page consacrée à la promenade arborée du Sanitas. Voici ce que j'y ai écrit, de façon un peu plus concise.

Notre "front de convergence" s'est adressé au préfet pour l'alerter des défauts du projet et lui demander de refuser l'Utilité Publique, ou de la repousser pour exiger des modifications, dont la sauvegarde du mail du Sanitas. Nous n'avons pas eu de réponse et la DUP a été accordée le 21 décembre. Cela est à mon sens indigne, car le préfet se doit de veiller à la préservation de l'environnement. Il ne l'a pas fait, alors que l'on se trouve devant une atteinte grave à la trame verte patrimoniale et que la chose lui a été très précisément signalée. J'estime qu'il a ainsi commis une forfaiture, je vais préciser en quoi. Je commence par la définition de ce mot "forfaiture" d'après le Petit Robert : "Crime dont un fonctionnaire public de rend coupable en commettant certaines **graves infractions dans l'exercice de ses fonctions**". Et "crime" signifie : "**Manquement très grave à la morale, à la loi**".

Ensuite, je précise à nouveau le cadre de la promenade du Sanitas. Au début (il y a un an), le tramway devait passer à côté et presque tous les arbres (177 en tout) étaient sauvés. Puis, dans le projet

soumis à enquête (il y a six mois), il est passé sur toute la longueur du mail, abattant ainsi tous les arbres. La commission d'enquête a demandé à ce que le tracé soit "légèrement déplacé vers l'ouest" sur les parties centrale et sud du mail. Le maître d'ouvrage (Sitcat CitéTram) a répondu qu'il prenait en considération toutes les demandes de la commission et, effectivement, les travaux de dévoiement des réseaux ont été corrigés en fonction de ce nouveau tracé, sauf que, finalement, il n'y a pas eu de déviation et que **le mail pour les piétons va devenir un mail pour le tramway** avec de nouveaux arbres (apparemment une centaine au lieu des 177). C'est une atteinte à l'environnement sans motif, gratuite. Tous les arbres sont abattus ou presque (quelques uns déplacés...), et le préfet laisse faire. Il y a là **un manquement très grave à la morale**.

Prenons maintenant un texte de loi gravé dans le marbre de la Constitution française depuis 2005, la "Charte de l'environnement". Son article 2 stipule que : *"Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement"*. Préserver l'environnement ? Il est détruit. Pour quelle nécessité impérieuse ? Aucune, il n'y a pas besoin de supprimer tous les arbres en place pour que passe le tram sur une artère aussi large. Il y a bien là **un manquement très grave à la loi**. De plus, l'article 3 n'est pas respecté aussi : *"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"*.

Vous me direz que le préfet n'est pas le seul à ne pas respecter cette loi, le maire de Tours, notamment, est aussi en cause. Certes, mais le cas du préfet d'Indre et Loire est beaucoup plus grave. Il est le représentant de l'état dans le département, et, à ce titre, il est le premier à devoir respecter la Constitution Française, il se doit même de la faire respecter. Et nous lui avons signalé cette atteinte à la Loi, il a un rôle d'arbitre, il agit en connaissance de cause. Il y a bien là une volonté d'agir contre la loi. C'est effectivement **une grave infraction dans l'exercice de ses fonctions**.

Le problème, gros problème, rédhibitoire problème, c'est que cet article de la Constitution n'est pas "opposable", comme on dit en matière judiciaire, ou il faudrait de très gros efforts pour qu'il le devienne. Le préfet le sait, bien sûr, et c'est pour cela qu'il se permet d'agir ainsi... A quoi sert d'ajouter des articles dans la Constitution si on ne les fait pas respecter ?

22. La commission d'enquête

La commission d'enquête réunit trois personnes (les commissaires-enquêteurs) chargées d'analyser les dépositions des habitants et de dégager des conclusions permettant d'amender, ou pas, le projet. Le 12 octobre, elle a accordé un avis favorable avec quelques recommandations et aucune réserve, si bien que le projet n'a pratiquement pas été modifié. Comment les commissaires en sont-ils arrivés là ?

- Contrairement à ce qu'avait estimé la mairie considérant l'enquête publique comme une formalité, les Tourangeaux ont été nombreux à s'exprimer avec plus de 500 contributions. C'était trop, les commissaires ont estimé qu'il fallait faire un tri, il fut drastique, laissant de côté des arguments importants. Ainsi pour mon étude sur les arbres, ils ont ignoré que le bilan en centre-ville était très négatif, que des centaines d'arbres étaient abattus pour rien, que seulement 4 des 29 stations étaient arborées...
- Ils ont été incompétents juridiquement et n'ont pas fait appel à des experts indépendants pour les aider en ce domaine, ainsi que la loi les y autorise. Ils ont même été jusqu'à écrire "Il conviendra de mettre en conformité le droit et le fait dans le document final de mise en conformité", ce qui laisse entendre que le droit pourrait devoir se plier au fait, alors que le contraire devrait en toute cohérence s'imposer.
- Ils ont été incompétents techniquement et n'ont fait appel à aucune expertise, en particulier pour la problématique du tram-train, alors que de nombreuses contributions allaient en ce sens. Ils se sont contentés d'interroger le maître d'ouvrage et d'opiner à ses propos. Il est ainsi facile d'être commissaire-enquêteur, pourquoi n'ont-ils pas fait appel à des observateurs neutres pour se forger une opinion moins guidée ?
- Ils ont été incompétents budgétairement, ne relevant même pas l'erreur de 5 millions d'euros dans la totalisation du maître d'ouvrage et faisant une comparaison fautive avec le tramway d'Orléans, qui lui, contrairement à celui de Tours, intégrait le coût des dévoiements de voirie et alors même que le Président remplaçant de la commission d'enquête propre au projet de Tramway de Tours avait siégé dans celle d'Orléans. Alors que le Journal du Dimanche indiquait aussi le 19 septembre 2010 les coûts au km des tramway de Dijon, 16 millions d'euros au km, Toulouse, 19,5 M, Le Mans 20 M, Tours 24,9 M (aucune autre ville de province n'est citée), les commissaires dans leurs conclusions estiment que le coût est "dans la moyenne des projets

similaires", ce dont se félicite le maire en conseil municipal, avec l'écho de la NR.

- Ils n'ont donc pas su ou voulu reconnaître les logiques qui guident le projet et n'ont pas du tout contrecarré les plus dangereuses, les plus contraires aux principes d'intérêt public. C'est le cas notamment de la logique anti-environnementale, pourtant contraire aux ambitions initiales et à la trame verte du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours. Que cette notion soit lettre morte pour une mairie qui ne l'a introduite que comme un faire-valoir, ce n'est pas étonnant. Que les commissaires-enquêteurs puis le préfet fassent pareil, c'est surprenant et je considère que c'est indigne de leur fonction, surtout que ce n'est pas un cas isolé, c'est ainsi sur bien d'autres plans comme l'ont montré nos dossiers de convergence.
- Les six recommandations qu'ils ont émises, sont pour la plupart ineptes. Recommander l'interdiction de la circulations des vélos sur le pont Wilson, savent-ils ce que ça veut dire ? En quoi cela favorise-t-il l'écomobilité ? Transplanter des arbres, avec tous les risques attenants, serait une solution au recul de patrimoine arboré et au refus de conquête végétale ? Quand à prendre des mesures plus ou moins vagues, notamment de publicité, ça ne mange pas de pain...
- Il est très réducteur de dire que la moitié des dépositions est favorable au projet. Il est aussi étrange d'estimer que, dans l'enquête sur le sujet très technique du pont du Cher, 13 observations témoignent de peu d'intérêt, sans parler de la consistance et de la pertinence de ces dépositions. Cet aspect est d'autant plus regrettable qu'il y va de la sécurité des citoyens et de leurs biens.
- Par contre les commissaires n'ont pas eu l'idée de constater la demande conséquente de plus d'une quarantaine de personnes et associations pour garder le mail du Sanitas, souvent avec argumentaire, contre seulement 2 ou 3 dépositions acceptant qu'on replante. Bizarre...
- Quand les travaux ont commencé sur le mail du Sanitas avant les conclusions de la commission, j'ai interpellé celle-ci pour qu'elle énonce sa désapprobation. Elle est restée muette. J'avais pour exemple la commission d'enquête de Brest qui en 2009 avait estimé regrettable que le maire annonce très tôt la date d'inauguration. Le maire de Tours en a fait autant (31 août 2013), sans être réprimandé. A Brest, la commission avait obligé que les travaux de voirie soient pris en compte dans le budget tram à un tiers de leur valeur. Rien de tel à Tours où d'ailleurs le Sitcat

estime carrément trop compliqué de les estimer (NR du 8/1/2011).

- Le remplacement du président de la Commission, tombé malade après l'obtention de la prorogation de la durée de consultation publique, interroge, j'en reparle dans le chapitre suivant.

Certes, on peut avoir affaire à des enquêteurs qui n'ont pas la même conscience environnementale que notre front de convergence, mais notre désaccord porte sur de trop nombreux points et leur aplatissement devant le rouleau compresseur est trop flagrant pour que nous ne puissions pas être très surpris d'une telle passivité. Ils n'ont pas du tout satisfait au rôle d'arbitre qui aurait dû être le leur. Le contenu de leur rapport laisse pour le moins songeur quant aux valeurs des intérêts public et général qu'ils sont censés défendre.

23. La malchance ?

A rédiger ce bilan, j'ai l'impression que nous n'avons pas eu de chance dans notre démarche en ayant eu en face de nous des personnes qui auraient dû jouer un rôle d'arbitre et qui ne l'ont pas fait par manque d'indépendance, de rigueur et de respect de l'intérêt public. C'est évident pour le préfet, tant, sur la fin, son comportement a été ouvertement partial.

C'est moins évident pour les commissaires qui avaient su dialoguer avec nous et semblaient plus réceptifs. Mais il faut savoir qu'il y a eu un important changement quand leur président est tombé malade et a été remplacé. Le remplaçant était de la Touraine alors que le premier président ne l'était pas. Il m'apparaît que le premier président avait de l'indépendance d'esprit et une conscience écologique pour avoir participé à la concertation publique de 2009 et avoir exigé que les cèdres de l'avenue de l'Europe ne soient pas abattus, alors que l'on était dans une configuration bien plus difficile que pour le mail de Sanitas. De plus c'est ce président qui a décidé du prolongement de 2 semaines de l'enquête publique, au dam de la mairie et du maître d'ouvrage. J'ai donc lieu de croire que son départ pour cause de maladie a été une malchance pour nous. Et si sa maladie avait été due à un excès de stress ?

Je signale aussi un autre fait qui m'a marqué, je le trouve très révélateur. Au tout début, je m'étais adressé au président de la commission pour lui demander comment faire pour sauver le mail du Sanitas, s'il fallait que je fasse une pétition. Il m'avait répondu que ça ne servait à rien, que le nombre d'arguments répétitifs n'avait

pas de valeur et que ce qui avait de la valeur était la pertinence des arguments. J'avais donc orienté mon action en ce sens. Et que s'est-il passé finalement ? La pertinence de mes arguments, celle de professionnels géographes ou d'associations naturalistes et bien d'autres dépositions des habitants, cette "pertinence" exigée a largement été ignorée.

En préambule de ses conclusions, la commission estime que plus de la moitié des dépositions étaient "favorables" au projet, comme si l'enquête avait un volet référendaire. Cela peut éclairer les dépositions des 17 conseillers municipaux de la majorité, dont l'action a pu être motivée par cet étrange comptage. Les commissaires ont ajouté que parmi ces dépositions favorables, certaines "sont cependant souvent assorties de considérations qui peuvent parfois conduire à remettre en cause le projet". Je comprends qu'elle sont en réalité défavorables (notamment en préférant le tram-train), faisant probablement basculer la majorité. Pour le moins, ces estimations douteuses montrent qu'il n'y a pas de consensus dans la population sur ce projet, ce que j'ai constaté maintes fois par ailleurs, notamment sur le forum de tours.maville.com ouvert par la NR. J'estime que le président qui est tombé malade n'aurait pas versé dans de telles considérations réductrices.

Le fait qu'avant la DUP il y ait eu changement de ministre de l'écologie et des transports a-t-il pu jouer ? Et, juste avant la DUP, le déplacement lointain du nouveau ministre, qui ainsi n'a pas vraiment eu le temps de traiter notre dernière lettre ? J'en doute, mais ça n'est pas impossible, nous avons eu de bons signes de ce côté...

24. Les dessous louches

Les sommes en jeu sont très importantes pour notre agglomération, 369,1 millions d'euros déclarés, plus 40 autres millions de dévoiement de réseaux, auxquels d'ajoutent de nombreux à-côtés, sans oublier le plus lourd, les intérêts de la lourde dette contractée... Il est hélas humain que de telles sommes génèrent des méthodes que je qualifie ici de louches. En voici quelques-unes, plus ou moins précisément car ces choses là ne sont jamais très claires.

- Le budget initial, en 2007, année de l'élection municipale était évalué entre 260 et 290 millions d'euros. C'est là dessus que les électeurs ont réélu le maire. Cette **sous-évaluation** n'était pas neutre, car, étant en dessous de 300 millions, elle a permis au projet de ne pas faire l'objet d'un débat public national sous

l'égide de la Commission du débat public (laquelle, en 2009, a tout de même demandé au Sitcat de publier les objectifs et caractéristiques de son projet, ce qui n'a pas été fait ou n'a donné lieu à aucune publicité).

- Le projet était divisé en cinq, ce qui apparaît normal. Ce qui l'est moins, c'est qu'ils aient tous été menés de front. Logiquement, par exemple, celui des expropriations aurait du suivre celui du tracé, puisqu'on ne peut connaître les expropriations qu'une fois le tracé accepté. Tout réunir permettait de montrer que c'était "tout ou rien" et donc forcer à ce que ce soit "tout".
- Une opération de l'ampleur de ce projet ne se fait pas à l'arrache pied sans prendre en compte tout un environnement, notamment en matière de documents d'aménagement et d'urbanisme. Or ce cheminement a été chamboulé, notamment sans tenir compte d'un SCOT, d'un PLU, sans réactualisation du PDU (voir le chapitre dédié sur le 1er document de convergence).
- Un bilan et une révision du PDU ont été prévus pour 2010 dans le dossier d'enquête (page 8 du tome 3 H1). On peut considérer que c'était **un mensonge**, puisque cet engagement n'a pas été tenu.
- Longtemps, dans le déroulé et le calendrier des opérations, les recherches archéologiques ont été négligées. Or, à l'image d'autres villes, il est très probable qu'on trouve des vestiges sur le tracé. Cela peut entraîner plusieurs mois de retard, à condition de vraiment chercher. Apparemment, depuis peu, sans doute sous la pression des scientifiques et du préfet de région, le maître d'ouvrage semble mieux prendre en compte cette éventualité. La date d'ouverture au 1er septembre 2013 est toujours affirmée...
- En préambule à leurs conclusions, les commissaires-enquêteurs précisent qu'ils répondent à un "avant-projet" et non pas à un projet. Est-ce une précaution (une ouverture de parapluie) parce qu'ils trouvent le dossier mal ficelé ? Est-ce un blanc-seing donné au maître d'ouvrage pour qu'il puisse encore modifier ce que bon lui semble ? Quoiqu'il en soit, c'est suspect car très inhabituel et étonnant dans le cadre d'une procédure devant mener à une Déclaration d'Utilité Publique.
- Le pont de Vendée, ayant été détruit durant la dernière guerre, gardant tout de même ses piles, le Cher ayant été élargi et endigué dans les années 70, le maire précédent (Jean Royer, pourtant si imprudent en aval, sur la Gloriette) s'était bien gardé de le reconstruire. En effet, son tablier est proche du niveau de la grande crue de référence de 1856, seulement 12 cm, et si les digues ne rompent pas en amont. Que ce soient des blocs de glaces ou surtout des troncs d'arbre déracinés, le risque est grand

que le pont soit très malmené... Sauf pour l'actuel maire qui a fait mener des études à la hussarde (Cf. nos deux premiers documents de convergence et "A6. Annexe 6 – Pont de Vendée, attention danger...", page 96).

- Le cabinet "RCP Design Global" retenu pour le design du futur tramway par le Sitcat (dont le président est maire de Tours) a pour gérante une conseillère municipale, adjointe au maire à l'éducation. Il y a là un évident conflit d'intérêt, car même si la gérante n'est pas chargée du dossier tram, la loi ne permet pas "par un mandat électif public de prendre, recevoir ou conserver, directement ou indirectement un intérêt quelconque" dans une opération... En toute logique juridique et dans l'intérêt du bien public un dépôt de plainte pour **prise illégale d'intérêt** s'impose. Le recours en justice a été assumé par la présidente de TCSP 37 et un autre citoyen à titre personnel.
- Revenons au pont de Vendée, sur le Cher, pour souligner que l'étude d'impact hydraulique et la maîtrise d'ouvrage ont été confiés au même groupe Ingérop ("Ingérop Conseil & Ingénieries" pour l'étude, "Ingérop & Strates" pour la maîtrise d'ouvrage). Là aussi, ce n'est pas clair et sain...
- "La tribune de Tours" est un hebdomadaire gratuit réduisant un peu l'impact monopolistique de la NR (il est légèrement orienté à droite, comme la NR l'est à gauche). Nous l'avons bien sûr contacté dans notre action. Si au début cela s'est bien passé, notamment pour le mail du Sanitas, la couverture de nos actions s'est progressivement amenuisée jusqu'à un étonnant article du 16 décembre tirant à boulets rouges (voir ici) sur la présidente de TCSP 37 à cause de sa plainte contre le cabinet RCP. Il y a eu un virage au mois d'octobre. Le rouleau compresseur était entré en action pour réduire ce lieu de résistance. Ce n'est pas la seule fois que j'ai eu l'impression qu'on trouvait un certain appui, et puis finalement il s'effritait...
- Le député maire de Saint Cyr sur Loire préside le puissant réseau d'administration de biens Citya Immobilier très présent dans la ville de Tours, notamment là où le tramway apporterait une bonne plus value... Plus généralement, de grosses opérations immobilières se profilent le long du tracé avec la très forte densification promise. Cet élu a l'honneur de figurer dans le numéro 117 des "Dossiers du Canard Enchaîné" au titre évocateur de "Fric ou politique" (2010).
- Le nombre de conseils municipaux dans notre ville est réduit au minimum. C'est pourtant lors d'une de ces journées que, comme par hasard, les deux décisions importantes (conclusions de la

commission et DUP) ont été rendues publiques par le préfet, ce qui a permis au maire de les annoncer avec un large sourire. Comme le rapporte la NR, l'adjointe au maire qui a décroché le marché du design a logiquement déclaré "*C'est un beau cadeau de Noël !*". Ce sont les amis qui offrent des cadeaux...

- Dans son communiqué de presse de décembre 2010, le Sitcat écrit "Ces deux dernières années auront été ponctuées de nombreux échanges entre les acteurs du projet et les services de l'état. Ce travail collectif de qualité a abouti à l'obtention de la déclaration d'Utilité Publique en 2 ans, fait suffisamment rare pour être souligné". On devine à travers ces propos les liens très étroits qui se sont tissés entre Sitcat / Mairie et Préfecture. On comprend pourquoi le préfet, qui inversement a refusé de travailler avec nous, n'a pas du tout joué son rôle d'arbitre.

25. La presse locale (NR)

"La Nouvelle République du Centre-Ouest" (NR en abrégé) est le seul quotidien du département. Son rôle est donc essentiel, sans véritable contrepoids médiatique. Je considère qu'il a été un rouage important du rouleau compresseur et je vais expliquer pourquoi.

- Imaginez n'importe quelle cité de province, imaginez qu'en son centre ville on abatte sur 600 mètres plus de 160 arbres, pour la plupart cinquantenaires, cela ferait du bruit, le quotidien régional en parlerait tout de suite, surtout si ce n'est pas justifié. A Tours, rien, silence absolu pendant presque un mois jusqu'à ce que les témoignages à la commission d'enquête commencent à s'accumuler pour refuser ce massacre gratuit.
- **La rétention d'information** s'est poursuivie sur bien d'autres sujets. Ainsi la suspension des travaux au Sanitas pendant trois semaines n'a été vaguement évoquée que lorsque les travaux ont repris. L'abattage des platanes à la station Jean Jaurès a été tu pendant des mois jusqu'à ce que ce la mairie annonce qu'il aurait des replantations (ce qui permet d'entonner le refrain "*C'est pas grave, on replantera !*"). Le fait que le préfet doive intervenir, notamment à la demande du ministre, n'a jamais été évoqué... Au carrefour de Verdun, rien sur le cèdre abattu et la très mauvaise correspondance qui s'y dessine... Rien non plus sur le refus d'arborer la rue Nationale et les stations de tram. Comment peut-on mobiliser dans de telles conditions d'évitements et de marginalisation forcée ?

- Certes, de temps en temps, l'information passait, mais quand elle était vraiment pertinente, elle était plutôt comprimée en info secondaire, dans une colonne d'informations diverses.
- A une exception près (analyse des conclusions de la commission), les journalistes n'ont jamais fait la moindre investigation, n'ont jamais eu une réflexion personnelle, se contentant de rapporter les propos recueillis et les divers faits "convenables".
- Dans la NR du 29 septembre 2010, une page entière est consacrée au tram avec un semblant de neutralité. L'article est divisé en trois parties à peu près égales. Une pour les propos d'un expert membre de notre "front de convergence" qui expose ses arguments triés et présentés par la NR qui va jusqu'à prétendre qu'ils sont assésés. Une autre partie présente les propos de la municipalité qui ne fait que répondre aux précédents. La NR laisse alors publier de graves contre-vérités (une "concertation exemplaire", "un volet environnemental exemplaire" !!) sans que personne ne puisse répondre. Bien sûr, des sujets très gênants n'ont pas eu de réponse sans que ça se remarque vraiment. La troisième partie, introductive, présente la situation, vue par la NR et la mairie, allant jusqu'à dire que le préfet ne pourra que signer la DUP, sans signaler l'hypothèse d'un refus. Le rouleau compresseur était à l'œuvre...
- J'ai subi la méthode qui montrait que mon action était celle d'un individu isolé, sans qu'il soit signalé que je le faisais dans le cadre d'une action d'ensemble avec quatre associations. Et me voilà "bouillant blogueur" "vert de rage" qui "ne décolère pas", présenté de façon gesticulatoire (NR du 23 septembre).
- Un vice-président d'une des associations naturalistes, ancien conseiller municipal, s'en est ému et est intervenu fermement pour que soit publié un communiqué remettant les choses en place, en insistant pour qu'il soit publié in extenso. On le lui a promis, mais le communiqué a été transformé à la sauce NR. Je m'en suis aussi rendu compte : les "droits de réponse" ne sont pas publiés, ou alors **triturerés à la sauce NR**. Si bien qu'un représentant du projet peut énoncer une énormité, il n'est pas possible de la corriger.
- A lire ce journal, ce que dit le maire est **parole d'évangile**. Il a toujours le dernier mot, il est brillant. Honte à ceux qui s'opposent à lui. Tiens, on se demande d'ailleurs pourquoi ils osent...
- Il y a des pages entières consacrées à la **propagande** du projet, un numéro spécial de 20 pages... Et à côté les magazines municipaux et d'agglomération qui prolongent le matraquage... Et malgré ça,

comme je l'ai expliqué ailleurs, il n'y a vraiment pas eu consensus autour du projet. Les Tourangeaux ne sont souvent pas dupes.

- Je ne parle là que ce qui a trait au tramway et que j'ai connu. Mais l'asservissement de ce journal va bien au delà, j'en ai déjà parlé dans le chapitre consacré au maire (page 33) à propos de l'article du 24 janvier 2011.

La déontologie journalistique n'était visiblement pas au rendez-vous. Cela peut-il évoluer ? Je le crois, quand soufflera une autre volonté. D'ailleurs, il n'y a pas si longtemps, le 30 mars 2010, la NR titrait un article sur les enquêtes publiques dans le département : "En général les dès sont pipés". Impensable, quelques mois plus tard... A ce propos, **le maire savait-il que les dès pouvaient être pipés ?**

26. La FNAUT Centre

L'arrivée du tramway à Tours s'est faite très lentement et l'ADTT (Association pour le Développement des Transports en Touraine) y a beaucoup oeuvré, et notamment son président très actif. Intégrée dans la FNAUT Centre (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports de la région Centre), elle a un prestige certain. Elle est très favorable au tram-train et à l'exploitation de l'étoile ferroviaire départementale. Dans sa déposition, elle disait même préférer le gabarit de 265 du tram-train à celui de 240 du tramway. Logiquement, quand notre front de convergence (avec plusieurs membres minoritaires de la FNAUT Centre) s'est formé en demandant la même chose, elle aurait dû être d'accord avec nous. Hé bien non. Je n'ai pas compris pourquoi, tant c'est **incohérent**. On m'a dit que c'était dû à la personnalité de son président. Je crois que le rouleau compresseur a aussi agi de ce côté là. Ca fait partie des choses étranges qui se sont passées...

27. Le front de convergence

Le front de convergence vers un tram-train est constitué de trois associations, la Sepant et l'Aquavit (deux associations environnementales agréées), TCSP 37 (dont la présidente est conseillère municipale d'opposition), d'un collectif, Vélorution Tours (dont la représentante était sur la liste des Verts aux élections municipales, première non élue), de trois experts (géographe, en environnement, géographe-urbaniste), et de diverses personnes (dont moi, blogueur, membre démissionnaire du Conseil de Vie Locale de Tours-Est).

Ce front réunit donc des personnes d'horizons très différents qui, pour la plupart, ne se connaissaient pas. Il s'est constitué en trois étapes. D'abord, de manière diffuse lors de la demande de prolongation d'enquête, début juillet, ensuite de façon concordante pour demander l'arrêt des travaux de réseaux au Sanitas, en septembre, et enfin de façon formelle après la publication des conclusions de la commission d'enquête, à la mi octobre. Il a alors rédigé à l'attention du préfet deux dossiers et une feuille de cinq propositions, argumentant pour lui demander de refuser la DUP ou, pour le moins, de la retarder en exigeant des modifications significatives.

Cette convergence, je l'avais très fortement ressentie quand, fin juillet, j'avais lu toutes les dépositions de la commission d'enquête. Je pensais alors que, naturellement, les commissaires enquêteurs la percevraient aussi et refuseraient le projet ou le réorienteraient. C'était compter sans le rouleau compresseur...

Pour avoir eu un certain rôle de catalyseur dans la constitution de ce front et de coordination dans la rédaction de ses documents, je me dois de signaler :

- la haute tenue du travail des trois experts, avec en commun une vision cohérente de la ville de demain et de ses déplacements intra et extra agglomération,
- l'esprit républicain, démocratique, au service de l'intérêt public, qui nous a tous rassemblés, loin de toute considération politicienne ou affective. En cela, je salue particulièrement les quatre responsables d'association, leur véritable volonté d'aboutir à un projet consensuel tranchant avec l'arbitraire de celui imposé à la ville.

Malgré la consistance des argumentations formulées, nous n'avons pratiquement pas eu de divergence, parfois sur la forme, jamais sur le fond. Auparavant, certains défendaient très fermement le tramway, d'autres étaient très réservés, nous avons su trouver une position commune, qui permettait d'aboutir à un consensus dans la population. Vraiment, "convergence" est le mot qui caractérise le mieux notre action commune.

28. Les noms

Ailleurs dans cet ouvrage, je présente les personnes par leur fonction plutôt que par leur nom. Cela veut certes dire que je les mets en cause dans leur fonction, mais je ne veux pas pour autant qu'elles restent cachées derrière, car ces fonctions auraient pu être servies tout autrement. Voici donc les noms des principaux acteurs.

Le maire de Tours s'appelle Jean GERMAIN. Ses deux conseillers municipaux chargés du tramway sont Alain DEVINEAU, adjoint à l'urbanisme, et Pierre TEXIER, adjoint aux transports. Son conseiller spécial chargé du tramway est Jean-Pierre LAPAIRE.

Le préfet d'Indre et Loire s'appelle Joël FILY. Les ministres de l'écologie et des transports ont été François BORLOO et (depuis novembre) Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET. Le maire de St Cyr sur Loire est Philippe BRIAND. Régine CHARVET-PELLO (RCP) est la gérante du cabinet "RCP Design Global", conseillère municipale de la majorité. Au niveau du maître d'ouvrage, le responsable du projet est Jean-Luc PAROISSIEN. Le président de la FNAUT Centre est Jean-François TROIN. Pour la NR, Christophe GENDRY est responsable du pôle Tours et agglomération (il a signé la page du 29 septembre et l'article du 24 janvier).

La commission d'enquête était constituée de : Raymond HARO, président jusqu'à ce qu'il tombe malade, Guy SCHNOERING, nouveau président, après le 15 juillet, Jean-Daniel WOLTRAGER, Jean-Paul GODARD.

Les conseillers municipaux de la majorité (PS, PC, Centre, divers) sont (outre le maire) (* : aussi conseiller général) : Yvette BEAUPIED, Josette BLANCHET, Arlette BOSCH, Claude BOURDIN, Yolande BRIVES, Anne-Marie BRUNET-ORLIAC, Philippe CHALUMEAU, Régine CHARVET-PELLO, Claude-Pierre CHAUVEAU*, Monique CHEVET*, Michaël CORTOT, Clémence DAUPHIN, Alain DAYAN, Alain DEVINEAU, Jean-Michel DUBOIS, Jean-Luc DUTREIX, Marguerite FANTOVA, Nicolas GAUTREAU*, Gérard GERNOT*, Jean-Patrick GILLE (aussi député), Colette GIRARD, Alain GOUDEAU, Nadia HAMOUDI, Cécile JONATHAN, Marie-Claude JOURDAIN, Marie-Pierre LE-CUIROT, Dominique LEMOINE, Eric LESAIN, Yannick LUCAS, Monique MAUPUY, Agnès MESTRE, Joëlle MONSIGNY, Marie-Hélène MOURIER-DUBOURG, Samira OUBLAL, Jean-Jacques PLACE, Claude ROIRON* (aussi présidente du Conseil Général), Annie ROUSSEAU, Thierry SALMON, Pierre TEXIER, Frédéric THOMAS*, Roselyne VERNEAU-TEXIER.

Sont à y ajouter les conseillers municipaux Verts : David CHOLLET, Caroline DEFORGE, François LAFOURCADE.

Les conseillers municipaux d'opposition (UMP, Nouveau-Centre, Divers) sont : Sophie AUCONIE, Stéphane FRADET, Brigitte GARANGER, Laetitia JALLOT, Bruno LAVILLATTE, Benoît ROY.

Sont à y ajouter les seuls qui ont plus ou moins combattu le projet ces derniers mois (aussi UMP, Divers) : Françoise AMIOT, Pascal MÉNAGE, Khadra MOURI. Et aussi l'ancien ministre de la culture, adversaire (UMP) du maire lors des deux dernières élections municipales, Renaud DONNEDIEU DE VABRES.

Du côté de notre front de convergence, les responsables d'associations sont Michel DURAND (Sepant), Françoise AMIOT (TCSP 37), Jean-Michel BOUILLET (Aquavit), Sophie ROBIN (Vélorution Tours), les experts sont Bruno DEWAILLY, Dominique BOUTIN, François LOUAULT. D'autres personnes y ont participé, notamment dans la délégation du 21/10, dont moi-même, Alain BEYRAND.

Bien sûr, ce n'est pas là un classement en gentils et en méchants, d'autant plus que, parmi les gens cités, certains ne se sont guère préoccupés du tramway. Parmi les personnes impliquées, certaines ont été, à mon sens, fort correctes. Je préfère ne pas les nommer ici, ça pourrait leur porter tort, sauf une qui me paraît assez indépendante. C'est Arnoul MAFFRE, blogueur ("Un tram pour Tours") dont les messages étaient orientés pour le projet, dans un style proche de la NR, mais qui a laissé s'exprimer librement la contestation de notre front de convergence, son blog étant finalement le seul lieu où il y a eu des confrontations d'idées, avec même des acteurs du projet. J'y ai notamment écrit que je ne voyais pas de grosses divergences de fond, en matière de transport, et que, si ces échanges avaient été menés largement en amont, il aurait été possible d'avoir une position commune.

29. La conclusion provisoire

Il n'est pas encore sûr que ce projet de tramway se réalise. Se situant en droite ligne du saccage environnemental de la vallée de la Choisille, avec des aspects techniques bâclés ou impensés et une dynamique précipitée, il présente en plus tant d'anomalies juridiques qu'un tribunal peut accepter un recours et casser la DUP. Il y a deux mois, jusqu'au samedi 19 février, pour lancer un tel recours. Je sais qu'il est étudié, il m'apparaît très probable. S'il est lancé, tout dépendra de la rigueur des juges, ultimes arbitres...

Peut-être penserez-vous en lisant cette page que je noircis les choses, que j'ai des opinions extrêmes et que ma vision est donc très subjective, personnelle et marginale. Je puis vous assurer qu'au sein de notre "front de convergence", il y a vraiment convergence et je reflète ici, certes avec la déformation de ma sensibilité et de mes

mots, avec aussi mon indépendance et ma sévérité, l'opinion générale, comme elle est reflétée par les propos qui suivent d'une autre personne de notre front (la représentante de Vélorution) :

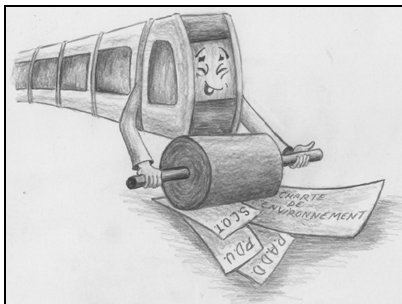
"J'avoue ne pas être surprise par la décision du préfet, par les manœuvres du maire et par son entourage proche (dont RCP) et de proximité (dont des gens de droite, des médias, de loges, et d'intérêts commun). La solidarité chez ces gens-là prend le sens de se serrer les coudes pour se partager une ville, ses déplacements, ses espaces publics en toute impunité sous la fallacieuse justification d'une élection périodique.

Nous avons la chance, obtenue de hautes luttes, de vivre dans une démocratie où de tous petits groupes comme le nôtre, réunis pour défendre une cause générale, permettent de veiller, de guetter mais pas de les inquiéter. Ou bien seulement pour qu'ils verrouillent encore mieux les accès à la concertation et par cela même les renforcer dans leur appropriation du pouvoir.

Il nous faut continuer chacun avec ses moyens et en les unissant car c'est possible, il nous faut continuer à piquer le coche, à être le caillou dans leur chaussure, à démanger..."

Je pense qu'il y a dans l'opposition que nous avons développée le ferment d'**une autre vision de la cité**. D'un côté une chape technocratique, anti-démocratique et arbitraire qui nous enserre dans des lieux aseptisés, sous un langage factice et manipulateur, pour divers intérêts financiers. De l'autre côté une volonté de servir l'intérêt public, par la transparence et la participation citoyenne, dans une ville où se développe une nature vivifiante, pour que l'on y vive bien. Nous nous enfonçons dans la première direction, c'est vraiment dommage, mais notre flamme ne s'éteindra pas et se mêlera à d'autres pour de meilleures conclusions...

Alain Beyrand, le 30 janvier 2011



Que se passera-t-il après cette date ? Vous le saurez sur la page "Ma chronique" du blog www.pressibus.org/tram



Le confort d'un tramway est moindre que celui d'un bus. Tant pis, en particulier, pour ceux qui n'aiment voyager assis que "dans le sens de la marche". Un véhicule tram-train plus large aurait permis de mieux faire. (illustration du calendrier 2011 du Sitcat)

A1. Annexe 1 - Le premier document de convergence

Le 21 octobre 2010. Dossier destiné à M. le Préfet d'Indre et Loire, intitulé **Convergence d'analyse et d'orientation** sur le projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle

Ce dossier est réalisé par les associations :

- **SEPANT** (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
- **TCSP 37** (Transparence et Communication Sur le Projet de Transport 37)
- **AQUAVIT** (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)
- et par le collectif **Vélorution Tours**

Il est présenté en préfecture d'Indre et Loire le 21 octobre 2010 à la secrétaire générale du préfet par une délégation composée des présidents des associations SEPANT, TCSP 37, AQUAVIT, une représentante du collectif Vélorution Tours, trois experts un représentant "commerce et artisanat", une représentante "culture et patrimoine", des représentants de Tours Nord, Centre (c'est moi) et Sud.

Il est envoyé en copie à M. le Préfet de la Région Centre (Autorité environnementale), M. le président de la Chambre Régionale des Comptes de la Région Centre, M. le Président du Tribunal Administratif d'Orléans, M. le Directeur Délégué aux Risques Majeurs, M. le Secrétaire d'Etat aux Transport, M. le Ministre de l'Ecologie

A1.0. Abréviations utilisées

Les abréviations (sigles) du premier et du second document de convergence sont ici regroupées.

CC : Conclusions de la Commission - CE : Commissaires-Enquêteurs - CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions - DE : Dossiers d'Enquête - DUP : Déclaration d'Utilité Publique (ou Dossiers d'Utilité Publique) - LGV : Ligne à Grande Vitesse - LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - MO : Maître d'Ouvrage - PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours - PAV : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie - PDU : Plan de Déplacement Urbain - PLU : Plan Local d'Urbanisme - POS : Plan d'Occupation des Sols - RFF : Réseau Ferré de France - SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale - SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme - SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer - TCSP : Transport Collectif en Site Propre - TER : Transport Express Régional

A1.1. L'enjeu

Le projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle arrive à une étape décisive où, après les conclusions favorables de la commission d'enquête, M. le Préfet doit se décider sur la déclaration d'Utilité Publique.

Ce projet financièrement très lourd engage l'agglomération et le département sur des dizaines d'années pour fournir aux habitants des services essentiels de déplacement. Il n'est pas permis de se tromper.

Ce dossier montre que l'on se trompe, que l'on part vers de mauvais objectifs avec des moyens inadéquats. Ce dossier montre ensuite que l'on peut faire beaucoup mieux en changeant d'orientation. Il est encore temps d'avoir des objectifs vraiment ambitieux, au service de l'intérêt public, et de se donner les moyens de les atteindre.

A1.2. Lacunes, distorsions et faiblesses du projet et des conclusions d'enquête

A1.2.1. Circulation automobile et circulations douces

La diminution de la place de la voiture en ville, cet objectif essentiel de la mise en place d'un tramway, est très insuffisamment réalisée :

- La circulation des automobiles est très peu réduite. Elle impose sur certaines portions une mixité de circulation du tramway (notamment avenue Maginot), validée par la commission, estimant donc que les modifications d'usage de la voiture ne peuvent pas être véritablement changées
- Si la diminution des places de parkings a une certaine ampleur, elle n'est pas utilisée sur tout le parcours. L'exemple le plus flagrant est l'artère très large Blaise Pascal / De Lattre de Tassigny, au Sanitas, avec 6 à 8 voies pour automobiles (2 de circulations, les autres de stationnements et dégagements) où le tracé préfère passer sur la promenade piétonne arborée (de 600 mètres et non 350 comme indiqué dans les CC), ce que la commission n'a que partiellement corrigé (l'automobile conserve 6 à 7 voies). L'aménagement est ici réalisé aux dépens des piétons et du cadre de vie.
- Les parkings relais sont réduits, et l'invitation de la commission à les développer n'est qu'une invitation
- Aucune artère ne devient piétonne dans le centre-ville (et ailleurs). Aucune "ambition piétonne" n'est associée au projet. Or il s'inscrit pour des décennies.
- Le développement des voies cyclables est globalement appréciable mais il reste limité au tracé (pas d'accès transversaux, pas même en projet). Et sur le tracé, il présente des faiblesses. Notamment, la commission émet, en seul exemple, le souhait de supprimer la circulation cycliste sur le pont Wilson, alors qu'aucune déposition dans l'enquête ne va en ce sens. Outre la gêne, la symbolique est forte et constitue un non sens historique. Enfin, il contredit les attendus du PDU.
- L'accès aux vélos dans les rames n'est autorisé qu'aux heures creuses, ce qui en réduit grandement l'usage et provoquera des problèmes de contrôle, d'incompréhension et de frictions. Par ailleurs, la largeur retenue (240 cm) n'en facilite pas la chose.
- Le MO déclare que "Le stationnement de vélos aux abords de neuf stations a été étudié" et les CE soulignent cet "effort" (page 51 des CC). Ne risque-t-on pas d'en rester là ? Ce refus d'enga-

gements fermes induit un refus de prise en compte budgétaire, alors qu'elle est faite pour l'automobile (parkings relais).

- Un plan de renforcement des circulations douces en connexion avec le tramway (sans l'inclure dans ses travaux) n'a pas été présenté, ni même esquissé (exemple : reconstruction de la passerelle Fournier pour que le quartier Velpeau soit relié à la station la plus proche par une liaison renforcée pour piétons et cyclistes).

Réglementations et engagements de l'état ne sont pas suffisamment pris en compte. En effet, ces dispositions sont contraires aux dispositions de Grenelle II (développement insuffisant des déplacements doux), Kyoto et Copenhague (réduction de CO₂), la loi sur l'air (les déplacements automobiles sont la première de pollution à particules, le Plan Climat Tours Plus (réduction de CO₂, usage des déplacements doux, réduction des places de stationnement...). Elles ne permettront pas de réaliser les objectifs de réduction des gaz à effets de serre (20 % en 2020).

Dans le même sens, il convient de mentionner le "facteur 4" (loi de 2005) par lequel l'Etat s'engage à diviser par 4 les émissions de CO₂. Seule une réduction du trafic routier le permettrait, ce qui n'est pas sous-tendu par le projet (place de la voiture).

A1.2.2. Place du végétal en ville

Le "puits de carbone" de la ville de Tours, évalué dans le Plan Climat, est très faible, en rapport avec le faible coefficient de boisement, particulièrement en centre ville. Il incite donc à conserver au maximum le patrimoine végétal en place et même à l'amplifier. Or ce chantier le plus important de l'agglomération pour les dix à vingt ans provoquera une réduction du patrimoine en place et au mieux (sur l'extérieur de la ville) un remplacement à moyen terme. C'est évidemment dommageable à l'ensemble. Il faut mettre tout en place pour préserver l'existant et renforcer le végétal en ville, avec ses écosystèmes.

Certains éléments précis déposés à l'enquête et non pris en compte par la commission sont lourds de signification :

- Le bilan vert est très négatif sur la moitié centrale du tracé, avec une importante diminution de la biomasse : 510 arbres abattus, 370 plantés.
- Sur les 510 arbres abattus, 374 ne sont pas directement sur le tracé et ne sont pas concernés par les réaménagements de voirie. Le patrimoine arboré pourrait donc être bien mieux préservé. Les replantages ajoutés récemment ne modifieront que légèrement ces

chiffres (par exemple 13 des 177 arbres du mail du Sanitas sont prévus à transplanter et ce sont les plus jeunes).

L'ignorance de ces données portant sur la moitié centrale du parcours, noyées dans un bilan sur tout le tracé, est incompréhensible.

Pourtant, la dimension environnementale, telle que présentée dans les DE (Tome 2 E3, page 48), était considérée comme un élément fondateur du tramway : "nature urbaine", "conquête végétale", "continuité de la trame végétale", "enrichir le patrimoine arboré"... Elle a été très négligée par le MO et la commission a quasiment ignoré les demandes exprimées pour sa réhabilitation. Il ne reste qu'une incantation passagère, alors qu'il y avait là l'occasion de commencer à donner corps à la "trame verte" du PADD.

L'argumentation avancée par le MO pour expliquer cette dégradation est inexistante dans les DE et très partielle dans les CC. Le fait qu'un arbre soit déclaré en "mauvais état" n'est pas une justification pour l'abattre, il peut vivre des dizaines d'années, certains mêmes des centaines d'années ; la mauvaise qualité du terrain où il est planté (au Sanitas) ou des coups portés quand il était jeune (boules de pétanque, au Sanitas) portent atteinte à son aspect sans l'empêcher de vieillir et de se développer.

Les demandes suivantes, parmi d'autres sur le même sujet, ont été ignorées par les CE :

- refuser l'abattage inutile d'une quarantaine de platanes avenue de Grammont (l'avenue de Grammont est l'avenue la plus belle et la plus célèbre de Tours)
- ne pas ignorer le caractère remarquable des quatre cèdres sur les bords de la Loire et du Cher et refuser l'abattage de l'un d'entre eux (un des deux cèdres du carrefour de Verdun) (il est sûrement trop âgé pour une transplantation, à supposer qu'il y en ait une ; une légère modification de courbure du tracé permet de le sauver)
- arborer partiellement la rue Nationale (c'est un élément important et symbolique pour que la trame verte du PADD puisse se développer ; cet élément constitutif de "conquête végétale" n'a pas lieu d'être ignoré sur cette portion du tracé dépourvue d'arbres)
- modifier légèrement les courbures au carrefour des Trois Rivières et à la station Valandon pour garder quelques arbres
- garder des alignements dont l'abattage (voire, en partie, la transplantation) n'est nullement justifié dans les DE (notamment avenue Maginot)

Sur les 29 stations du trajet, seulement 4 sont arborées, sans explication dans les DE et avec l'explication suivante fournie par le

MO dans les CC : "Elles répondent à des logiques d'intégration". Les CE ne se sont pas demandés pourquoi 25 stations ne répondent pas à des logiques d'intégration, pourquoi les passagers devront supporter la chaleur directe du soleil dans les mois d'été...

A propos du mail du Sanitas et ses 177 arbres en centre-ville, la commission :

- n'a pas pris en compte les demandes multiples d'habitants demandant à garder leurs arbres. Elle a préféré recommander un "espace de convivialité arboré", à planter, alors qu'il avait été signalé que le mail (jusqu'ici entretenu a minima) pouvait être modifié en une suite de petits jardins. Un plan sur 20 ou 30 ans aurait permis le remplacement progressif d'un certain nombre d'arbres.
- n'a pas analysé dans ses conclusions les variantes proposées pour changer le tracé n'a pas demandé une enquête indépendante sur la santé des arbres (l'étude de la mairie apparaît excessive au vu de l'allure du mail, quand on le parcourt ou quand on en voit des photos)
- réduit finalement de moitié, ou presque, après plantations, l'espace arboré (l'espace alloué aux voitures n'étant diminué que de 8% environ)

Tout cela fait que, contrairement à ce qu'affirment les CE (pages 14 et 15 des CC), au moins sur la moitié centrale du parcours, l'insertion paysagère est très déficiente et l'objectif de "conforter une identité paysagère forte" échoue.

Ces dispositions sont, notamment, contraires à la trame verte du PADD, aux recommandations du Plan Climat Tours Plus, aux orientations nationales du Plan Climat et à la Charte de l'Environnement. Mais c'est surtout l'absence de l'étude paysagère et des mesures compensatoires dans la loi sur les études d'impact (1976) qui augurent mal de l'avenir de ce patrimoine.

Le projet devrait s'inscrire dans le retour de la biodiversité en ville, or ce sujet est totalement ignoré dans les DE et CC.

A1.2.3. Loi sur l'eau

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage et la commission sur ce sujet semblent insuffisantes et tout particulièrement concernant les observations VIII-5 et 6 de M. F. Louault et de Mme Massoy (page 195 des CC).

En effet, le MO répond à une non prise en compte de crues concomitante Loire-Cher dans sa modélisation par l'évocation d'un unique exemple. Aussi nous dénonçons un comportement qui, sur un

sujet aussi grave, consiste à donner valeur de considération générale à un seul exemple. La commission, elle-même, refuse de se prononcer sur la "qualité" de la réponse donnée par le MO, ce qui ne l'empêche pas de formuler un avis favorable.

Par ailleurs, la référence au niveau de la plus haute crue connue dans la modélisation n'est pas en mesure de rassurer sur le bien fondé du choix. En effet, celle-ci date de 1856. Or, depuis un siècle et demi, les capacités d'absorption et de rétention des sols ont été grandement diminuées tandis que les volumes de ruissellements ont été multipliés, impliquant de nos jours une montée en charge des cours d'eau beaucoup plus rapide. A cette première considération s'ajoute un constat général d'aléas météorologiques, semble-t-il, plus marqués qu'autrefois.

De plus, la modélisation de l'influence des piles du pont sur l'écoulement du Cher ne prouve pas que les capacités d'écoulement des crues seront totalement préservées. A ce titre, le type d'ouvrage d'art choisi pour franchir la rivière semble contrevenir aux dispositions des circulaires du 24 janvier 1994 et 24 avril 1996 concernant le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation).

Fort de l'ensemble de ces constats, on ne peut raisonnablement considérer le niveau de crue de 1856 et l'exemple du mois de mai 2001 comme des seuils maximaux, sans contrevenir grandement aux principes de prévention et de précaution tels qu'ils sont définis par la loi dite Barnier et par l'article 3 de la Charte de l'environnement de 2004.

Nous rappelons que l'article 5 de cette Charte ordonne aux autorités publiques de veiller "à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage".

Enfin, l'absence de données sur le traitement des surfaces de parking et le manque d'engazonnement de portions de tracé en site propre (voie montante dans la Tranchée par exemple) laissent songeur quant à la prise en compte des ruissellements et donc quant à la conformité du Dossier d'Utilité Publique au SDAGE Loire-Bretagne (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux). Ces informations, et bien d'autres, n'ayant pas été soumises au public, la déclaration d'utilité publique, si elle devait advenir, serait contestable.

A1.2.4. Observations citoyennes insuffisamment étudiées

Outre les points précédemment cités, un certain nombre de remarques et questions citoyennes inscrites dans les registres de l'Enquête d'Utilité Publique n'ont pas été traitées, ou insuffisamment, dans les CC. Certes elles étaient nombreuses et un certain tri s'imposait, mais nous pensons que les points suivants auraient dû retenir l'attention.

Questions partiellement abordées :

- Créer une station Pont-Volant (entre Pont-Cher et Gare de Joué) : impossible à cause de "contraintes d'insertion locales" ; lesquelles ? (page 58 des CC)
- Diminuer les nuisances vibratoires : les CE se conforment à l'avis du MO, alors que l'autorité environnementale (préfecture de région) avait signalé dans son avis du 10 juin 2010 un manque de crédibilité ("confusions méthodologiques") (page 64 des CC)
- Corriger le tracé le long du lac de la Bergeonnerie : les CE prennent acte des raisons du MO, mais ne sont pas allés au delà, ne serait-ce qu'en allant sur place

Questions non traitées :

- Réunir en une seule station les stations "palais des sports" et "Sanitas" (page 94 argumentaire Sanitas)
- Modifier le positionnement de la station "Mairie de Joué" (page 112, 118)
- Changer de direction le trafic voitures au niveau Pinguet-Guindon – Pilorget – Maginot (page 95)
- Réserver un trottoir pour les piétons et un autre pour les vélos au pont Wilson (page 90)
- Ne pas supprimer le double rond-point du palais des sports (page 94 argumentaire Sanitas)
- Créer un bassin de rétention pour piéger les produits pétroliers du centre de maintenance (page 86)
- Remplacer la couleur grise dominante des minéralisations par la couleur beige (plus tourangelles, moins triste et sale) (au moins deux dépôts sans même que le libellé soit repris dans la "Synthèse des observations" des CC)
- S'assurer que les fouilles archéologiques soient effectuées avec toute la volonté nécessaire (pages 108, 110, 111, 121)

Il est à signaler que la "Synthèse des observations" est très incomplète. Certains dossiers de plusieurs pages ne sont pas détaillés et semblent avoir été peu étudiés. Mieux vaut faire vingt

dépositions, chacune pour un unique sujet, que les regrouper en un dossier. Cela n'a pas été signalé au public par les CE.

A1.2.5. Loi LOTI

L'étude du Dossier d'Utilité Publique montre que la proposition faite contrevient grandement aux directives fixées par la loi LOTI et à ses modifications apportées par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 :

- Art 1 : "Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité". Ce premier point n'est manifestement pas respecté par le fait que l'ensemble du choix technique du modèle de tramway (à 7 voitures, surdimensionné compte tenu de la fourchette des estimations de trafic) est conditionné par le passage par la rue Charles Gilles. Pourquoi passer par cette rue ? La réponse qui consisterait à soutenir que c'est pour passer par la gare ne peut-être jugée comme satisfaisante tant d'autres tracés le permettent et qui n'ont fait l'objet d'aucune analyse dans le cadre du Dossier d'Utilité Publique, comme le déplore également l'autorité environnementale (préfecture de région) dans son avis du 10 juin 2010.
- Ce même article stipule que "Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores... ". Or, le choix d'un tracé par la Tranchée et d'une voie descendante du tramway en site partagé contredit expressément l'obligation faite de réduction des risques et des accidents. Tout d'abord, la zone de la Tranchée est classée en site d'éboulement et son sous-sol composé de nombreuses cavités fait peser un risque sur les biens privés et publics situés à proximité. Plus encore, compte tenu des caractéristiques du site de la Tranchée et du modèle de tramway retenu, les calculs démontrent qu'à une vitesse approximative de 40 km/h et par temps sec, le véhicule a besoin d'un minimum de 14 mètres pour s'immobiliser. Dans ces conditions, le poids de rames de 7 voitures plutôt que 5 et le partage du site avec la circulation automobile augmentent grandement les risques d'accidents. Ainsi ce choix contredit une nouvelle fois ce passage de la loi. Enfin, le choix d'un tram à sept voitures n'est pas propre à diminuer les nuisances sonores, au contraire. Pour diminuer ces nuisances, le MO envisage de poser des bandelettes sur les roues des véhicules. Le coût de cet accessoire est évalué à 50.000 euros par véhicule et par an. Au total, c'est donc plus d'un million de dépense de fonctionnement par an pour ce seul

accessoire qui serait probablement bien moindre pour un passage de rames de 5 voitures en site propre.

- Les "conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité" sont donc très loin d'être optimales. Et on peut estimer que la politique de transport de cette proposition de tramway ne tient pas "compte non seulement des coûts économiques mais aussi des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers, qui s'attachent à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport". Ainsi, peut-on légitimement supposer que les articles 2 et 3 de ladite loi ne sont pas respectés.
- Plus encore le choix de ce tramway non compatible avec le réseaux de RFF va à l'encontre de l'esprit de l'article 3 qui précise que "la politique des transports de personnes et de marchandises assure le développement des modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels, ... ". Dans cette logique et compte tenu du réseau ferroviaire préexistant sur l'agglomération et le département, le choix d'une technologie tram-train aurait été grandement préférable et beaucoup moins coûteuse au kilomètre de réseau susceptible d'être ouvert dans un avenir proche. Ce même article précise encore que la politique de transport "optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées". Or, là encore la proposition contrevient grandement à l'esprit et à la lettre de la législation.
- Enfin, la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 vient renforcer la loi LOTI. Le premier alinéa de l'article 14 lui adjoint une exigence de "cohérence régionale et interrégionale des services ferroviaires régionaux de voyageurs". Là encore, le choix d'un écartement de type tramway et non tram-train, dans le cas de l'étoile ferroviaire tourangelles déjà en place, va à l'encontre de l'esprit que le législateur a voulu développer dans le cadre du Grenelle II.

A1.2.6. Coût au km

Dans les CC (page 56), la commission indique que le coût du projet "évalué à 24, 5 millions par km se situe dans la moyenne des projets similaires, il est inférieur de 10 % à celui du projet d'Orléans".

Il est regrettable que les CE n'aient pas eu la curiosité de vérifier le détail des chiffres. Ils se seraient rendu compte que, contrairement au projet tourangeau, le projet orléanais s'est conformé à la nomenclature standard CERTU pour éviter la confusion des postes et les sous-évaluations. Notamment cette nomenclature indique que les coûts de travaux de dévoiement doivent être intégrés, qu'ils soient effectués par les collectivités locales ou les prestataires. A Orléans, ce montant de 54 M est intégré, alors qu'à Tours il est minimisé à 2,3 M. Ecart de 52 M (à supposer que les travaux soient du même ordre).

Ajoutons une erreur sur le "tableau d'estimation des coûts du projet". Dans les DE (page 4 du Tome 3, Pièce F), le montant des aléas est estimé à environ 6 % (pourcentage retenu dans la nomenclature CERTU). Or, 6 % de 346,9 égalent 20,8 M et non pas 15,7 ainsi qu'il est annoncé dans le tableau de la page 5 (dont le total, du coup, est faux, il devrait passer à 367, 7 M au lieu des 362,6 millions d'euros annoncés). Ecart de 5 M.

Donc on ajoute là $52 + 5 = 57$ M, divisés par les 14,8 km, le surcoût est de 3,8 M par km. Ajoutés à 24,5 M, cela fait 28,3 M. Le coût au km du projet d'Orléans étant de l'ordre de 27,2 M, on arrive à la conclusion que le coût du projet tourangeau est de 4% supérieur à l'orléanais, ce qui en fait un des plus chers de France.

Et cela ne prend pas en compte les augmentations à venir. Le conseil municipal du 11 octobre 2010 a fait passer le budget des subventions de la ville de Tours aux chantiers de réseau à sa charge de 2,3 M (coût initial, avec ici Joué lès Tours compris) à 4,2 M. On atteint donc plus de 100% de sous-évaluation sur ce premier élément...

A1.2.7. Problèmes de mise en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme

Nous contestons les formules qui visent à considérer comme "cohérente" la proposition avec le POS de Tours (p.134) et le PDU (p. 132). En effet, Le POS de Tours (1997) n'est pas conforme aux dispositions prises de l'ensemble du tracé. Par ailleurs, sa révision simplifiée n'est plus possible depuis le 1er janvier 2010 ainsi que le stipule le délai prévu à l'article L. 123-19 b du code de l'urbanisme. Ainsi, la proposition de tramway incluse dans le Dossier d'Utilité Publique ne peut être considérée comme conforme au POS et seule l'entrée en vigueur effective du prochain PLU de Tours pourra remédier à cette nécessité de conformité. Nous nous étonnons que la

commission puisse considérer la mise à jour du POS comme encore possible.

N'oublions pas que le POS n'impose aucune contrainte environnementale (à la différence des PLU institués par la loi SRU de 2000, Solidarité et Renouvellement Urbain). Une fois l'utilité publique du tramway obtenue, le PLU peut être très long à obtenir. Les citoyens n'auraient alors plus aucun moyen de pression pour intégrer les enjeux environnementaux au projet.

Par ailleurs, le PDU n'a fait l'objet d'aucune évaluation et révision à 5 ans afin d'une part de se mettre en conformité à l'article 45 de la loi 2005-102 et d'établir un PAV (avant le 21 décembre 2009) et d'autre part de soumettre le document à une évaluation environnementale (ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et décret d'application n° 2005-613 du 27 mai 2005. Compte tenu de cette situation de manque de révision et de non soumission aux obligations fixées par la loi du 11 février 2005 et par l'ordonnance 2004-489, **nous demandons à M. le Préfet de bien vouloir saisir le tribunal administratif par le biais d'un déféré préfectoral afin que la collectivité mette le PDU en conformité avec la législation en vigueur avant d'envisager une quelconque déclaration d'utilité publique.**

Plus encore, la commission ne se prononce à aucun moment sur la compatibilité du dossier avec le SDAU de l'agglomération. En intitulant une section "Compatibilité avec le SCOT" (page 131), elle laisse croire que celui-ci serait compatible. Nous constatons que la formulation retenue est trompeuse. En effet, la commission soutient que "les documents d'urbanisme de Tours et de Joué-Lès-Tours sont compatibles avec les données actuelles du SCOT en cours d'élaboration". Ce faisant, elle se garde de se prononcer sur le véritable document d'urbanisme de référence à cette échelle territoriale : le SDAU. La commission ne le cite même pas. Or le SDAU n'évoque à aucun moment la mise en place d'un tramway, ce qui pose évidemment un problème quand à la définition de la stratégie territoriale et la conformité avec le Schéma en vigueur.

Par ailleurs, envisager une compatibilité entre les documents d'urbanisme et les données actuelles d'un SCOT qui ne verra le jour qu'au mieux à l'horizon 2012 n'a légalement aucun sens. Notons au passage que le PLU de Tours est prévu pour 2011, alors qu'il devrait être réalisé après la planification stratégique du SCOT. Tout est donc fait à l'envers, on aurait dû avoir SCOT puis PLU puis Tram.

Enfin, pourquoi évoquer et envisager cette dernière compatibilité entre les documents d'urbanisme des communes de Tours et de Joué-Lès-Tours avec un éventuel futur SCOT, alors que ce dont il doit être question ici est la conformité de la proposition contenue dans le DUP avec le SDAU et rien d'autre ?

Ainsi, le raisonnement contenu dans la section traitant de la compatibilité avec le SCOT nous paraît-il pour le moins inapproprié, voire scabreux.

A1.2.8. Confusions entretenues

Certaines formulations dans les CC amènent une forte confusion, en voici deux cas manifestes :

- "Plus de la moitié des observations sont favorables au projet du tramway" et certaines d'entre elles "sont cependant souvent assorties de considérations qui peuvent parfois conduire à remettre en cause le projet". Conduire à remettre en cause le projet ne peut pourtant que lui être défavorable. Cette formulation alambiquée laisse présager que plus de la moitié des observations seraient défavorables au projet. Notons au passage que la classification des observations en favorable / défavorable ne peut qu'amener une part de subjectivité tant l'enquête ne saurait inclure un référendum.
- A propos des travaux de voirie, le MO démontre que "bien qu'indépendants" du tramway, ils en dépendent (pour supporter la plate-forme, etc.) et les CE ont validé une telle contradiction. Cette dépendance au tracé du tramway est apparue clairement au Sanitas quand les travaux de déplacement de la canalisation de gaz à hauteur de l'allée de Montrésor ont été annulés suite à la demande des CE de déplacer le tracé vers l'est (cette annulation s'est faite une semaine avant que les CC ne soient connues).

A2.2.9. Manque de concertation et précipitation

Les faiblesses criantes du dossier sont le reflet évident du grave manque de concertation, laquelle a été trop souvent confondue par les pouvoirs publics avec une simple logique de publicisation. Dans leurs interventions au sein des médias, les élus ont constamment laissé entendre que tout était bouclé et que le tramway était déjà là, laissant croire ou imposant à la population un climat de fait accompli. Il est regrettable de constater que la stratégie de promotion relève du marketing et non du débat public.

Par ailleurs, la sous-estimation initiale manifeste du coût du projet a permis aux responsables d'éviter un débat élargi par le biais de la

Commission nationale du débat public (moins de 300 M). A l'aune des CC, on constate combien le passage par cette procédure aurait pu être salubre dans le cas de cette mauvaise proposition. Mais, force est de constater que les élus et le MO ont privilégié la logique d'une démocratie électorale plutôt que celle d'une démocratie participative sur celle de l'intérêt général. Notamment, les Conseils de Vie Locale, organes de démocratie participative de la ville de Tours, n'ont pas étudié le projet par le biais d'un ou plusieurs "groupes de travail" dédiés.

Ceci nous paraît grandement dommageable dans le cadre d'un investissement de l'ordre de 800 M d'euros (budget actuel + manques (matériel...) + coût de l'emprunt). Par ailleurs, si un tel niveau de dépenses et programme de travaux peut favoriser le maintien d'activités en période de graves difficultés économiques et sociales, cette période délicate exige que nous soyons encore plus attentif et exigeant quant à l'affectation et à la qualité de la dépense.

A2.2.10. Vice de forme

De nombreux points ne sont pas expliqués et argumentés dans les DE. Deux d'entre eux sont essentiels, le choix du tramway plutôt que du tram-train et le choix de ne pas attendre le SCOT. C'est incompréhensible tant ils sont importants, nous le montreront plus loin. Lors de l'enquête, la population n'a donc pas pu juger de la pertinence de ces choix et elle n'a pas pu s'exprimer pleinement sur ces sujets. Il y a là ce qu'il convient de considérer comme un vice de forme, d'autant plus que la loi (de 1976) sur les études d'impact demande à ce que soient justifiés au sein des alternatives les raisons des choix, ce qui n'a donc pas été fait.

A2.2.11. Neutralité

L'avis des CE ne doit pas seulement donner le sentiment de leur commission, mais aussi rapporter les avis des citoyens. Or nous venons de voir que les remarques des habitants ont souvent été ignorées. Certes, comme expliqué dans les CC, le nombre des observations ne permettait pas de les prendre toutes en compte, mais nous constatons que des points importants, certains essentiels, ont été comme oubliés.

Par ailleurs, trop souvent, l'expression (convergente ou divergente) des avis débouche sur la seule validation de la réponse du MO, qui de fait, défend son oeuvre. La commission se doit de conserver un maximum de neutralité et aller, notamment, chercher des expertises indépendantes.

Par exemple, pour la largeur du gabarit de 240 et 265, le MO répond que cela présente des difficultés (page 52 des CC). Evidemment. Mais les expertises extérieures ne prennent pas en compte le fait que ça remet en cause tout l'avenir de l'étoile ferroviaire que chacun s'accorde à être un atout considérable pour l'avenir.

A1.3. Demandes à M. le Préfet d'Indre et Loire

Etant données la gravité et la multiplicité des éléments qui viennent d'être présentés, **nous demandons à M. le Préfet de ne pas déclarer l'utilité publique.**

Nous sommes toutefois très favorables à la mise en place d'un moyen de transport collectif ferré et, en ce sens, **nous demandons à M. le Préfet que soit lancée une nouvelle enquête**, après que le projet ait été revu, discuté et concerté.

Nous pensons bien sûr que ce projet revu doit pallier les défauts du précédent et cela nous amène à souhaiter qu'il soit orienté vers un matériel différent, le tram-train. Nous allons maintenant expliquer pourquoi.

A1.4. Pour une réorientation vers un tram-train

A1.4.1. Un manque de consensus dans la population

Comme nous l'avons déjà signalé, les conclusions de la commission font ressortir que plus de la moitié des dépositions sont considérées comme "favorables" et, parmi elles, certaines "sont cependant souvent assorties de considérations qui peuvent parfois conduire à remettre en cause le projet". Cela reviendrait à dire que plus de la moitié des dépositions vont dans le sens de remise en cause du projet. Pour le moins, à l'évidence, il n'y a pas de consensus.

Les causes en sont de deux ordres.

D'abord il y a eu des critiques à l'encontre du projet considéré comme excessif (Pourquoi un tramway ? Les bus ne suffisent-ils pas ?), des critiques à l'encontre d'excès du projet (rames trop onéreuses, budgets trop importants...), des critiques à l'encontre de dégâts collatéraux trop importants (abattages d'arbres, impacts divers...). La commission d'enquête a répondu à certaines de ces critiques et en a négligé d'autres, on l'a vu.

Ensuite il y a eu des critiques à l'encontre du projet considéré comme insuffisamment ambitieux. Parmi celles-ci, deux d'entre elles ont été plusieurs fois soutenues et sont essentielles. La première est

que le tramway ait été préféré au tram-train. la seconde est que ce projet n'ait pas été précédé d'un SCOT. Nous avons déjà souligné que ces deux points étant non expliqués dans les DE, la population n'a pas pu les juger et commenter pleinement.

Les CE ont répondu à ces deux critiques, tram-train et SCOT. Peut-être mal à l'aise avec les considérations techniques pour le tram-train, ils se rangent du côté du MO. Pourtant, ils donnent sur le fond raison au tram-train, y trouvant de nombreux aspects positifs, sans en noter qui soient rédhibitoires ou même vraiment graves au regard des avantages potentiels (pages 51 et 52). Pareillement ils admettent qu'il aurait été souhaitable que le SCOT précède le projet (pages 54). Il nous semble que les CE ne se plient au choix du MO que pour aller dans le sens de "la politique du fait accompli" d'un projet largement entamé, notamment en termes de travaux de voirie, de commandes et de financement.

Les Tourangeaux sont bien conscients de ces faiblesses. Plus qu'un "chef d'œuvre" (page 14 des CC), ils veulent un outil de déplacement utile, efficace et bon marché.

A1.4.2. Un tram qui va au delà de l'agglomération

Il est à souligner que le concept de tram-train n'est pas que des trains puissent utiliser les voies de tram, mais au contraire que les rames de tram puissent s'échapper sur l'extérieur, sur les voies de train. A terme, cela amène à étendre géographiquement les avantages du tramway, apportant notamment une garantie d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, tout en acquérant des avantages du train, notamment, par sa largeur, un meilleur confort des passagers et une bien meilleure prise en charge des vélos.

Une solution tram-train bien étudiée permet, largement au delà des parkings relais, de diminuer la circulation des automobiles dans le département et dans l'agglomération (objectifs avoués du Grenelle et des accords de Copenhague). Car autant le tram est vu chez certains comme un concurrent à la voiture, autant le tram-train serait moins perçu comme tel. Sa complémentarité, si elle est bien pensée et offre un service de qualité, débouchera forcément sur une utilisation moindre de l'automobile, y compris au delà de l'agglomération.

Plusieurs villes ont commencé avec le tramway et envisagent de passer au tram-train. Le coût est alors très important (le gabarit passant de 240 à 265 cm, il faut élargir les voies avec tout ce que ça implique, jusqu'à des modifications de tracé). Il est bien moindre quand ce changement est fait en amont.

Tours a finalement une double chance, celle de disposer d'une exceptionnelle étoile ferroviaire à huit branches (hors LGV), et celle d'avoir lancé tardivement son projet de tramway, assez tardivement pour disposer de solutions de tram-train matures. Mulhouse et Aulnay-Bondy sont équipés, Strasbourg sur le point de l'être, Nantes et l'Ouest Lyonnais s'y préparent... Ne laissons pas passer cette chance de passer directement à la solution d'avenir qu'est le tram-train.

Nous sommes à une époque charnière où nos modes de vie doivent changer. A terme, les effets de l'actuel pic pétrolier se feront sentir et les prix du pétrole ne permettront plus aux classes défavorisées, voire moyennes, de se déplacer en véhicule individuel, ou alors de façon épisodique. Ce scénario, aujourd'hui fort probable, rend nécessaire un système de transport en commun très efficace sur l'agglomération et le département. Il convient d'exploiter au mieux l'étoile ferroviaire de L'Indre et Loire pour qu'elle se trouve en continuité avec le système à mettre en place sur l'agglomération. C'est impossible avec le tram (les discontinuités seront systématiques), ça l'est avec un tram-train.

N'oublions pas (page 52 des CC) que pour le président du conseil régional "le tram-train était une réponse possible" et que "La seule demande de la Région Centre a porté sur le nouvel ouvrage de franchissement du Cher. Les mesures conservatoires prises permettront la mise en place d'un matériel de type tram-train au niveau du futur pont sur le Cher."

Cela montre que, pourtant moins concernée que le département, la région est fortement favorable au tram-train. Pourquoi l'agglomération imposerait-elle au département et à la région sa solution technique égocentrique ? Ce n'est pas seulement le pont du Cher qui devrait être calibré pour le tram-train, c'est tout le tracé. Une fois de plus, il vaut mieux mettre en place le tram-train directement plutôt que de mettre en place d'abord le tram puis ensuite, de façon fort onéreuse et perturbatrice, le tram-train.

A ce stade, il convient de signaler que tramway et tram-train ne sont pas fondamentalement différents, ce sont tous les deux des tram. Un tramway peut d'ailleurs rouler sur les rails d'un tram-train (l'écartement des rails, de 140 cm, est commun). Il s'agit donc bien, toujours, de s'équiper d'un tram. L'essentiel du choix tram-train est d'assurer une compatibilité vers les besoins futurs à moyen et long terme. A court terme, avec des voies de tram-train, on pourrait rester sur des rames de tramway, ça serait tout de même fort dommage, notamment en terme de confort des passagers.

Bien sûr, cette extension géographique permettra d'augmenter la fréquentation et donc assurer la rentabilité.

Enfin, compte-tenu du site et de la situation de l'agglomération, la solution tram-train apparaît comme véritablement la seule solution ferrée susceptible de répondre aux exigences de la loi LOTI mais également aux expressions formulées dans le Livre Blanc de la concertation du Plan Climat de l'agglomération (publié le 12 octobre 2010) puisqu'elle permet d'envisager le transport collectif de personnes mais aussi, à terme, l'extension de la desserte de marchandises par la voie ferrée depuis et jusqu'au cœur de l'agglomération.

A1.4.3. Un meilleur service aboutira à un vrai consensus

Les associations signataires ont été guidées par deux soucis majeurs, pour TCSP 37 par le soucis de transparence qui préconise que le SCOT précède un projet d'une telle ampleur sous peine de graves erreurs et, pour les autres SEPANT, AQUAVIT et Vélorution, par une volonté de mettre en place un tram-train aux dimensions départementales bien plus pertinentes que les dimensions d'agglomération du tramway. Parce qu'un SCOT aurait logiquement abouti à un tram-train, ces deux soucis les ont amené à converger vers la proposition commune ici présentée.

Elles pensent que cette proposition permettra de repenser le projet sur des bases plus convaincantes qui permettront d'obtenir de la population un consensus qui fait aujourd'hui défaut à une déclaration d'utilité publique.

Ce consensus se fera d'ailleurs, aussi, par un à-côté qui sera très apprécié : le confort d'un tram-train est bien supérieur à celui, simplifié, d'un tramway, et il se rapproche bien plus de celui des autobus auxquels sont habitués les Tourangeaux.

A1.5. La convergence

Bien que majoritairement acquis au tram, les Tourangeaux sont actuellement très nombreux à avoir un jugement sévère sur le tramway tel qu'il se met en place. Croyez-vous qu'ils changeront d'avis ? Ils se rendront compte qu'au delà de la gêne inévitable des travaux, ils se trouveront avec un moyen de déplacement insuffisamment relié aux circulations douces et ferroviaires. Quel jugement portera l'histoire tourangelle sur cette erreur fondamentale ?

Il est encore temps de construire un meilleur avenir. C'est d'autant plus nécessaire que l'orientation vers un tram-train permet de partir sur des objectifs vraiment pertinents avec des atouts qui convaincront bien davantage la population.

Venus d'horizons très divers, nous en avons fait ici le constat. Nous souhaitons, M. le Préfet, vous le faire partager pour que vous aidiez à porter Tours et la Touraine vers de meilleures voies.

A2. Annexe 2 - Le second document de convergence

Le 20 novembre 2010. Dossier destiné à M. le Préfet d'Indre et Loire, en complément à celui déjà remis le 21 octobre, intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", sur la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle. Il est intitulé : **Tram-train, d'une juxtaposition incomplète à une intégration aboutie**

Ce dossier est réalisé par les associations :

- **SEPANT** (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
- **TCSP 37** (Transparence et Communication Sur le Projet de Transport 37)
- **AQUAVIT** (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)
- et par le collectif **Vélorution Tours**

Il est envoyé par courrier en préfecture d'Indre et Loire le 22 novembre 2010. Il est nommément soutenu par les présidents des associations SEPANT, TCSP 37, AQUAVIT, une représentante du collectif Vélorution Tours, trois experts, un représentant "commerce et artisanat", une représentante "culture et patrimoine", des représentants de Tours Nord, Centre (c'est moi) et Sud.

Il est envoyé en copie à M. le Préfet de la Région Centre (Autorité environnementale), M. le Président du Tribunal Administratif d'Orléans, M. le Secrétaire d'Etat aux Transport, M. le Ministre de l'écologie

Abréviations (signes) utilisées : voir au début du premier document.

A2.1. L'hypothèse d'un tram-train de 240 est-elle valable ?

Notre précédent document, du 21 octobre, intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", montrait les "lacunes, distorsions et faiblesses" du projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle et affichait notre volonté d'aller vers un tram-train ayant aussi une vocation départementale. Sa publication a entraîné un certain nombre de réactions et une nouveauté technique a été avancée, dont nous n'avions pas connaissance : l'arrivée d'un matériel tram-train de gabarit 240 cm sur le catalogue d'un constructeur.

Un tel matériel remet-il en cause la projection que nous avons faite qui estimait que passer du tramway au tram-train obligerait à élargir l'emprise de 240 à 265 pour établir des continuités avec le réseau RFF ? Permet-il de gommer la distinction entre tramway et tram-train ? C'est sur ces points que nous présentons ici une réflexion complémentaire.

En premier lieu, sans entrer dans des considérations techniques, nous estimons que la possibilité d'utiliser un matériel tram-train de 240 sur la ligne projetée, sans élargir ou réviser le tracé, est une hypothèse ayant techniquement une bonne probabilité, tout en n'étant pas une certitude. Mais quel est son intérêt ? Est-il possible d'établir des continuités sur un tracé qui n'a pas été prévu en ce sens ? De tels questionnements n'auraient-ils pas dû être étudiés en amont et non pas en aval du Dossier d'Utilité Publique et y être repris en son sein afin que les citoyens puissent, conformément à la législation, exercer pleinement leurs droits et responsabilités ?

A2.2. Rustines ou nouvelles bases ?

D'ores et déjà, dans le cas du tram-train, on peut s'appuyer sur les constats généraux suivants :

- Choisir un tram-train de 240, c'est disposer d'un tracé plus léger, plus souple à mettre en place en milieu urbain. C'est demander à RFF d'adapter son réseau existant au gabarit du tramway, à supposer bien sûr que ça lui soit possible, au moins à moyen terme. Le confort des passagers se trouve diminué. C'est renoncer à l'ensemble des solutions 265.
- Choisir un tram-train de 265, c'est choisir le standard ferroviaire, alléger sa prise en compte par RFF sur son réseau existant, mais revoir le tracé projeté du tramway, en s'interdisant certaines portions du tracé (notamment trop étroites ou trop courbées). Le

confort des passagers reste proche de celui des bus d'agglomération et des TER, l'accueil des vélos y est facilité. C'est se laisser toutes marges de liberté d'adaptation.

Auparavant, le choix tramway / tram-train tel qu'il a été tranché en 2007 offrait deux stratégies :

- 1 celle retenue, d'un réseau tramway en agglomération se juxtaposant à un réseau tram-train départemental, et aussi aux réseaux TER et LGV
- 2 celle repoussée d'un réseau tram-train permettant des continuités agglomération-département (et aussi des correspondances), et se juxtaposant également aux réseaux TER et LGV

La première stratégie avait donc été retenue et on voudrait nous faire croire qu'un coup de baguette magique (le tram-train de 240) permettrait d'adopter la seconde en gardant l'actuel tracé de la première ligne ? Non seulement ce tracé ne permet pas de continuité avec le réseau RFF, mais il ne gère que très médiocrement les quatre correspondances (juxtapositions) potentielles. Une seule (Tours gare) est traitée.

Les trois autres possibles ont été très mal pensées et il est révélateur qu'elles ne soient même pas signalées en tant que telles dans les dossiers d'enquête. Les deux premières sont évoquées dans les CC¹ et la troisième ne semble être apparue qu'après la diffusion de notre précédent document :

- 1 la station Joué Gare est éloignée de 300 m de la gare de Joué lès Tours. C'est méconnaître les usages des "usagers-clients" que de proposer 300 m à pied. Alors que les deux lignes se croisent et qu'il y a possibilité de faire bien mieux...
- 2 la halte de la Douzillère est éloignée de 300 m de la halte du Terminus du tram de Joué lès Tours, sans qu'un parcours d'accès

¹ Dans les CC, le maître d'ouvrage traite ainsi le sujet : "Le projet de tramway prévoit à Joué-Lès-Tours une station avenue de la République dénommée dans le dossier "Gare SNCF Joué" à environ 300 mètres de la gare Joué Centre située dans le corridor d'attractivité du tramway. La gare Joué Centre est située sur les liaisons Tours-Chinon et Tours-Loches. Bien que disposant d'une offre intéressante avec 22 trains par jour en semaine, cette gare bénéficie actuellement d'un rayonnement limité avec une fréquentation journalière de 400 voyageurs. La gare de Joué Centre est accessible depuis la station de tramway par un cheminement piéton qui sera amélioré de manière à faciliter l'intermodalité. Des aménagements permettront notamment l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite entre les deux sites. Le terminus sud du tramway s'arrête au lycée Jean Monnet, soit à environ 300 mètres de la halte ferroviaire de la Douzillère. Cette halte, peu fréquentée se situe également dans le corridor d'attraction".

ne semble en place et surtout sans qu'un prolongement au delà du terminus ne semble prévu

- 3 sur Verdun, les voies de RFF et du tramway ne sont pas au même niveau et, surtout, il faudrait traverser deux voies routières pour aller d'une station tram-train RFF-SNCF à la station de tramway. Plutôt qu'au carrefour de Verdun, une connexion au niveau du boulevard Winston Churchill serait aussi envisageable et ne semble pas l'avoir été.

Il est révélateur que dans les CC¹, la maître d'ouvrage se réfère uniquement, sur Joué, à la fréquentation de lignes sous-exploitées, en se montrant incapable de projeter une bien plus forte fréquentation quand la ligne sera aménagée (comme la ligne Tours-Bléré l'a récemment été). Bref, on voit à quel point les juxtapositions avec le réseau RFF sont négligées dans l'actuel projet. L'intermodalité, dans le cadre d'un tram-train bénéficiant d'un nombre de stations supplémentaires et d'un tracé repensé pourrait être grandement améliorée et développée.

Ajoutons que, depuis la remise de notre précédent document, on nous parle d'une bretelle RFF qui passerait par le nouveau pont sur le Cher, permettant à terme la réalisation de liaisons cadencées (trains ou tram-trains) sur les lignes Tours-Cormery-(Loches) et Tours-Ballan-Miré-(Chinon). Il faudrait en vérifier la faisabilité, mais n'aurait-elle pas dû être actée depuis longtemps² ? Cela ne sent-il pas l'improvisation ?

De plus la seconde ligne envisagée, en est-ouest, se profile avec les mêmes défauts que la première, dans une optique d'agglomération, alors que les continuités que permet le tram-train sont plus conséquentes.

Le tram-train 240 a été pensé par son constructeur pour répondre aux besoins de collectivités soucieuses de s'équiper en tram-train en faisant progresser leur réseau de tramway préexistant mais contrainte par le moindre gabarit de ce dernier équipement. A Tours, l'arrivée tardive d'un TCSP ferré nous offre l'avantage de pouvoir choisir un équipement polyvalent dès le départ et, qui plus est, tout

¹ Voir note précédente

² Un Dossier d'Utilité Publique doit contenir l'ensemble des éléments d'information nécessaires pour les citoyens d'évaluer ou non l'utilité publique. Que ce soit sur cet exemple ou celui précédent d'une gare au carrefour de Verdun, ou ceux évoqués dans notre premier document, ce n'est pas le cas du dossier qui a été présenté aux citoyens. Voir aussi note 5.

en tirant le meilleur parti de l'étoile ferroviaire. Envisager aujourd'hui une solution 240, n'est-ce pas là dilapider l'ensemble des avantages initiaux ?

A Tours, à quoi bon envisager un tram-train de 240 et, plus généralement, une bonne cohabitation entre tramway et futur tram-train, quand, en amont, on a rejeté le tram-train en préférant le tramway ? Et quand, avec un tramway, on n'a pas su traiter les correspondances ? Cela n'a pas de sens. Ce tramway là entrera mal dans la gigogne supérieure du futur tram-train. Cette illusion d'un changement de cap montre que le projet n'est pas du tout ficelé. Plutôt que de tenter en vain de le "rustiner", il vaut mieux repartir sur des bases saines.

A2.3. Pour un projet alternatif

La continuité agglomération-département du tram-train permet de penser différemment le tracé des deux lignes. Une collectivité doit toujours restituer son projet dans la poupée gigogne du dessus et intégrer celles du dessous. Imaginons que les TER ne prennent pas en compte le réseau SNCF et vice-versa. Le maître d'ouvrage a commis une erreur de ne considérer que son espace de compétence (hormis le passage par la gare de Tours). Avec le tram-train, certaines juxtapositions potentielles RFF-Tramway pourront être traitées en continuité. Les voies de RFF en agglomération pourront en partie être utilisées, cela permettra de construire moins de nouvelles voies, avec les économies budgétaires et les sauvegardes environnementales que cela amènera. Comme à Paris, avec la dualité RATP / RFF du réseau RER, les diverses lignes seraient réparties entre SITCAT et RFF (la portion Tours Gare - St Pierre Gare pouvant par exemple, peut-être, être gérée par le SITCAT).

L'expérience de nombreuses villes (Toulouse, Nantes, Mulhouse, Strasbourg...) démontre aujourd'hui l'incontournable nécessité de raisonner en terme de tram-train et non dans une vision simplifiée de tramway.

De longue date, des spécialistes des transports en commun ont montré tous les avantages que l'agglomération de Tours pourrait tirer d'une valorisation de son étoile ferroviaire. Il y eut d'abord, au début des années 70, le projet de Jean-François Troin d'établir un véritable "complexe de transport en commun centré sur la gare de Tours", idée alors très innovante, reprise dans le SDAU de 1973, mais qui n'a jamais connu de concrétisation.

En 2003, le PDU reprenait la valorisation de l'étoile ferroviaire tourangelle de RFF comme l'un de ses thèmes prioritaires¹. Le succès de la rénovation de Tours -Bléré démontre que l'évaluation pour les autres branches ne peut pas être sous-estimée. Le tram-train renforce cette perspective en apportant une meilleure intégration.

Plus récemment, en 2008, des projections ont été développées par Marc Vieilfault ("Le projet de tramway à Tours : étonnements, interrogations, propositions concrètes" avec utilisation du tram-train), par Arnoul Maffre ("Dessertes ferroviaires urbaines et périurbaines de Tours" alliant "train périurbain et tram-train") et par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours ("Le tram-train, un nouveau matériel, de nouvelles perspectives").

Le tram-train ouvre un nouvel éventail de possibilités. La responsabilité publique impose d'en étudier sérieusement les options et de concerter les avis.

Il convient de ne pas réitérer l'histoire désordonnée du réseau autoroutier qu'a connue la Touraine. Mieux vaut réfléchir d'abord sur un plan à long terme, en fonction d'objectifs bien définis comme celui de favoriser un rééquilibrage du territoire départemental. Donner priorité aux déplacements inter-agglo en reléguant à des préoccupations secondaires les continuités permettant des échanges efficaces avec les villes du département est pour nous un contresens. C'est sur tout le territoire qu'il convient d'améliorer l'efficacité énergétique et lutter contre le changement climatique.

A2.4. Pour une véritable réflexion démocratique conforme à l'esprit des lois

C'est pourquoi nous confirmons les orientations de notre précédent document. SCOT et PDU auraient permis de définir les objectifs et les moyens, en accord, notamment, avec la loi LOTI. La problématique tram-train ne peut pas être étudiée à la va-vite, sans concertation.

En l'état actuel, l'idée d'un tram-train, quelqu'il soit, n'est pas compatible avec le PDU de 2003, qui, faut-il le rappeler, écartait l'hypothèse d'un TCSP sur rail au profit d'un mode à pneu (considéré

¹ Le PDU "prévoit l'utilisation progressive des dessertes, élargissant ainsi le rayonnement de l'agglomération et la situant au cœur d'un réseau de villes qui esquisse et met en perspective à terme les bases d'une politique globale de déplacements sur un territoire plus large". On est là vraiment dans l'optique d'un tram-train, alors que celui-ci n'existe pas encore en France.

alors comme moins traumatisant dans sa mise en place et moins coûteux). Il est annoncé (page 132 des CC) que le PDU "fera l'objet d'un bilan et d'une révision fin 2010". Juridiquement, comment l'actuel projet peut-il être compatible avec le PDU en cours de révision ?

Il y a aussi lieu de s'interroger sur les formulations suivantes des CC (page 137) :

- "La mise en compatibilité concerne la création d'emplacements réservés calés sur les emprises projetées du projet au stade d'avant projet". Comment se caler avec les projections d'un projet au stade d'avant projet ?
- "Il conviendra de mettre en conformité le droit et le fait dans le document final de mise en conformité". Aligner le droit sur le fait ?

L'annulation de la procédure (ou la non déclaration) de l'utilité publique permettra de remettre les choses d'aplomb, afin de choisir au mieux de l'intérêt public de manière concertée avec la population comme la loi l'exige.

Les fortes réactions à notre document de convergence (jouant peut-être même sur une étude demandée à RFF) démontrent toujours un peu plus que le projet n'a ni été concerté, ni été étudié comme il se doit.

Contrairement à la loi de 1976 sur les études d'impact (articles L122-3 et R122-3), les effets du projet n'ont pas vraiment été évalués et les choix n'ont pas été explicités pour s'assurer qu'aient été envisagées toutes les mesures possibles¹. Les dossiers d'enquête ont négligé pratiquement toute explication sur les choix pratiqués, à commencer par celui du tramway / tram-train jusqu'à ceux d'abattage de centaines d'arbres non concernés par le tracé. On ne trouvait très souvent que ce qui semblait être des évidences jugées très avantageusement. Ces dossiers ont même été jusqu'à présenter des

¹ Article L122-3, extraits : "Le contenu de l'étude d'impact, qui comprend au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement". "L'étude d'impact expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé."

principes ("conquête du végétal"...) qui ont été grandement bafoués². Ils n'ont pas permis à la population de mener une véritable enquête, comme si son avis était nié à l'avance.

Les habitants se sont pourtant largement exprimés, comme ils ont pu, et notamment de façon appuyée sur l'option tram-train et les dégâts environnementaux. Mais les commissaires-enquêteurs ont été encombrés par tous ces témoignages, ils ont procédé à un tri important et ont pu se laisser emporter par des pseudo-évidences sous-jacentes, construites par les arguments que leur a apporté le maître d'ouvrage (arguments qui, pour la plupart, auraient dû être dans les dossiers...), alors qu'ils se sont très peu appuyés sur des expertises extérieures accessibles par le biais du président du tribunal administratif.

Ces insuffisances sur la forme sont bien plus qu'anecdotiques. Elles sont révélatrices et symptomatiques, car elles ne font que prolonger les insuffisances de fond que nous avons présentées. Elles étaient même nécessaires pour, dans une large mesure, les camoufler.

A2.5. Pour un véritable projet

Si notre conclusion ne va pas dans le même sens que celle des commissaires-enquêteurs, nous constatons que ceux-ci ont toutefois pris une précaution minimale, pour ne pas contrevenir à leur responsabilité. Ils ont en effet balisé l'ensemble de leur argumentaire en soulignant, en préambule, que "le dossier soumis à enquête publique est basé sur un avant-projet" (page 47 des CC). Ce terme "avant-projet" est ensuite repris plusieurs fois, y compris en conclusion. Il est habituellement utilisé pour désigner l'étape qui succède aux études préliminaires et précède l'enquête publique.

Cette prudence très marquée ne révèle-t-elle pas un profond malaise ? Et ceci d'autant plus lorsqu'on considère l'importance stratégique et économique ainsi que la complexité de telles infrastructures. Comme si l'ensemble du dossier manquait d'assise et n'était pas assez abouti pour être qualifié de "projet" ; manque d'ambition, manque de données et d'études objectives, surtout aux échelles de l'agglomération et du département. Cela démontre bien

² Entre Loire et Cher, 362 arbres doivent être abattus (261 auraient pu être sauvés), 241 doivent être plantés (108 autres auraient pu l'être). Comme nous l'avons déjà signalé, c'est, à l'évidence, contraire au développement de la trame verte préconisé par le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours. Occasion à jamais gâchée de mettre en application cette volonté de développer la nature en ville (notamment rue Nationale).

évidemment une incohérence de fond entre ce constat et l'avis favorable donné en dernier ressort.

Dans ces conditions, les cadres de l'information publique donnés aux citoyens lors de l'enquête ne peuvent pas être considérés comme suffisants pour juger ou non de l'utilité publique du futur projet. D'ailleurs, comment l'autorité administrative peut-elle déclarer une utilité publique sur la base d'un avant-projet ? Cela constituerait une première en la matière, fort néfaste aux institutions, au droit et à l'intérêt public.

C'est pourquoi, M. le Préfet, nous vous demandons une nouvelle fois de refuser l'Utilité Publique de ce qui s'avère en définitive n'être qu'un avant-projet, pour que la mise en place d'un TCSP ferré sur l'agglomération tourangelle soit revue sur les bases d'un véritable projet cohérent et ambitieux, qui, à notre sens, sera celui d'un tram-train utilisant au mieux les possibilités de l'étoile ferroviaire tourangelle. Malgré les pressions de toutes sortes visant à justifier un passage en force, il est encore temps de faire preuve de bon sens.

A3. Annexe 3 - La lettre au ministre

[Dans le second document de convergence, du 20 novembre, nous demandions un rendez-vous avec M. le préfet. Sans la moindre réponse, François Louault et moi prenons l'initiative d'une relance en s'appuyant sur la nouvelle ministre de l'écologie et du transport, sachant que nous nous étions tous les deux précédemment adressés à son prédécesseur qui nous avait répondu, montrant son attention au sujet.

Etant donné le manque d'écoute du préfet, nous ne réitérons pas la demande de refus de l'Utilité Publique, nous profitons de cette occasion pour ouvrir la voie à un consensus qui pourrait satisfaire les diverses parties.

Nous nous étions préalablement assurés que cette ouverture pourrait être soutenue par l'ensemble de notre "front de convergence", ce qui se confirmera par la suite.]

M. Alain Beyrand¹, M. François Louault²

¹ Citoyen du Conseil de la Vie Locale, informaticien, responsable d'un blog centré sur l'aspect environnemental du projet

² Docteur en géographie, ayant étudié les aspects logistiques, économiques et juridiques du projet

Madame la Ministre,

A propos du projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelles pour lequel nous avons constaté de graves anomalies, chacun de nous deux s'est adressé à Monsieur le Préfet d'Indre et Loire qui nous a promis d'intervenir¹. Ne voyant aucun changement, nous nous sommes adressés à votre prédécesseur, M. Borloo, qui nous a averti qu'il chargeait Monsieur le Préfet d'Indre et Loire d'étudier le dossier et de nous contacter². Nous n'avons vu aucun changement et nous n'avons pas été contactés.

L'un et l'autre nous nous sommes engagés depuis de longs mois dans une critique constructive du projet tel qu'il est pensé et conduit. En octobre, un "front de convergence"³ s'est constitué en réaction aux conclusions de la commission d'enquête, qui démontraient aux Tourangeaux que le résultat de la procédure était joué d'avance, comme s'en prévalaient les responsables du projet, relayés par les médias locaux. Craignant que Monsieur le Préfet ne verse dans le même travers, notre "front" lui a rédigé deux dossiers pointant les multiples problèmes⁴. Nous avons été reçus par Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture à la remise du 1^{er} dossier. Nous avons alors demandé une entrevue pour expliquer et étudier les problèmes que nous soulevions. Cette demande a été réitérée lors de l'envoi du second dossier. Nous n'avons reçu aucune réponse et rien n'a changé ou presque⁵.

Nous espérons que Monsieur le Préfet prendrait le dossier en main, soit en nous donnant raison en refusant la Déclaration d'Utilité

¹ Lettre du 13 septembre pour A. Beyrand, du 26 octobre pour F. Louault

² Lettre du 24 septembre pour A. Beyrand, du 14 octobre pour F. Louault

³ Ce "front de convergence" a réuni quatre associations (deux environnementales agréées, une cycliste, une teintée politique d'opposition municipale), des experts et des citoyens, dont nous deux.

⁴ Vous avez reçu une copie de ces deux dossiers, datés du 21 octobre et du 20 novembre. Ils sont titrés "Convergence d'analyse et d'orientation" et "Tram-train, d'une juxtaposition incomplète à une intégration aboutie".

⁵ Il n'y a eu que quelques changements "cosmétiques", comme celui consistant à ne pas abattre certains arbres mais à les déraciner pour les planter ailleurs. Au mail du Sanitas (170 arbres), des pousses seront plantées presque au même endroit : plutôt que de détruire un écosystème, pour le reconstituer sur plusieurs dizaines d'années, conservons-le et renforçons-le !

Publique, permettant ainsi une saine remise à plat, soit en essayant de corriger au maximum les défauts de l'actuel projet. Il nous apparaît actuellement qu'il fait la "sourde oreille" et se plie aux "desiderata du rouleau compresseur municipal" qui, avec l'appui d'une presse régionale très complaisante, a chloroformé toute opposition politique (des Verts de la majorité municipale à la majeure partie de l'opposition UMP). Jamais notre ville n'a connu pareille connivence, marginalisant toute opposition, éludant toute démocratie participative, arrivant à gommer des anomalies criantes. Tel est notre sentiment de citoyens et c'est à ce titre que nous vous alertons, parce que nous n'arrivons pas à croire que l'on puisse en arriver là, en niant les valeurs de notre démocratie¹.

Dans quelques jours, il nous semble donc que Monsieur le Préfet accordera l'Utilité Publique du projet, balayant ainsi nos remarques, en dépit des défaillances juridiques très inquiétantes² qui affectent le projet et sa concrétisation. De ce fait, il nous apparaît probable que des associations lanceront une action en Justice³. Nous pensons qu'il est encore temps de traiter le sujet de manière pragmatique et consensuelle, en faisant enfin preuve de bon sens.

Certes ce "bon sens" voudrait que le projet soit arrêté pour une remise plat. C'est ce que nous avons préconisé et nous pensons toujours que c'est la meilleure solution, dans la mesure où un projet d'une telle ampleur requiert la révision du PDU et la mise en compatibilité des autres documents d'urbanisme. Nous comprenons, toutefois, que ce ne soit pas la meilleure solution pour le représentant de l'Etat, parce qu'il y a de grosses sommes en jeu, parce qu'il s'est déjà trop engagé avec ce projet. Nous pensons qu'il peut, en bonne partie, concilier cet impératif avec celui que nous lui présentons de remettre le projet sur rails. Il a en effet, seul, le pouvoir d'imposer les modifications souhaitables en reculant de plusieurs mois la date de la DUP et celui d'engager des concertations qui ont été refusées depuis l'annonce du projet en 2007 (notamment avec les associations environnementales agréées).

¹ Ce quasi-consensus politique ne reflète en rien le manque de consensus de la population constaté lors de l'enquête, comme nous l'avons montré dans notre premier dossier.

² Voir le premier dossier de convergence et la lettre du 9 septembre de François Louault.

³ Une telle action a déjà été lancée par TCSP 37, pour prise illégale d'intérêt, à l'encontre d'une conseillère municipale, gérante du cabinet retenu pour le design du futur tramway (le maire étant président du Sitcat, qui a attribué le marché).

Dans ce cas, pour être précis dans notre demande, voici une esquisse de ce que pourrait exiger Monsieur le Préfet :

- 1 établir une véritable intermodalité en trois points qui ont été grandement négligés. En priorité à la station Verdun. En effet, les réactions à nos dossiers ont fait ressortir qu'une gare intermodale s'y mettrait en place entre TER, Tram-train et Tramway. La correspondance pourrait être bien meilleure, sans avoir à traverser deux voies routières, ce qui nous apparaît invraisemblable¹. Et prendre aussi les dispositions permettant, à terme, d'établir de bonnes correspondances à la station Joué Gare et à la halte de la Douzillère.
- 2 stopper le massacre environnemental. Refuser l'abattage inutile de centaines d'arbres, cesser les opérations de rasage-rénovation pour les remplacer par un enrichissement du patrimoine arboré existant et une conquête environnementale² (comme il était prévu au début du projet, et en accord avec la "trame verte" du PADD)³
- 3 lancer une étude indépendante sur le pont du Cher et les capacités d'écoulement des crues⁴.
- 4 réviser d'autres points, moins lourds, notamment pour les cyclistes, en établissant des dialogues avec les associations et habitants
- 5 avoir une ambition départementale, donc stopper les études en cours pour la deuxième ligne afin qu'une véritable réflexion se fasse sur un service qui ne soit pas limité à l'agglomération, décidé par elle seule, et qui privilégie probablement le tram-train.

¹ Cette gare de Verdun, qui nous apparaît être une bonne idée tant elle entre dans notre optique tram-train, est apparue il y a deux mois et a été évoquée à plusieurs reprises par le maire de Tours. Elle apparaît comme un cheveu sur la soupe, car elle n'a pas été prévue auparavant et son importance est telle qu'il est évident qu'elle devrait modifier le projet, au delà même du positionnement de la station Verdun.

² Comme il a été montré dans les trois dossiers remis par Alain Beyrand à la commission d'enquête.

³ Il est à souligner que l'actuel projet est contraire à la Charte constitutionnelle de l'Environnement, notamment en son second article. Comme elle n'est pas juridiquement opposable, seul le Préfet peut maintenant imposer son respect, et, à notre sens, c'est même son devoir.

⁴ Il y a déjà eu une étude, mais, comme expliqué en notre premier dossier, elle nous apparaît contestable. Et, circonstance aggravante, elle n'est pas indépendante, puisque l'étude d'impact hydraulique et la maîtrise d'ouvrage ont été confiés au même groupe Ingérop ("Ingérop Conseil & Ingénieries" pour l'étude, "Ingérop & Strates" pour la maîtrise d'ouvrage).

Avec priorité à la révision du PDU ⁵, puis à l'établissement du SCOT.

Certes, il s'agit là de changer les logiques qui ont guidé le projet, mais, hormis le dernier point hors 1^{ère} ligne, il n'y a là aucun changement qui soit impossible à mettre en place en quelques mois. Il suffit d'en avoir la volonté. Il est regrettable que Monsieur le Préfet ne l'ait pas eue à la lecture de nos dossiers. C'est pourquoi, nous souhaitons, Madame la Ministre, que vous lui insuffliez cette volonté de transformer la première ligne de tramway pour qu'elle devienne réellement digne de l'intérêt public, pour un bien meilleur service aux habitants.

En vous remerciant de votre attention, nous vous adressons, Madame la Ministre, nos meilleures salutations.

François Louault, Géographe

Alain Beyrand, Blogueur, www.pressibus.org/tram

Copie à M. le Préfet d'Indre et Loire, à La Nouvelle République du Centre-Ouest, à la Tribune de Tours

[Le 12 janvier 2011, nous avons reçu une réponse, le dossier est transmis au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer]

A4. Annexe 4 - Le troisième document de convergence

[Ce troisième document validé par notre "front de convergence", ses quatre associations, ses trois experts et divers participants, dont moi-même, a été présenté en préfecture **le 21 décembre 2010**, à la secrétaire générale du préfet, quelques heures après la Déclaration d'Utilité Publique, qui l'avait donc déjà rendu sans objet. C'est un document de travail sans élément nouveau, reprenant les cinq propositions de la lettre au ministre. C'est pourquoi je ne l'ai pas présenté sur mon blog. Il permet, ici, en fin de ce livre, de **résumer notre position et nos propositions**, montrant notre volonté constructive de réorienter le projet pour une meilleure prise en compte de l'intérêt collectif.]

⁵ Un bilan et une révision du PDU ont été prévus pour 2010 dans le dossier d'enquête (page 8 du tome 3 H1). Il n'y a eu aucune concrétisation avant ce 9 décembre.

A4.1. Argumentaire

- 1 Le projet s'avère mal charpenté d'abord parce que ses assises ne reposant pas sur les SCOT et PDU
- 2 Le manque complet de concertation a abouti à des solutions imposées, mal adaptées
- 3 Trop d'anomalies juridiques émaillent le projet.
- 4 Ainsi la logique juridique et démocratique a été remplacée par la volonté conjuguée de quelques maires l'agglomération.
- 5 Ainsi le projet a largement privilégié l'agglomération en négligeant l'aspect départemental des transports en commun sur rail, privilégiant le matériel tramway au matériel tram-train, même à moyen et long terme, allant jusqu'à négliger gravement plusieurs correspondances possibles.
- 6 Du côté environnemental, les intentions affichées (conquête végétale, enrichissement du patrimoine arboré) n'ont pas été mises en application et ont été remplacées par une logique de rénovation faisant fi de l'environnement.
- 7 La volonté de privilégier les circulations douces et de diminuer la circulation automobile a largement manqué de consistance. Plutôt que de financer des rénovations sans rapport direct avec le tramway (par exemple place Choiseul), il aurait mieux valu renforcer des infrastructures piétonnes et cyclistes (par exemple reconstruire la passerelle Fournier).
- 8 Le projet s'avère coûteux, privilégiant les apparences et le clinquant au détriment de l'utile et du performant (rapport coût/qualité/service).
- 9 Depuis la prolongation de l'enquête cet été en réaction aux remarques citoyennes et au rapport des commissaires, les annonces se sont succédées de la part de CitéTram et de la mairie de Tours, avec des effets d'annonce n'apportant pas de changements significatifs (déplacer des arbres, évoquer une future ligne de tram-train...). Elles prouvent, s'il le fallait encore, le manque de préparation du projet. Le cas le plus flagrant est l'annonce d'une gare multimodale au carrefour de Verdun alors que l'actuelle 1ère ligne n'a pas du tout été prévue à cet effet. Ce sont là des rustines entrant dans une stratégie marketing là où il faudrait répondre par des études techniques et de la concertation.
- 10 Tout cela en dit long sur une réelle volonté de servir le public. Il y a lieu de se demander si le verbiage marketing a une quelconque valeur face à la justice administrative.

A4.2. Propositions

Dans nos deux dossiers de convergence, étant donnés la multiplicité et la gravité de tous ces éléments, nous avons demandé à ce que M. le Préfet refuse la DUP. Nous lui renouvelons ici cette demande.

Toutefois, nous comprenons que M. le Préfet ait des exigences que nous ne pouvons pas bien cerner et qui, compte tenu notamment des sommes en jeu, peuvent l'amener à accepter un projet, même avec des défauts importants. Dans ce cas, nous souhaitons qu'il intervienne personnellement pour diminuer sensiblement l'importance de ces défauts. Il dispose en effet du pouvoir de reculer de plusieurs mois la DUP et de soumettre son acceptation à la mise en place de corrections significatives.

Dans ce contexte, voici ce que nous lui demandons d'exiger (en gras reprise des propos de la lettre à la ministre, en italique, propos ajoutés en commentaires) :

- 1 **Etablir une véritable intermodalité en trois points qui ont été grandement négligés. En priorité à la station Verdun. En effet, les réactions à nos dossiers ont fait ressortir qu'une gare intermodale s'y mettrait en place entre TER, Tram-train et Tramway. La correspondance pourrait être bien meilleure, sans avoir à traverser deux voies routières, ce qui nous apparaît invraisemblable. Et prendre aussi les dispositions permettant, à terme, d'établir de bonnes correspondances à la station Joué Gare et à la halte de la Douzillère.**

→ *Pour Verdun il y a le choix entre :*

- *déplacer la station sur l'avenue de Grammont avant le pont SNCF et de supprimer la station précédente Charcot*
- *envisager une station Bd Winston Churchill.*

Dans les trois cas, Verdun/Churchill, Joué Gare, Douzillère, il s'agit d'abord de définir ce que l'on veut à long terme

- 2 **Stopper le massacre environnemental. Refuser l'abattage inutile de centaines d'arbres, cesser les opérations de rasage-rénovation pour les remplacer par un enrichissement du patrimoine arboré existant et une conquête environnementale (comme il était prévu au début du projet, et en accord avec la "trame verte" du PADD)**

→ *Trois priorités : sauver le mail du Sanitas, arborer partiellement la rue Nationale, arborer la plupart des stations (au lieu de 4 sur 29 actuellement). Rappel de l'article 2 de la Charte de l'environnement : Toute personne a le devoir de*

prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement. Et en premier lieu le Préfet, représentant de l'Etat.

3 Lancer une étude indépendante sur le pont du Cher et les capacités d'écoulement des crues.

→ Ce n'est donc pas directement une remise en cause du pont, mais il s'agit de faire les choses correctement pour enlever les doutes

4 Réviser d'autres points, moins lourds, notamment pour les cyclistes, en établissant des dialogues avec les associations et habitants.

→ C'est une rubrique "Divers" qui sera à préciser. Le Pont Wilson y a sa place, l'avenue Maginot aussi, mais aussi des sujets peu traités comme une seule station au Sanitas plutôt que deux, pouvant aller jusqu'à la passerelle Fournier pour faciliter l'accès au tramway des piétons / cyclistes du quartier Velpheu et de St Pierre Ouest

5 Avoir une ambition départementale, donc stopper les études en cours pour la deuxième ligne afin qu'une véritable réflexion se fasse sur un service qui ne soit pas limité à l'agglomération, décidé par elle seule, et qui privilégie probablement le tram-train. Avec priorité à la révision du PDU, puis à l'établissement du SCOT.

→ L'axe tram-train La Ville aux Dames - St Pierre gare - Verdun - Mettray, que défend le maire de Tours, montre qu'il convient de changer les priorités et de mettre préalablement au point un schéma d'ensemble à long terme.

A5. Annexe 5 - La réponse du préfet

Après le rendez-vous trop tardif du 21 décembre, tout ayant été décidé, nous n'attendions plus de réponse du préfet et n'en demandions plus. Datée du 5 janvier 2011, elle nous est arrivée le 11. Peu importe que l'intention vienne directement du préfet ou indirectement du ministère de l'écologie, je trouve qu'elle atténue légèrement l'impolitesse du 21 décembre. La voici. Afin de permettre une lecture avec ou sans commentaires, j'ai choisi de mettre en italique les propos du préfet et de placer les miens en notes de bas de page, précédé du signe → pour éviter les confusions.

Lors de votre rencontre le 21 octobre dernier avec Madame la Secrétaire Générale, vous lui avez remis, au nom d'un collectif de

personnes morales, un document intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation".

Par courrier du 20 novembre dernier, vous m'avez adressé de nouveaux documents, que vous avez complété par lettre remise le 21 décembre¹.

Les services de l'Etat ont étudié avec attention vos observations et vos propositions. Voici les réponses que je peux vous apporter sur les points que vous soulevez.

- Vous estimez que le projet aurait dû reposer sur un SCOT approuvé et un PDU révisé. Il convient de rappeler qu'il n'existe aucune obligation juridique de disposer d'un SCOT approuvé pour réaliser un projet tel que le tramway². Concernant le PDU, il est de jurisprudence constante qu'un tramway n'est pas une mesure d'exécution d'un PDU, cet argument ne peut donc être accueilli³.
- Vous dénoncez ensuite un manque de concertation qui a abouti à des solutions imposées. Je ne saurais vous rejoindre sur ce point, le projet ayant donné lieu à une large concertation fin 2007⁴ et à une mise à disposition des dossiers en mairies⁵. La commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie et n'a pas jugé nécessaire, compte-tenu de la qualité de la concertation préalable, d'imposer un débat supplémentaire. Enfin, je vous rappelle qu'une enquête publique d'un mois et demi a eu lieu entre le 15 juin et le 30 juillet 2010 et que toutes les personnes intéressées ont pu à cette occasion formuler des observations⁶.

¹ → Ce sont les trois documents de convergence présentés dans les annexes précédentes

² → D'une part notre reproche portait sur la compatibilité et non sur l'obligation juridique d'antériorité, d'autre part, à défaut d'un SCOT inexistant, nous mettions en cause la compatibilité avec le SDAU (voir A1.2.5. page 69)

³ → Là aussi nous n'argumentions pas sur une mesure d'exécution mais sur la compatibilité et sur l'absence de révision du PDU. PDU et SCOT n'auraient-ils aucune utilité pour une ligne de tramway ?

⁴ → Ca manque de précision... Le "bilan de concertation" 2007 du Sitcat présente surtout une série de réunions publiques d'informations avec recueil de remarques qui n'ont pas débouché sur grand chose, alors que bien des éléments n'étaient pas présentés, comme les dégâts environnementaux.

⁵ → C'est de l'information, pas de la concertation.

- *Sur les anomalies juridiques que vous relevez, je ne puis y répondre de manière circonstanciée dans la mesure où elles ne sont pas assorties de précisions suffisantes¹.*
- *Vous évoquez ensuite un projet de tram-train. Je ne peux que constater qu'il s'agit ici d'un projet complètement différent de celui de tramway dont il est difficile d'apprécier la pertinence². Je rappellerai seulement que le projet de tramway sur l'agglomération aura des impacts bien au delà de l'agglomération et aura pour effet d'initier de nouveaux modes de déplacement sur le département³.*
- *Vous déplorez ensuite un manque d'enrichissement du patrimoine arboré au profit d'un projet de rénovation urbaine. Sur ce point encore, je ne peux vous rejoindre dans la mesure où une grande partie du tramway sera végétalisée⁴ et compte-tenu du fait que les replantations d'arbres seront bien supérieures aux coupes et abattages⁵.*
- *Sur les circulations douces, il convient de préciser que le projet de tramway apparaît particulièrement exemplaire⁶, car il induit un fort développement de l'intermodalité, notamment dans le quartier de la gare⁷. Par ailleurs, la requalification de certains espaces urbains comme la place Choiseul va également dans le*

⁶ ➔ Les dispositions minimum exigées par la loi ont été respectées, nous ne l'avons pas nié. Le problème est qu'il n'y eut pratiquement que ça...

¹ ➔ Le lecteur jugera de la pertinence cette phrase, par exemple à propos de la loi LOTI (voir A1.2.7. page 67)

² ➔ Le préfet n'a certes aucune obligation légale d'apprécier et de se prononcer. Comme les commissaires-enquêteurs, il dit ne pas être concerné. Tant pis pour la Touraine, nous n'avons pas eu un préfet à la hauteur des enjeux.

³ ➔ Dommage que nous n'ayons pas de précisions, car ces impacts et ces initiations (les parkings relais ?) m'apparaissent très minces par rapport à un tram-train qui concerne bien davantage le département.

⁴ ➔ Hum, ainsi le gazon entre les rails enrichirait le patrimoine arboré...

⁵ ➔ Là, j'ai toutes les raisons de me mettre en colère. Nous lui avons dit et redit, chiffres à l'appui, que le problème était sur le centre-ville. Comme les commissaires-enquêteurs, le préfet fait semblant de ne pas avoir compris... Comme quoi le maître d'ouvrage peut présenter des choses effrontément maquillées (abattre au centre, planter en périphérie), les commissaires et le préfet s'y rattachent mordicus, quoiqu'on argumente.

⁶ ➔ S'il se déplaçait en ville à vélo, il comprendrait l'émoi des cyclistes qui se sont indignés qu'on restreigne leur circulation sur le pont Wilson.

sens des circulations douces, en redonnant à cette place une lisibilité pour les piétons¹.

- *Le manque de préparation du projet est ensuite souligné dans vos interventions. Vous citez les annonces successives de la mairie de Tours sur le projet. Sur ce point, il convient de rappeler qu'au moment du lancement de la concertation, le tramway n'en était pas qu'à l'état de projet, et avait vocation à évoluer en fonction des observations émises par le public. la phase d'enquête publique a également permis des ajustements, notamment sur la base des recommandations de la commission d'enquête². Il était donc parfaitement logique que le projet évolue sur ces trois années de procédure.*

Pour votre parfaite information, vous trouverez la réponse du maître d'ouvrage à vos interventions³.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, je n'ai pu donner droit à votre demande de bloquer la réalisation du projet de la première ligne de tramway du Syndicat Intercommunal de Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle, et ai donc décidé de déclarer d'utilité publique le projet par décision du 21 décembre dernier.

→ Mes observations en notes sont moins graves que **les très lourds silences** sur les sujets non abordés, surtout nos cinq propositions qui lui sont parvenues le 9 décembre. Notamment, le mail du Sanitas et la mauvaise correspondance de la station Verdun n'existeraient

⁷ → L'intermodalité avec les trains et les bus départementaux est un sujet différent de celui des circulations douces (rappel sur ce sujet : A1.2.1. page 61)

¹ → C'est un scoop, la première fois que j'entends justifiés ces travaux sur la place Choiseul. Je n'avais pas remarqué que les piétons y rencontraient des difficultés et qu'il y avait besoin de "lisibilité" plus qu'ailleurs. Enlever les massifs amènerait plus de lisibilité ? Ajouter un plan du quartier ne suffisait-il pas ?

² → Je comprends que le préfet, là, parle en termes châtiés de l'augmentation de 40 % en trois ans du budget. Ainsi, la cause en reviendrait à la population qui, par sa participation, aurait provoqué ce dépassement de budget. Alors que dans les dépositions, le sentiment fréquent est de diminuer le budget et qu'il y a très peu de demandes pour des frais supplémentaires, et encore moins de prises en compte (le bilan de la concertation 2007 du Sitcat et les conclusions des commissions 2009 et 2010 en font foi). Il fallait oser le dire, le préfet l'a dit...

³ → Il n'y avait pas de pièce jointe. Nous l'avons demandée le 17. Au bouclage de ce livre, le 30 janvier, nous ne l'avons pas reçue.

pas... J'estime que la vacuité de cette lettre explique pourquoi le préfet ne voulait pas nous répondre et nous rencontrer.

A6. Annexe 6 – Pont de Vendée, attention danger...

[Ce dossier, rédigé par un des experts du "front de convergence", titré " RECONSTRUCTION DU PONT DE VENDEE : ATTENTION DANGER..." est adressé, le 26 janvier 2011, à la Ministre de l'Environnement, au Préfet de Région (Autorité de Tutelle Environnementale), à la Délégation Nationale aux Risques Majeurs. Pour les sigles, on pourra se reporter au chapitre "A1.0. Abréviations utilisées", p. 60]

Depuis des mois, avec l'appui récent d'Associations environnementales agréées (« Convergence »), je mets en garde les Elus du SITCAT quant aux conséquences désastreuses du choix de tracé retenu pour la première ligne de tramway. Notamment le parti de reconstruire le « Pont de Vendée » sur le Cher afin d'assurer la desserte du nouveau quartier des Deux Lions, dans une zone classée « inondable d'aléa très fort », et située sur l'un des tronçons les plus névralgiques et exposés de tout le bassin de la Loire. Ce qui non seulement est un choix risqué mais illégal. La reconstruction de cet ouvrage est ici soumise à autorisation administrative au titre de la « Loi sur l'Eau ». D'inquiétants dysfonctionnements des rouages de l'Etat dans la conduite de cette procédure décisionnelle ont été constatés. Les nombreux avertissements adressés aux Elus, Administrations, Ministères... et dénonçant l'impéritie de nos décideurs sont jusqu'ici restés lettres mortes. Au niveau des autorités de tutelle chacun se renvoie la « patate chaude ». Monsieur le Directeur Délégué aux risques majeurs, pourtant chargé d'assurer la sécurité des citoyens, ne daigne même pas répondre à un pli recommandé l'informant des enjeux. Le cabinet du Ministère de l'Ecologie et des Transports fait part de mes « préoccupations au Préfet d'Indre et Loire », « représentant de l'Etat au niveau local, qui ne manquera pas d'étudier ce dossier et de vous tenir directement informé des suites qui lui seront réservées ». J'attends désespérément « les suites réservées... ». Manifestement moins d'un an après la tempête Xynthia engageant lourdement les responsabilités de l'Etat, ces Messieurs n'ont toujours rien compris et continuent de mettre en danger la sécurité des citoyens et de leurs biens. Où sont passés les engagements tonitruants du Chef de l'Etat

au lendemain de cette catastrophe (65 morts ; 3,3 MM d'€ de factures pour les assurés) ? Promesses « de ne plus rien laisser construire en zone inondable », « de doter d'ici trois ans toutes les communes en zones à risque d'un P.P.R. et d'un Plan de Sauvegarde » (Discours de la Roche sur Yon le 16 mars 2010) ? Alors que tous les médias titrent « 2010 année record des cataclysmes », sur le terrain chacun constate que persistent toutes les carences de prévention qui demain transformeront « l'aléa naturel très fort » en catastrophe aux conséquences imprévisibles.



Le futur pont de Vendée. J'ai vu à plusieurs reprises la voie piétonne largement submergée par les eaux. (illustration du dossier d'enquête tome 2 E4 page 84 et du calendrier Sitcat 2011)

Faut-il rappeler à nos décideurs que le quartier des « Deux Lions » n'est pas seulement l'image moderne et sympathique que l'on cherche à promouvoir depuis quinze ans. C'est aussi un polder, reliquat d'un projet d'urbanisation mégalo d'un grand Maire du siècle dernier. Chantier d'abord critiqué puis repris par son successeur. Des sommes colossales ont été engagées pour endiguer et mettre hors d'eau (remblais de 2 à 5 m) ces 70 Ha avec des implications hydrologiques et environnementales dénoncées à l'époque, y compris par certains « écologistes » aujourd'hui aux manettes du pouvoir municipal et affectés d'une brutale amnésie. Chantier ensuite interdit par l'Etat, enfin conscient des risques liés à l'urbanisation en zone inondable, et de la vulnérabilité aggravée pour les communes voisines du Val de Cher d'amont et d'aval (Plan Loire 1994).

Et le Cher n'est pas ici la paisible et nonchalante rivière apparente. Il s'agit d'un endroit très exposé, longtemps resté « coulée verte » prudemment délaissée par l'urbanisation. Tout a changé depuis un demi siècle où le lancement de l'opération « Rives du Cher » (1961) par J. ROYER impliquait la maîtrise et l'artificialisation du lit mineur. Après de complexes études d'impact sur maquettes de l'écoulement des crues (SOGREAH 1970 ; Laboratoire National

d'Hydrologie de Chatou 1988-89), le lit du Cher fut totalement artificialisé, « rescindé », endigué, afin d'éviter la submersion des prairies du Cher destinées à l'urbanisation : Grande Rivière (aujourd'hui Quartier des Fontaines), Gloriette (Quartier des Deux Lions). Et pour maîtriser les plus redoutables crues septennales ou centennales, un puissant barrage, prévu à l'amont du bassin (Chambomchard, 1986) devait sécuriser le dispositif. Les hydrologues et hydrauliciens restent néanmoins très sceptiques quant à la capacité de ces endiguements à contenir de grandes crues. Inquiétudes renforcées lors des dernières crues décennales (2003-cote 3,40): l'endiguement au droit de Tours a aggravé l'amplitude des crues dans les communes amont (Cf. Montlouis) et accru leur violence dans les communes aval, validant ainsi les modélisations de L.N.H. De Chatou. Résisteraient-ils seulement à des crues de récurrence cinquantiennale comme celles de 1940 ou 1982 (cette dernière provoquée sur le Cher par remous de Loire) ? A-t-on déjà oublié que face à l'onde il fut un temps question d'ouvrir le déversoir du Vieux Cher en janvier 1982, ce qui a été évité in extremis. Ce choix aurait provoqué la submersion de tout le lit du Vieux Cher, se répercutant jusqu'à la Gloriette. La question est d'autant plus opportune que le projet de barrage de Chambomchard a été abandonné. Et que le choix d'un endiguement systématique a montré ses limites d'efficacité au XIX^e siècle sur la Loire. De plus l'effet atténuateur sur les crues, par vases communicants, du Canal Cher-Loire (1828) un temps constaté au XIX^e n'est plus de mise avec la destruction de ce dernier dans les années 1960 pour laisser place à l'A10. Pour toutes ces raisons le nouveau chenal artificialisé reste l'objet d'une sollicitude inquiète... Et le projet de reconstruction du Pont de Vendée semble relever au mieux de l'ignorance, au pire de l'inconscience. Se pose en effet la question cruciale de la pertinence et de la fiabilité des études d'impact hydrologique sur maquette : depuis vingt ans aucune crue importante du Cher n'ayant permis de les valider. A ce jour pas un spécialiste d'hydrologie n'est capable d'imaginer objectivement l'impact matériel d'une crue centennale. Circonstance aggravante, la procédure d'Enquête Publique préalable à la DIG Loi sur l'Eau permettant de reconstruire ce pont repose sur un ensemble d'irrégularités juridiques et une cascade de paramètres hydrologiques aléatoires qui ne manquent pas d'inquiéter. Je ne développe pas les premières. Décélonons les seconds, dont les citoyens méritent au moins d'être avertis.

- 1) L'étude d'impact hydraulique, imposée par la « Loi sur l'Eau » a été réalisée par le Bureau « Ingerop Conseil et Ingénierie » relevant du même groupe financier Ingerop retenu pour assurer la

maîtrise d'œuvre dudit pont, donc « ayant intérêt au projet ». Ce point a-t-il été pris en compte par l'autorité de tutelle (Préfet de Région) ? Pourquoi n'a-t-il pas été relevé par la Commission d'Enquête DUP ? Et quelle valeur scientifique et juridique peut avoir une telle étude ? On voit mal le maître d'œuvre fournir un diagnostic préalable nuisible à ses intérêts...

- 2) La modélisation de l'influence des piles du nouveau pont sur l'écoulement du Cher ne démontre en rien que les capacités d'écoulement des crues seront totalement préservées. Et les photomontages étayant le projet présentent des piles aux assises si largement dimensionnées et remblayées qu'il est permis de douter de la transparence hydraulique de l'ouvrage. De plus le type d'ouvrage d'art retenu pour franchir la rivière semble contrevioler aux dispositions des circulaires du 24 janvier 1994 et 24 avril 1996 concernant le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) Val de Tours - Val de Luynes.
- 3) Les réponses apportées par le maître d'ouvrage (SITCAT) à la Commission d'Enquête DUP sur les dépositions des citoyens (VIII 5 et 6 de M.F.LOUAULT et de Mme MASSOY notamment, p 195-196 du Rapport d'Enquête) témoignent d'un amateurisme alarmant compte-tenu de l'enjeu.. A ma remarque de non prise en compte d'une possibilité de concomitance des crues de Loire et du Cher dans la modélisation Ingerop, le maître d'ouvrage (M.O.) répond par un exemple unique, la crue de 2001, de fréquence décennale, pour prouver que la crue de la Loire n'a pas d'incidence sur celle du Cher au droit du Pont Saint Sauveur. Ces Messieurs ignorent-ils donc que fin XIX, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées COMOY a choisi d'implanter deux déversoirs sur le Cher en aval du Pont Saint Sauveur dans son programme intégré de lutte contre les crues de la Loire après les catastrophes de 1846-1856-1866, elles mêmes provoquées par la concomitance des crues. Ces deux déversoirs (Vieux Cher et la Chapelle aux Naux) sont toujours en place et opérationnels. Et l'hypothèse d'inondation de contournement provoquée par concomitance des crues de Loire et Cher était clairement intégrée au SDAT de 1994 (p. 116). Verdict de la Commission d'Enquête ? Joker ! « elle n'est pas apte à se prononcer sur l'influence d'une crue du Cher concomitante avec celle de la Loire (Dossier p.195). Et elle se fonde sur le petit nombre d'observations (13 sur 507 dépositions) pour démontrer le peu d'intérêt des citoyens pour l'Enquête Publique « Loi sur l'Eau »...et appeler St Sauveur à la rescousse afin d'émettre un « avis favorable au projet de pont ». Je pensais que les Commissaires étaient aussi Enquêteurs et devaient

juridiquement prendre personnellement parti sur le projet soumis à enquête, indépendamment du nombre, du sens, ou de la portée des observations recueillies ? En l'occurrence ils ne font que ressasser les uniques arguties du seul maître d'ouvrage.

Tout aussi cavalière la réponse du MO à l'observation de Mme MASSOY, justement inquiète de la marge de sécurité dérisoire (12 cm) retenue entre les plus hautes eaux du Cher et la sous-face du caisson de pont, compte-tenu de l' « ensablement du Cher et de la végétation envahissante ». Le MO rappelle que cette marge est calée sur la hauteur de la crue historique de 1856. A-t-il lu les conclusions du Rapport COMOY sur la crue de 1856 ? « Si les digues en place avaient contenu le flot sans se rompre, l'eau aurait atteint une hauteur de près de 9 m au-dessus de l'étiage » (La Loire, histoire des protections contre les crues DRE Centre et DIREN centre 1996) soit 1,30 au-dessus de la cote retenue pour caler la sous face du caisson du pont. 12 cm paraissent donc marge dérisoire : quelques glaces d'embâcle, des arbres, des débris... feraient aisément obstruction et provoqueraient la catastrophe submergeant jusqu'au quartier des Deux Lions.

Le MO prétexte que le Pont Saint Sauveur un peu en aval présente une marge de sécurité identique. Certes. Mais tous les hydrologues locaux savent que ce pont constitue un dangereux verrou pour l'écoulement des crues. La dernière grande crue en décembre 1982 (4,07m au pont du Sanitas) a franchi d'extrême justesse ce goulet d'étranglement. Les études hydrauliques préalables à l'artificialisation du lit du Cher demandaient l'allongement du Pont Saint Sauveur d'au moins une arche afin de supprimer le coude du Cher à ce niveau. Cet allongement qui aurait également permis d'améliorer la débitance au niveau du pont n'a jamais été réalisé. Et le serait-il que cela ne ferait que déplacer les problèmes d'écoulement plus à l'aval, au niveau du brutal resserrement du lit mineur en face de la Z.I du Menneton. Là où s'arrêtent les travaux d'endiguement du Cher, donc où se limitent les modélisations sur maquette. Prévalent ici à nouveau les mécanismes du hasard, de l'aléa, de l'imprévisible.

- 4) Tout aussi fondamentalement, la question de Mme MASSOY soulevait le problème de l'exhaussement inquiétant du lit du Cher lié à l'élargissement du chenal artificialisé. Plusieurs géomorphologues s'inquiétaient déjà de l'absence de prise en compte de ce paramètre dans les modélisations (cf. B.BOMER- Cahiers de la Loire Moyenne 1982) préalables à l'artificialisation. Chacun peut aisément constater aujourd'hui la vitesse de l'ensablement et de la végétalisation entre le Pont de Sanitas (Grammont) et le Pont

Saint Sauveur. Ceci a pour effet, en période de crue, d'accroître la rugosité du lit, donc de rehausser le niveau de l'écoulement et la probabilité de submersion des digues. La reconstruction du Pont de Vendée ne peut qu'amplifier ce phénomène. Et ce choix est d'autant plus inconséquent que l'ancien Pont de Vendée devait être démantelé dans les années 60 conformément aux impératifs des promoteurs de l'artificialisation du Lit du Cher. Il faut constater que Mr J. ROYER, sans doute mieux informé et plus prudent que son successeur, n'avait jamais osé, lui, jeter un nouveau pont dans le lit du Cher. Ni dans le quartier des Fontaines pourtant aussi « enclavé » que celui des Deux Lions. Quant à désensabler périodiquement le lit du Cher pour maintenir le profil du chenal? Impossible ici puisque les travaux affecteraient le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de la ville de Joué les Tours. Cela ferait disparaître la capacité de filtrage naturel de la nappe alluviale.

- 5) La Commission d'Enquête admet sans rechigner les affirmations péremptoires du MO. sur la prise en compte des documents réglementaires d'insertion du projet (Loi sur l'Eau) dans la gestion du bassin du Cher concerné. A y regarder de plus près il apparaît évident que là encore la Commission s'est faite enfumer et n'a pas enquêté, ce qui aurait conduit à prendre avis auprès de juristes aptes à prononcer une expertise. L'absence de données sur le traitement des surfaces de parking, le manque d'engazonnement de portions de tracé en site propre (Tranchée par exemple) laissent dubitatifs sur la prise en compte des ruissellements et donc sur la conformité du Dossier d'Utilité Publique au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Cher aval est « en cours d'élaboration ». Il a été initié en 2007 et nos élus ne sont vraiment pas pressés de le voir aboutir tant il contrarierait leurs objectifs. On retrouve ici la fâcheuse propension des responsables du SITCAT à asseoir leur projet sur des plans et règlements d'urbanisme périmés (SDAT, POS) en cours de révision (PDU), en cours d'élaboration (PLU prévu pour 2011, SCOT pour 2012, SAGE?...) mais jamais sur des documents validés. Pas gênant : « il conviendra de mettre en conformité le droit et le fait dans le document final de mise en conformité » peut-on lire dans le Rapport d'Enquête Publique. Curieuse interprétation du droit. Le SAGE sera rédigé (droit) quand le pont sera reconstruit (fait) !

Concernant le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) du 29 janvier 2001, comment affirmer que ce pont « en respecte les dispositions » quand on sait que ce document stipule expressément « d'éviter tout endiguement ou remblaiement nouveau qui ne serait pas justifié par la protection de lieux fortement urbanisés dans les secteurs classés en zone d'aléa très fort ». Tout ceci serait risible s'il n'en allait de la sécurité des citoyens et de leurs biens. Le jour venu de la catastrophe prévisible que seront devenus nos apprentis-sorciers ? Oseront-ils clamer que « personne n'avait prévu » ?

- 6) Comment ne pas s'étonner, enfin, de la précipitation de l'Autorité de tutelle environnementale (Mr le Préfet de Région) à rendre son avis sur une question gravissime puisqu'il en va de la sécurité des citoyens et de leurs biens ? Le dossier technique du demandeur (SITCAT) a été déposé le 17 mai 2010, l'avis du Préfet de Région daté du 10 juin 2010, peut-on vérifier sur les documents officiels. Moins de trois semaines d'instruction alors qu'habituellement un dossier d'une telle complexité requiert au moins une année d'examen et d'analyses préparatoires (et combien de temps pour faire valider par M. le Préfet votre vulgaire permis de construire ?). Qui plus est le dossier « Loi sur l'Eau » fourni à l'autorité de tutelle était savamment « saucissonné » afin d'en rendre l'intelligence impossible. Comment dans un délai aussi court consulter les hydrologues, les écologues, les experts compétents, les universitaires spécialisés...seuls aptes à évaluer des enjeux aussi complexes ? On ne peut se satisfaire des quelques remarques certes pertinentes mais insuffisantes de l'Autorité de tutelle environnementale : « choix du tracé retenu non argumenté », « la justification du choix de localisation du pont n'est pas abordée », « le dossier omet de présenter en quoi cette localisation s'avère la plus pertinente parmi les solutions envisageables au regard des contraintes environnementales ou des fonctionnalités attendues du projet. Cela est d'autant plus regrettable que de légères variantes ont été envisagées et présentées en pièce E3 de l'étude d'impact DUP »... Et surtout il échappe manifestement à l'Autorité environnementale que la modélisation hydraulique des crues du Cher a été réalisée par le maître d'œuvre attributaire de la reconstruction du Pont de Vendée lui-même. Or c'est la composante déterminante du dossier, celle qui valide la reconstruction. Une expertise indépendante sur ce projet de pont, sur ses capacités d'écoulement s'impose avant tout. (Pourquoi pas effectuée par le L.N.H. de Chatou ?).

Le Pont de Vendée n'est pas un ouvrage anodin. Il se localise au milieu d'un immense chantier expérimental d'hydrologie appliquée, grandeur nature, lancé voilà 40 ans...Ce chantier prométhéen était alors considéré comme le plus important d'Europe, mais aussi des plus risqués : l'artificialisation du lit du Cher sur près de 5 km, dans un secteur névralgique puisque les digues prévues supprimaient sur toute cette longueur les aires naturelles d'expansion des crues du Cher. Mais aussi de celles de la Loire puisque deux déversoirs écrêteurs sont implantés un peu en aval. Cette expérience d'hydrodynamique fluviale a impacté de façon considérable l'écoulement et la morphologie des fonds alluviaux du lit artificialisé. A ce jour aucune évaluation scientifique de ce chantier n'a été effectuée et aucun hydrologue sérieux n'est capable d'imaginer comment de grandes crues historiques comme celles du XIX^e se comporteraient dans le nouveau chenal, sauf qu'elles provoqueraient une catastrophe d'une violence inouïe. Pas question de laisser reconstruire un Pont de Vendée dont le choix de démolition s'intégrait, dans les années 60, à ce chantier expérimental. Le tramway peut passer ailleurs.

François LOUAULT, Agrégé et Docteur en Géographie, Professeur de Chaire Supérieure, Spécialiste d'hydrologie, Membre du groupe fondateur de « Loire Vivante Touraine ».

N.B.: L'auteur dispose d'une documentation et d'une bibliographie d'appoints à cette synthèse.

A7. Annexe 7 - Une p'tite chanson de résistance

Je termine par une note plus légère. Sur le mail du Sanitas, il y eut quelques rassemblements devant les travaux, pour discuter, poser des affichettes (ci-dessous) sur les arbres ou les barrières... et chanter cette petite chanson, répondant au refrain municipal que le lecteur désormais connaît bien. Elle est titrée "**On déplace pas les arbres**", adaptation de "Le bon dieu s'énervait" d'Hugues Aufray, paroles de Pierre Delanoë modifiées par Pascale, musique d'Hugues Aufray (sur le mail du Sanitas, il y eut aussi deux pages de bandes dessinées, par Flow, dans le n°4 de la revue "Souffle !").

L'écologie en ville
Ca se décrète pas
Sans demander l'avis
Des gens qui vivent là
Le tram, c'est bien, mais
Il ne-e faudrait pas
Penser que tout s'arrê-
ête là !

Pour faire un arbre, dieu
que c'est long !
Pour faire un arbre, dieu
que c'est long !
Pour faire un arbre, dieu
que c'est long !
Pour faire un arbre, mon
dieu que c'est long !

Pour le tracé du tram
Plein d'choses à déplacer !

On déplace pas les arbres
Comme du mobilier
C'est pas just' pour faire beau
Ca aide à respirer
Et c'est pour ça, que l'on veut les garder !
Pour faire un arbre, ouh la que c'est long !
Pour faire un arbre, ouh la que c'est long !
Pour faire un arbre, ouh la que c'est long !
Pour faire un arbre, ouh la la que c'est long !

La consultation populaire est niée
Les futures conclusions de la commission
d'enquête sont niées
La future décision du préfet est niée
La mairie s'obstine à détruire la promenade arborée

Halte au coup de force municipal



L'artère est assez large pour que le tram passe à côté

Défendons nos arbres Défendons notre promenade

Opposons nous aux travaux qui doivent commencer
Rendez-vous lundi 13 septembre à 9 heures du matin,
allée de la Bourdaisière / rue Blaise Pascal, Sanitas côté gare
La canalisation de gaz doit rester où elle est

Info sur www.pressibus.org/tram

Le tramway passera-t-il
ailleurs que sur la
promenade arborée ?

Ces

TRAVAUX

pour le tram sont

ILLEGAUX

tant que la commission
d'enquête et le préfet
n'ont pas validé le tracé

Info sur www.pressibus.org/tram

Alain Beyrand

Tours et son tramway rouleau compresseur



Une ville moyenne de province, un maire omnipotent jouant avec la loi, un préfet laissant faire, quelques citoyens et associations qui résistent, convergent, argumentent, un blogueur qui réunit ses chroniques en ce livre à charge. Il montre d'un côté le passage en force d'un projet de tramway mal ficelé, porteur d'une grave régression environnementale, et de l'autre côté une orientation ambitieuse vers un tram-train et vers une écologie urbaine. Derrière la

démocratie locale factice d'aujourd'hui, on sent se profiler la cité de demain, où la nature sera aseptisée, où les intérêts privés primeront sur le bien vivre...

7.00€

ISBN 978-2-35209-000-0



9 782352 090000



ILV
EDITION

www.ilv-edition.com