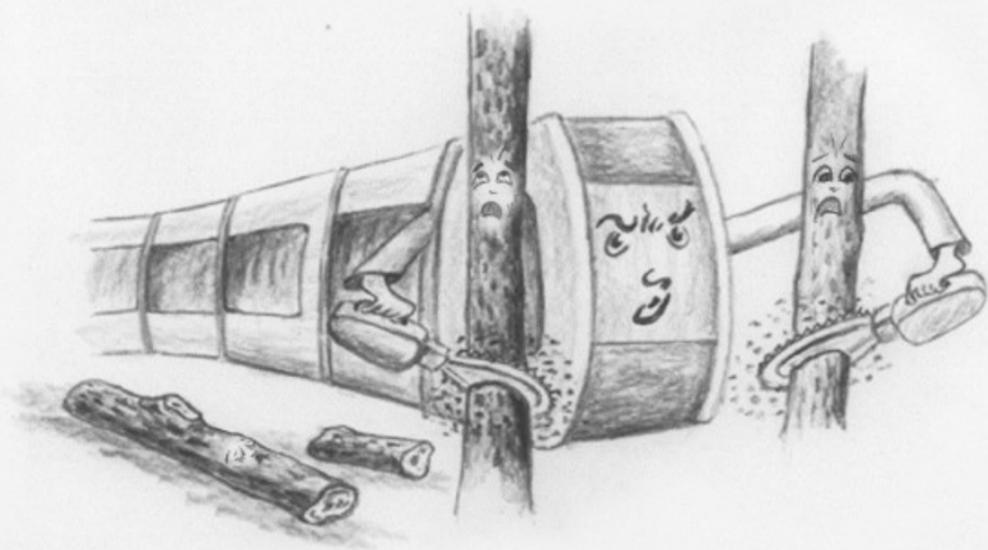


Alain Beyrand

Tours et son tramway tronçonneuse



Documents

ILV
EDITION

Tours et son tramway tronçonneuse

Sommaire

Avant-propos.....	3
Pour une véritable conquête végétale.....	4
Pour des stations arborées et végétalisées.....	6
Les priorités à mettre en œuvre.....	8
La station standard.....	9
01 - Lycée Vaucanson.....	10
02/03 - Monconseil / Marne.....	10
04 - Coppée.....	11
05 - Beffroi.....	13
06 - Trois Rivières.....	14
07 - Pilorget.....	15
08 - Tranchée.....	18
09 - Mi-côte.....	20
10 - Choiseul.....	21
11 - Anatole France.....	25
12 - Nationale.....	25
13 - Jean Jaurès.....	27
14 - Gare de Tours.....	31
15/16 - Palais des Sports / Sanitas.....	32
Contexte et tracé inadapté (solution 2).....	32
Manque de concertation et information.....	33
L'importance de la promenade.....	34
La solution 1.....	35
Le langage trompeur de la solution 2.....	37
La solution 3.....	39
La solution 4 préconisée.....	40
Les réalités du terrain.....	42
La santé des arbres de la promenade.....	43
Les places de stationnement.....	44
Une ou deux stations ?.....	45
Garder le double rond-point du palais des sports.....	47
Garder les arbres du carrefour St-Paul.....	49
Le "bilan arbres" au Sanitas.....	51
L'axe de la passerelle Fournier.....	52
Pour conforter la conquête végétale.....	54
Demandes.....	55
17 - Liberté.....	56

<u>18 - Charcot.....</u>	<u>59</u>
<u>19 - Verdun.....</u>	<u>60</u>
<u>20 - Valandon.....</u>	<u>63</u>
<u>21/22 - Université / Deux Lions.....</u>	<u>64</u>
<u>23 - Pont-Cher.....</u>	<u>64</u>
<u>24 - Gare Joué.....</u>	<u>66</u>
<u>25/26/27 - Mairie Joué / Gratias / La Rabière.....</u>	<u>66</u>
<u>28 - Stade Jean Bouin.....</u>	<u>68</u>
<u>29 - Lycée Monnet.....</u>	<u>68</u>
<u>Bilans du tram dans la ville.....</u>	<u>69</u>
<u>Bilans verts.....</u>	<u>72</u>
<u>Pour un développement de la trame verte.....</u>	<u>76</u>
<u>Autres problèmes environnementaux.....</u>	<u>79</u>
<u>Pollution autoroutière.....</u>	<u>79</u>
<u>Pollution lumineuse.....</u>	<u>79</u>
<u>Le gris n'est pas une couleur minérale tourangelle.....</u>	<u>80</u>
<u>Conclusion.....</u>	<u>81</u>
<u>Annexe.....</u>	<u>83</u>
<u>Après-propos.....</u>	<u>84</u>

Ce dossier a été remis à la commission d'enquête sur la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle le 30 juillet 2010.

Il constitue l'annexe 8 du livre "Tours et son tramway rouleur compresseur", du même auteur, chez le même éditeur.

Alain Beyrand - www.pressibus.org/tram - Janvier 2011

Origines des illustrations : dossiers d'enquête, Google-Map, Google-Street, le dessinateur de la couverture (merci), mon appareil photo.

Ci-dessous, la promenade arborée du Sanitas



Avant-propos

Je savais que la municipalité tourangelle est prise d'une sorte de rage quand elle veut rénover. Il lui faut trop souvent raser tous les arbres présents, pour ensuite s'enorgueillir d'en planter de nouveaux, qui souvent ne sont que des arbustes qui ne remplaceront jamais les frondaisons passées, et qui risquent d'être abattus à la rénovation suivante (Cf. www.pressibus.org/arbres). J'avais donc beau être favorable au tramway, j'avais beau admettre que sa mise place amènerait à abattre un grand nombre d'arbre, j'ai abordé avec méfiance le projet municipal de créer la première ligne de tram de l'agglomération tourangelle.

Cela m'a amené à étudier de près les dégâts environnementaux causés par ce projet. Ils se sont, hélas, avérés pire que je ne les craignais. Je me suis rendu compte que la municipalité utilisait le tramway comme un prétexte pour élargir et aggraver sa politique de rénovation aseptisée.

J'ai alors rédigé trois dossiers décrivant ce qui se passait, remis à la commission d'enquête. J'espérais qu'elle saurait largement diminuer les dégâts, et apporterait des améliorations environnementales que je montrais comme étant possibles, et qui, je l'ai découvert, étaient prônées dans les dossiers d'enquête eux-mêmes.

Vous trouvez ici le contenu de ces trois dossiers dans une forme regroupée un peu différente afin de réaliser un véritable ouvrage de mémorisation. Le premier des trois portait sur la promenade arborée du Sanitas, le second sur les autres stations, le troisième sur des compléments divers, suite à la prolongation de l'enquête publique de 15 jours.

Les trois dossiers, en leur forme d'origine, sont disponibles sur mon blog www.pressibus.org/tram. Ils avaient été réalisés à partir des pages de ce même blog, toujours consultables. On y retrouve les illustrations dans une qualité meilleure que celle ici présentée, et avec des détails et illustrations supplémentaires. On y trouve aussi le présent ouvrage et celui dont il est une annexe, "**Tours et son tramway rouleau compresseur**", en consultation gratuite.

Pour une véritable conquête végétale

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

- Je me suis d'abord rendu compte que sur une artère très large, avec une promenade piétonne et 7 à 8 voies pour les automobiles (stationnements et dégagements inclus), le tramway passait sur la voie piétonne de 600 mètres de long, en abattant plus de 160 arbres (exactement 177).
- Je suis ensuite parti de l'abattage emblématique de 24 platanes dans le cœur de Tours, la place Jean Jaurès. Quelle pouvait en être la cause ? Sur le plan présenté, la voirie est intacte, alors qu'un "élargissement des voiries" est vaguement évoqué dans l'étude d'impact. J'ai essayé de trouver une explication dans la structure des stations, je n'ai rien trouvé qui justifie cet abattage qui défigure l'aspect très vert de notre place centrale.
- Je me suis alors rendu compte que d'autres abattages étaient prévus sur d'autres stations, aussi sans justification.
- J'ai alors cherché dans l'étude d'impact s'il y avait des principes qui amenaient à ne pas ombrer les stations. J'ai trouvé tout le contraire, une forte volonté de s'insérer dans la trame environnementale et même de l'étendre tout le long du fleuve tramway en une véritable "conquête végétale", un "quatrième paysage" faisant sillonner la dimension "jardin" en un ruban vert dans la cité.
- Je me suis donc rendu compte que ce précepte avaient été mal appliqué et que le résultat n'était vraiment pas à la hauteur de l'ambition initiale.
- Et cette ambition initiale m'a rendu ambitieux. Le présent dossier veut rétablir la conquête végétale, au moins sur tous les lieux qui seront les plus fréquentés, là où la dimension "jardin" sera la plus appréciée : les stations du tramway.
- Cela m'a amené à déborder des stations, car elles doivent être traitées avec leur environnement proche.
- Et j'ai alors trouvé de nouvelles choses étonnantes, hélas dans la continuité des précédentes, allant même au delà des abattages d'arbres. Pourquoi remodeler une grande place parce que le tram passe au milieu d'une chaussée centrale inchangée ? Pourquoi supprimer des ronds points alors que le tram passe largement à côté ? Et sans raison clairement affichée. J'ai eu l'impression que la manne financière du tramway sert parfois de prétexte à des rénovations superfétatoires et brutales

puisqu'elles amenaient à abattre sans vergogne des arbres qui pourraient continuer à vieillir. Donc, parfois, je serai amené à demander la suppression de "rénovations" que je juge hors-sujet, surtout que l'on est dans un contexte onéreux qu'il serait bon d'alléger.

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

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

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

réverbération et régule la température due à la plate-forme (p 52)

- En complément, page 36 (4.2 Bilan vert) : "**Les principes d'insertion du tramway se sont attachés à conserver autant que possible les arbres existants**"

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

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

Pour des stations arborées et végétalisées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le tramway a une dimension fluviale qui doit emporter la dimension jardin partout sur son parcours dans la dimension minérale. L'ambition du tramway tourangeau se doit donc d'arborer toutes les stations pour mettre en scène notre patrimoine arboré et répondre à la volonté de conquête et reconquête végétale. Permettre des exceptions signifierait l'échec de cette conquête.

Les priorités à mettre en œuvre

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

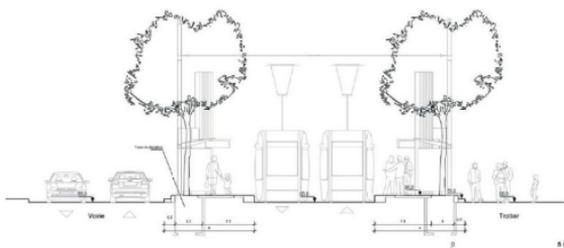
1. à chaque fois que c'est possible, conserver les arbres en place, quitte à déplacer un peu les abris-tram (il y a toujours de la place entre deux arbres), quitte à déplacer le tracé lui même si c'est léger et possible. Cela répond aux préceptes de "greffer dans le paysage urbain un cadre de verdure"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

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

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

La station standard

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



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

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

1. le nombre d'arbres abattus, et prévus de l'être
2. le nombre d'arbres gardés, prévus d'être abattus

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

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

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

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

01 - Lycée Vaucanson

Nous sommes là dans une configuration standard.

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

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

02/03 - Monconseil / Marne

A la station Monconseil, la configuration est standard.

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

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

A la station Marne, la configuration est aussi standard.

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

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

04 - Coppée

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

➔ Je demande que la station Coppée soit rebaptisée Europe



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

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



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

"J'ai regardé les plans dont vous m'avez donné les adresses. Je suis allée regarder les arbres concernés. En ce qui concerne Coppée, il

s'agit de cèdres. Je ne comprend pas non plus la raison de leur condamnation. Mais c'est la même chose pour tous ceux marqués d'une croix rouge tout au long de l'avenue : soit 17 dont 1 non remplacé. Elagage trop difficile ? Pose de poteaux de support des fils ? Par quoi les cèdres seront-ils remplacés puisque c'est 1 pour 1 au même endroit ?"

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

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

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

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

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

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

Je constate aussi que la communication de la mairie n'est pas cohérente sur les dégâts qui seront faits aux cèdres non abattus. Il

doivent en effet subir un douloureux élagage qui rompra leur symétrie. Or, dans une affiche exposée dans les lieux d'enquête, on trouve cette photo où l'élagage atteint environ 4 mètres, mais pas les 6 mètres prévus :



Cela m'amène à ajouter cette requête :

→ Je demande que l'élagage des cèdres soit réduit

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

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

Pour le reste, on est dans le cas standard.

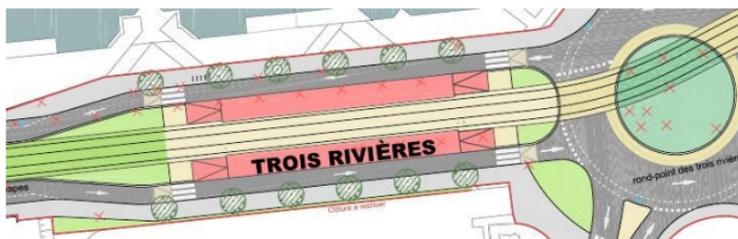
Bilan : 11 (5+6) arbres abattus, 33 (10+23) gardés, 9 (8+1) à ne plus planter, 12 à planter [5-0-0-0-12] [[11-33-9-0-12]]

05 - Beffroi

On est dans le cas standard.

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

06 - Trois Rivières



De nombreuses croix rouges indiquent des abattages répétés. Toutefois (cf. photo Google-Earth ci-dessous). Le tram amène à élargir les voies et amène logiquement à mordre sur ces sujets, sauf au niveau de la station. Les deux alignement d'arbres (hauts sujets) ont un écartement qui correspond à celui d'arbres autour d'une station. Ce n'est pas tout à fait centré, mais il y a la place de centrer, alors pourquoi ne pas le faire ?



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

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

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

- ➔ Je demande à ce que le tracé à la station des Trois Rivières soit légèrement modifié pour sauver les arbres qui l'entourent
- ➔ Je demande que 5 arbres du rond-point des Trois Rivières soient sauvés et que 2 y soient plantés

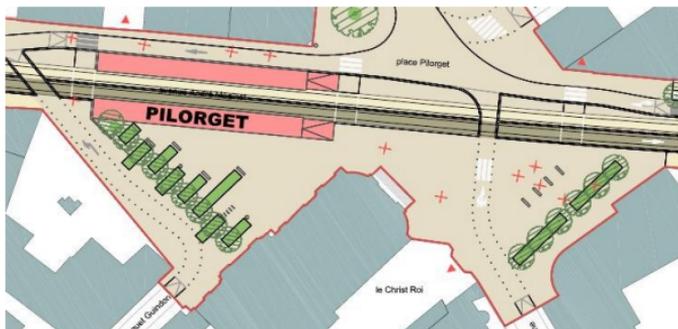
07 - Pilorget

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



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

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





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



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



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

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

En première conclusion de ce chapitre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

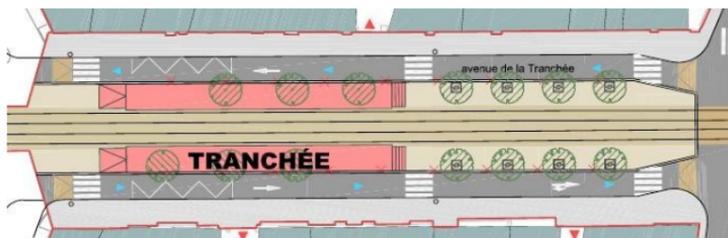
Globalement, il me semble que la solution de site partagé avenue Maginot est une demi-mesure bâtarde visant une solution médiane qui ne satisfait personne, même pas les commerçants. Mieux vaut donc trancher pour une solution plus simple et génératrice de beaucoup moins de problèmes à moyen et long terme.

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

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

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

08 - Tranchée



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



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

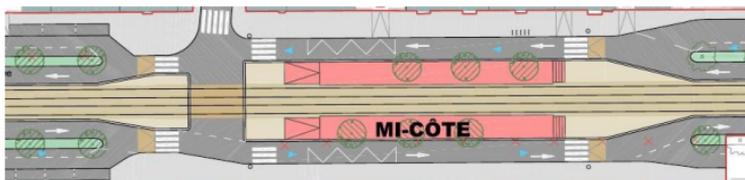
Bilan : 18 arbres à garder, 14 à ne plus planter [0-18-14-0-0] [[0-18-14-0-0]]

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

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

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

09 - Mi-côte



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



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

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

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



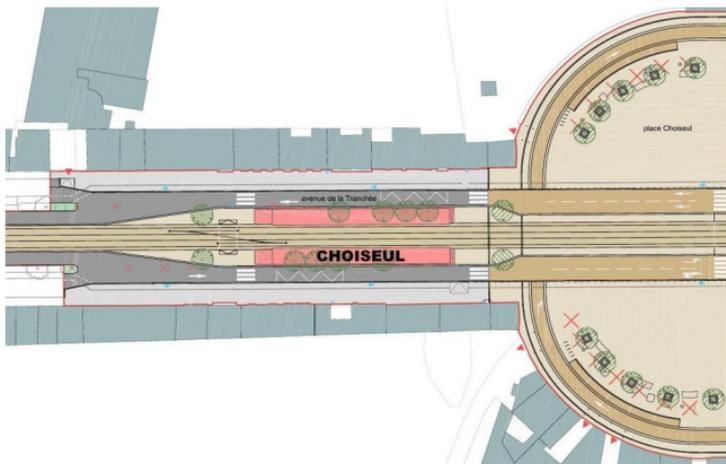
Au passage, on remarque que les voyageurs à gauche, là où sera l'abri tram Est, sont à plaindre, en pleine chaleur, ils ne bénéficient pas d'ombre ; il serait bon d'améliorer leur situation... ; on note aussi qu'esthétiquement il y a un déséquilibre Est-Ouest qu'il serait bon de réduire.

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

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

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

10 - Choiseul



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

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



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



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

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

bord de la Loire, donnerait la réplique aux deux cèdres du Liban situés de l'autre côté de la Loire (photo au chapitre 19 - Verdun) et, bien plus loin, aux deux cèdres du Carrefour de Verdun, avant le Cher (photo au chapitre 19 - Verdun), permettant une meilleure ponctuation des espaces fluviaux. Deux remarques :

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

En conséquence :

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

Je précise ma pensée concernant la dernière demande (qui pourrait, certes, être différemment et mieux exprimée). Vouloir une conquête du végétal nécessite parfois un certain recul du minéral, notamment dans le "secteur sauvegardé" presque totalement minéralisé. Elle doit se faire intelligemment et en ce sens l'A.B.F. est dans son rôle.

Mais il l'outrepasserait s'il empêchait cette conquête (notamment telle que présentée dans le chapitre 12 - Nationale). La mise en place de la conquête végétale doit être prioritaire sur la conservation des bâtiments, plus précisément (rien n'est à détruire) sur leur accès visuel et sur la mise en valeur des bâtiments. A fortiori, la mise en place du tramway ne doit pas se traduire par une suppression d'espaces végétalisés au profit d'une meilleure mise en valeur des bâtiments (ce qui pourrait être le cas à la station 13 - Jean Jaurès). Je crains que le Nota Bene de la page 64 soit très lourd de conséquences et il convient de s'en prémunir.

Pour la station Choiseul elle-même :



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

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

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

11 - Anatole France

C'est une station de configuration standard

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

12 - Nationale

Certes il n'y a pas d'arbres rue Nationale, mais pourquoi s'obstiner à ne pas en mettre ? Ces voyageurs qui attendent le bus, demain le tram, en apprécieront l'ombre et la fraîcheur.



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

Inversement, ne pas arborer cette station et les deux précédentes reviendrait à y renoncer. Car pour être pertinent et crédible, il convient de modifier ces lieux chargés d'histoire. D'autant plus que c'est surtout symbolique, les modifications seront finalement légères. Mais cela changera l'esprit même de notre ville, la "trame verte" entrera dans le cœur de la cité et cela libérera et facilitera sont extension prônée dans le Plan Local d'Urbanisme (par le PADD).



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

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



La conquête végétale a une logique et il convient de la pousser jusqu'au bout... et de se débarrasser de ces palmiers quasiment

stérilisés, mobiliers urbains en pots, qui n'ont pas leur place dans les coulées de jardins de la Loire qui devraient accompagner le tramway (palmiers qui ont été acceptés par un Architecte des Bâtiments de France qui ne sait pas traiter les questions environnementales, on le voit ici).

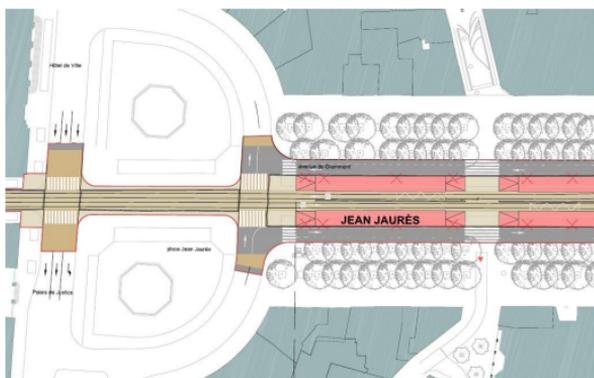
Bilan : 34 (12 pour la station + 3 + 3 + 4 + 12) arbres à planter [0-0-0-0-12] [[0-0-0-0-34]]

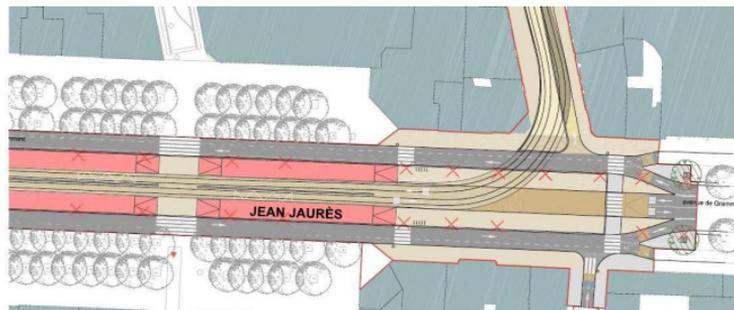
→ Je demande que le quatrième paysage pousse sa "conquête végétale" jusqu'au cœur de la cité en arborant la station Nationale et les deux précédentes, ainsi que le long de la rue Nationale, là où c'est possible, notamment là où il y a des arbres en pots.

13 - Jean Jaurès



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





24 croix rouges, 24 platanes abattus.

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

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

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

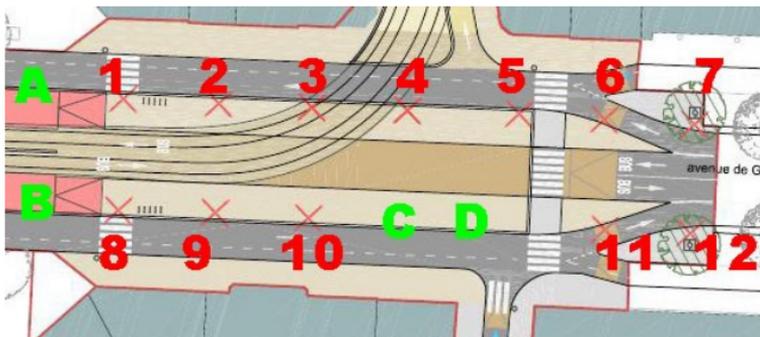
La première question à se poser est de se demander s'il est bien nécessaire de sauver ces arbres. Oui. D'abord parce que ce sont de beaux arbres. Ensuite, l'avenue de Grammont et son ombrage continu de vieux platanes est un symbole de notre ville connu même au delà de nos frontières, ne serait-ce que par le final de la course cycliste Paris-Tours, même s'il est amené à se positionner ailleurs. De plus cela impacte le cœur même de notre cité puisque donnant sur la place Jean Jaurès il ne restera plus que 4 des 6 alignements de platanes, et ces 4 deviendront 0 pendant une bonne centaine de mètres avant de repartir sur 2.



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

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

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



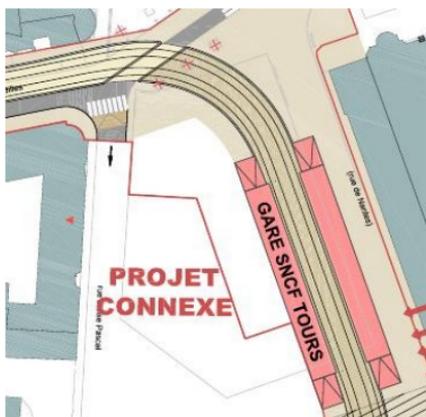
- Doivent être conservés : 1, 2, 8, 9, 10
- Peuvent probablement être conservés : 4, 5, 7, 12
- Doivent être abattus : 3, 6, 11
- Devraient être plantés : C, D
- Pourraient être plantés : A, B

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

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

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

14 - Gare de Tours



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

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

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

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

Contexte et tracé inadapté (solution 2)

Le quartier du Sanitas, très proche du centre-ville de Tours, a été entièrement reconstruit après guerre, notamment sur les ruines des ateliers de chemin de fer. Son architecture est caractéristique des immeubles de banlieue parisienne de la même époque, avec des grandes tours et de petites et grandes barres. Les premiers habitants ont emménagé en janvier 1959. Malgré l'architecture sévère, les constructions bénéficiaient de bons matériaux, les appartements étaient agréables et des espaces verts de qualité ont été aménagés. Ajoutez une mixité sociale, des commerces, un palais des sports et de spectacles, la proximité du centre-ville. Les habitants se sont plus dans ce jeune environnement.

Ce quartier connaît depuis 20 ans des difficultés d'adaptation que des opérations de rénovation ont parfois estompées, parfois aggravées. Le passage du tramway est un élément en lui même positif, encore ne faudrait-il pas qu'il soit accompagné d'éléments négatifs qui entachent gravement les effets escomptés.

C'est hélas le cas avec la suppression d'une promenade arborée (mail) longue de plus de 600 mètres, avec ses deux rangées d'environ 80 arbres, 160 en tout, des érables et une quinzaine de marronniers plantés il y a 50 ans. Le tracé de la première ligne du tramway tourangeau passe en effet sur ce mail qui longe la rue Blaise Pascal et le boulevard De Lattre de Tassigny.

Or pour les habitants du Sanitas et pour toute personne connaissant les lieux, ce tracé est incompréhensible pour une artère très large (53 à 60 mètres), qui comporte 8 voies réservées aux automobiles, voies de circulations, voies de stationnement ou voies de dégagement. Il y a la place de passer à côté du mail.

Le présent dossier pourrait s'arrêter sur ce constat tellement il est fort. Mais la recherche d'explications que j'ai menée m'a montré une situation confuse dans laquelle il est possible de s'appuyer sur des faits annexes pour négliger la destruction d'une importante voie environnementale (les arbres) et sociale (un lieu de rencontre) en centre-ville.

J'ai aussi essayé de présenter la meilleure "solution de rechange" possible, sans en écarter d'autres.

En outre, cette étude m'a amené à analyser tout le tracé au niveau du Sanitas et à découvrir d'autres points à améliorer, qui ont de l'importance.

Le présent argumentaire démontrera donc d'un côté les graves défauts du tracé proposé dans le quartier du Sanitas et proposera d'un autre côté des solutions de remplacement qui permettent de corriger ces défauts, sans en amener d'autres aussi graves.

Manque de concertation et information

La première des raisons qui ont amené à l'actuel tracé est le manque d'informations dans laquelle a été tenue la population. Si elle avait été associée à la réflexion, elle aurait choisi un autre tracé. Si elle avait été informée correctement, si les élus avaient été attentifs, elle se serait émue et le tracé aurait été modifié. Voici les principaux faits qui sous-tendent ce manque de communication.

1. Le tracé fut présenté une première fois, rapidement, à une réunion publique au Sanitas, le 12 décembre 2009, sans qu'il ait été signalé qu'il impliquait la destruction du mail et plus généralement sans s'attarder sur les détails. Cette réunion était très peu connue, puisque je n'en ai pas été averti, alors que je suis membre titulaire du Conseil de Vie Locale de Tours-Est. Les échos en ont été pratiquement nuls. En particulier le quotidien local, La Nouvelle République (NR), n'a pas dit un mot sur la suppression du mail.
2. La destruction fut signalée une deuxième fois à une autre réunion publique au Sanitas, le 2 juin 2010, par une dame présente à la réunion précédente (après la longue présentation technique et municipale qui n'a pas évoqué le sujet). Alors qu'en prolongement des propos de la dame j'ai largement contesté le tracé, la NR, dans son compte rendu, a une nouvelle fois été muette sur la destruction du mail, comme si c'était un fait négligeable.
3. La NR est encore resté muette sur le sujet après que je l'ai relancée par courriel le 3 juin. Elle n'en a parlé que de façon très anecdotique, en une notule en marge, le 8 juin.
4. Il semble qu'aucun autre journal, radio, télévision n'en ait parlé avant le début de l'enquête le 15 juin. L'hebdomadaire "La Tribune de Tours" y a consacré un article le 17 juin. La NR s'est résolue à lui consacrer un article le 30 juin.
5. La population n'a donc pratiquement pas été informée et n'a pas été consultée. En particulier personne ne lui a demandé s'il

valait mieux supprimer le mail ou enlever / déplacer des places de stationnement.

6. J'ai averti comme j'ai pu des élus municipaux à partir du 3 juin. Visiblement, aucun n'avait pris conscience de ce problème. Aucun n'a su me dire pourquoi le tracé passait ici et pas à côté. Aucun n'a fait l'effort de provoquer une concertation, voire une consultation, certes très tardive. Il m'apparaît que le tracé a été fait par des techniciens et que les élus n'ont opéré aucun contrôle sur une décision qui changera la vie de nombreux citoyens, une décision qui aurait dû être politique.
7. Depuis plus d'un an, probablement jusqu'à la fin de l'enquête et au delà, le site officiel www.tram-tours.fr présente un tracé qui passe à l'ouest du mail et l'épargne donc. En m'appuyant sur ce tracé avant le 2 juin, je ne me doutais pas de la destruction du mail. Cf. photo du chapitre "La solution 1".
8. Quatre gros marquages au sol ont été effectués après le 7 juin sur la chaussée de la voie de dégagement qui longe le mail sur son côté Est. Ils laissent croire aux habitants que le tramway passe à côté de leur promenade, qui leur semble donc épargnée. Cf. photo du chapitre "La solution 3".

L'importance de la promenade

1. Nous sommes dans une ville très polluée (avec notamment l'autoroute A10 très utilisée). En 2004, une étude de l'Institut de Veille Sanitaire prédisait que la pollution autoroutière provoquerait à long terme 61 décès par an sur l'agglomération. Depuis les mesures montrent une aggravation de la situation. La présence de grands arbres vigoureux est indispensable pour atténuer les effets de la pollution et il convient de ne pas attendre des dizaines d'années pour que les arbres grandissent. Il faut d'abord garder ceux qui sont dans la force de l'âge.
2. Le quartier du Sanitas est touché beaucoup plus que les autres par les "rénovations" d'espaces publics, surtout les récentes qui provoquent trop souvent la destruction de grands arbres, non compensée par la plantation d'arbustes et petits arbres. Contrairement à d'autres quartiers, il n'y a pas de nombreux jardins particuliers où les grands arbres continuent à se développer.
3. Cet abattage de 160 arbres provoquera la destruction ou la forte réduction d'un écosystème en centre ville. Il n'y a pas eu d'étude d'impact environnemental (la présence d'espèces protégées, comme les chauves-souris, peut être menacée).

4. Les "rénovations" provoquent une aseptisation des lieux publics qui diminuent les espaces de rencontre et nuisent à la convivialité des habitants. La suppression de cette longue promenade très utilisée aggraverait fortement cette dégradation.
5. J'habite un quartier voisin du Sanitas et j'ai été le premier à réagir à cette destruction en proposant un autre tracé épargnant la moitié du mail et 120 des 160 arbres, c'était une demi-mesure pour préserver un maximum de stationnements automobiles. Je suis ensuite allé à la rencontre de quelques promeneurs et j'ai discuté avec eux. Je me suis rendu compte de leur étonnement unanime et de leur volonté très ferme de défendre tout le mail, en estimant qu'il n'y avait pas de problème pour les parkings. C'est pourquoi j'ai opté pour une sauvegarde complète du mail. Vouloir sauver de la place pour les automobiles en un lieu où elles en occupent beaucoup n'apparaît pas justifié (et il y a de la place en côté, j'y reviens plus loin).
6. Le mail montre des traces de canalisations de gaz qui n'auront pas besoin d'être déplacées si le tramway passe à côté. Et ça peut être pareil pour d'autres canalisations...
7. Ce lieu de repos et de déambulation, il est vrai peu entretenu depuis de nombreuses années, pourrait être aménagé en une suite de jardins très agréables pour les habitants et les voyageurs du tramway.

La solution 1

Abordons l'aspect plus technique des divers tracés et d'abord ceux présentés dans l'étude d'impact. Il y en a deux, la solution 2 retenue et la solution 1, à l'Ouest, empruntant les voies Blaise Pascal et De Lattre de Tassigny.

Sur une telle largeur d'artère, bien d'autres tracés sont possibles, il est étonnant que seuls ces deux tracés aient été étudiés et cela sans justification.

En préambule, le paragraphe 3.1.2.2 (tome 2, pièce E3, page 20) intitulé "Variante d'insertion boulevard maréchal De Lattre de Tassigny" présente la "décision" suivante : "La solution retenue in fine devra privilégier les modes doux". Or le mode le plus doux n'est-il pas la conservation d'une promenade piéton ? Pourquoi donc la solution retenue de destruction d'un mode doux est-il contraire à ce sage précepte ?

le 1) Surtout, elle supprime une large et longue allée de circulation douce.

Les explications avancées n'apparaissent donc pas convaincantes. Y aurait-il une autre raison ?

Il est vrai que ce second tracé a un avantage évident, mais qu'il vaut peut-être mieux ne pas exprimer : il est facile et peu coûteux. Pas besoin de réorganiser des parkings, d'enlever du bitume, il y a juste à enlever de la terre battue et des arbres, le chemin est tracé sur toute la longueur. C'est la solution de facilité pour qui ne se soucie pas de qualité environnementale, de circulations douces et de lieux de rencontre.

Cette solution 1 m'apparaît beaucoup moins mauvaise que la 2 puisqu'elle épargne en bonne partie le mail (elle pourrait toutefois rejoindre plus rapidement la rue Blaise Pascal). L'étude que j'ai effectuée aux contact d'habitants et de diverses personnes (notamment de la SEPANT) m'a amené à envisager d'autres solutions.

J'ai d'ailleurs l'impression que la solution 1 avait failli être retenue, puisque, outre le tracé du site officiel, je vois, en page 113 du Tome 2, pièce E4 "Effets" (6.4.7), que le tramway emprunte au Sanitas ce tracé. (Cf. carte du chapitre sur la passerelle Fournier)

De plus, quand la ville de Tours présente son Plan Local d'Urbanisme (PLU) et qu'elle présente "la restructuration du site gare", j'ai encore la surprise de constater que le mail n'est pas détruit, puisque j'y lis la volonté d'y "ouvrir une perspective sur la halle ferroviaire (avec démolition du bâtiment technique de la SNCF) dans le prolongement du mail de l'allée de la Bourdaisière" (précédemment nommé "mail du Sanitas"). Cette belle perspective supprimée est bien sûr un argument supplémentaire pour garder le mail.

Le langage trompeur de la solution 2

Dans le chapitre 5.3.4 de l'étude d'impact (Tome 2, E4, pages 73 à 78), concernant le passage du Sanitas et la station Liberté, la solution 2 se trouve ainsi justifiée :

- Des "contre allées apaisées en mode doux plus propices au développement d'espaces piétons en modes doux" : étrange façon de sous-entendre que les espaces piétons sont développés, alors qu'ils sont sévèrement affectés par la suppression du mail.

- Un nouveau mail planté remplacera l'existant. Et le schéma de deux trams entourés de deux alignements d'arbres plantés est titré "Coupe courante sur le mail du Sanitas" (page 73, ci-dessous). Ainsi à Tours, le mail ("promenade bordée d'arbres") ne sert plus à la promenade des piétons mais à la promenade des tramways...

➤ Coupe courante sur le mail Sanitas



Etranges justifications, et la seconde, avec son schéma, rejoint hélas celle de "requalification du mail" exprimée lors de la comparaison des solutions 1 et 2. Je tiens à souligner que qualifier de "mail" un espace comprenant les voies de tramway et de chaque côté des arbres et passages pour piétons, même larges de 2 à 3 mètres, est une véritable tromperie. **Comme peut-on imaginer que l'on puisse déambuler tranquillement quand toutes les 5 minutes passe à côté de vous un véhicule motorisé à vitesse assez vive ?** On se sentirait plus à l'aise sur un trottoir, entre immeubles et voies de dégagement ou de stationnement. Ou même sur un trottoir longeant une rue à forte circulation, il y a au moins une séparation.

A côté, entre la rue Blaise Pascal et les voies SNCF, se trouvent une école maternelle et un espace public avec des jeux pour jeunes enfants. Des mamans et leurs enfants passent par le mail pour y aller et en revenir. Les mamans ne voudront plus y passer si leurs enfants risquent de se faire happer par un tram à la moindre réaction imprévue. Par rapport à la circulation douce des piétons, celle d'un tram est une circulation très dure et les deux ne peuvent pas vraiment coexister dans le même espace.

Dans les faits, il y aurait deux passages de piétons, de chaque côté du tram. Le cheminement des piétons serait donc double et ne serait pas délimité par deux rangées d'arbres, mais par une voie de tram d'un côté et une rangée d'arbres de l'autre. Je le répète, appeler ça un mail est une tromperie.

Par ailleurs, en écho aux propos que j'ai tenus sur la séparation des circulations douces et dures, je pense que dans les solutions 3 et 4 qui seront présentées, où le tram longe le mail, il serait bon de mettre, hors station bien sûr, une petite séparation entre le mail et le tram, pour que les jeunes enfants, ou des balles, ou des boules de pétanque ne puissent pas facilement aller vers les rails.

La solution 3

Où passera le tramway s'il ne détruit plus le mail ? Il existe un tracé que je qualifie de "naturel" parce qu'il est le premier qui me soit venu à l'esprit, et à d'autres personnes aussi. Il s'agit d'un tracé, que je nommerai "solution 3", qui longe le mail sur son côté Est, là où sont les actuels marquages erronés au sol, comme le montre cette photo, en mordant un peu plus sur le parking pour vraiment longer le mail :



Cette solution a tous les avantages cités dans le dossier d'impact pour la solution 2. Elle a en plus l'avantage de permettre une courbe plus douce pour prendre l'avenue du Général De Gaulle (quitte à écorner le bout Sud du mail, ça ne paraît guère évitable).

Elle nécessite une réorganisation des places de stationnements, comme indiqué ci-dessous au niveau De Lattre de Tassigny (à gauche la solution 2, à droite la solution 3) :



Elle n'a qu'un désavantage vraiment probant : le tram est plus proche des immeubles et diminue l'intimité des habitants. Même c'est moins proche que dans d'autres portions du tramway (par exemple rue Nationale).

La solution 4 préconisée

La solution 4 est celle que je vais préconiser, elle reprend le principe de la solution 3 de longer le mail, mais de l'autre côté, Ouest. Après une réflexion approfondie (passant notamment par la solution 3), elle fait l'objet d'un consensus avec les habitants que j'ai rencontrés et les personnes qui se sont mobilisées (notamment de la SEPANT).

Par rapport à la solution 3, l'avantage principal est de bien partager les voies de circulation publiques, situées à l'Ouest, des voies de circulation des habitants du Sanitas, situées à l'Est. L'intimité se trouve mieux gérée. Et s'il y a des stationnements à supprimer, il vaut mieux que ce soient ceux des gens de passage, incités à prendre le tram, que ceux des habitants.

On peut s'interroger sur l'autre passage à l'Ouest, la solution 1 de l'étude préalable, passant au milieu des voies automobiles. D'abord elle avait le défaut, que je n'ai certes pas compris, de mauvais impact sur des immeubles, ici ça ne peut pas être le cas. Ensuite, elle avait des virages jugés "serrés", ici ils le sont moins.

Enfin l'impact des stations me semble moindre en longeant le mail, car, tout en gardant les arbres, les abris-tram peuvent s'insérer entre les arbres et mordre légèrement sur la promenade. En plus, on a donc un débouché direct et très plaisant sur la promenade (certes comme la solution 3).

Analysons ce tracé plus en détail, en le découpant en trois portions (le tram circulera de la gauche (nord) vers la droite (sud)).

-1- L'arrivée sur la rue Blaise Pascal :



Le tram arrivera du milieu au fond de la photo ci-dessous et progressivement longera l'immeuble à gauche.



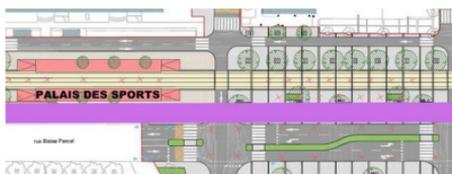
Les arbres de gauche seront abattus, ceux du fond à droite aussi.

Ensuite, photo ci-dessous (en sens inverse), le tram descendra la pente, sachant que celle-ci demande à être élargie d'un mètre environ, elle peut aussi être adoucie.

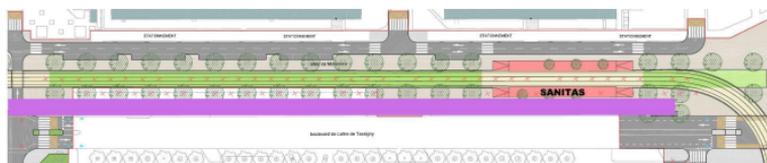


En bas le tram continuera, entre le mail et la rue Blaise Pascal à la place des actuels places de stationnement.

-2- Au niveau du palais des sports :



-3- Le long du boulevard De Lattre de Tassigny :



Le tramway continue son parcours, entre le mail et le boulevard De Lattre de Tassigny, à la place des actuels places de stationnement (dont le déplacement est étudié plus loin dans ce dossier). L'espacement entre le tram et les arbres sera de 2,90 mètres environ, largement supérieur aux 2 mètres exigés pour un arbre à planter.

Les réalités du terrain

Avant de fermer l'étude des solutions, je vais écarter une solution qui pourrait apparaître convaincante avec une analyse superficielle, et aussi écarter certains propos injustifiés sur le mail.

La solution présentée par les conseillers municipaux Verts repose sur une idée de base simple : le tramway passe là où il est prévu, mais, pour avoir tout de même une promenade piétonne, une nouvelle promenade est créée à l'Est du tram. Cette hypothèse a certes l'avantage d'augmenter l'intimité des habitants (ils seraient séparés du tram par le nouveau mail et ses nouveaux arbres), mais c'est bien le seul avantage (partagé avec les solutions 1 et 4).

Certes, la promenade piétonne peut être déplacée, mais pas ses arbres plantés il y a 50 ans. Occuper une bande avec le tram à la place du mail et le nouveau mail à son côté Est prend exactement la même place que le mail existant et le tramway à son côté Est (solution 3), et une place équivalente au mail existant et le tramway à son côté Ouest (solution 4). Supprimer 160 arbres vieux de 50 ans n'est pas un acte bénin, notamment pour l'écosystème qu'ils abritent. Ce déracinement serait très mal vécu par une population en recherche d'enracinement et de repères. Un arbre n'est pas un mobilier urbain, il est un végétal vivant avec lequel on grandit et on vieillit, un compagnon de vie qui devrait aussi grandir et vieillir.

Je note d'ailleurs que les arbres du mail sont assez méprisés par les techniciens et les responsables de Tours Plus dont l'un d'entre eux a déclaré, dans l'article de la Tribune de Tours, "Il s'agit le plus souvent d'arbres malades". D'abord c'est faux, l'article le prouve avec une très belle photo. Ensuite il est vrai que des arbres apparaissent chétifs, plus que malades (il y a d'ailleurs eu des replantations). Si quelques uns le sont, les raisons peuvent en être surprenantes. Ici (sur la photo ci-dessous, voyez le bas des troncs) on voit qu'ils ont reçu un choc, celui de boules de pétanques...



Il faut comprendre que ce mail est situé sur un sol et un sous-sol composés de mâchefer et peu adaptés à la végétation. Mais ces arbres n'en ont que plus de mérite, surtout quand on considère qu'ils sont soumis à un désherbage intensif et régulier qui écarte tout brin d'herbe. Le sol peut être amélioré, les désherbages peuvent être beaucoup moins forts, les arbres s'en porteront mieux et la végétation pourra se développer autour. Raison de plus pour ne pas les abattre... Et considérer, comme le font les élus Verts, que ce chantier est "particulièrement malheureux".

Et le sol à côté du mail est probablement d'une aussi piètre qualité, si ce n'est pire, si bien que des arbres auraient au moins autant de difficultés à s'y développer...

La santé des arbres de la promenade

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

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

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

Un vision du même type fait ressortir que :

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

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

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

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

Les places de stationnement

Les solutions 3 et 4 demandent à diminuer un peu la place de l'automobile sur cette artère, en diminuant et réorganisant des places de stationnement. Il convient d'abord de considérer que le taux d'occupation des parkings à cet endroit est bien moindre que place du Commandant Tulasne où de nombreuses places ont été supprimées. Il a été mesuré de 58% à 85 % sur l'ensemble de ces lieux et la densité apparaît bien plus forte côté Tulasne.

Il est à noter aussi qu'il existe en retrait des lieux pour emménager des parkings, notamment pas loin de la Place Neuve, sur le côté du jardin Theuriet, devant l'école, une large et longue surface bétonnée que voici en photo :



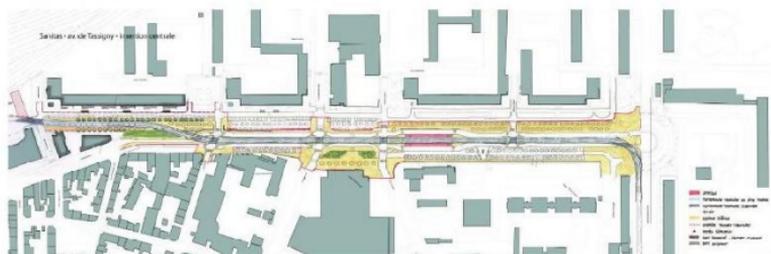
Par ailleurs, les habitants que j'ai rencontrés ne se sont pas montrés soucieux d'une diminution des places de stationnement, ils en sont beaucoup moins inquiets que les riverains de la place du Cdt Tulasne.

Une ou deux stations ?

L'étude d'impact (page 42, E3) présentait deux solutions, la solution 1, à l'ouest au milieu de la voie routière et la solution 2, retenue, sur le mail, les stations sont indiquées en couleur rose :

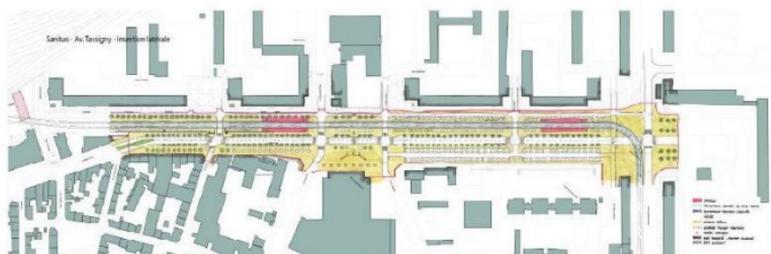
➤ Solution 1

Au débouché des emprises ferroviaires, le tramway s'inscrit en rive Est de l'avenue puis bascule en position axiale profitant soit d'un carrefour, soit d'un des giratoires encadrant le palais des sports.



➤ Solution 2

Le tracé du tramway demeure en rive Est de l'axe sur l'ensemble du linéaire.



On constate que la solution 1 a une seule station, au sud du palais des sports, la solution 2 en a deux au nord du palais des sports et devant la place Saint Paul. Je n'ai pas trouvé d'explication à cette

différence et ce n'est pas intervenu dans la préférence donnée à la solution 2. C'est très étonnant...

Qu'en est-il avec notre nouvelle solution 4 ? On peut indifféremment mettre deux stations ou une seule. D'ailleurs, toutes les solutions peuvent admettre une ou deux stations. La réflexion sur ce nombre est donc indépendante de la solution choisie.

Et je ne vois pas de raison de l'éluider. Je l'ai donc abordée avec les diverses personnes avec lesquelles j'ai étudié ce dossier. Il en ressort une préférence pour une seule station. En voici les avantages :

- c'est plus rapide pour le parcours du tram
- dans le cas de deux stations, la deuxième "Sanitas" est à la fois très proche de la 1ère "Palais des Sports" et de la 3ème "Liberté" (cf. page 60 du Tome 2 E3, 5.1.4). Dans le cas d'une seule station (que je verrais mieux appelée "Sanitas") (je la situe au même positionnement que dans la solution 1), elle se trouve à peu près à égale distance de la station précédente (Gare de Tours) et de la suivante (Liberté) (plus proche de Liberté, et ce côté est davantage peuplé)
- pour la solution 4, le côté Ouest des stations s'ouvre naturellement sur le mail, mais le côté Est demande un détournement des voies de circulation. L'automobiliste et le cycliste préféreront être détournés une fois plutôt que deux
- ça amène une certaine mixité, un mélange des populations attendant le tram
- en page 120 (6.5.1.4) du dossier d'impact, il y a l'estimation des montées journalières pour chaque station. Entre 1000 et 2000 au Palais des sports et moins de 1000 au Sanitas, c'est une bonne raison pour unifier ces deux stations puisqu'en comparaison, il y aura entre 5000 et 8250 montées à Jean Jaurès et à la gare de Tours
- et, bien sûr, c'est moins coûteux

Inversement la présence de deux stations a un avantage pertinent, c'est le fait que la ligne de tram croise deux axes, l'un qui vient du quartier des Prébendes pour aller au quartier Velpeau en passant par la passerelle Fournier, et l'autre qui est l'avenue du Général de Gaulle, renforcée par les habitations derrière la place St Paul. Cela rend la solution des deux stations naturelle.

Mais les avantages cités précédemment amènent à demander qu'il n'y ait qu'une seule station (même si, au passage, ça allongera mon parcours piéton pour aller de chez moi, du quartier Velpeau, à la station la plus proche...).

Garder le double rond-point du palais des sports

Je me suis d'abord basé sur l'étude des arbres devant le palais des sports (ce sont les croix rouges) :



Et j'ai comparé avec la situation actuelle (photo Google-Earth) :



Le carrefour se trouve être complètement réaménagé. Quelle est donc la nécessité de modifier le double rond-point et son terre plein central ? La seule explication est succincte, dans le dossier d'impact (page 73 et 75, Tome 2, E4 Effets). Il s'agit qu'un "nouvel espace public crée un lien de part et d'autre du boulevard, renforcé par des traversés piétonnes larges et sécurisée".

Je ne vois pas en quoi ça renforce les traversées piétonnes, les deux voies sont coupées en deux fois, comme actuellement au centre dans un vaste espace piéton ; je ne vois pas non plus en quoi c'est plus sécurisé, ça le serait même moins puisque le terre-plein central est beaucoup plus étroit.

On ne supprime pas ainsi deux importants ronds-points sans handicaper sérieusement les circulations automobiles et cyclistes, surtout quand, venant du sud, il faudra couper la voie pour aller vers l'Ouest rue du Hallebardier ou rue Galpin Thiou, ou en, venant de ces deux rues, aller vers le nord. Je ne vois pas pourquoi cette circulation serait très sensiblement diminuée par le tramway. Il y a des moyens moins coûteux de renforcer la circulation piétonne

transversale, et garder le mail ne peut qu'y aider en élargissant les occasions de traverser. Les piétons auront en effet tendance à marcher là où c'est le plus agréable, entre les arbres.

Par ailleurs, j'ai trouvé une indication maintenant l'existence des ronds-points, page 108 de l'étude d'impact pièce E3 (6.7) "La circulation sur l'ouest de l'avenue de Lattre de Tassigny est maintenue telle qu'à l'existant". Cette suppression pourrait donc avoir été ajoutée au dernier moment pour une raison obscure...

Ce double rond-point a pourtant des avantages éprouvés :

- il est fonctionnel,
- les gens, piétons, cyclistes et automobilistes, y sont habitués,
- il permet de diminuer la vitesse des voitures ; toutefois, le fait de regrouper les deux voies, ou de les rapprocher, la diminuerait davantage ; s'il y a des travaux à faire, ça serait ceux-là ; ou alors agrandir les ronds-points pour qu'ils ne soient entourés que d'une seule voie (plus celle des vélos) au lieu de deux, je crois que ça serait encore meilleur ; et ça permettrait d'arborer les ronds-points sur les bords, sans cacher la perspective

En page 131 du Tome 2, E4 "Effets", je lis que les effets sur la circulation automobile sont toutefois vus un peu différemment, "une légère baisse de trafic est attendue rue Blaise Pascal au nord" alors que dans la prolongation "Au sud, le boulevard De Lattre de Tassigny verra sa circulation diminuer plus fortement". Où passera donc alors l'écart en voitures ? Elles ne pourront qu'emprunter les deux ronds-points pour aller et venir rue du Hallebardier et rue Galpin Thiou... C'est donc finalement une raison supplémentaire de garder ces deux ronds-points. Et je n'oublie pas une raison importante : ça coûtera moins cher.

Pour revenir aux arbres, le maintien du double rond-point permet de garder les 32 (14+18) arbres abattus. Il est, de plus, possible de planter deux beaux arbres sur le terre-plein situé entre les deux ronds-points, deux sujets qu'on peut considérer comme étant de ceux devant être plantés, par exemple les "immenses et sculpturaux métaséquoia glyptostroboïdes" de la page 78 du chapitre 5.3.4 de l'étude d'impact (Tome 2, E4).

Il est à signaler que ce double rond-point ne peut pas être conservé tel quel avec le tracé préconisé à l'ouest. Comme on le voit ci-dessous, il convient en effet de réduire la taille des deux ronds-points et du terre-plein central pour rapprocher la voie Est de la voie Ouest. Des correctifs de tracé peuvent être effectués pour que les courbes

soient plus raides afin de davantage ralentir les automobiles pour amener davantage de sécurité aux piétons.



Garder les arbres du carrefour St-Paul

Voyons maintenant du côté du carrefour Saint Paul, où un rond-point disparaît, et cette fois-ci de façon compréhensible.



Commençons en haut à gauche (Sud-Est), c'est le mail, donc déjà traité. Ensuite en bas à gauche, le carrefour est recomposé, 5 arbres se trouvent sur la chaussée et sont donc supprimés. Les 4 premières plantations sont justifiées. Voyons, tout en bas, les 6 arbres remplacés par 3 plantations :



Un bel arbre, très apprécié des oiseaux, d'autres plus jeunes à côté, il manque surtout une haie pour cacher les poubelles et quelques plantes vivaces. Je ne vois donc pas de raisons de détruire cet

élément d'écosystème en place, qui ne dérange personne et surtout pas le tram. Donc 6 arbres gardés, 3 à ne plus planter.

Reportons nous maintenant derrière l'actuel rond-point Saint-Paul et les 6 arbres placés devant l'église :



Le tram doit-il servir de prétexte pour supprimer des arbres qui ne demandent qu'à vieillir, entourés des habitants qui les ont vu grandir ? Ils sont bien disposés, en arc de cercle, un arc qui rappellera qu'il y avait ici un rond point. Ils seront une partie de la mémoire du quartier pour imaginer ce que furent les lieux autrefois. Et puisque de nouveaux espaces verts se créent devant, plantons d'autres arbres et, pourquoi pas, en deux arcs de cercle aussi, plus resserrés aidant aussi à mieux imaginer l'ancien rond-point.

En architecture végétale, comme en architecture des bâtiments, ou en architecture intérieure, les contraintes sont des prétextes à inventer de nouvelles structures. Appuyons-nous sur ces contraintes plutôt que de quasi-systématiquement les ignorer et tout raser pour repartir à zéro. Un écosystème et une biodiversité sont très longs à se mettre en place, ne brisons pas les acquis de dizaines d'années. Donc ces 6 arbres sont à garder. Le fait de mettre un bassin d'eau est justifié pour mettre en valeur l'église, qui n'est pas vraiment cachée par les 2 arbres devant. Les deux rangées en arc de cercle à placer devant ne seraient donc chacune constituée que de deux arbres latéraux, soit 8 en tout (par exemple avec les "immenses et sculpturaux métaséquoia glyptostroboïdes" de la page 78 , chapitre 5.3.4, de l'étude d'impact Tome 2 E4).

Il reste l'arbre le plus en haut sur le plan, il est très jeune, à l'écart, ce qui ne permet pas de justifier son maintien. Et les deux plantations sont donc justifiées. Puis, en bas à droite, se trouvent deux croix rouges correspondant à cette photo :



Voyez ce superbe cèdre et ce mignon arbuste rouge à ses pieds, comment peut-on vouloir les abattre ? Je ne vois pas la moindre justification, ils ne gênent pas le tram ni personne...

Le "bilan arbres" Saint-Paul s'établit donc à 6 (5+1) arbres abattus, 14 (6+8) gardés, 14 (4+8+2) plantés.

Le "bilan arbres" au Sanitas

Je suis très circonspect par rapport à la notion de "bilan arbres" ou de "bilan vert" tel qu'il est employé dans le dossier d'impact. Elle justifie notamment qu'un arbre planté soit équivalent à un arbre abattu, ce qui ne l'est pas, demandez par exemple aux oiseaux ou aux habitants voisins ou aux promeneurs lors d'une journée ensoleillée. Mais, à défaut d'un autre bilan, je vais me plier à celui-ci.

En suivant les chapitres de ce dossier, il est effectué sur trois tronçons, à deux niveaux, le tracé et les aménagements actuels, que je vais appeler "solution 2+", puis le tracé et les aménagements proposés, que je vais appeler "solution 4+".

- le mail :
Solution 2+ : 160 arbres abattus, $38 + 13 + 28 + 15 = 96$ arbres plantés
Solution 4+ : Au début du mail, 5 arbres abattus sur le côté Est et 12 sur le côté Ouest, en tout 17 arbres abattus, les autres sont gardés, sur 160 environ, ça fait 143 ; si on compte une seule station, elle est arborée à l'Est par les arbres Ouest du mail et à l'Ouest, il convient de planter 6 arbres (non prévus)
- le palais des sports :
Solution 2+ : $14 + 18 = 32$ arbres abattus, 4 plantés
Solution 4+ : les 32 arbres sont gardés, 2 arbres plantés(prévus)
- le carrefour Saint-Paul :
Solution 2+ : $11 + 9 = 20$ arbres abattus, $7 + 11 + 4 = 22$ arbres plantés
Solution 4+ : 6 arbres abattus, 14 gardés, 14 plantés (prévus)

On obtient donc les totaux suivants :

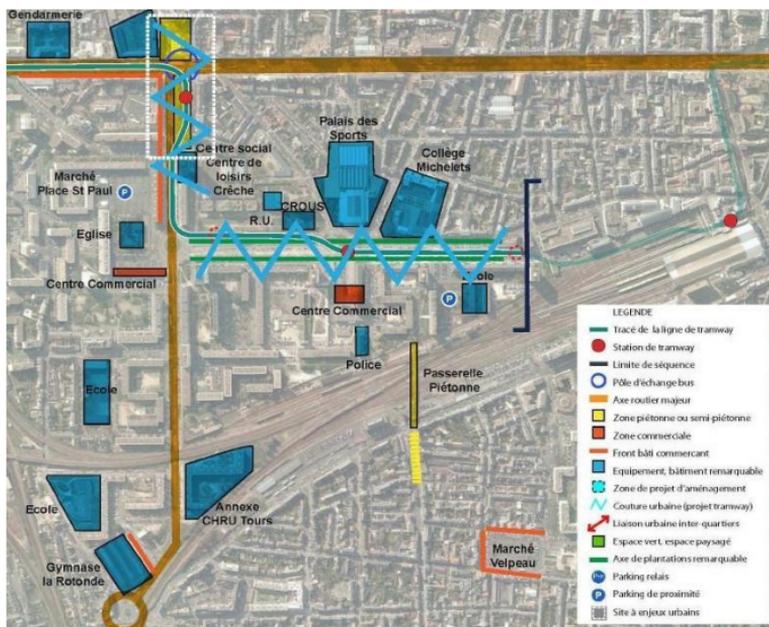
Tracé	Total arbres d'aujourd'hui	Arbres abattus	Arbres gardés	Arbres plantés	Total arbres futurs
Solution 2+	212	212	0	122	122
Solution 4+	212	23	189	22	188

Même s'il faut relativiser le "0 arbre gardé" par le fait qu'il en reste, assez nombreux, sur des zones non éclairées par l'étude (surtout sur les bords du boulevard De Lattre de Tassigny), ce bilan est impressionnant tellement il est net. Il montre que le tramway est un prétexte pour abattre les arbres autour du tracé, même s'ils ne le gênent en rien et même si le but est autre, celui de rénover sans respect de l'environnement existant. C'est, hélas dans la droite ligne des opérations de "rénovation" en ville. D'ailleurs, dans la même optique, juste après le Sanitas, place du Commandant Tulasne (station Liberté), tous les arbres (au nombre de 50) sont aussi rasés, même un alignement d'arbrisseaux pourtant loin du tracé.

Une telle politique est destructrice, elle réduit les écosystèmes et la biodiversité, le confort, l'usage et la santé des habitants, l'esthétique du quartier, qui perd de sa maturité et se trouve déraciné. Il convient aussi de considérer l'aspect budgétaire, une centaine d'arbres de moins et acheter et planter, ce n'est pas négligeable, surtout qu'il faudrait considérer la valorisation des arbres abattus. Car il y a des règles qui permettent de valoriser des arbres âgés. La SEPANT a estimé que les 160 arbres du mail ont une valeur très approximative de 400.000 euros... Le bilan que je présente ici est donc va donc au delà des valeurs des nombres présentés, il convient de majorer la valeur en tous genres des 189 arbres conservés dans la solution ici préconisée.

L'axe de la passerelle Fournier

En page 113 (Tome 2, E4 Effets, 6.4.7), le tramway emprunte au Sanitas la solution 1 plutôt que la solution 2, comme cela a déjà été signalé (il n'y a aussi qu'une seule station), mais intéressons-nous aux diverses liaisons :



Ce schéma ignore l'axe Saint-Pierre-des-Corps - La Riche qui coupe celui du tramway en empruntant, dans le sens Est, la passerelle Fournier (légendée "passerelle piétonne", au dessus des voies SNCF) et le pont du Milieu, vers le quartier Velpeau et St Pierre des Corps, et, dans le sens Ouest, les rue Galpin Thiou et du Cluzel, vers les quartiers Prébendes et Rabelais. Cet axe est à niveau ignoré sur la carte de la page 136 du même document.

C'est un manque grave, même s'il est régulièrement négligé par la mairie, notamment dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et dans la gestion de la passerelle Fournier dont la reconstruction à moyen terme est inévitable, mais repoussée, générant ainsi des coûts de maintenance qui se révèlent très onéreux et ne facilitant pas le passage des piétons, et surtout des cyclistes.

Pourtant c'est un axe de circulations douces tel que prôné dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et même s'il est négligé actuellement, il ne peut être, à moyen terme, que privilégié. La présence du tramway sera une cause importante de sa mise en valeur pour les raisons suivantes :

- les piétons et cyclistes de St Pierre des Corps Ouest et des quartiers Velpeau, Prébendes et Rabelais y prendront le tram
- au pied de la passerelle, du côté Est (Velpeau), rue Edouard Vaillant, se trouve une station où passent depuis 2009

d'importantes lignes de bus. Les habitants du Sanitas utilisent ce passage piéton pour y aller. Avec le tramway, ce sont d'autres usagers, venus de loin, qui iront y chercher une correspondance

L'usage de cet axe et plus particulièrement de la passerelle Fournier, déjà très utilisée comme lien entre les quartiers Velpeau et Sanitas (notamment par les collégiens de Velpeau), est donc amené à se développer.

Cela doit se traduire, au niveau de la station de tramway, par une très bonne prise en compte des cheminements piétons et cyclistes à partir de la rue Galpin Thiou, d'un côté, et à partir de la rue Jacques-Marie Rougé, de l'autre, puisque la future passerelle Fournier sera très probablement placée un peu différemment (et avec des rampes pour cyclistes), dans l'axe des rues Edouard Vaillant et Jacques-Marie Rougé. D'autres dispositions peuvent aussi être prises en compte, notamment pour garer les vélos en sécurité.

Pour conforter la conquête végétale

Il convient de rappeler que la suppression d'un promenade arborée en centre ville n'est pas conforme aux engagements des hommes politiques.

Au niveau national, la destruction du mail est contraire à la Charte de l'Environnement promulguée le 1^{er} mars 2005, notamment en son article 3 "Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences". La municipalité de Tours a le devoir de prendre part à la préservation de notre environnement.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), promulgué par la municipalité tourangelle en 2009, indique en ses orientations 2 et 4 une priorité à la circulation piétonne et au fait de "conforter la trame verte".

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Tours, actuellement en cours d'élaboration justifie la suppression de l'îlot Vinci pour "ouvrir une perspective sur la halle ferroviaire (avec démolition du bâtiment technique de la SNCF) dans le prolongement du mail de l'allée de la Bourdaisière" et c'est le mail qui doit être détruit qui est ainsi mis à l'honneur...

Enfin, il convient de souligner les silences, approximations et contradictions entre cette destruction du mail et les principes

exposés dans l'étude d'impact. On se rapportera au chapitre "Pour une véritable conquête végétale", et il convient de signaler, en plus :

1. En page 73 du Tome 2 E4, il est écrit sur ce tronçon qu'est proposé un "traitement pacifié qui développe des espaces piétons confortables". C'est bien sûr le contraire qui se produit avec la disparition d'un, long, large et agréable espace piétonnier. Il est aussi écrit "Un nouveau mail planté remplacera l'existant", on a vu que c'est une tromperie.
2. En page 102 (6 Effets permanents sur le cadre humain), rien n'indique les méfaits de la disparition d'un lieu de rencontre et de délasserement (on y trouve notamment des joueurs de boules) en centre ville.
3. En page 176 (6.8.3 La pollution de l'air), rien n'indique l'impact d'abattages d'arbres âgés sur la lutte contre les pollutions de l'air. Ce n'est pas indiqué aussi en page 204 (7 Effets sur la santé publique) et en page 206 (7.3.2 La qualité de l'air).

Ainsi, en ce qui concerne la suppression de ce mail et plus généralement l'abattage des arbres d'âge mur le long du tracé, l'étude d'impact se révèle parfois muette, parfois inexacte ("nouveau mail") et les préceptes qu'elle déclare suivre se trouvent contredits par les abattages qu'il est possible, et même ici facile, d'éviter.

Je rappelle le précédent de la cinquantaine de cèdres de l'Avenue de l'Europe. Ils devaient être abattus. Ils ont été sauvés par la commission d'enquête de l'an dernier. La municipalité en est maintenant très fière puisque ses affiches montre le tramway à l'ombre des cèdres et elle indique dans l'étude d'impact qu'elle préserve l'alignement qu'elle voulait détruire. Cet alignement a notamment été sauvé parce que la population a été mieux informée. Pourtant l'artère est beaucoup plus étroite et le déplacement de parkings n'était pas facile. Pourquoi tous les quartiers ne seraient-ils pas traités de la même façon ?

L'éthique qui est affichée à plusieurs niveaux se révèle ne pas être suivi d'effets, elle n'est pas respectée. Il est souhaitable de la rétablir.

Demandses

Il ressort de cette étude que la "solution 2" adoptée ne présente aucun caractère d'obligation pour le tracé du tramway. Elle a le défaut majeur et rédhibitoire de supprimer une longue promenade arborée qui constitue dans le quartier du Sanitas un élément environnemental et social primordial. De plus, sur d'autres aspects,

l'actuel tracé provoque des dégâts environnementaux qui peuvent être corrigés.

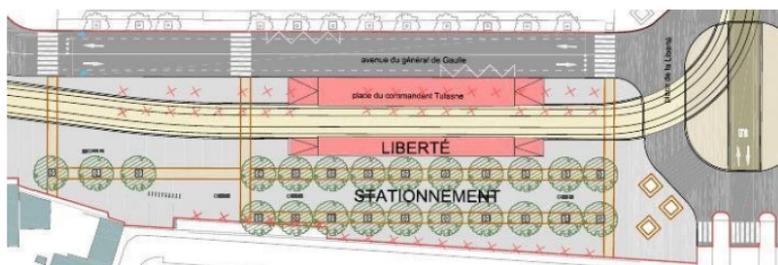
C'est pourquoi, conformément aux argumentations qui ont été développées dans ce dossier,

→ Je demande que :

- le mail du Sanitas, avec ses 177 arbres, ne soit pas détruit
- le tracé du tramway longe le bord Ouest du mail, selon la "solution 4" ici présentée ; si cette solution s'avérait présenter des défauts graves, non soupçonnés ici, je demande qu'une autre solution évitant la destruction du mail soit mise en œuvre, que ce soit la solution 1, la solution 3 ou une éventuelle solution 5
- une seule station "Sanitas" soit mise en place, au lieu de deux ("Palais des Sports" et "Sanitas")
- le double rond-point devant le palais des sports soit conservé, avec ses arbres
- l'aménagement du carrefour Saint-Paul préserve les arbres en place
- le croisement avec l'axe Prébendes - Passerelle Fournier soit pris en compte

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

17 - Liberté



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



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

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

➔ Je demande que soit conservé l'alignement d'arbrisseaux le long de la rue de Montbazou

→ Je demande que soient conservés en amont et en aval de la station Liberté, les 6 arbres qui peuvent ne pas être abattus

« Croquis d'ambiance place Tulasne



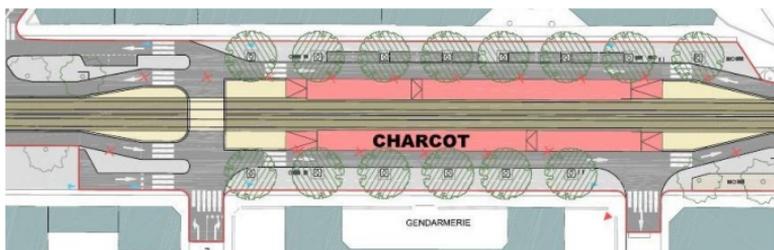
Le "croquis d'ambiance place Tulasne" (ci-dessus, étude d'impact E4 page 77), malgré l'habile coup de crayon, ne fait que confirmer la laideur stalinienne de la place de la Liberté, sans arbre (seulement des arbrisseaux au pourtour) et un rond point complètement nu à l'intersection de l'avenue de Grammont.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

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

→ Je demande à ce que le rond-point de la place de la Liberté soit arboré.

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

18 - Charcot



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

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

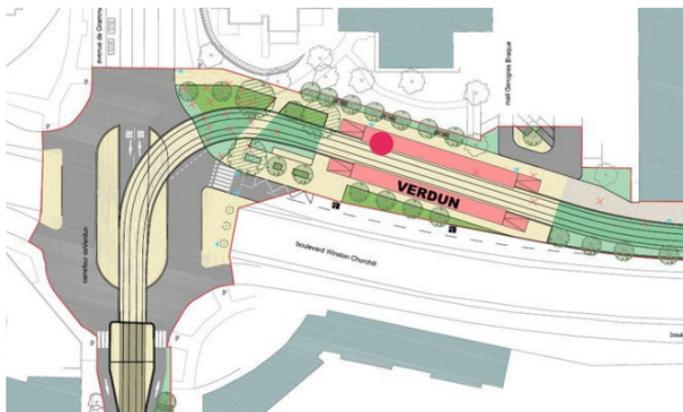
J'ajoute 3 arbres abattus plus loin, au croisement avec la rue Charles Lindberg, pour réorganisation de la voirie.

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

19 - Verdun

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

Le tracé précis du tramway est délicat à lire pour son traitement des arbres. Un cèdre ou un arbre remarquable restant en place est indiqué par un symbole spécifique, mais s'il est abattu, il est représenté par un seul symbole, une croix rouge, le même qu'un arbrisseau abattu. Il m'a fallu faire une comparaison précise avec les photos aériennes de Google-Earth.



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



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



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

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

Or il est possible de sauver cet arbre-symbole. Il suffit d'infléchir un peu plus tôt la courbe du tracé allant de l'avenue de Grammont au Boulevard Winston Churchill ou de l'infléchir davantage un peu après. Voici un exemple de nouveau tracé (sachant qu'il vaut mieux avoir un écart suffisant pour ne pas trop toucher aux racines) :



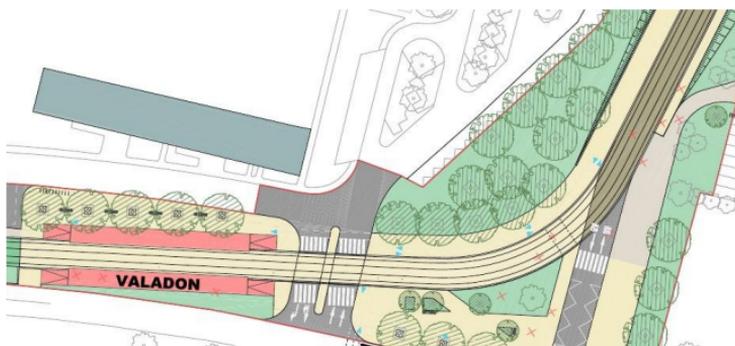
Ce beau cèdre peut donc être sauvé, il donnera une majesté toute particulière à la station Verdun et au tramway qui y passera.

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

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

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

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



Le plan prévoit 4 arbres supprimés et 5 ajoutés à côté de la station. Ca n'empêche pas de l'arborer de 12 autres.

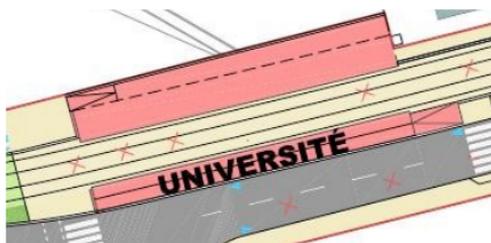
Juste après la station se trouvent 12 croix rouges d'arbres supprimés et 25 plantations :



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

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

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



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

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

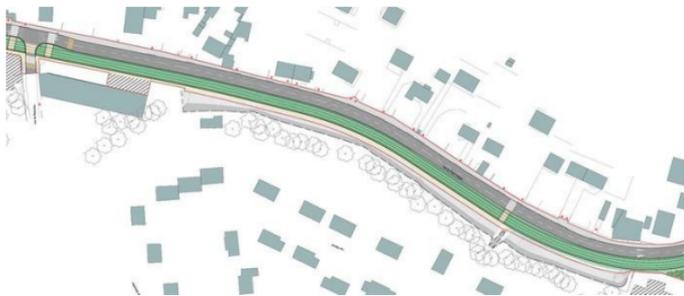
A la station Deux Lions, on est dans le cas d'une station standard.

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

23 - Pont-Cher

A la station Pont-Cher, on est aussi dans le cas d'une station standard.

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



La comparaison du plan et de la photo de Google-Earth montre que la zone hachurée du plan provoque de nombreux abattages d'arbres

non déclarés le long du bois. D'après M. Hogu (contribution au registre du 21 juillet), ce bois est classé et "Aucune mesure compensatoire n'est proposée pour restituer à cet espace son ensemble, le mur de soutènement prévu ne résout pas la perte des arbres et de son patrimoine de diversité".



Combien d'arbres doivent-ils ainsi être abattus ? On voit ci-contre (photo Google-Street) ce bois et le bout qui doit être abattu le long de la route. L'étude d'impact indique (Tome 2 E3 page 44) : la solution retenue "impacte le pied du talus du coteau et ponctuellement le bois classé". Mordre sur le talus amène à abattre des arbres tout au bord, même si la présence d'un mur limite

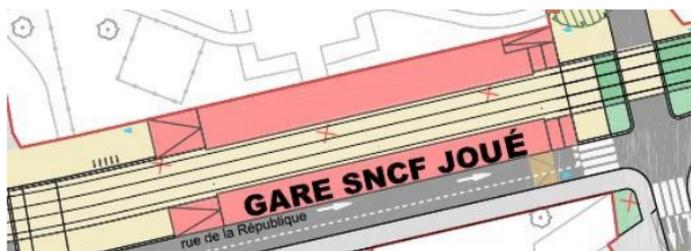
les dégâts. Sur une longueur de 300 m, il me semble qu'au minimum cela amène à abattre un arbre tous les 10 m, soit 30 arbres. Et même un peu plus puisqu'il y a une encoche pour un pylône et parce qu'il y a des arbres, plus en profondeur, qu'il ne sera pas possible d'élaguer sans cesse ou de trop élaguer. Disons 40 arbres, qui ont donc échappé au décompte officiel. On était à 947, on passe donc à 987 arbres abattus, au lieu des 923 annoncés.

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

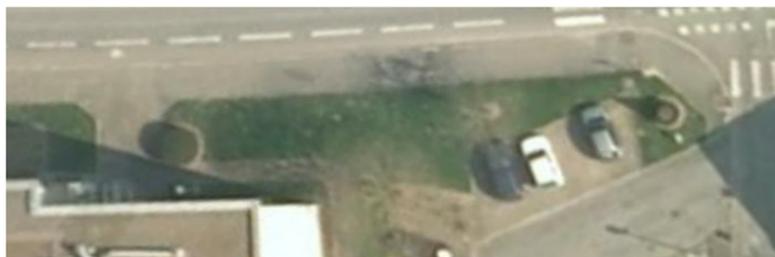
→ **Je demande que l'impact sur le bois soit réduit au maximum.**

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

24 - Gare Joué



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



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

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

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

25/26/27 - Mairie Joué / Gratias / La Rabière

A Mairie Joué, la station est standard.

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



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

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

La station Gratias est standard.

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

Idem, La Rabière est une station standard.

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

28 - Stade Jean Bouin



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



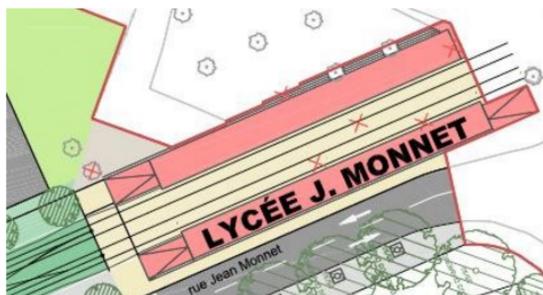
Je ne vois pas en quoi le passage du tram oblige à les supprimer.

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

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

29 - Lycée Monnet

Nous arrivons au terminus.



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

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

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

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

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

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

Bilans du tram dans la ville

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

1. Le tracé du tramway est très peu impacté. Dans une artère très large au Sanitas, sur 600 mètres, il longe le tracé prévu, il négocie un virage différemment aux stations Verdun, Valandon et Trois Rivières.

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

Palais des Sports. Là aussi, les raisons ne sont pas clairement exposées et comme ce sont des lieux bien agencés, dont la population est satisfaite, il n'y a pas d'intérêt probant à maintenir de tels "extras".

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

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

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

Enfin, à plusieurs reprises, je me prévaux d'un soutien de la population ou des réactions qu'elle pourra avoir. C'est bien sûr subjectif, mais je ne l'ai fait que dans des cas qui me semblent

révéler d'un "bon sens populaire", et je l'ai vérifié par divers contacts (élargis pour le Sanitas). Ce sont des éléments que je n'ai guère trouvés dans les dossiers soumis à enquête et je trouve pertinent de les ajouter.

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

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

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

Bilans verts

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

Surtout, ce calcul met à égalité un arbre abattu et un arbre planté. Allons donc, comment peut-on croire qu'un jeune plant a la même valeur qu'un arbre centenaire ? Remplacez les arbres des Champs-Élysées par des jeunes plants et rendez-vous compte... Que ce soit en matière de rôle dans l'écosystème, de surface en chlorophylle, de surface d'ombre, de poids, de hauteur, d'envergure, ou de valeur

monétaire (il y a des règles de calcul), ou de lutte contre la pollution, un arbre centenaire vaut facilement dix fois plus qu'un jeune plant. Donc, je veux bien que l'on fasse cette différence, mais il convient de l'appeler différemment, par exemple "bilan brut" et de se baser davantage sur un "bilan pondéré" qui reconnaît une plus value importante aux arbres abattus (et à ceux gardés), par exemple un coefficient de 3. Le bilan "largement positif" devient alors "largement négatif" : $1406 - (3 \times 923) = 1406 - 2769 = -1363$ (et même -1414 puisque c'est au moins 940 plutôt que 923).

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

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

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

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

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

Ce qui signifie, pour les stations seules :

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

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

1. [[176]] arbres abattus, et prévus de l'être
2. [[439]] arbres gardés, prévus d'être abattus
3. [[212]] arbres plantés prévus, à ne plus planter

4. [[157]] arbres plantés prévus, à plantation confirmée

5. [[299]] arbres à planter, non prévus de l'être

Ce qui signifie, pour les stations et leurs abords :

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

Résumons ces résultats en trois tableaux :

Bilans verts des stations seules :

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

Bilans verts des stations et de leurs abords :

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

Bilans verts sur l'ensemble du parcours :

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

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

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

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

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

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

Ces bilans sur la moitié du trajet montrent la réalité cachée derrière le propos affirmant que sur tout le trajet 940 arbres sont abattus et 1400 sont plantés. Sur la moitié centrale, 510 sont abattus et 370 y sont plantés tandis que, sur la moitié extérieure, 430 sont abattus et 1030 sont plantés. Quel déséquilibre ! Le centre-ville est largement désavantagé.

Voici les nombres plus précis dans le tableau qui suit, on note en particulier qu'en données pondérées, les trois quarts de la strate arbustive en centre-ville, le long du tramway, sont détruits (et le coefficient de pondération égal à 3 n'est pas fort, s'il passe à 4 on se trouve à -82%). Alors qu'avec "le projet ici présenté", le gain brut est +157%, pondéré +119%.

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

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

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

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

Pour un développement de la trame verte

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

L'ambition globale de ce dossier est de convaincre la commission d'enquête, et au delà, qu'il y a eu une dérive et qu'il convient de faire preuve d'énergie pour revenir aux concepts initiaux. Car s'ils se trouvent dilués, ce n'est pas vraiment par accident ou par négligence,

c'est parce qu'ils marquent un réel changement de cap et se trouvent être vraiment révolutionnaires. Ils s'opposent à une culture urbanistique solidement ancrée qui est la cause première de cette réaction de rejet.

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

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

Plan Local d'Urbanisme) de la ville (même si dans le PADD, ça ressort de façon moins éclatante que pour le tramway).

Je ne peux pas oublier, dans cet historique, le fait que, déjà bien avant le XVIIIème siècle, la Touraine est considérée comme le "jardin de la France", et Tours en est sa capitale. Elle est là l'identité profonde de notre ville, même si elle s'est très diluée, et c'est en cela que le tramway peut la valoriser et l'étendre, permettant de l'ouvrir à un renouveau.

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

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

Je ne peux donc que terminer par cette requête :

➔ Je demande que la volonté initiale de conquête du végétal soit pleinement rétablie

Autres problèmes environnementaux

Pollution autoroutière

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

Pollution lumineuse

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

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

➔ Je demande que l'éclairage propre au tramway soit éteint la nuit sur tout le tracé, quand il ne fonctionne plus.

➔ Je demande que le ruban lumineux qui éclaire les eaux du Cher sur le pont où passe le tramway soit supprimé.

➔ Je demande que ce pont ait un éclairage ne concernant que le passage des cyclistes et piétons.

➔ Je demande plus généralement que dans tout le projet, la lutte contre la pollution lumineuse soit correctement prise en compte, en suivant notamment les recommandations du Grenelle de l'Environnement.

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

Le gris n'est pas une couleur minérale tourangelle

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

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

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

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

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

Conclusion

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

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

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

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

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

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

Annexe

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

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1			Stations seules					Stations et abords						
2	No	Station	Abattus	Gardés	Ne plus planter	Plantés prévus	Plantés non prévus	Abattus	Gardés	Ne plus planter	Plantés prévus	Plantés non prévus		
3	1	Vaucanson					12							
4	2	Monconseil					12							
5	3	Marne					12							
6	4	Coppée	5				12	11	33	9				
7	5	Befroi					12							
8	6	Trois Rivières		8			4	14	17					
9	7	Pilorget					10	11	72	58	6	11		
10	8	Tranchée		18	14				18	14				en gras : trace complet
11	9	Mi-côte	7	3	3		3	7	9	5	16	3		
12	10	Choiseul			10		2	6	14	10	10	4		
13	11	Anatole France					12							
14	12	Nationale					12							
15	13	Jean Jaurès		12				3	21					
16	14	Gare Tours					12	2	2		2	14		
17	16	Santas (avec 15)				6	6	23	189	106	16	6		
18	17	Liberté	17			12	12	27	26	23	15	6		
19	18	Charcot	1	12			2	8	12		14	2		
20	19	Verdun	3	1			9	35	9	10	50	9		
21	20	Valandon	4	1			12	14	2	30	12			
22	21	Université	3				12	7						
23	22	Deux Lions					12							
24	23	Pont Cher					12							
25	24	Gare Joué	3				12	3	1					Coefficient de pondération : 3
26	25	Mairie Joué					12							
27	26	Gratias					12							
28	27	La Rabière					12							
29	28	Stade Jean Bouin					12	1	14					
30	29	Monnet	4				11	4						
31		Total	40	58	27	21	263	176	439	212	167	299		
32		Total centre-ville élargi (Pilorget à Valandon)						136	374	203	167	126		
33		Total centre-ville réduit (Anatole France à Charcot)						63	250	106	55	87		
34														
35		Stations seules	Abattus	Gardés	Plantés	brut	pondéré	Centre-ville élargi (Pilorget à Valandon)						
37		Projet enquête	98	0	48	-50	-246	Projet en	510	0	370	-140	-1,160	
38		Présent projet	116	43	48	20	138	Présent p	136	374	293	531	1,007	
39								Centre-ville réduit (Anatole France à Charcot)						
41		Stations et abords	Abattus	Gardés	Plantés	Brut	Pondéré	Abattus	Gardés	Plantés	Brut	Pondéré		
42		Projet enquête	615	0	379	-236	-1,466	Projet en	313	0	161	-152	-778	
43		Présent projet	116	43	48	72	1,255	Présent p	63	250	142	329	703	
44														
45		Projet enquête	Sur tout le trajet :				Total abattus :	940	Total plantés :				1,406	
46		Abattus	Plantés	Brut	Pond	Gain brut	Gain pondéré							
47		Centre-ville élar	510	370	-140	-1,160	-27 %	-76 %						
48		Extérieurs	430	1,036	606	-254	+141 %	-20 %						
49							Gain brut :	+157 %	Gain pondéré :				+119 %	
50		Centre ville élargi pour le présent projet					Gain brut :	+157 %	Gain pondéré :				+119 %	
51														

En guise de "post-conclusion" :

- La Charte de l'Environnement, promulguée en France le 1er mars 2005, dit en son article 3 : "Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences". J'estime que cet article 3 n'est pas respecté dans l'état actuel du projet.
- M'étant beaucoup appuyé sur la notion de "conquête végétale" et de "quatrième paysage", j'ai voulu avoir l'avis des créateurs de cette identité. Ce sont les deux urbanistes ayant participé à l'élaboration du "livre blanc", l'un est suisse et l'autre

tourangeau. J'ai tenté de les joindre par courriel en leur soumettant ma conclusion "Pour un développement de la trame verte" (avec lien vers ce dossier). Le second ne m'a pas répondu (il est vrai qu'on est en plein été), le premier, Jacques Lévy, m'a envoyé un petit mot, me remerciant "pour ce texte cultivé et stimulant". Puisse-t-il stimuler la commission d'enquête, puisse-t-elle stimuler les autres acteurs...

Après-propos

Ainsi se terminaient mes trois dépositions à la commission d'enquête. Elle a balayé tout ce que j'ai écrit, sans même expliquer en quoi j'aurais eu tort. Elle n'a retenu qu'un seul point, c'est qu'il vaut mieux ne pas faire côtoyer sur une même promenade piétons et tramway (au Sanitas).

Pourtant, ces dossiers n'étaient pas que les miens. Ils étaient soutenus par les deux associations environnementales agréées de la ville, la SEPANT (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine) et l'AQUAVIT (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle). Pourtant, trois autres dépositions consistantes les avaient soutenus (l'une disant "Ce n'est plus un tramway, mais une tronçonneuse"), et de nombreuses autres, au moins une quarantaine, sans les soutenir directement, demandaient à diminuer les dégâts environnementaux (surtout garder le mail du Sanitas).

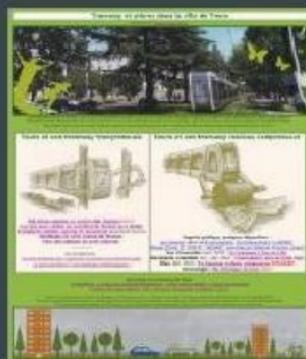
Quant au préfet d'Indre et Loire, pourtant alerté du fait que ces dégâts étaient contraires à la Charte de l'Environnement inscrite dans notre Constitution, il a fait la sourde oreille, commettant là ce que j'estime être une forfaiture. Le maître d'ouvrage a fait un peu de cosmétique pour transplanter des sujets isolés, replanter un peu plus ici ou là, garder les tilleuls de la place Choiseul, puis les abattre à nouveau, et s'obstiner partout. Tous les abattages prévus se feront (à quelques transplantations près) et il y en aura bien plus puisque les 83 liquidambars de l'avenue de l'Europe sont déjà à ajouter.

Je raconte tout cela, et bien au delà, dans un livre jumeau qui paraît en même temps que celui-ci, "**Tours et son tramway rouleau compresseur**" (tous deux disponibles sur www.pressibus.org/tram). Le présent ouvrage en est une annexe, le témoignage d'une occasion perdue d'améliorer l'environnement végétal de la ville de Tours.

Alain Beyrand, le 30 janvier 2011

Alain Beyrand

Tours et son tramway tronçonneuse



En 2010, le projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle devait permettre une conquête végétale. Au contraire, il s'est fait outil de destruction environnementale dans le centre-ville de Tours. Cette étude s'est constituée progressivement sur le blog de l'auteur, puis elle a pris la forme de trois dossiers remis à la commission d'enquête sur cette première ligne. Elle détaille les dégâts le long du tracé, montre qu'il était possible de faire bien mieux et fournit

des bilans précis. Ce livre constitue l'annexe 8 de l'ouvrage «Tours et son tramway rouleau compresseur» (même auteur, même éditeur).

10.00€

ISBN N 978-2-35209-390-9



9 782352 093909



ILV
EDITION

www.ilv-edition.com