

# Déposition à l'enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme 2011 de Tours

Alain Beyrand

## Table des matières

1.	Préserver l'îlot Saint Lazare	2
2.	Reconstruire la passerelle Fournier	5
3.	Créer une zone anti-pollution le long de l'autoroute	8
4.	Développer véritablement la trame verte	10
5.	Ne pas sur-densifier en centre-ville le long du tramway	16
6.	Ajouter des éléments paysagers à protéger	19
7.	Ajouter des éléments bâtis à protéger	23
8.	Dénoncer l'enchaînement des PLU, SCOT et PDU	25
9.	Dénoncer le manque de concertation	27
10.	Conclure	30

Le présent dossier reprend, dans les chapitres 1 à 7, les 7 dépositions que j'ai remises avant le 7 mars à l'enquête publique sur le PLU de Tours. Elles comportent quelques modifications de formulation et sont complétées, après l'indication de la date de déposition, par un paragraphe noté "**Ajout du 10 mars**".

Les 3 chapitres suivants, 8 à 10, correspondent à de nouvelles dépositions, du 10 mars.

La conclusion reprend en résumé les demandes des chapitres précédents.

L'ensemble constitue ma déposition complète, du 10 mars 2011.

Ce document est disponible à l'adresse <http://pressibus.free.fr/blogcvl/plu/dossier.pdf>

## 1. Préserver l'îlot Saint Lazare

En juin 2009, sur un site officiel de la ville, la page [http://www.urbanisme.tours.fr/3\\_site\\_jardin.php](http://www.urbanisme.tours.fr/3_site_jardin.php) était titrée "Site des jardins ouvriers Saint-Lazare" (copie écran en <http://pressibus.org/lazare>). La même page est aujourd'hui titrée "Îlot Saint Lazare". Partout dans la documentation PLU, la notion de "jardins ouvriers" ou "jardins familiaux" (nouvelle dénomination) a été soigneusement effacée pour ces jardins St Lazare. Le langage n'est pas neutre, on va voir combien il est orienté pour manipuler le lecteur, et pas seulement par ce terme. Commençons par la lecture des pages 37 et 38 du rapport "orientations d'aménagement" réservées à ce sujet :

- Le site est "aujourd'hui occupé par les jardins potagers spontanés". Le terme "potagers", à la place de "ouvriers" ou "familiaux", est renforcé par l'adjectif "spontanés", comme s'il y avait là une façon de squatter des espaces de façon anarchique voire illégale. Ca n'est pas le cas, tout cela est parfaitement divisé en parcelles, chacune avec un jardinier responsable, tous les jardiniers ayant un représentant, notamment pour discuter avec la mairie. J'ai rencontré ce représentant au mois de juin de l'année dernière. C'est moi qui lui ai appris les projets de la mairie de détruire les jardins. Il était tombé des nues, en estimant qu'il avait eu des assurances de la mairie en un sens inverse. J'avais dû lui rendre visite une seconde fois et lui montrer une page web imprimée du site PADD pour qu'il me croit. Ces terrains appartiennent à la mairie qui les a divisés et loués, gratuitement d'après ce que j'ai compris, pour des particuliers afin qu'ils les entretiennent en tant que jardin. D'ailleurs les parcelles sont clairement séparées et dessinées sur le plan n°25. C'est donc parfaitement organisé, ce n'est pas "spontané". Cet adjectif est destiné à tromper le lecteur.
- "avec de nombreuses parcelles laissées à l'abandon". On peut voir les photos de la page 37, celles de mon blog, les plans de la page 37 et les photos sur Google Map et Google Street, on peut aller voir sur place, tout montre que ces jardins sont parfaitement entretenus, à part de rares exceptions sur le bord de la voie de chemin de fer. Cette affirmation d'abandon a choqué les jardiniers que j'ai rencontrés et elle est effectivement insultante, eu égard à leurs très nombreuses heures de travail. Une fois de plus, il y a la volonté de tromper le lecteur, selon l'adage "Quand on veut tuer son chien, on prétend qu'il a la rage".
- "L'ensemble constitue un potentiel d'espace vert de proximité". Comment ça un potentiel ? Bien plus qu'un potentiel, puis que l'ensemble EST un espace vert de proximité. Cette phrase n'est-elle pas rédigée de façon à faire croire que ce n'est pas un espace vert ?
- "On note un emplacement réservé inscrit dans le POS et destiné à assurer le prolongement de l'avenue Saint-Lazare." C'est vrai, et il n'est maintenant plus question de prolonger. Il y a lieu de s'interroger. Certes le prolongement de la voie automobile n'amènerait pas grand chose, mais le tracé d'un tram-train en continuité des voies de chemin de fer voisines ne pourrait-il pas être pertinent dans quelques années, surtout si le prix du carburant réduit sensiblement la circulation automobile ? En quoi ce qui était pertinent au moment du POS et de cette réservation d'espace ne le serait plus maintenant ? Les dossiers d'enquête sont muets à ce sujet et c'est assurément une grave non-dit, une grave faiblesse.
- Certes, l'extrémité sud du sud "recevra une station du futur tramway", mais cette proximité est très relative puisque l'importante ligne de chemins de fer Paris-Bordeaux l'en sépare. Or les dossiers éludent cette séparation. Tout juste, dans le plan de la page 38, voit-on surgir au dessus des pointillés verts (de légende "organiser des

perméabilités de circulations douces") comme s'il y avait une passerelle. Il n'y en a pas, il n'en est pas prévu et il n'y en aura probablement jamais, à voir la difficulté qu'il y a à construire la passerelle Fournier, dont le rôle est bien plus important. Donc, certes, ces jardins sont dans le corridor des 500 mètres autour de la ligne de tramway, mais la typologie des lieux amène un éloignement évident (du côté nord c'est plus loin et il y a des escaliers très peu pratiques).

En page 111 du rapport "Explication des choix", on lit sur "L'îlot Saint-Lazare" : "La réaffectation des jardins spontanés au profit d'une offre nouvelle de logement s'appuiera et valorisera la trame végétale existante en termes de composition. L'opération permettra également de traiter la tête Nord/Est du quartier à partir de l'expression d'une densité plus importante et du réaménagement de l'espace public." Comment peut-on ainsi déformer les choses ? En sus de répéter que ces jardins si bien organisés sont spontanés, comment peut-on prétendre que l'on va valoriser la trame végétale alors qu'on la détruit ?

Quelle est donc la nécessité urgente à détruire ces jardins, que veut-on y faire ? Reprenons notre lecture de la page 37 avec les objectifs :

- "se réapproprier cet espace dans le cadre d'une politique de renouvellement urbain dans le corridor du futur tramway", "développer un habitat résidentiel sur la base de typologies variées (maisons de ville, habitat intermédiaire et/ou petit collectif)". Certes, ce ne seront pas de grands ensembles qui auraient rompu l'architecture de ce quartier tranquille, mais cela signifie aussi que, l'espace n'étant pas très grand, le gain en habitants sera faible. Cela mérite-t-il de détruire un tel espace de biodiversité ? Le jeu en vaut-il la chandelle ? Sûrement pas.
- "conserver un espace vert de quartier". une fois de plus, on détruit des espaces verts et on se vante d'en créer un bien plus petit...
- "renforcer les circulations douces". C'est un sujet que je connais très bien car habitant à Tours Est (Velpéau) et travaillant à Tours Ouest (Giraudeau), je suis passé durant des années devant ces jardins (d'où ma connaissance du sujet). Je faisais même un détour, car le passage par l'avenue du Général de Gaulle et la rue Febvotte était bien plus court. Mais je trouvais un réel enchantement à passer devant ces jardins, ses pompes à levier, les décors colorés changeants au fil des saisons... Et cela me permettait aussi de passer par le pont sous l'avenue de Grammont. Il y a bien là un itinéraire de circulations douces pour les vélos, pour les piétons aussi d'ailleurs. Comme la rue du Chemin de fer est très étroite (et à mon sens guère dangereuse car tout le monde y est prudent), je considère que renforcer les circulation douces est un objectif pertinent, mais très insuffisant pour détruire les jardins. Seulement les rétrécir légèrement...
- "prendre en compte les risques d'inondation", aucune explication n'étant apportée. Les risques d'inondation sont pourtant habituellement moindre dans des lieux jardinés que dans des lieux construits. D'autant plus qu'il n'est pas question de surélévation... Cette remarque non étayée est donc incompréhensible.

Par ailleurs, il convient de constater que les jardins ouvriers St Lazare sont bizarrement absents sur certaines pages du "Rapport de présentation d'état initial d'environnement", alors qu'ils y ont pourtant leur place :

- p 48 : le plan "Les principales composantes de la trame végétale"
- p 51 : la liste des jardins familiaux. Les jardins St Lazare sont pourtant les seuls jardins ouvriers (ou familiaux) entre Loire et Cher dans la ville de Tours. Ne pas les signaler est tout à fait anormal et irrégulier.

Je montre maintenant que ces objectifs de destruction sont contraires à d'autres principes énoncés dans les dossiers :

- PADD :
  - p 28 : "conforter la trame verte", "une politique en faveur d'une qualité de vie", "échange au travers des espaces verts de proximité"
  - p 29 : "promouvoir la biodiversité"
- Rapport de présentation d'état initial d'environnement :
  - p 51 sous le titre "Une tradition de jardins familiaux" : "Ils se révèlent très appréciés et recherchés par les habitants." "La création de nouveaux jardins est une préoccupation permanente".
- Rapport Explication des choix :
  - p 26 : "L'espace cultivé a également sa place au sein de cette armature verte" "jouant un rôle social dans le cas des jardins familiaux"
  - p 91 : le règlement interdit toute construction dans « les terrains cultivés en zone urbaine à protéger » selon l'article L 123-1-9°, sauf celle nécessaire à leur fonctionnement (abris de jardin, installation à usage collectif). Il s'agit des jardins familiaux qui jouent à la fois, un rôle paysager et un rôle sociétal". On se rend compte là que le fait d'écarter les jardins St Lazare de la liste des jardins familiaux n'est pas neutre du tout !
- Evaluation environnementale ;
  - p 8 : "Le PLU affiche comme priorité stratégique de promouvoir la biodiversité et de pérenniser la trame verte à toutes les échelles"
  - p 59 : Les "jardins familiaux " "s'inscrivent pleinement dans la trame verte et bleue", "contribuer à la préservation de l'environnement", mettre l'accent sur la "structure végétale"...

On comprend à la lecture de ces recommandations très appuyées, combien il était délicat pour la mairie de supprimer les seuls jardins familiaux entre Loire et Cher. Et pour y arriver, la première nécessité était bien de les dénommer et de les dépouiller, discrètement, de ce titre de "jardins familiaux", pour que la suppression dans le langage débouche sur leur suppression réelle. J'espère que ce subterfuge, ici dénoncé, ne fonctionnera pas.

Il convient aussi de signaler que ce PLU est très pauvre en matière de création d'espaces verts entre Loire et Cher. C'est une raison de plus pour ne pas détruire celui-ci.

Pour toutes ces raisons, **je demande à ce que ce projet sur l'îlot St Lazare soit rejeté et je demande à ce que cet îlot soit "protégé par une servitude de terrains cultivés en zone urbaine"** (donc inconstructible), au même titre que la vigne de Marmoutier.

Je pense que quelques aménagements mineurs peuvent toutefois y être apportés : une amélioration des circulations piétonnes et cyclistes (avec une légère diminution des surfaces jardinées) et une plus grande parcellisation, car les jardins m'apparaissent grands et pourraient être deux fois plus nombreux et plus petits.

Alain Beyrand, le 14 février 2011  
Complément : page [www.pressibus.org/lazare](http://www.pressibus.org/lazare)

#### Ajout du 10 mars

Aucun.

## Reconstruire la passerelle Fournier

La passerelle Fournier est un ouvrage de 1891 enjambant les voies de chemins de fer pour permettre aux piétons et cyclistes de circuler entre les deux quartiers Velpeau et Sanitas. Sa reconstruction n'est plus d'actualité, elle a été remplacée par un projet de réfection de l'ancienne passerelle. Nous sommes là à contre-courant d'indications fortes du PADD. En effet, les préconisations y sont nombreuses en faveur de la construction d'une nouvelle passerelle :

- "développer les itinéraires de mobilité douces" (p 13). L'ancienne passerelle ne permet pas un usage facile du vélo, une nouvelle avec des rampes le permettra. (c'est repris en page 13 et 112 du rapport d'explication des choix)
- "proposer des liaisons plus directes, plus sécurisées et confortables pour les piétons et les cyclistes" (p 13), "faire le choix d'aménagements doux suffisamment incitatifs pour capter une nouvelle clientèle" (p 13). Une nouvelle passerelle avec des rampes (notamment pour les poussettes) traversant la rue Edouard Vaillant (donc plus sécurisée), plus large pour une cohabitation cyclistes - piétons (donc plus confortable) et aboutissant à la station de tramway (donc plus directe) amènera de nouveaux usagers, ce que n'amènerait pas une réfection de l'ancienne passerelle (même avec l'ajout d'ascenseurs).
- "valoriser les entrées ferroviaires" (p 14), "la mise en valeur des corridors ferroviaires est un objectif important" (p 14). Disons-le, l'ancienne passerelle est moche, elle le sera un peu moins durant 5 à 10 ans si on la repeint. Seule une nouvelle passerelle peut constituer un élément essentiel de la valorisation de l'entrée ferroviaire de la ville, montrant que la ville "ne tourne plus le dos à ces espaces" (p 14). (c'est repris en page 14 du rapport d'explication des choix)
- "organiser la composition urbaine de manière à mieux gérer les perméabilités visuelles entre les quartiers et en direction du "fleuve ferroviaire", "développer une architecture référente et ce en lien avec l'objectif du PADD d'introduire des signaux métropolitains. Il s'agit d'un enjeu d'image majeur et de positionnement que de doter la ville de gestes et d'opérations emblématiques en rapport avec son statut de ville centre". Ces propos du rapport "Explication des choix" (p 110) ont trait à la construction d'une tour près de la gare, ils pourraient tout aussi bien s'appliquer à la construction d'une nouvelle passerelle. Et ça serait bien davantage apprécié par les habitants...
- "les axes qui maillent finement le territoire communal doivent donner la priorité aux circulations douces" (p 15). Une nouvelle passerelle entre pleinement dans ce cadre puisqu'elle se situe dans un axe piéton et cycliste marqué et très long entre St Pierre des Corps et La Riche (la rue Pierre Sémard, le pont du milieu la rue du Dr Fournier, la passerelle Fournier, la rue Jacques-Marie Rougé, le Palais des Sports, la rue Galpin Thiou, la rue du Boisdénier avec Les Prébendes, la place Rabelais, la rue du Plat d'Étain). Les axes est-ouest sont depuis longtemps très défavorisés par rapport aux axes nord-sud, il y a là un fort potentiel d'améliorations. (c'est repris en page 15 du rapport d'explication des choix)
- "renforcer les échanges entre quartiers" (p 15), "renforcer la perméabilité des tissus urbains" (p 15), "atténuer les effets de coupure" (p 15), une nouvelle passerelle avec de nouveaux usages le permettra mieux que l'ancienne
- "la ville promeut des circulations douces au travers d'itinéraires qui irriguent les quartiers". Seule une nouvelle passerelle le permettra, avec des rampes douces faciles à utiliser et sans allongement de parcours. L'ancienne rénovée ne fera pas plus la promotion du vélo qu'actuellement, même si on ajoute des ascenseurs, avec les temps

d'attente et de panne associés (sans compter que l'ancienne passerelle n'est pas dans l'axe rue du Dr Fournier - rue Galpin Thiou)

- "apaiser les axes de circulation par un traitement adéquat de l'espace public" (p 3 du rapport d'évaluation environnementale). Seule une nouvelle passerelle permettra une meilleure cohabitation avec les vélos (plus grande largeur, avec délimitation) et avec les voitures (franchissement de la rue Edouard Vaillant).

Les raisons de construire une nouvelle passerelle Fournier sont donc nombreuses et concordantes. Refuser une telle construction pour préférer "une rénovation" (comme actuellement préconisé, p 15), c'est tourner le dos à ces recommandations du PADD, c'est :

- ne pas développer la circulation douce (ou très peu, l'ajout d'ascenseur amènera peu de nouveaux usagers par rapport à des rampes douces et bien placées),
- ne pas proposer de liaison plus directe (la nouvelle passerelle sera mieux orientée que l'ancienne, notamment pour l'accès à la station de tramway et pour l'accès au collège Michelet)
- ne pas proposer de liaison plus sécurisée (la rampe Est nouvelle de la nouvelle passerelle pourra passer au dessus de la rue Edouard Vaillant, très passante et dangereuse)
- ne pas proposer de liaisons plus confortables (largeur 1,70 pour l'ancienne, 2,50 m pour la nouvelle passerelle) (utilisation de rampes plutôt que d'escaliers)
- ne pas mettre en valeur l'entrée ferroviaire de la ville
- ne pas renforcer les échanges entre les quartiers Velpeau et Sanitas
- ne pas poser les bases d'un axe est-ouest piétonnier entre Velpeau et Sanitas/Prébendes, cycliste entre St Pierre des Corps et La Riche

Quels seraient donc les arguments pour une rénovation ? Seulement des avantages budgétaires à très court terme et ils sont très illusoire quand on considère que le coût d'une rénovation reviendrait aux deux tiers du prix d'une reconstruction. C'est gaspiller l'argent public pour une politique à très courte vue. Il semble, de plus, qu'il n'y a pas d'urgence, l'ancienne passerelle peut attendre un peu (disons 2 à 5 ans), le temps de trouver l'argent pour une reconstruction.

J'ajoute les quelques informations suivantes :

- la reconstruction était marquée dans le programme électoral du maire en 2007. Il base son nouveau choix de la rénovation sur une différence de coût entre rénovation (4,4 M) et reconstruction (6,8 M) (chiffrages de l'étude de 2010) (7,2 M pour la "reconstruction optimale"), alors que le coût d'une rénovation presque égal aux deux tiers du coût d'un ouvrage neuf apparaît très excessif. C'est gaspiller de l'argent public pour un choix à très courte vue (d'autant plus que la reconstruction pourrait se faire en deux tranches, la première à 6,1 M.)
- toute consultation de la population, toute consultation (a fortiori toute concertation) avec le Conseil de la Vie Locale (CVL) de Tours-Est, est refusée depuis 2005, hormis une réunion en novembre 2008 .
- suite à l'information tardive du CVL-Est des conclusions de l'étude de 2010, un appel à une "reconstruction optimale" a été lancé qui rencontre l'approbation de plusieurs associations et d'une grande majorité des candidats aux élections cantonales de Tours-Est.

En cette enquête publique sur le PLU, l'argument essentiel pour une reconstruction est d'être en parfaite cohérence avec le PADD, alors qu'une rénovation ne l'est pas.

En conséquence, **je demande que la reconstruction de la Passerelle Fournier soit considérée comme un projet prioritaire.**

Toutes les conséquences annexes sont à prendre en compte, notamment :

- il convient d'allouer de nouveaux emplacements réservés au PLU, pour les rampes : rue Jacques-Marie Rougé et, au début de la rue du Docteur Fournier, son terre plein du milieu (à ajouter, donc, à la page 138 du rapport "Explication des choix").
- il est bon de considérer la nouvelle passerelle comme un vecteur permettant de "préserver les perspectives visuelles entre le quartier de la Fuye/Velpeau et le Sanitas, via le faisceau ferroviaire" (page 12 du rapport "Orientations d'aménagement" ; à noter que sur le plan, le tracé de la passerelle correspond à la nouvelle, pas à l'ancienne).

Alain Beyrand, le 14 février 2011

Complément : plan et "appel pour une reconstruction optimale de la passerelle Fournier" sur la page [www.pressibus.org/passerele](http://www.pressibus.org/passerele).

### Ajout du 10 mars

La présente demande peut être contestée par le fait que la construction d'une passerelle relève davantage d'un PDU que d'un PLU. C'est juste, mais il convient de constater que :

- les objectifs du PADD sont des objectifs pour le PLU, pas pour le PDU. Il est donc normal que le PLU mette en œuvre les préceptes du PADD en matière de circulation douce sécurisée et d'embellissement de l'entrée ferroviaire.
- l'objectif de circulations douces sécurisées n'est pas un élément accessoire du PADD, il est décrit de façon essentielle (orientation 2).
- il n'y a pas d'incompatibilité avec le PDU de 2005, qui aurait dû être déjà révisé.
- l'option de rénovation qu'est en train de prendre le maire de Tours est lourde de conséquences, puisque son coût est très onéreux, il empêche une reconstruction pour très longtemps. Une réserve sur ce sujet émise par M. le commissaire enquêteur serait une façon de refuser cet "emplâtre sur une jambe de bois" contraire au PADD. A contrario, l'absence de réserve validerait un choix à courte vue et validerait l'aspect gratuit (sans effet consistant) de certaines orientations du PADD.

Le pages 9 et 11 du rapport d'orientation des aménagements, à propos des aménagements le long des voies ferrées (côtés Ouest et Est), apporte des arguments supplémentaires pour la reconstruction :

- "Assurer l'insertion du tramway" : pour tout le quartier Velpeau, une nouvelle passerelle mettrait en place un boulevard pour piétons, sécurisé avec le franchissement de la rue Edouard Vaillant (au trafic intense bien décrit en page 11) et arrivant directement, avec la pente douce d'une rampe, sur la station de tramway du Palais des Sports.
- "Assurer la maîtrise des documents tous modes", donc piétonnier et cycliste.
- "Reconvertir une partie des emprises ferroviaires", ce qui permet de mettre en place une rampe de descente douce du côté Est.
- "Offrir de nouvelles perspectives visuelles réciproques entre les quartiers ainsi qu'entre la ville et les voies ferrées" : il n'y a rien de mieux qu'une nouvelle passerelle, plus haute que l'ancienne (à cause des nouvelles normes), pour y parvenir.
- "S'inscrire dans les grands axes de composition du quartier" : là aussi, dans le prolongement des axes structurants à l'Est des rues Marcel Semblat (à St Pierre des Corps), du Dr Fournier et à l'Ouest des rues Jacques-Marie Rougé, Galpin Thiou, du

Boisdenier, du Plat d'Etain, une nouvelle passerelle s'inscrit en plein dans les grands axes de composition des quartiers, alors que l'ancienne est "de traviole".

Et en page 12, cerise sur le gâteau, il est écrit en gras : " Améliorer les liaisons entre les deux rives des voies ferrées". Pourquoi n'y-a-t-il aucun explicatif derrière, alors qu'il y en a pour les autres principes d'aménagements ? Les conclusions de la présente enquête doivent combler cette lacune.

Vraiment, la reconstruction de cette passerelle est en plein dans le mille des objectifs du PADD et du PLU. Son inscription dans le PLU est une nécessité de cohérence.

## **2. Créer une zone anti-pollution le long de l'autoroute**

L'autoroute A10, avec ses 6 voies, traverse Tours à la limite de St Pierre des Corps. Les 2 à 4 voies de l'avenue Pompidou s'y ajoutent. Ces 8 à 10 voies très encombrées de camions et automobiles, sont une importante source de pollution, de bruits et de nuisances. Alors que l'éventualité d'une déviation de l'autoroute vers une bretelle A10 bis s'éloigne pour longtemps (La tribune de Tours du 3 février 2011), il convient de prendre la pleine mesure des incidences de ce couloir sur la santé des Tourangeaux.

Le danger des taux de polluants est avéré, notamment en ce qui concerne le dioxyde d'azote qui a des conséquences sanitaires graves et démontrées par de nombreuses études. C'est donc un enjeu de santé public. D'après une étude de 2004 environ, l'Institut de Veille Sanitaire estime que cette pollution provoque par an 11 hospitalisations pour motif respiratoire et 34 pour motif cardiovasculaire. L'estimation à long terme sur l'agglomération tourangelle est de 61 décès par an ([http://www.invs.sante.fr/publications/2006/pollution\\_orleans\\_tours](http://www.invs.sante.fr/publications/2006/pollution_orleans_tours)). L'effet d'une réduction de 25 % de la pollution fait descendre ces chiffres de moitié. On peut donc supposer qu'une réduction moindre de 5 % réduirait les chiffres de 10 %. Toute amélioration, même légère, est donc à rechercher.

Depuis cette date de 2004, les choses ont empiré puisque le capteur installé sur le rond-point Heurteloup a enregistré sur l'année 2009 un taux de dioxyde d'azote supérieur aux normes (44,7 alors que le seuil est de 40, 42 au niveau européen ; La Nouvelle République du 24 mars 2010). Cette situation alarmante doit conduire à des actions concrètes de réduction des nuisances. L'une d'entre elles, moins efficace certes mais plus facile à mettre en place que le ferroutage, consiste à décider une forte plantation d'arbres autour du couloir autoroutier.

Les arbres réduisent la pollution atmosphérique. Ils permettent de piéger certaines particules polluantes comme les poussières, les cendres et la fumée, qui sont nocives pour les poumons. Par la photosynthèse, ils absorbent le dioxyde de carbone (CO2) et d'autres gaz dangereux et émettent de l'oxygène en échange. Un facteur déterminant dans la formation de la pollution atmosphérique urbaine (ozone, oxyde d'azote etc.) est la température. Elle est diminuée par la présence d'arbres à cause de leur évapotranspiration et à cause de l'ombre qu'ils projettent. Sans que ce remède soit à lui seul suffisant et essentiel, une densité importante d'arbres dans la ville améliore donc la qualité de l'air urbain. Les arbres piègent certaines particules polluantes, ils absorbent le CO2 et émettent de l'oxygène. En 1 an, 0,4 ha d'arbres en ville absorbe la quantité de CO2 produite sur un trajet de 41.850 km par une voiture. Ils interceptent les matières particulaires et absorbent aussi d'autres polluants gazeux comme l'ozone et le dioxyde de soufre. L'effet de la végétation sur l'air pollué lui-même est très différent selon les cas ;

les polluants peuvent être absorbés et transformés par la végétation (l'anhydride sulfureux, le gaz carbonique et l'ozone) ou être absorbés et accumulés sans transformation par le végétal (fluor, plomb).

Les arbres sont donc un facteur de réduction de la pollution, un facteur, parmi d'autres, mais un facteur qu'il est possible de renforcer. C'est même urgent étant données les considérations sanitaires. Ils sont aussi un facteur de diminution du bruit et le plan de la page 54 du rapport "Etat initial de l'environnement" montre que les "zones de bruit critiques" sont concentrées le long de l'autoroute.

J'ai effectué une étude précise entre Loire et Cher (adresse en fin de cette déposition) montrant que l'arborisation des bords de l'autoroute est très insuffisante et peut être grandement améliorée. Dans le cadre du Conseil de la Vie Locale de Tours-Est (organe de démocratie participative de la ville), j'ai eu l'occasion de présenter ce problème. J'ai reçu un accueil favorable du service des espaces verts, qui a fait un effort de plantation conséquente sur une longueur réduite de 100 mètres derrière l'école Blanqui dans le quartier de Beaujardin. Lors d'une réunion de travail avec ce service, il avait été entendu que des efforts bien plus importants étaient à mener au niveau municipal, notamment pour arborer la rue d'Etienne d'Orves (dont la largeur peut être diminuée), la meilleure solution consistant à mener une action résolue et à long terme d'arborisation sur un couloir longeant celui de l'autoroute. Aucune suite n'a été donnée, alors qu'une prise en compte par le PLU avait été clairement demandée. Je relance donc ici cette requête.

Je signale aussi que, récemment, des immeubles d'habitation (OPAC) ont été construits le long de l'autoroute, à hauteur de Montjoyeux, malgré le bruit et les dangers pour la santé (La Nouvelle République du 7 août 2010). Je ne voudrais pas y habiter. Le commissaire enquêteur le veut-il ? Le maire de Tours le veut-il ? Qui veut-on amener à vivre dans un lieu aussi dangereux et bruyant ? En pleine chaleur, l'été, pour rafraîchir, laisseriez-vous un bébé dans la chambre, la fenêtre ouverte ? C'est aussi pour éviter cela qu'un zonage spécifique doit être créé.

En page <http://www.enviroville.com/public/module.html?url=&mod=context&submod=environnement&tool=urbanisme&id=14> je lis : "L'article R. 111-5 du Code de l'urbanisme, a donc prévu des règles particulières applicables à l'implantation des constructions à proximité des autoroutes et des grands axes routiers. Le permis de construire ne peut donc être accordé pour des constructions destinées à l'habitation qui se situeraient à moins de 50 mètres de part et d'autre des autoroutes et à moins de 35 mètres de part et d'autre des grands itinéraires, ainsi que des routes assimilées à ces itinéraires. Il peut toutefois être dérogé à cette interdiction en raison notamment d'une topographie particulière des lieux, et cette interdiction ne s'applique pas à l'intérieur des agglomérations" On est certes à l'intérieur d'une agglomération, sans obligation par le PLU, la délivrance de permis de construire est donc légale sur la forme. Mais sur le fond ? Les nuisances sont les mêmes partout, les murs anti-bruits ne changent pas grand chose en matière de pollution, et c'est au PLU de prendre en charge cette interdiction.

**Je demande qu'une zone de 50 mètres de largeur soit créée le long de l'autoroute pour que les constructions d'immeubles d'habitation y soient interdites, pour que certaines autres constructions (bureaux, magasins...) y soient réduites et pour que des plantations de grands arbres y soient jugées prioritaires, avec des règles contraignantes.**

En conséquence, dans les pages 39 et 40 du rapport "Evaluation environnementale", les chapitres "L'amélioration de la qualité de l'air" et "La réduction des nuisances sonores" qui

actuellement ne proposent rien (se reposant sur la mise à jour à venir d'autres documents), doivent présenter ce moyen de réduction qui ne peut être mené que par le PLU.

Bien sûr, le bénéfice qu'apportent les arbres pour lutter contre cette pollution déborde du couloir de 50 mètres. Il serait possible de définir un autre couloir plus large, avec des règles de plantation moins poussées mais plus fortes que "la normale". Il serait encore meilleur d'augmenter les obligations de plantations sur "la normale", en fait surtout sur les zones de centre-ville.

Alain Beyrand, le 17 février 2011  
Complément sur la page [www.pressibus.org/autoroute](http://www.pressibus.org/autoroute)

### Ajout du 10 mars

Dans le rapport "Emplacement réservé", page 4, V63, **je demande que la rue d'Etienne d'Orves soit rétrécie pour y planter des arbres**. Il est en effet prévu d'élargir cette rue longeant l'autoroute. J'en ignore la raison, car c'est une rue assez peu utilisée et je n'avais pas remarqué qu'on peut l'élargir (tant mieux, ça permet de planter davantage). Les arbres peuvent être mis en alternance avec des places de stationnement.

Sur un sujet distinct mais proche, je m'insurge contre le schéma de la page 56 du rapport "Etat initial de l'environnement" indiquant les "nuisances aériennes sonores sur la ville de Tours". Il est possible que ça corresponde aux nuisances des avions commerciaux, mais ça ne correspond pas du tout à la nuisance de tous les avions. En effet, au moins, les quartiers Beaujardin et Velpeau, et l'Est du Sanitas, alors qu'ils ne sont pas signalés atteints (ni sur le schéma, ni dans le texte), sont victimes de vols militaires répétés et fréquents (sauf en week-end) volant bas et avec un bruit très fort, bien plus fort que celui de l'autoroute ou des voix ferrées, allant jusqu'à interrompre les conversations même dans une pièce fermée. Il est tout à fait anormal que ces nuisances sonores, les plus désagréables de ces quartiers, ne soient pas mentionnées. Il faut dire qu'à leur sujet, la municipalité de Tours, contrairement à celle voisine de Saint Pierre des Corps, fait preuve d'un étrange laxisme. Pire encore que le bruit, les risques d'accidents sont contraires au principe de précaution inscrit dans notre constitution. Pourquoi donc des Alphajets et des Mirages survolent-ils régulièrement une agglomération de 300.000 habitants, comme s'il n'y avait pas des aéroports mieux placés en France pour ce genre d'exercice ? Et il y aussi la pollution produite...

La Nouvelle République du 5 mars 2011 a développé le sujet : "En moyenne, les avions de la BA 705 effectuent 160 mouvements par jour et rejettent quotidiennement une tonne de particules imbrûlées dans l'atmosphère. D'après la Direction départementale des territoires, l'aviation militaire effectue 37.000 mouvements par an, et l'aviation civile 8.800 mouvements par an."

Une fois de plus, je constate que ces dossiers de PLU ne sont pas rédigés avec franchise.

## **3. Développer véritablement la trame verte**

Le PADD présente quatre orientations. Jamais il n'est question de priorité entre elles. Or, il est évident qu'elles s'opposent souvent, il suffit de prendre l'exemple courant d'un terrain à aménager. Doit-on l'utiliser pour construire des bureaux ou usines (orientation 1), pour construire des logements (orientation 3), pour développer un réseau piéton et cycliste (orientation 2), pour développer un espace vert (orientation 4) ? Le choix est tellement

large que la ville peut en réalité faire ce qu'elle veut. Il y a donc lieu de craindre que rien ne change vraiment et que l'on continue à développer la ville sur le modèle des décades passées.

Même si ce n'est pas écrit, l'orientation 1 du PADD apparaît comme majeure, surtout quand on considère les 20 projets prioritaires. Quant à l'orientation 4, elle est la parente pauvre par son manque de prise en compte dans ces 20 projets. Un rééquilibrage m'apparaît nécessaire.

Cette fragilité de l'orientation 4 provient en grande partie de son manque de cohérence. En effet, elle mélange des notions très différentes :

- D'un côté la "réhabilitation du patrimoine bâti", qui aurait pu aussi bien se trouver dans l'orientation 1, même si là on y ajoute l'aspect culturel. Aucune volonté ne se manifeste pour introduire la nature dans le secteur historique et ce qui se passe avec le tramway montre qu'au contraire on continue à en écarter la nature (notamment la "minéralisation" de la place Choiseul). Les pages 23, 26, 27, 28 du PADD développent cette volonté de "révéler et valoriser le patrimoine" (bâti) et de "organiser et composer le développement urbain" pour "la trame bâtie et l'espace public". Au détriment de quoi ? De la place de la nature en ville.
- La réhabilitation du patrimoine fluvial est voulue à travers des "réaménagements de nouveaux espaces publics", un "processus de réappropriation", "une mise en cohérence des différentes fonctions" qui laissent à penser qu'on veut altérer l'aspect naturel de la Loire et du Cher. On sent l'emprise de l'orientation 1, la défense de l'environnement, de la biodiversité ne sont pas évoquées en ces pages 24, 25 et 28 du PADD. "Se réapproprier la rivière ou le fleuve, pour affirmer le caractère des quartiers riverains", "relier les espaces naturels". Là aussi il s'agit de diminuer la place de la nature et d'aller dans le sens de développement de la ville prôné par l'orientation 1.
- En comparaison, la notion de trame verte est beaucoup moins développée en moins d'une page, fin de la 28 et début de la 29. Cette notion semble être ajoutée pour faire bonne conscience. Pourtant les titres "valoriser la trame verte et bleue à toutes les échelles", "promouvoir la biodiversité" sont forts, mais les propos associés apparaissent très faibles. Quelques lieux sont cités, très en périphérie de la ville. Rien ne concerne le centre-ville, entre Loire et Cher, comme s'il n'était pas concerné par la trame verte, comme s'il était en dehors de "toutes les échelles"...

On le voit, l'orientation 4 renforce finalement en grande partie l'orientation 1 et la trame verte ne semble être qu'un appendice pour les extérieurs de la ville. Tout cela est d'abord confirmé par les 20 projets prioritaires (rapport "Orientations d'aménagement"). Il y est question de "reconversion", "restructuration", "développement", "valorisation", "urbanisation", "gestion", "évolution" vers davantage de bâti, mais aucun de ces 20 projets ne permet de développer la trame verte. Certes, dans le détail, on y trouve souvent une ligne ou deux de type "Préserver et enrichir la trame végétale", mais ça ne semble être qu'un alibi pour justifier le développement de l'urbanisme. On en arrive à un véritable cynisme avec les jardins familiaux St Lazare, îlot de biodiversité qui sera rasé, alors qu'il est dit qu'un des objectifs est de "conserver un espace vert de quartier" !

Mais cela n'empêche pas de réaffirmer, en page 115 du rapport "Explication des choix", que : "Le PADD préconise dans ses orientations la valorisation de la trame verte et bleue à toutes les échelles pour promouvoir la biodiversité, contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et créer de nouvelles pratiques de la ville". De même, en page 8 du rapport "Evaluation environnementale" "Le PLU affiche comme priorité stratégique de promouvoir la biodiversité et de pérenniser la trame verte à toutes les échelles".

Pourtant la notion de "trame verte" ou "trame verte et bleue" n'est pas une coquille vide, elle a un sens. Toute le monde sait ce qu'est une trame, elle a pour but de n'éviter aucun espace. En particulier, le centre-ville entre Loire et Cher, inclus le centre historique, n'a pas lieu d'en être écarté et le premier constat à faire, c'est que cette trame n'existe pas partout, et notamment dans le centre historique. Donc plus que "conforter la trame verte" avec on ne sait trop quoi, il convient de "créer la trame verte" avec des règles contraignantes à travers la ville.

Sur le site gouvernemental, il est écrit "La Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques". Le site <http://www.mavilledemain.fr> précise : "Il s'agit de (re)constituer un réseau d'échanges cohérent pour que les espèces animales et végétales puissent communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire ... assurer leur survie." Ce réseau d'échanges dans le centre-ville est à la fois incohérent, dispersé et en manque de continuités. Il conviendrait donc de le rendre plus cohérent, moins éclaté et de conforter les continuités. Je précise :

- Améliorer la cohérence. C'est faire en sorte que les éléments de trame verte soient plus compacts. Comme il est dit en page 117 du rapport "Explication des choix" : "A Tours-centre, des espaces plus intimes. En centre ville, les espaces boisés classés sont situés majoritairement sur des parcelles privées ; il s'agit de jardins arborés, maillés de grands arbres qui souvent structurent le paysage urbain et confèrent une certaine ambiance à la rue, au quartier." Les quartiers Prébendes, Velpeau, Beaujardin, Febvotte sont des exemples typiques, avec dans chaque "pâté" de maisons, un espace vert varié constitué par la juxtaposition de jardins privés. Préserver la cohérence et l'améliorer ne peut se faire que par des opérations immobilières en imposant des règles aux permis de construire. Le cas le plus grave consiste à laisser une nouvelle construction couper en deux l'espace vert. Inversement obliger à créer un espace vert même restreint pour établir une continuité écologique entre deux espaces verts plus conséquent améliorera la trame verte.
- Améliorer la dispersion. En page 121 du rapport "Explication des choix" le plan de "La trame verte et bleue" montre à quel point le centre-ville entre Loire et Cher, manque d'espace verts. Le PLU ne prévoit d'en ajouter aucun, au contraire il prévoit de supprimer celui des jardins familiaux St Lazare (qui apparaît déjà gommé !). Ce désolant constat est évidemment contraire aux objectifs de développer et conforter la trame verte. Et dans ce centre-ville, la disparité est grande. Par exemple, si le quartier des Prébendes est riche en espaces verts, celui voisin des Halles l'est beaucoup moins. Le fait qu'il soit rattaché au centre historique, avec un architecte des Bâtiments de France qui ne se préoccupe que de bâtiments en négligeant la nature ne doit pas être un frein à la volonté de développer ponctuellement des éléments de trame verte. Plus l'espace ignore la nature, plus il est nécessaire d'établir des règles pour y imposer progressivement la nature.
- Améliorer les continuités. L'arborisation, même partielle, des rues et artères permet d'établir des continuités d'un écosystème à un autre. La présence de quelques maisons basses peut aussi aider les passereaux et chauves-souris à mieux voyager. Et il convient bien sûr de protéger les arbres des grandes artères, notamment ceux des boulevards Béranger et Heurteloup, ceux de l'avenue de Grandmont, en ayant un plan d'entretien à long terme qui permette progressivement de remplacer les arbres vieux devenant dangereux par de jeunes sujets.

- Ce que je viens d'esquisser est hélas absent des préoccupations du PLU et je n'y vois rien d'autre qui permette le développement de la trame verte. Cet objectif est donc creux, vidé de toute signification, par l'absence de règles contraignantes.

Pour résumer, **je demande à ce que le PLU soit modifié pour que soient mises en place des règles permettant de réellement conforter et développer une tram verte** à travers la ville pour préserver et améliorer les espaces verts arborés existants, pour créer des espaces verts et arborés là où il y en a peu, pour améliorer et établir des éléments de continuité par une arborisation renforcée des voies publiques.

Je ne demande pas des mesures d'apparat et de communication telles qu'on les connaît dans notre ville. En particulier, il convient de rejeter ce qui est écrit en page 43 du rapport "Etat initial d'environnement" : "Environ 500 arbres sont ajoutés chaque année. Compte tenu des abattages, le bilan positif est de 200 à 300 nouveaux arbres par an". Tout est erroné dans une telle phrase et on trouve là le discours malsain que l'on sert régulièrement aux Tourangeaux. La première tromperie est d'estimer qu'un arbre planté équivaut à un arbre abattu. C'est évidemment faux. En terme de biomasse, de photosynthèse, d'ombrage, d'habitat écologique, un jeune sujet planté est 10 à 100 fois inférieur à un arbre adulte abattu. Certes avec le temps, le rapport s'améliorera, mais comme on ne laisse pas vieillir les arbres dans notre cité, il n'est même pas sûr que les sujets plantés arriveront à maturité. La durée de vie d'un arbre dans la ville (y compris ceux des jardins) était de 71 ans en 2008 (sans doute moins, car plus exactement c'est le nombre d'années qu'il faudrait pour abattre tous les arbres si on n'en plantait pas). La deuxième tromperie est dans le fait qu'on plante des arbres moins grands que ceux qu'on abat. On abat des platanes ou des peupliers de 30 mètres et on plante des cerisiers du Japon qui, adultes mesureront 6 mètres. La troisième tromperie repose sur le fait que trop souvent on abat en centre-ville et on plante en périphérie, c'est notamment le cas pour le tramway.

C'est pour cela que **je demande que les règlements de constructions fassent la différence entre arbres, arbustes et arbrisseaux**, afin que soient imposées davantage de plantations de "vrais" arbres, sachant qu'à l'âge adulte, un arbre mesure plus de 7 mètres, un arbuste entre 4 et 7 mètres, un arbrisseau moins de 4 mètres. Ainsi, en page 90 ("Explication des choix"), on prévoit un arbre pour 4 places de parking, il convient que ce soit effectivement des arbres et non des arbrisseaux comme on en voit de trop. En page 46 du rapport "état initial d'environnement", il est écrit qu'il y a 28 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. Plus qu'en surface d'espaces verts, il convient de mesurer le volume de biomasse par habitant (arbres et gazons n'ont pas le même effet...). Et faire des mesures sur le centre-ville seul, entre Loire et Cher.

Exemple de prise en compte des préceptes que je viens d'indiquer. Dans le rapport "Explication des choix", page 90, il est écrit que 1/3 de l'espace doit être non bâti :

- il convient de considérer que cette valeur d'1/3 est un minimum et doit être augmentée si la trame verte voisine est insuffisante
- cet espace non bâti doit être un espace vert (et pas des emplacements pour vélos, comme indiqué en page 96 de "Explication des choix")
- il convient d'établir des règles pour qu'on y plante des arbres et non des arbrisseaux ou seulement du gazon.

Une autre notion peut être apportée comme le signale Wikipédia en sa rubrique "Ecologie Urbaine" (laquelle présente 25 indicateurs de biodiversités) : "Paris a par exemple introduit dans son Plan Local d'Urbanisme (PLU) la notion de « Coefficient de biotope » qui dépasse le nombre de mètres carrés d'espaces verts par habitant, l'indicateur le plus

utilisé, en introduisant aussi des critères de qualité écologique des espaces. Les aménageurs n'ayant pas toujours dans le passé respecté leurs obligations en matière d'espaces libres (50 % du projet) où souvent la végétation était pauvre et sur une couche de terre insuffisante, le nouveau PLU interdit les espaces libres sur dalle, au profit d'aménagement « en pleine terre » de 20 % du terrain situé (soit 40 % des espaces libres), en créant des surfaces végétalisées supplémentaires selon le déficit mesuré par la ville dans la zone. (sur 20 à 30 % des espaces libres). Si ces aménagements ne sont pas possibles, l'aménageur doit créer des toitures, terrasses et/ou des murs végétalisés".

Comme à Paris, il est nécessaire que le PLU mette en application l'objectif de développer la trame verte par des règles contraignantes. Ce n'est pas le cas actuellement, il est tout à fait anormal que le PADD énonce un objectif de trame verte qui n'est pas mis en application.

Alain Beyrand, le 23 février 2011

### Ajout du 10 mars

Je reviens d'abord sur la page 43 du rapport "Etat initial d'environnement", j'ai déjà dit que je ne suis pas du tout d'accord avec l'état des lieux qui y est fait. J'y ajoute des arguments nouveaux sur d'autres points que je conteste :

- L'arbre n'est pas "décliné sous toutes ses formes" à Tours. Par exemple, on n'y plante plus de peupliers et ceux qui restent deviennent rares. Pareillement, le platane et le tilleul ne sont pratiquement plus plantés à Tours Centre, sauf en remplacement.
- Dire que la place de Liberté a été arborée est une trompe-l'œil, on y a planté en pourtour (rien au centre) des arbrisseaux, alors qu'on pouvait y planter de "vrais" arbres.
- Indiquer dans une parenthèse que les arbres ne sont abattus qu'en "fonction de leur état phytosanitaire" est une tromperie. La première cause d'abattage est dû aux opérations de rénovation ou de travaux divers. Et il y a des causes diverses multiples, j'ai déjà parlé d'un arbre dont l'odeur des fruits dérangeait des gens apparemment bien placés. Je peux aussi citer l'exemple, pas loin de chez moi, de deux arbrisseaux, sur 10 plantés il y a 5 ans, qui ont été abattus ou déplacés. Ils ont été remplacés par des arbrisseaux-buissons qui doivent sûrement moins gêner on ne sait trop qui... Les passants et voisins, pour la plupart, l'ont-ils remarqué ? On le voit, l'arbre devenu arbrisseau n'est qu'un mobilier vert urbain que l'on déplace au gré des humeurs, la tendance générale va en ce sens.
- Plus que l'arbre qui anime les "placettes" et carrefour, ce sont des arbrisseaux, parfois des arbustes. C'est certes mieux que rien, mais l'ampleur pourrait être plus importante, sachant, bien sûr, qu'on ne peut pas planter de "vrais" arbres n'importe où. Mais de nombreuses occasions sont gâchées, par exemple, la rue Nationale ou le Boulevard du Maréchal Juin sur Tours Nord.

Dans le même document, page 14, présentant des "concepts" d'embellissement de la ville, je note :

- l'éloge des arbrisseaux en fleurs, bougainvilliers placés là où des arbres pourraient être en terre, sur une rue Nationale qui n'en a pas et ne participe pas du tout à la trame verte
- la "vibration musicale des lignes de fleurs" place Loiseau d'Entraigues, que personne ne remarque (du gazon avec des fleurs apparemment banales) à un endroit où on aurait mieux fait de planter des arbres, ce qui aurait permis d'ombrager une belle fontaine autour de laquelle personne ne vient dans les journées ensoleillées d'été.

Ainsi le tableau presque idyllique de l'état initial de l'environnement que l'on nous présente est grandement falsifié, en ce qui concerne le centre ville. On ne fait pas "pénétrer le

végétal et la biodiversité au sein des quartiers". C'est particulièrement net sur le secteur sauvegardé où la municipalité a refusé de planter des arbres rue Nationale, préférant y laisser des arbres en pot que l'on transporte 2 ou 3 fois par an, tant pis pour le bilan carbone... On n'y développe pas des "continuités vertes à toutes les échelles". Même le cimetière (sur Tours Nord), qui est cité, pourrait être beaucoup plus arboré, mais cette volonté n'existe pas, ici comme ailleurs. Cela ne mène pas à un "enrichissement biologique" mais à un appauvrissement, une aseptisation.

Dans le PPRI, pages 41 (zone B1) et 47 (zone B2), il est écrit que "les espaces laissés libres de toute occupation devraient être affectés prioritairement à la réalisation d'espaces verts, d'équipements sportifs ou de loisirs". Voilà qui est très bien et permet de développer la trame verte. Pourquoi n'est-ce pas repris ailleurs ? Pourquoi cela ne semble-t-il être qu'un vœu sans conséquence ?

Dans le rapport d'évaluation environnementale, en page 8, je ne peux que souscrire à certaines déclarations d'intention et constater qu'elles ne sont pas mises en œuvre :

- "priorité stratégique de promouvoir la biodiversité et de pérenniser la trame verte à toutes les échelles" : suppression des jardins St Lazare, pas de contraintes permettant de pérenniser la trame verte
- une attention particulière est apportée aux continuités écologiques et à tous les réservoirs de biodiversité "ordinaire" : pas de contraintes allant dans ce sens, cela permet de supprimer les 177 arbres du mail du Sanitas ou tout autre alignement, jusqu'aux plus prestigieux (Bds Heurteloup et Béranger, qui ne sont pas protégés), les jardins St Lazare...
- protéger les plantations d'alignement, les arbres isolés remarquables, les zones arborées participant à l'ambiance végétale des quartiers, les limites de propriétés plantées : même remarque, il n'y a pas de contraintes
- protection des parcs et jardins : certes ils sont protégés. Mais un sinistre exemple montre que dans notre ville ce n'est pas suffisant. Il s'agit de l'abattage "en douce", dans le parc de la Préfecture, en 2008, d'un beau Ginkgo Biloba sous prétexte que ses fruits pouaient, alors que dans les autres villes ça ne dérange pas à ce point (cf. <http://pressibus.free.fr/blogcvl/a/2008-06-26a.html>). Certes, le PLU ne peut rien contre ce genre de méthode, mais cela montre combien on ne peut pas avoir confiance dans les déclarations d'intention, et j'ai cité d'autres exemples allant dans le même sens.
- poursuite du plan de gestion des arbres d'alignement : si c'est pour poursuivre les abattages d'alignements, comme ceux du mail du Sanitas, ceux de l'avenue Maginot, ceux de l'avenue de l'Europe, ceux du Bd Tonnelé, ceux en partie de l'avenue de Grammont, ce sont vraiment des paroles à double sens. Il est nécessaire de mettre en place des garde-fous, de protéger le maximum d'alignements, ce que ne fait pas ce PLU.

A ce sujet, je signale à que j'ai fait une étude approfondie des dossiers de la première ligne de tramway (ouvrage "Tours et son tramway tronçonneuse", cf. <http://pressibus.free.fr/blogcvl/tram/livres.html>) et que j'ai pu constater le même gouffre entre les déclarations d'intention et le saccage environnemental inutile qui a été déclenché (très concret, lui, alors que celui du PLU est en devenir et donc imprécis). Etant donné la répétition de cette méthode malsaine dans le présent PLU, **je demande à ce que les intentions vertueuses soient prises en compte afin d'émettre des réserves pour que soient sauvegardés le mail du Sanitas et ses marronniers et érables, le cèdre à l'ouest du carrefour de Verdun, les platanes au bord du tramway entre la place Jean Jaurès et la rue Charles Gille, les 14 tilleuls de la place Choiseul.**

Certes ils sont condamnés pas l'enquête publique du tramway, mais cela s'est fait en dehors de toute éthique environnementale, dans l'irrespect complet de la Charte de l'Environnement de notre Constitution, et il est donc légitime de revenir sur ces décisions. Les conclusions de l'enquête du PLU peuvent s'opposer à celles de l'enquête du tramway, puisque ces arbres sont avant tout ceux de la ville et il est faux de dire que le tramway impose de les abattre (les arguments exposés dans mon livre, appuyés par deux associations environnementales agréées, le prouvent). De plus prononcer rapidement des réserves en ce sens retarderait peu les travaux (une courbure à modifier au carrefour de Verdun et un léger décalage de tracé au Sanitas suffissent).

#### **4. Ne pas sur-densifier en centre-ville le long du tramway**

La densification de l'habitat le long du tracé du tramway est sûrement l'élément majeur de ce PLU, et, étant donnée la densification actuelle, le terme "sur-densification" apparaît meilleur.

En ce qui concerne les documents d'urbanisme, le projet de tramway s'est presque imposé ex nihilo, sans SCOT (seulement un SDAU obsolète), sans PLU (seulement un POS obsolète), avec un PDU obsolète (qui rejetait un transport en commun par rail...). Et alors que la révision du PDU de 2003 devait être faite en 2010 (d'après un dossier d'enquête du tramway), voilà qu'elle est reculée après le PLU. C'est donc le projet de tramway qui imposera sa logique au PLU, à la révision du PDU et finalement au SCOT, lequel SCOT aurait dû être la première brique. Tout est donc fait à l'envers. En conséquence, la ville doit s'adapter au tramway alors que le tramway aurait dû s'adapter à la ville. Ce constat est fondamental.

La raison essentielle de cette inversion des priorités me semble être cette densification voulue sur un couloir très large de 500 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway, livrant la ville aux promoteurs pour en modifier durablement la structure. Il y a certes une logique derrière tout ça, notamment celle de la spéculation immobilière et d'un apport d'impôts locaux permettant de réduire les dégâts financiers du dispendieux projet de tramway. Mais les Tourangeaux, dans tout ça ? On ne leur a pas demandé leur avis. On peut même estimer qu'on les a grugés, car le programme électoral de l'actuelle municipalité n'envisageait pas une telle densification. La seule consultation, hélas trop peu connue, est celle de la présente enquête. Il y en a certes eu une sur Internet, en 2009, mais c'était pire, j'avais été le seul à m'exprimer. Et plutôt que de prendre en compte mes arguments, la municipalité a préféré maquiller davantage la réalité (les jardins St Lazare ont perdu leur caractère "ouvriers" ou "familiaux", ils sont devenus "spontanés" et sujets à risque en cas d'inondation !).

Il convient d'abord de prendre en compte ce que tous les Tourangeaux savent, c'est que leur ville est malade de la congestion automobile. Il n'y a là rien d'extraordinaire, bien sûr, c'est le lot de toutes les villes fluviales et le cœur de la cité est coincé entre Loire et le Cher, et aussi, dans l'autre sens par une autoroute et des voies de chemin de fer nombreuses. Densifier le centre de Tours ne peut qu'aggraver la situation, cette évidence rend naturellement les Tourangeaux rétifs à la densification envisagée. Mais leur a-t-on demandé leur avis ? Y-a-t-il une volonté de prendre en compte cet avis quand il transparaît clairement, notamment dans les dépositions de la présente enquête ?

Le 18 novembre 2009, lors d'une réunion municipale d'information sur le PADD, j'ai posé la question sur la contradiction qu'il y a à vouloir à la fois "apaiser les axes routiers" et



densifier le centre-ville autour du tramway. Il m'a été répondu qu'il s'agissait d'un pari que la population emploierait moins l'automobile en centre-ville. Comment peut-on prendre un tel pari inconsidéré ?

Je rappelle un précédent très révélateur, la restructuration de l'hôpital Bretonneau il y a quelques années. Une place restreinte était laissée à l'automobile avec une meilleure desserte des transports en commun. Les Tourangeaux devaient changer leurs habitudes. Ils ne les ont pas changées. Pire, les nouveaux usages, avec une importance renforcée du Centre Hospitalier au delà même du département, a amené des lointains malades et visiteurs... en voitures. Et la situation des stationnements sur tout le quartier est très critique pour le désagrément de tous, visiteurs et habitants. C'est à un point tel que début mai 2009, le personnel soignant a débrayé pour protester contre le manque de places de stationnement.

On est dans la même fuite en avant. On veut densifier en pariant que le tramway règlera les problèmes de circulation, mais l'accroissement des usages ne fera qu'augmenter les déplacements et une grande partie d'entre eux se feront en automobile. Alors que le tramway aurait permis d'améliorer la congestion du centre-ville, la densification va provoquer l'effet inverse, avec de multiples conséquences, comme la diminution des espaces verts, l'aggravation de la pollution, la dégradation de la qualité de la vie...

Je comprends certes que cette densification a des justifications solides, en lien avec le Grenelle 2. Effectivement, elle permet de diminuer les longueurs déplacements, mais à quoi ça sert si on augmente les temps d'embouteillage ? Ca pourrait certes être un bienfait, mais encore faut-il qu'il ne soit pas contrebalancé par des méfaits tels que ceux que je viens de présenter. Il est nécessaire d'étudier les incidences de la densification de manière globale, en prenant en compte les divers facteurs. J'ai parlé de celui de la congestion automobile, mais il en est un autre très important aussi, c'est celui de la dégradation environnementale. Elle est déjà forte sur le centre-ville, avec des zones importantes sans verdure et avec une réduction régulière des espaces verts, que ce soit par les constructions nouvelles ou par les réaménagements. Certes la municipalité met en avant des nouvelles plantations censées remplacer les anciennes, mais on plante plus jeune, c'est évident, et aussi moins haut et moins large, et le rythme des rénovations ne permet plus guère aux arbres de vieillir. Cette dégradation ne peut être qu'accéléérée par le processus de densification.

La tour qui doit être édifée près de la gare concentre tous ces défauts. Dans les projections réalisées, aucun espace vert n'est mis en place, quelques arbrisseaux présents sont même supprimés. Une telle tour amènera un surplus conséquent d'automobiles alors que la circulation bouchonne fréquemment sur la place de la gare (Gal Leclerc) et que la pollution y est déjà forte.

Par ailleurs, les conditions d'aménagement dans la ville, hors de cette zone, en continuation du précédent POS, permettent déjà une densification, certes moins importante. Cela permet notamment, d'aménager les abords de la place Anatole France, de façon raisonnable, alors que ce qui est prévu apparaît, comme à la gare, démesuré.

Le contexte du centre-ville ne permet donc pas la densification projetée, sur un trajet qui va de la place Pilorget au carrefour de Verdun. Au delà, les conditions d'accès de circulation et les aménagements d'espaces verts m'apparaissent meilleurs pour supporter une densification. Une analyse plus fine pourrait toutefois corriger cette opinion. Je souligne aussi que je me place dans les conditions à court terme où le véhicule automobile personnel est très répandu. Une augmentation très importante du prix des carburants

pourrait changer la donne en amenuisant le trafic automobile et en libérant des espaces conséquents permettant de remplacer des places de stationnements par des arbres et espaces verts. Ces conditions rendraient alors possible une densification en douceur acceptée par les habitants. Dans l'actuel PLU, il pourrait être envisagé de lier la densification à de telles conditions, mais d'une part, ce n'est pas facile et d'autre part ça ne peut être que dans un terme moyen à long qui concernera un autre PLU.

En conséquence, **je demande à ce que la densification soit supprimée entre la place Pilorget et le carrefour de Verdun pour ne subsister qu'au nord de la place Pilorget et au sud du carrefour de Verdun.**

Il s'agit de rétablir les priorités : la ville doit s'adapter à ses habitants et le tramway doit s'adapter à la ville pour être avant tout un moyen de transport efficace, qui réduit les difficultés de déplacement. Le tramway n'a pas à sur-densifier un espace déjà très dense. Au contraire., il devrait permettre de soulager les effets très néfastes de l'actuelle densification pour permettre un mieux vivre.

Cela signifie, notamment que :

- aucune tour ne soit édifée sur le bord de la gare, de la place Anatole France et de la place de la Tranchée.
- la zone UCat redevient UCa
- la zone UCt redevient UC
- la zone UNt redevient UN au sud de la place Pilorget

Au sujet de ces tours, il convient de rappeler qu'elles sont très énergivores. A quoi bon prôner écoquartiers et économies d'énergie quand on gaspille cette énergie dans de hautes tours ? Il y a là un grave manque de cohérence.

Alain Beyrand, le 25 février 2011

#### Ajout du 10 mars

En page <http://pressibus.free.fr/blogcv1/plu/densification.html> une photo est ainsi légendée :

*Cette photo prise d'un grenier du quartier Velpeau présente, sur l'ensemble du bâti le plus haut, en indication rouge, toutes les constructions récentes de moins de 30 ans.*

*Cela constitue plus de 50 %. L'horizon bâti qui était très dentelé il y a trente ans s'est égalisé par le haut. On se rend compte que la densification est déjà forte et continue. En ce qui concerne celle qui est prévue le long du tramway, le terme de "sur-densification" convient donc mieux.*

Parmi les effets négatifs de la densification, il y a l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, comme le montre la page 75 du rapport "Etat initial de l'environnement". Diminuer ces émissions n'est pas un souci du présent PLU (notamment, elles ne sont pas citées dans le rapport "Evaluation environnementale"). Les directives gouvernementales n'iraient-elles pas en ce sens ?

Une autre disposition est contraire à la densification, elle est dans le rapport PPRI, page 5, il y est écrit qu'en zone B, un objectif est "la limitation de la densité de la population". C'est, d'ailleurs une disposition habituelle des PPRI. Mais alors, pourquoi faire le contraire le long du tramway ? Et sans même relever cette contradiction d'envergure... En conséquence, **je demande que l'objectif de limiter la densité de la population en zone inondable B soit respecté.**

Par ailleurs, je me dois de mettre en parallèle ce chapitre avec celui sur le manque de concertation. Les deux sont évidemment liés quand on sait que la population tourangelle est en grande majorité opposée à la densification que l'on essaye de lui injecter par des voies détournées sans autre consultation démocratique que la présente enquête, heureusement obligatoire. La lecture des dépositions est éloquente quand on constate que seulement quelques unes défendent la densification et que les plus argumentées sont celles de conseillers municipaux de la majorité qui ne signalent pas leur fonction.

Le même phénomène s'était produit, six mois plus tôt dans l'enquête publique sur la première ligne du tramway, lorsque 17 conseillers municipaux devenus de quelconques habitants avaient vanté les mérites du projet. Je ne remets pas en cause leur témoignage mais leur manière d'agir de façon masquée. Le fait qu'ils n'interviennent pratiquement que sur ce thème montre à quel point cette densification, et la spéculation immobilière qui l'accompagnera (et l'accompagne déjà), est précieuse pour la municipalité.

## **5. Ajouter des éléments paysagers à protéger**

Le document 6 d'ajout d'éléments paysagers est extrêmement pauvre en ce qui concerne Tours Centre, au point d'en être ridicule. C'est hélas révélateur du très peu d'intérêt des responsables municipaux pour le patrimoine environnemental du centre-ville. Alors qu'il reste encore un certain nombre d'arbres et d'alignements arborés remarquables, qui n'ont pas été abattus par la présente municipalité, celle-ci se réserve le droit de les abattre selon son mauvais vouloir.

Comme il fallait bien préserver quelque chose sur Tours Centre, elle a mis en la seule page 15, en tout et pour tout, deux espaces, situés rue du Dr Zamenhof, pas loin de l'autoroute. Le premier est présenté comme un "espace planté de tilleuls de belle densité". Ce sont des arbres d'âge moyen (une bonne cinquantaine d'années, ils ont été plantés lors de la construction des immeubles des années 50), au nombre d'une quarantaine, plantés le long d'une allée de 125 mètres. Le second est un "espace végétalisé de bonne qualité", décrit comme un "poumon vert au cœur d'un tissu urbain résidentiel dense". C'est un espace gazonné d'environ 70 mètres sur 35, en bordure de la précédente allée avec une vingtaine d'arbres clairsemés, du même âge.

Pourquoi ici et pas ailleurs ? Pourquoi pas au Sanitas, davantage au cœur de la cité, alors qu'il y a des espaces du même type que cette zone gazonnée et arborée ? J'ai l'impression qu'en cet espace proche de l'autoroute, déjà dense, la ville n'a pas de projet immobilier, alors qu'ailleurs elle en a, ou estime qu'elle pourrait en avoir, et veut garder les mains libres... C'est ainsi qu'on gère nos espaces verts... De même que la trame verte n'apparaît que comme un "faire-valoir", de même ces deux espaces préservés sont un semblant vide de sens et de contenu, essayant de masquer la dégradation continue de la nature en notre ville.

Cette préservation est à comparer avec l'abattage de 177 marronniers et érables, pour la plupart cinquantenaires eux aussi, sur une promenade arborée de 600 mètres de long, bien davantage en centre ville, pour conserver la place dominante de la voiture. Plus de 1000 arbres abattus le long du parcours du tramway, alors que plus de la moitié d'entre eux aurait pu être sauvés. Et toutes les places publiques où tous les arbres, sans exceptions, ont été rasés, places Velpeau, Rabelais, Letellier, 4 septembre, 14 juillet, etc., et celles qui sont menacées, avec des arbres du même âge ou plus vieux qu'ici. Le seul patrimoine jugé digne d'être conservé serait ces deux espaces là !! Demandez à n'importe quel

tourangeau quels espaces verts il voudrait voir préserver, pas un n'y penserait, à part peut-être les habitants des six immeubles voisins (sinon, autour, ce sont des maisons individuelles). C'est une farce.

Ces deux espaces ont tout de même un intérêt renforcé, outre celui d'espaces verts de proximité pour les six immeubles, un autre intérêt qui n'est même pas présenté en cette page 15 : ce sont des espaces d'oxygénation permettant de lutter contre la pollution de l'autoroute très proche. En cela, oui, il est important de les préserver. Il serait même intéressant de planter quelques arbres en plus sur l'espace gazonné. On voit, au passage, que la lutte contre la pollution, n'est pas une préoccupation de ce PLU, ce que j'ai développé par ailleurs.

D'importants travaux de rénovation sont en cours sur ces deux espaces et les immeubles. La pelouse gazonnée est complètement défoncée (drôle d'espace végétalisé "de bonne qualité"... ) et les arbres maintenus, certains entourés de collant orange pour que les pelleteuses ne les blessent pas par mégarde. Des garages sont ajoutés, surtout à la place de parkings mais sur la surface herbée. J'ai discuté avec des voisins et il s'avère que tout va être clôturé. Même l'allée ? La concomitance entre ces travaux lourds et la présence de ces deux seuls espaces sur le PLU m'apparaît étrange... Ca l'est d'autant plus que la comparaison de deux photos, l'une de fin 2007 ou 2008, l'autre du 3 mars 2011, montre qu'au moins deux arbres ont été abattus, interrompant ainsi en son milieu l'alignement arboré sud de l'allée. Pour quelle raison ? Planter des garages devant ? Comment la municipalité a-t-elle pu autoriser l'abattage d'arbres dans un lieu où elle veut les protéger ?

Maintenant je vais dresser ma liste d'espaces verts à préserver sur Tours-Centre. Je n'essaye pas d'être exhaustif, je vais simplement parcourir rapidement le plan de Tours entre la Loire et le Cher et noter les espaces parmi ceux que je connais, qui m'apparaissent dignes d'être préservés, avec un niveau d'exigence meilleur que les deux espaces présentés.

- les platanes des boulevards Heurteloup et Béranger
- les platanes de l'avenue de Grammont
- l'ailanthe au coin de la rue de la Fuye et de la rue Edouard Vaillant
- l'ensemble arboré au bout de la rue de la Fuye, dans les terrains SNCF (écosystème précieux pour la biodiversité)
- les tilleuls de la place Mame. Autant que les maisons, ils font partie de notre patrimoine. Les maisons, la place et les tilleuls forment un tout.
- les 4 cèdres d'entrée du centre-ville, carrefour de Verdun et place Anatole France
- les platanes le long des quais de la Loire
- les platanes du Boulevard Preuilly
- au début de la rue Traversière, côté nord, un très beau ginkgo biloba (en propriété privée)
- au milieu de la rue Paul Louis Courrier, côté ouest, un beau ginkgo biloba dans une cour privée
- les jardins privés de la Préfecture
- le square Jacquemin, au bout de la rue Jacquemin
- les jardins du commandement militaire entre la rue des Minimes et la rue de la Préfecture
- les jardins St Lazare (sujet développé par ailleurs)
- les quatre tilleuls le long de l'église du Sacré-Coeur, rue de la Tour d'Auvergne
- le sapin à l'intersection de la rue Etienne Pallu et de la rue Marceau

- les tilleuls de la cour de l'école Velpeau et plus généralement les tilleuls centenaires de toutes les écoles
- l'espace vert privé entre la rue Bernard Palissy et la rue Jules Simon, à hauteur du Centre des Congrès
- rue Jules Simon, l'espace vert derrière l'école de musique et derrière lui, donnant sur la rue du Petit Prè, l'espace vert clos par des murs
- l'espace vert et arboré entre les maisons situées derrière la basilique Saint Martin
- les arbres des casernes Beaumont-Chauveau ; plutôt que de tout raser, selon les habituelles méthodes municipales, les nouvelles constructions peuvent être agencées en conservant les arbres en place ; c'est certes une contrainte mais en matière d'architecture il est fréquent que les contraintes permettent d'obtenir des projets originaux et probants. Donc : **En ce qui concerne le projet de reconversion des casernes Beaumont-Chauveau, je demande que les arbres en place soient conservés.**

Logiquement, un tel relevé aurait dû être effectué avec les habitants. Les Conseils de la Vie Locale permettent une telle étude. Pourquoi n'ont-ils pas été sollicités ?

Je précise que, pour moi, la protection des arbres ne signifie pas l'interdiction de tout abattage. Il faut bien sûr abattre les arbres dangereux, il faut aussi entretenir un alignement, faire en sorte qu'il y ait régénération. Par exemple, pour la place Mame, les tilleuls sont vieux, certains en mauvaise santé, il convient de remplacer les plus malades par de jeunes tilleuls et de continuer une régénération très progressive. Et surtout cesser de tout abattre d'un coup et replanter, comme on le fait maintenant presque systématiquement dans toute opération de rénovation. Le PLU doit empêcher de tels massacres.

S'ils ne le sont pas, tous les jardins publics sont aussi à préserver, ainsi que les jardins de l'OPAC. Il y en a trop peu et on n'en crée plus, c'est donc essentiel. Il est aussi important de préserver les carrés de verdure dans les "pâtés de maisons" particulières, c'est indispensable pour développer une trame verte sur la ville, comme le préconise le PADD. J'ai un peu développé le sujet dans mes propos sur "la trame verte".

Dans le secteur sauvegardé, le manque d'espaces verts est criant et il n'y en a pratiquement aucun de préservé (aucun sur le plan n°18). Là, plus qu'ailleurs, il est nécessaire de conserver ce qui est en place, et il est nécessaire d'énoncer des règles qui permettent un certain développement vert. Et pas avec des subterfuges, comme des arbres en pots, des chèvrefeuilles sur armature métallique ou des arbrisseaux décoratifs. Des vrais arbres (plus de 7 mètres de hauteur à l'âge adulte), plantés dans le vrai sol.

Plus que les espaces privés, il me semble prioritaire de sauvegarder les espaces verts publics. En effet les Tourangeaux sont habituellement attentifs à préserver la qualité de leurs jardins, si bien que ceux-ci sont généralement de bonne qualité et ne présentent pas de dégradation sensibles au cours des années. J'ai même l'impression, au moins dans mon quartier, Velpeau, que ça a tendance à s'améliorer. Par contre, si j'écarte la gestion des jardins publics pour ne m'en tenir qu'aux arbres d'alignement dans les artères et places publiques, je constate que l'actuelle municipalité faite preuve d'une grande négligence. Je l'ai montré par de nombreux exemples sur mon blog en page <http://www.pressibus.org/arbres>. Si ça continue, il n'y aura presque plus d'arbres centenaires. On abat les arbres par centaines et même parfois très jeunes. Le fait d'en replanter, même davantage qu'il n'y en a d'abattus, ne change pas grand chose à la perte subie, car, sur le rythme actuel, ces arbres mourront jeunes.

Le PLU, par cette ridicule préservation de deux espaces verts mineurs, n'a pour but, en matière environnementale, que d'aggraver encore la situation déplorable actuelle. Mes diverses demandes vont dans un sens inverse, de préservation de la trame verte existante et de son extension, en particulier dans les endroits trop minéralisés du secteur sauvegardé. Je suis conscient que d'autres demandes, surtout technique, seraient nécessaires pour aller dans ce sens de façon appuyée et cohérente sur tout le contenu du PLU, je souhaite donc que ce changement d'orientation aille au delà de mes demandes.

Je parle là toujours de Tours Centre, entre Loire et Cher, je connais mal le sujet sur Tours Sud et Tours Nord. Toutefois, je me dois de mentionner l'exemple révoltant sur Tours Nord des 14 tilleuls centenaires de la place Choiseul, bientôt abattus et replantés, avec la "minéralisation" (traduisez bétonnage) des espaces gazonnés et fleuris. Dans les conclusions de la commission d'enquête sur la 1ère ligne du tramway, la municipalité, via son maître d'ouvrage, les avait sauvés ("Concernant la Place Choiseul, le Maître d'Ouvrage a décidé de conserver l'alignement de tilleuls existant", page 61) et elle veut maintenant les abattre à nouveau. Je souhaite que M. le commissaire enquêteur soit très méfiant envers les promesses de cette municipalité qui ne craint pas de revenir sur sa parole.

Alain Beyrand, le 7 mars 2011

#### Ajout du 10 mars

Bien sûr, **je demande d'ajouter aux éléments paysagers préservés la liste que j'ai présentée** ci-dessus. Certes elle est arbitraire et incomplète, mais beaucoup moins que celle du dossier d'enquête...

Par ailleurs, j'avais manqué dans ma première lecture du document 6, en pages 25 à 27, les "arbres isolés remarquables". Leur liste, même si elle est maigre, m'apparaît cohérente et justifiée, contrairement à la liste précédente des "espaces végétaux protégés". J'y vois notamment avec satisfaction l'ailanthe situé à l'intersection des rues de La Fuye et Edouard Vaillant, que j'ai cité.

Page 28, dans les "plantations d'accompagnement", je suis surpris de voir les arbres de l'avenue Maginot alors qu'une soixantaine d'entre eux est abattu par les travaux du tramway, sans que les dossiers d'enquête du tramway n'aient fourni la moindre explication, indiquant que de nouveaux arbres seraient plantés à peu près au même endroit. C'est un exemple de plus de la déplorable gestion de notre patrimoine arboré...

Page 30, il n'y a que deux plantations à créer (dont une sur Tours Nord), toutes deux apparaissent très faibles (lisière, accompagnement, aucune mention d'arbres ni même d'arbustes) et l'une d'entre elles, celle du Bd Winston Churchill, est peu significative étant donné les arbres abattus sur ce boulevard à cause du tramway (de façon justifiée, pour une fois...).

La minceur de tous ces éléments verts entre Loire et Cher n'est-elle pas alarmante ? Ne révèle-t-elle pas que quelque chose est sévèrement déréglé dans la gestion de nos espaces verts ? N'est-il pas indispensable de changer de cap ?

## 6. Ajouter des éléments bâtis à protéger

En comparaison avec le document 6 des éléments paysagers protégés, le document 5 des éléments bâtis protégés apparaît extrêmement riche. Dans notre ville, la pierre est beaucoup plus précieuse que le végétal, quel impressionnant déséquilibre !. Mais, globalement, j'estime que ce qui est protégé le mérite et qu'il serait même souhaitable de protéger davantage sur deux points, le premier très ciblé, le second très large :

- **Je demande que le bâtiment de la mairie annexe de St Symphorien soit sauvegardé** et mis en valeur, pour son importance historique et symbolique, certes assez mineure, mais néanmoins précieuse pour les habitants. La commune de St Symphorien a certes été intégrée à celle de Tours, mais, au moins, qu'on respecte cette racine de l'ancienne commune, qu'on ne touche pas à sa mairie. Et puisque des bâtiments de moindre valeur sont protégés, je ne vois pas de raison valable pour la démolir. Un projet immobilier peut très bien s'accommoder de sa présence. Mieux, s'il est intelligemment structuré, la petite et coquette mairie peut être mise en valeur.
- **Je demande que toutes les maisons de type "particuliers tourangeaux" soient protégées**, en incluant leur jardin ou cour. Elles sont probablement quelques milliers sur Tours Centre, surtout dans les quartiers Prébendes, Febvotte, Velpeau, Saint-Etienne, Rabelais. De façon typique, elles datent de plus d'un siècle. La façade avant donne directement sur la rue et comporte comme ouvertures un soupirail à charbon en sous-sol, une porte d'entrée et une fenêtre sur un rez-de-chaussée surélevé de quelques marches, deux fenêtres en 1er étage, et deux vasistas ou "vélux" en grenier. Le façade arrière, avec des "rajoutis" fréquents, donne sur une cour ou un petit jardin. L'ensemble constitue un habitat très écologique, avec peu de déperdition de chaleur, les maisons étant à "touche-touche", et avec, à l'intérieur des carrés ou pâtés de maisons, un espace vert, souvent riche en biodiversité, permettant de vivre en ville en contact avec la nature. Outre les maisons, les espaces verts sont aussi à protéger, c'est ce que j'ai demandé dans mes propos sur la trame verte.

Chacune de ces maisons (et aussi d'autres maisons de rues moins typiques) avec son jardin et sa cour est un élément constitutif d'un écosystème, le "pâté de maisons" avec son espace vert central, mariant avec bonheur nature et urbanisme. Côté rue, le bruit et la pollution, côté jardin, les oiseaux, leurs piailllements, les fleurs, l'ombre des arbres, cet "éco-habitat" présente une richesse, il est un élément essentiel du "bien vivre à Tours" et il convient donc de le protéger. Dans de nombreux quartiers du centre-ville, ces "pâtés de maisons" au cœur vert sont les éléments d'une trame verte, celle que le PADD veut protéger et développer, sans avoir su en définir la teneur. C'est un objectif de ce PLU, aucune contrainte n'existe pour aller en ce sens, il convient d'en mettre une ou plusieurs en place.

C'est d'autant plus nécessaire que cette trame verte est régulièrement grignotée, au gré d'opérations immobilières. Celles-ci, heureusement, ne portent pas directement sur les "particuliers tourangeaux" typiques, sans doute parce que la population s'en insurgerait. Mais, progressivement, les mentalités changent sous la pression municipale pour une densification de plus en plus forte. Souvent les "pâtés de maisons", comprennent des points faibles, allées avec garages, bâtiments collectifs en mauvais état, maisons basses légères, par lesquels entrent les promoteurs immobiliers et alors ils construisent un immeuble bien plus large et haut, ils abattent tous les arbres ou presque du jardin pour y mettre des places de stationnement et c'est ainsi que la trame verte est régulièrement grignotée.

La page que j'ai rédigée, [www.pressibus.org/arbres](http://www.pressibus.org/arbres), en son chapitre du 24 juillet 2010, présente un cas grave de ce grignotage. Rue James Cane (dans les Prébendes), une opération immobilière particulièrement dévastatrice de l'espace vert. Voici comment je la présente. " La municipalité veut remplacer un de ces "particuliers" par une résidence. Certes, le particulier en question est plus large que d'habitude (moins profond aussi, et sans "rajoutis", si bien que ça ne correspond qu'à un seul logement) et le jardin derrière est plus grand que d'habitude, si bien qu'il y a de quoi construire trois étages en profondeur, avec parking dans le jardin. Certes, de l'autre côté, un immeuble a déjà été construit et un grand jardin a déjà été transformé en parking, le vers est donc dans le fruit mais ce n'est pas une raison pour continuer et massacrer les plus beaux arbres de ce coin de verdure. Les voisins ont enduré un premier saccage, ils n'ont pas envie d'en endurer un second, juste derrière leur jardin.". Le PLU peut comporter des règles interdisant un tel saccage.

Je ne demande pas, pour autant, de refuser toute opération immobilière de densification en centre-ville, loin de là. Par exemple, pas loin de la rue James Cane, une autre opération immobilière a été déclenchée rue Georges Sand. Celle-ci me semble justifiée, certes avec une réduction d'espace vert, mais avec un impact limité sur l'écosystème du "pâté de maisons". Il y a eu une aggravation des opérations de densification avec des atteintes trop importantes à l'environnement et je me rends compte que ce PLU va gravement accentuer cette dérive ; ma demande vise à l'éviter.

Puisque je parle ici du bâti tourangeau, je présente maintenant une anecdote révélatrice. Dans le quartier Velpeau, un immeuble collectif côtoyant des particuliers tourangeaux (donc dans le cadre d'un "pâté de maisons" tel que je viens de le décrire) a été aménagé par son propriétaire. Sans le moindre permis de construire, il a mis en place quatre studios, loués meublés, dans le grenier. C'est déjà très déstabilisant, notamment par l'absence de stationnements automobiles supplémentaires dans un quartier où il est difficile de se garer. Puis il a creusé le sous-sol pour y aménager deux appartements, à louer aussi meublés, dévastant au passage le tiers du jardin - pourtant bien entretenu - pour y accumuler les gravats. Les voisins s'en sont émus, surtout parce que les caves sont inondables et les futurs locataires risquaient de graves dégâts des eaux, d'autant plus que cet immeuble est sur le bord du ruisseau canalisé de l'Archevêché. La mairie, alertée, a été longue à réagir et a réussi à obtenir l'arrêt des travaux, tout en validant la création des quatre studios du grenier. Mais le propriétaire a alors continué les travaux très discrètement. Les voisins ont mis du temps à s'en rendre compte et ont à nouveau alerté la mairie. Celle-ci a été encore longue à réagir et s'est trouvée comme paralysée devant la mauvaise volonté du propriétaire. Alors que les deux appartements étaient finis et prêts à être loués, il a fallu que les voisins secouent vigoureusement le service urbanisme de la mairie pour que cette location soit interdite. Huit mois plus tard, lors des fortes pluies de l'automne 2010, les deux appartements étaient inondés et les propriétaires ont dû faire évacuer 5 cm de boue.

Concernant ce risque d'inondation du bâti en centre-ville, je ne cerne pas bien les dispositions de l'ancien POS et du nouveau PLU. je suppose qu'ils interdisent des aménagements d'appartements ou de locaux commerciaux en sous-sol, puisque le service urbanisme a agi. Mais que ce serait-il passé sans la vigilance des voisins ? Ou à un autre endroit, sans la proximité inquiétante du ruisseau de l'archevêché ? Pourquoi la mairie n'a-t-elle pas réagi rapidement ? Et pour le grenier aménagé, pourquoi n'a-t-elle pas interdit le fait accompli de la création des quatre studios ? Elle n'a même pas interrogé les voisins sur la gêne occasionnée. Je n'ai pas de réponse à ces interrogations, mais ce cas m'apparaît grave, c'est pourquoi je les soulève pour le cas où M. le commissaire enquêteur estimerait

que le durcissement d'une règle d'urbanisme permettrait d'agir plus rapidement et de moins succomber aux faits accomplis.

Bien sûr, cela soulève aussi un autre problème : les règles du POS et demain celles du PLU sont-elles et seront-elles appliquées par les services municipaux ? Ne le sont-elles que lorsque ça va dans le sens des préoccupations municipales ? N'y-a-t-il pas un certain laisser-aller pour ce que l'on pourrait appeler une densification souterraine pirate ?... Ce n'est certes pas du domaine de la présente enquête, mais, à défaut de trouver un élément de réponse, je pense que la question mérite d'être soulevée, d'autant plus que la démocratie locale (CVL) ne permet guère d'aborder un tel sujet.

Alain Beyrand, le 7 mars 2011

### Ajout du 10 mars

En page 17 du rapport "Explication des choix", le paragraphe "Des cœurs d'îlots à investir" m'alerte car ces cœurs d'îlots sont ce que j'ai appelé les "cœurs verts" des "pâtés de maisons". Ainsi, il y a la volonté de les réduire en bâti au mépris de l'objectif de développement de la trame verte. Je lis en effet : "Ce dispositif vise à ce que l'implantation des constructions puisse favoriser un développement urbain plus compact, veiller notamment aux modalités de desserte et d'accessibilité des cœurs d'îlots et des seconds rangs d'urbanisation" sans le moindre soucis environnemental, notamment la conservation des écosystèmes. J'ai déjà indiqué qu'il y a eu ces 30 dernières années des "grignotages" nombreux, je vois là une volonté de "passer à la vitesse supérieure", c'est une atteinte grave à une spécificité forte de l'habitat tourangeau.

En conséquence, **je demande qu'à titre de défense et développement de la trame verte, l'objectif de construire dans les cœurs d'îlots soit supprimé.** Il convient d'étudier au cas par cas s'il vaut mieux y mettre des espaces verts ou des espaces bâtis. J'ai l'impression, avec une disposition telle que celle-ci, et d'autres, qu'on livre notre cité aux promoteurs immobiliers en piétinant ses valeurs.

En ce qui concerne le règlement des nouvelles constructions (Règlement page 33 9.1.1, secteur UC), **je demande que soit supprimée l'exception des 66% pour les parcelles inférieures à 180 m<sup>2</sup>** : "L'emprise au sol des constructions (existantes et projetées) peut atteindre 66% de la surface totale du terrain pour les parcelles de superficie inférieure à 180 m<sup>2</sup>". En effet j'estime que plus on dispose d'une petite surface, plus on a besoin d'espaces verts.

Autre point du règlement pour les zone UC (page 32), **je demande que l'article 7.1.2 du règlement soit supprimé.** Il indique en effet que "Dans le cas de l'extension d'une construction existante, aucune distance minimale de retrait n'est fixée si la hauteur de cette extension n'excède pas 6 mètres". Cela ouvre la porte à des excès en tous genres.

## 7. Dénoncer l'enchaînement des PLU, SCOT et PDU

SCOT, PLU, PDU sont des documents d'aménagement et d'urbanisme qui ont leur raison d'être l'un par rapport à l'autre. Ces dispositifs techniques et administratifs existent pour que l'on ne fasse pas n'importe quoi, pour qu'on agisse en fonction d'objectifs en tenant compte du contexte d'un territoire qui n'est pas réduit à une ville ou à une communauté de communes. Selon le Conseil Constitutionnel, il s'agit pour les communes de "faire figurer des mesures touchant à la réalisation des objectifs qu'elles énoncent". Ils sont là aussi pour

qu'on tienne compte des priorités d'aujourd'hui, notamment environnementales. La loi est plus ou moins précise sur l'obligation à ordonnancer ces documents, mais un ordre est bien préconisé. Le site <http://www.aurg.org/sru/sru.htm>, en rend compte en présentant l'enchaînement suivant :

- SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale, pour nous sur un territoire de 40 communes autour de Tours
- PDU, Plan de Déplacement Urbain, qui doit être compatible avec le SCOT
- PLU, Plan Local d'Urbanisme, qui doit être compatible avec SCOT et PDU (notamment pour une "règle des 15 kilomètres")

Or à Tours on procède ainsi :

- PDU en 2003 non révisé dans les 5 ans, non révisé avant 2010 comme indiqué dans les dossiers d'enquête du tramway, lequel tram ne suit pas les recommandations du PDU (écartant un transport par rail et ne passant pas par la gare), ce qui signifie que le PDU est dans les faits obsolète
- PLU en 2011
- SCOT plus tard et révision du PDU on ne sait pas quand

Le présent PLU est donc bâti sur un PDU obsolète (dont la révision est reportée de façon inexplicable) et sur un SCOT inexistant. Or, puisque ce SCOT est inexistant, le PLU devrait s'appuyer sur le document précédent, SDAU (SDAT, Schéma Directeur de l'Agglomération Tourangelle), seul document de référence en place, qui, daté de la révision de 1997, est largement obsolète. Je constate que, face à ce constat non déclaré, le PLU s'appuie non pas sur le SDAT mais sur les orientations du futur SCOT, document en cours d'élaboration (rapport "Diagnostic" pages 9 à 11). Ce brouillon de document administratif ne bénéficie d'aucune concertation populaire et peut subir d'importantes modifications. Il y a là un défaut majeur qui peut relever de pratiques non conformes à la loi (dans l'esprit, c'est certain). Cette façon d'agir est anti-démocratique.

L'inversion de l'ordre des études en privilégiant les grandes échelles géographiques (tramway) sur les petites (plan climat, SCOT) relève du non sens en matière d'aménagement et d'urbanisme qu'aucune logique de calendrier ne peut raisonnablement justifier si ce n'est chercher à imposer le Tramway au PLU, le PLU au SCOT. Cela reflète un manque de définition stratégique évident ou plutôt une volonté stratégique de dissoudre la portée juridique de chaque document en définissant préalablement chaque niveau qui aurait du être "cadre" par un document juridique non encore existant. J'estime qu'il y a abus et vice de forme.

Tours n'est certes pas la seule ville en cause. A propos d'Angers, le site <http://www.sauvegarde-anjou.org/actu/depositionPLU.html> présente les faits suivants (le SDRA correspondant à notre SDAT) :

- Le PLU doit être en cohérence avec le schéma directeur de la région angevine qui est toujours en vigueur, tant qu'un schéma de cohérence territoriale (SCOT), instauré par la loi SRU en 2000, ne sera pas élaboré et approuvé. Le dossier d'enquête n'apporte pas de justification véritable au choix d'Angers Loire Métropole d'élaborer les PLU avant le SCOT, c'est à dire les documents d'applications avant le document stratégique qui leur aurait pourtant donné leur sens.
- Le SDRA, datant de 1996, n'est plus d'actualité sur bien des points. En effet, ce type de document de planification stratégique pour une durée de 10 ans, comme le SCOT d'ailleurs, ne peut faire en sorte que le PLU Centre, comme d'ailleurs ceux des autres secteurs déjà approuvés, soit en complète cohérence car il comporte des orientations, voire des options d'aménagement nouvelles.

- Le préfet n'a pas manqué de le signaler très clairement dans l'avis sur le projet arrêté de révision du PLU Communautaire d'Angers Centre, allant jusqu'à « confirmer l'urgence du remplacement du SDRA par un SCOT, seul à même d'assurer la sécurité juridique du développement de l'agglomération d'Angers à un moment où les besoins en logements sont importants ».

La transposition sur Tours amène à formuler les remarques suivantes :

- Les dossiers d'enquête du PLU de Tours n'apportent pas de justification véritable au choix d'élaborer le PLU avant le SCOT
- La cohérence du PLU avec un SDAT datant de 1993, qui n'est plus d'actualité, n'a pas de signification. Il n'en est d'ailleurs pas question dans les documents soumis à enquête.
- Le préfet d'Indre et Loire est beaucoup moins actif et moins respectueux des règles d'urbanisme que celui du Maine et Loire, car, dans des circonstances plus graves (un tramway contraire à un PDU qui écartait un transport sur rail), il n'a exprimé aucune réprobation et, pire, il a donné son aval en accordant la Déclaration d'Utilité Publique à la première ligne de tramway.

Donc le PLU n'est compatible ni avec le SDAT obsolète, ni avec un SCOT qui n'existe pas. D'ailleurs une compatibilité implique un "rapport de non-contrariété". Où est-il ? Je ne l'ai pas vu présenté. Le "rapport de non-contrariété" signifie que le document subordonné (PLU) pourra comporter quelques différences, à condition qu'elles ne soient pas importantes, par rapport au document de rang supérieur (SDAT ou SCOT).

La première ligne de tramway aurait dû être une conséquence au moins du SCOT et du PDU, éventuellement du PLU, or elle les précède. Elle en devient même la cause, notamment en ce qui concerne la forte densification prônée dans le PLU. Nous sommes donc dans un contexte exceptionnel où la ville de Tours, en lien avec la communauté de communes Tours-Plus, s'est affranchie des conduites préconisées, par une attitude très cavalière.

C'est d'autant plus dommageable que cette conduite s'est aussi affranchie de tout assentiment populaire par une consultation électorale. Alors que les deux premiers mandats du maire avaient établi une sorte de statu-quo immobilier en centre-ville, avec une densification mesurée, bien que soutenue, alors que son programme électoral ne laissait pas envisager une fin de ce statu-quo, voici que, rompant l'enchaînement logique des documents d'urbanisme, un tramway amène une densification insoupçonnée et permet d'opérer une sorte de coup de force anti-démocratique, renversant les habitudes urbanistiques de la ville et permettant d'amenuiser de façon très sévère l'environnement en centre-ville.

Alain Beyrand, le 10 mars 2011

## 8. Dénoncer le manque de concertation

Sur la Toile, le document [http://www.guidel-ouvert.net/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=200](http://www.guidel-ouvert.net/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=200), synthétise les principales différences entre PLU et POS de la manière suivante :

*Porteur d'un projet d'avenir global, plus simple et accessible que le POS, le PLU doit faire l'objet d'une concertation renforcée.*

1. Le PLU représente dans l'esprit du législateur une simplification du POS ; il se doit d'être plus compréhensible par le simple citoyen.

- simplification du zonage : zones urbaines (U), à urbaniser (AU), agricoles (A) et naturelles ou forestières (N).
  - précise les zones « à risque », inondables, ...
2. Le PLU impose aux communes de se doter d'un projet d'avenir global précis : le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD, opposable aux tiers), compatible avec le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et intégrant :
    - les moyens de transports (Plan de Déplacements Urbains PDU)
    - l'habitat ( Programme Local de l'Habitat PLH)
    - les équipements collectifs
  3. Le PLU encourage la concertation du public, des associations, ... durant toute la durée des études au cours de la procédure d'élaboration : le projet de PLU doit tenir compte de toutes les observations formulées avant d'être soumis à enquête publique.

Sur le 1er point, la simplicité, je ne me prononcerai pas, ne m'étant pas penché sur des dossiers de POS. Sur le 2ème point, l'adjectif "précis" me pose problème. En bonne partie, le PADD autorise tout et son contraire. Pour privilégier un bâti, on pioche dans l'orientation 1, pour privilégier un espace vert, on pioche dans la trame verte de l'orientation 4. Aucune priorité entre ces différentes orientations n'est précisée et il n'y a pas d'éléments d'obligation. A quoi sert de dire qu'il faut privilégier les circulations douces, les contacts inter-quartiers et l'embellissement de l'entrée ferroviaire, quand on refuse la construction d'une passerelle neuve, pour préférer la rénovation d'un ouvrage décrépit, inadapté aux nouveaux usages, à un coût égal aux deux tiers d'un ouvrage neuf ? C'est gaspiller l'argent des contribuables et c'est faire un pied de nez au PADD. La municipalité peut donc agir comme elle veut sans se préoccuper du PADD. En ce même deuxième point, la compatibilité avec le SCOT pose aussi un très gros problème, comme je l'ai déjà signalé, puisque le SCOT n'existe pas.

Sur le 3ème point, la concertation, je peux affirmer qu'à Tours il n'y a eu aucune concertation sur le PLU avant l'enquête publique. J'étais en effet membre du Conseil de la Vie Locale (CVL) de Tours Est. Cette structure de démocratie participative est le cadre naturel d'une concertation entre les habitants et les services et élus municipaux par le biais de "groupes de travail" (ou commissions) se réunissant régulièrement sur un sujet particulier. Les CVL ont été invités, en dehors de leur cadre, à deux réunions d'information sur le PADD où la participation du public était réduite et où ses interrogations et remarques étaient noyées dans des commentaires d'élus visiblement peu enclins à envisager les moindres ouvertures et changements. Si bien que la seconde a conduit à une participation de seulement six citoyens (face à trois élus et trois personnels des services municipaux) dont plusieurs partirent avant la fin tant le dialogue fut impossible. Cela n'a bien sûr amené aucune modification.

Vers novembre 2009, le CVL de Tours Est, en réunion pré-pleinière a demandé à ce qu'un groupe de travail soit créé sur le PLU. Nous avons essayé une succession d'évitements et de refus pour des motifs divers. Il a fallu insister et insister pour obtenir, non pas un groupe de travail, mais une unique réunion de travail qui s'est tenue début juillet 2010. Je n'ai jamais vu une réunion aussi négative. Elus et agents municipaux étaient venus en nombre comme pour étouffer toute réflexion approfondie. Ils ont été jusqu'à nier des faits avérés (notamment le bon état des jardins ouvriers St Lazare). Ils ont refusé de montrer le moindre document hors PADD sur le PLU, on nous a même dit qu'on ne pourrait pas en avoir avant l'enquête parce que c'était très compliqué et que ça ne serait finalisé qu'au dernier moment. Devant une telle ambiance, un habitant a préféré partir avant la fin de la réunion, et les autres auraient mieux fait de sortir pareillement.

A ce que je sais, les associations, notamment la Sepant et l'Aquavit, qui sont agréées, n'ont pas participé à une concertation... Il y a certes eu des consultations, notamment à propos du PADD, des réunions d'informations se terminant par des questions du public, mais une consultation n'est pas une concertation. Je doute que la municipalité puisse prouver qu'il y a eu concertation avec le public et les associations.

N'ayant pas fait l'objet de concertation, le PLU n'a pas été, a fortiori, l'objet de "concertation renforcée", comme cela DOIT être.

Toujours à propos de ce troisième point j'affirme que ce projet de PLU n'a pas tenu compte de toutes les observations formulées avant l'enquête. Un seul contre-exemple suffit pour le démontrer, et la lecture de ma déposition sur les jardins ouvriers St Lazare montre que la municipalité n'a pas du tout tenu compte de mes arguments de 2009 et qu'au contraire elle a "chargé la barque" pour aggraver les contre-vérités qui sous-tendent ce projet de destruction d'espace vert. Très au delà d'un seul contre-exemple, j'ai bien l'impression qu'aucune observation formulée avant l'enquête n'a été prise en compte. Que la municipalité présente des exemples pour prouver le contraire. Après tout, je n'ai qu'une vue partielle, il y en a sans doute quelques uns...

Comme je crains tout de même que la municipalité n'en trouve pas, je vais me montrer charitable et lui en trouver un. Le 10 novembre 2006, j'avais posé une "question diverse" au CVL Est, en trouvant anormal que dans les immeubles neufs, les locaux pour vélos n'existent pas ou soient trop petits, plus petits que les locaux pour poubelles. Il m'avait été répondu que "Non, il n'y a pas de prise en compte dans le cadre du POS actuel mais cette suggestion sera prise en compte dans le cadre de l'élaboration du PLU". Et elle a effectivement été prise en compte. Le PADD et le PLU n'étaient pas encore lancés et une concertation sur ces sujets ne pouvait pas encore exister, mais on voit qu'en cherchant loin, j'ai réussi à trouver une remarque d'un habitant qui a été prise en compte dans le PLU.

A cette époque là, avant les élections municipales de 2007, il y avait encore une certaine écoute de la municipalité. Elle est devenue surdité. Dans le cadre du Conseil de la Vie Locale, j'ai eu l'occasion de soulever d'autres problèmes et de faire des propositions constructives pour le PLU, notamment j'ai demandé à ce qu'une zone soit créée le long de l'autoroute, comme je l'ai présenté dans une déposition. Je n'ai même pas rencontré de refus, seulement une vague allusion à une réflexion, en fait un évitement et même une prise de position contraire, puisque j'avais demandé que la rue d'Estienne d'Orves soit rétrécie pour planter des arbres (ce qui me semblait tout de même compris) et je la trouve élargie. Je le répète avec force, il n'y a eu aucune concertation sur le PLU avant l'enquête publique.

Et même pour l'enquête publique, la municipalité ne l'aborde que parce qu'elle est obligatoire. Elle n'y a donné que très peu d'écho, l'a réduite à la durée minimale, dans une période comportant des vacances et perturbée par le début des travaux sur le tramway.

Ce que je viens de présenter montre que, pire qu'un manque de concertation, nous sommes face à un refus de concertation. N'y a-t-il pas lieu de considérer que c'est rédhibitoire pour un PLU ?

Alain Beyrand, le 10 mars 2011

## 9. Conclure

Mes dépositions sont orientées vers une meilleure prise en compte de l'environnement arboré en centre ville, entre Loire et Cher. Le "bien vivre en ville" est à la base de mon analyse. Je pense que nature et bâtis peuvent se conjuguer ensemble, et qu'ils le font bien dans certains quartiers (en bonne partie grâce aux "particuliers tourangeaux"). Je pense aussi que dans d'autres quartiers, la nature subit de graves dégradations. Le présent PLU apporte très peu de garde-fous permettant d'enrayer cette minéralisation et cette aseptisation sans cesse croissantes. Une municipalité comme celle actuellement en place pourra donc continuer à écarter la nature du centre-ville, remplaçant arbres par arbustes, remplaçant les repères forts de notre nature citadine par des mobiliers verts interchangeables.

En définitive, l'actuelle municipalité est à la fois responsable d'étude dans ce PLU qu'elle a élaboré toute seule et maître d'ouvrage dans sa réalisation. La population se trouve bernée après deux mandatures assez neutres en matière urbanistique, avec une densification certes appuyée mais encore raisonnable. En 2007, le programme électoral du maire, reconduit pour une troisième mandature, ne laissait pas du tout présager le changement de cap effectué, avec l'arrivée d'une période noire pour la nature en centre-ville, depuis l'abattage en 2009 des 60 platanes du boulevard Tonnelé jusqu'aux 1000 arbres abattus le long du tramway, avec un bilan particulièrement négatif le long de la moitié centrale du parcours (510 arbres abattus, alors que 374 auraient pu être sauvés, 370 plantés alors que 299 auraient pu être plantés si les 374 avaient été sauvés, d'après mon étude très précise des dossiers d'enquête).

En 2007, le coût du tramway était encore raisonnable (il a augmenté de 40 % pour le même kilométrage et le même nombre de stations). Le programme électoral du candidat élu ne prévoyait pas du tout une accélération de la densification, il annonçait la reconstruction de la passerelle Fournier. Il montrait des prévisions sur la gare et la place Anatole France sans grandes tours. La présence dans la majorité municipale d'un parti écologiste laissait présager des avancées en matière environnementale, il n'y eut pratiquement que des reculs et tous les conseillers municipaux de la majorité, et en bonne partie au delà, se sont comportés comme des petits soldats disciplinés, même si certains commencent à se rendre compte de la situation.

Les Tourangeaux sont pris en traître par ce changement de cap inattendu et anti-démocratique (la concertation sur le tramway a été aussi déplorable que celle sur le PLU). La présente enquête publique est le dernier rempart avant les prochaines élections municipales, encore lointaines, pour empêcher que la cité ne soit entièrement livrée à des intérêts plus privés que publics, laissant une large part aux investisseurs immobiliers. Ce programme de 2007 titrait alors tout le contraire : "Un modèle urbain de référence, respectueux des Tourangeaux et de leur environnement". Les Tourangeaux ont été grugés, la politique urbaine et urbanistique qu'on leur avait promise a changé de cap avec le tramway et le PLU.

C'est le tramway qui a servi de prétexte à ce changement de cap. Le fait qu'il ait été attendu depuis plus de dix ans et qu'il soit auréolé d'un prestige vert environnemental a permis de s'en servir comme un Cheval de Troie pour faire passer avec lui des dispositions inattendues. La plus marquante est la mise en place d'une très large zone de densification poussée de l'habitat, ignorant le bâti existant et ses habitants. Alors que les Tourangeaux pensaient que le tramway permettrait de désengorger le centre ville de la circulation

automobile, voilà donc qu'au contraire celle-ci va s'accroître par l'arrivée d'un important habitat en tous genres.

La plupart de mes demandes vont dans un sens correctif pour enrayer ce phénomène contraire à l'intérêt public des habitants. Je les reprends ici toutes :

- Je demande à ce que le projet sur l'îlot St Lazare soit rejeté et je demande à ce que cet îlot soit "protégé par une servitude de terrains cultivés en zone urbaine".
- Je demande que la reconstruction de la Passerelle Fournier soit considérée comme un projet prioritaire.
- Je demande qu'une zone de 50 mètres de largeur soit créée le long de l'autoroute pour que les constructions d'immeubles d'habitation y soient interdites, pour que certaines autres constructions (bureaux, magasins...) y soient réduites et pour que des plantations de grands arbres y soient jugées prioritaires, avec des règles contraignantes.
- Je demande que la rue d'Estienne d'Orves soit rétrécie pour y planter des arbres.
- Je demande à ce que la densification le long de la ligne de tramway soit supprimée entre la place Pilorget et le carrefour de Verdun pour ne subsister qu'au nord de la place Pilorget et au sud du carrefour de Verdun.
- Je demande que l'objectif de limiter la densité de la population en zone inondable B soit respecté.
- Je demande que soient mises en place des règles permettant de réellement conforter et développer une trame verte.
- Je demande à ce que les intentions vertueuses soient prises en compte afin que soient sauvegardés le mail du Sanitas et ses marronniers et érables, le cèdre à l'ouest du carrefour de Verdun, les platanes au bord du tramway entre la place Jean Jaurès et la rue Charles Gille, les 14 tilleuls de la place Choiseul.
- Je demande que les règlements de constructions fassent la différence entre arbres, arbustes et arbrisseaux.
- Je demande d'ajouter aux éléments paysagers préservés la liste que j'ai présentée.
- Je demande que les arbres des casernes Beaumont-Chauveau soient conservés dans les nouveaux projets immobiliers.
- Je demande que le bâtiment de la mairie annexe de St Symphorien soit sauvegardé.
- Je demande que toutes les maisons de type "particuliers tourangeaux" soient protégées, en incluant leur jardin ou cour.
- Je demande qu'à titre de défense et développement de la trame verte, l'objectif de construire dans les cœurs d'îlots soit supprimé.
- Je demande que soit supprimée l'exception des 66% pour les parcelles inférieures à 180 m<sup>2</sup>.
- Je demande que l'article 7.1.2 du règlement soit supprimé ("aucune distance minimale de retrait").

A ces demandes s'ajoute un certain nombre de constats gravement contraires à la tenue d'un bon PLU, je les ai développés précédemment et je les résume maintenant rapidement :

- un manque presque total de concertation causé par un refus délibéré d'étudier la cité de demain avec les habitants et associations. La municipalité et les services techniques ont mijoté leur PLU seuls dans leurs coins.
- ce manque de concertation s'avère très handicapant sur les choix retenus. Une véritable concertation n'aurait certainement pas validé les points suivants :
  - une densification le long du tramway reposant sur un "pari" très risqué en centre ville. Il y a là une fuite en avant qui dégradera la qualité de vie des tourangeaux.

- les 20 projets retenus ne sont pas tous ceux qui s'imposaient. Avec notamment en trop les jardins St Lazare, les hautes tours en centre-ville, et avec l'absence de la Passerelle Fournier.
- les éléments paysagers à protéger sont très faibles.
- les objectifs du PLU exprimés dans le PADD partent dans des directions concurrentes sans que des critères de choix n'aient été significatifs.
- des objectifs ne sont pas mis en application. En premier lieu, l'objectif de renforcement et de développement de la trame verte exprimé dans le PADD n'est pas du tout mis en application dans le PLU sur Tours Centre. La reconstruction de la passerelle Fournier n'est pas programmée, alors qu'elle est en phase complète avec plusieurs objectifs.
- on rencontre parfois une volonté de falsifier les faits. C'est flagrant pour les jardins ouvriers St Lazare.
- on rencontre aussi des contradictions qui ne sont pas assumées. Notamment une augmentation de la densité est mise en place autour du tramway, alors que le PPRI donne pour objectif de limiter la densité de la population en zone inondable (ce qui valide d'ailleurs mon refus de sur-densifier entre Loire et Cher).
- on la retrouve aussi sur le fait que la compatibilité avec le SCOT serait acquise alors que celui-ci est en cours d'élaboration et qu'une compatibilité ne peut bien sûr être acquise qu'avec un document finalisé. De plus, aucun "rapport de non-contrariété" n'est fourni par rapport au SDAT de 1997, qui reste la référence tant que le SCOT n'existe pas.
- Ce PLU aurait dû être traité après le SCOT et après le PDU. Aucune explication n'est fournie sur cette inversion, notamment sur le report de la révision du PDU de 2003. Celle-ci aurait dû avoir lieu en 2008, puis elle a été prévue avant la fin 2010 et elle est encore reportée.

A cause du cumul et de la gravité de ces constats négatifs, à cause de l'importance de toutes mes demandes allant jusqu'à une remise en cause profonde, je donne un **AVIS DEFAVORABLE** au PLU de la ville de Tours tel qu'il a été soumis à la présente enquête publique et j'invite instamment M. le commissaire enquêteur à émettre le même avis.

Alain Beyrand, le 10 mars 2011  
Ancien membre du Conseil de la Vie Locale de Tours Est  
Blogueur, [www.pressibus.org/blogcvl](http://www.pressibus.org/blogcvl)  
Auteur des livres "Tours et son tramway rouleau compresseur"  
et "Tours et son tramway tronçonneuse"  
(la présente déposition est disponible sur le blog  
et sera probablement reprise en annexe d'un futur livre)