



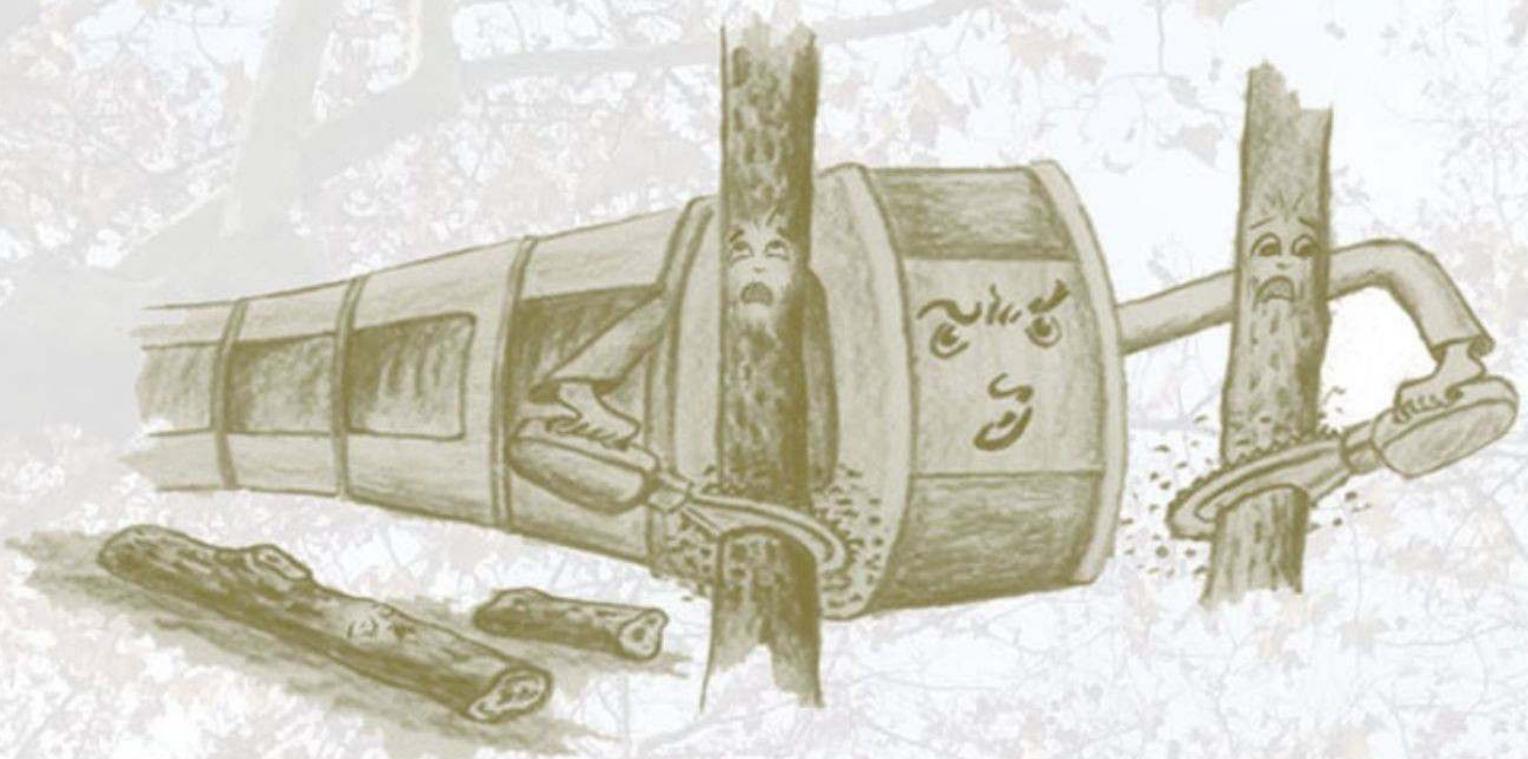
AQUAVIT

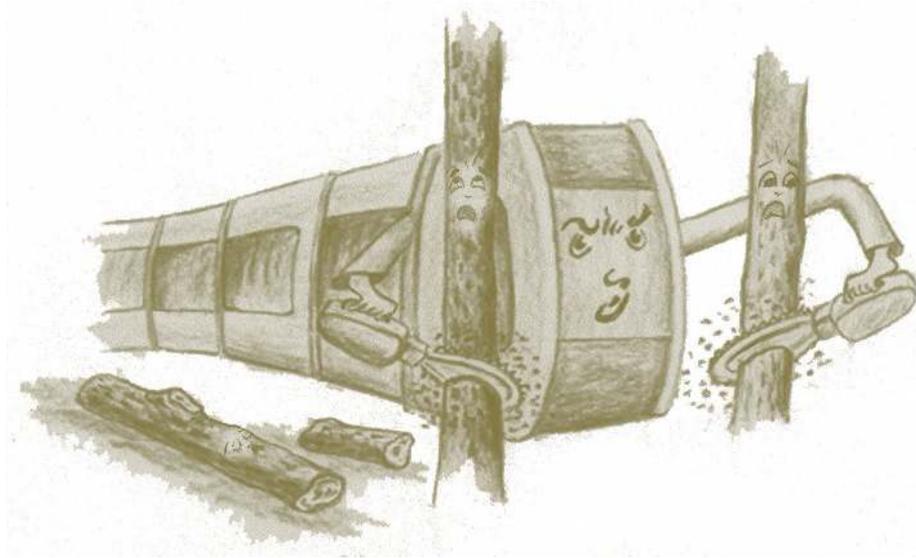
Décembre 2021 - aquavit37.fr - Prix "Allées d'arbres" du concours "Sauvegarde du patrimoine"



Arbres ou tram, il faut choisir

Comment éviter la destruction du patrimoine arboré des boulevards Béranger et Heurteloup ? Quelle alternative au tramway à Tours ?





Arbres ou tram, il faut choisir

**Comment éviter la destruction du patrimoine arboré
des boulevards Béranger et Heurteloup ?
Quelle alternative au tramway à Tours ?**



Version pdf avec pages complémentaires



Bulletin "Spécial 30 ans" de décembre 2021 de l'AQUAVIT (Association pour la QUALité de la Vie dans l'agglomération Tourangelle) - 29 rue Auguste Comte, 37000 Tours - contact@aquavit37.fr - aquavit37.fr



Sommaire

1) 30 ans de luttes pour tenter de préserver le patrimoine arboré.....	5
Introduction.....	5
L'AQUAVIT et le mépris environnemental des édiles et urbanistes tourangeaux.....	6
L'AQUAVIT primée au concours "Allée d'arbres".....	15
2) L'historique "Grand Mail" de Tours et la place du Palais.....	17
Du grand mail aux boulevards Béranger et Heurteloup.....	17
Les boulevards dans le périmètre du Secteur Sauvegardé (PSMV).....	28
Le Patrimoine mondial de l'UNESCO.....	32
Autres protections.....	32
La place du Palais.....	34
La place Jean Jaurès, cœur de la ville de Tours.....	39
3) La première ligne de tramway.....	43
2010, le choix du tramway: un phénomène de mode.....	43
La solution alternative du tram-train repoussée.....	47
Le mail du Sanitas sacrifié pour déraciner le quartier du Sanitas.....	50
Le bilan environnemental de la première ligne de tramway : 1400 arbres abattus.....	53
Le bilan financier vu par la Chambre régionale des comptes : mauvais.....	58
Le bilan de la fréquentation : une manipulation des chiffres.....	59
4) Le projet de deuxième ligne de tramway.....	63
Un projet né de conciliabules entre élus, sans PDU préliminaire.....	63
Encore un coût exorbitant pour quelques kilomètres intra-métropole.....	65
Les handicaps de la première ligne et ceux spécifiques à la deuxième.....	66
Impact sur le boulevard Béranger.....	68
Vandalisme sur des cathédrales végétales patrimoniales.....	74
Les Tribunaux et la protection des alignements d'arbres.....	76
Impact sur la place Jean Jaurès.....	77
La concertation de 2018 et le choix contrarié des Tourangeaux.....	79
L'expertise dissimulée : ce sont les quatre rangées qui sont menacées d'abattage !.....	80
Pourquoi une deuxième expertise ?.....	86
Multiplier les plantations ne justifie pas les abattages.....	88
Le point sur l'avancement du projet de deuxième ligne.....	89
La troisième ligne et l'impossibilité de répondre aux besoins avec le seul tramway.....	90
Craintes pour le boulevard Heurteloup.....	92
5) Pour une réorientation de la politique des transports en commun.....	93
Enfin relier rapidement les deux gares SNCF ?.....	93
Tramway : un choix inadapté et dépassé.....	94
Une forte mobilisation contre cette 2 ^{ème} ligne de tramway.....	95
Hésitations et interrogations.....	97
Des solutions pragmatiques dans d'autres villes.....	101
Un tramway à pneus ?.....	105
Relancer l'étoile ferroviaire.....	106
Conclusion.....	108
Glossaire des sigles.....	109

NOS ACTIONS

Aménagement de nos quartiers :

- Le haut de la rue Nationale
- Quartier gare
- Place de la Tranchée
- Quartier des casernes
- Tours Nord

Lutte contre le bruit, la pollution de l'air

- autoroute intraurbaine (A10)
- ball trap en agglomération (Saint Pierre)

Gestion corridor du tramway

- Impact pont Wilson
- Maîtrise densification

Une vraie « trame verte et bleue »

- refus des abattages abusifs
- Jardins Saint Lazare
- Ilôts de biodiversité (Vieux Grosiron)
- De nouveaux jardins (Centre de Création Contemporaine)
- Les Courcellères (Joué les Tours)
- les crues (PPRI : plan de Protection contre les Risques d'inondation)

Des transports adaptés aux échelles de distance :

- valorisation trame ferroviaire
- TCSP (Transports en Commun en Site Propre)
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Circulations douces : passerelles Fournier, Saint-Cosme, Valadon
- Gestion des flux
- Séparation des voies piétonnes et cyclables sans contresens cyclistes sur voies de transit

Démocratie vivante :

- Vie dans nos quartiers (CVL : Conseils de la Vie Locale)
- Participation aux enquêtes publiques
- PLU (Plan Local d'Urbanisme)
- SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale)
- Requêtes administratives et judiciaires, audiences Tribunal Administratif..

NOS DOSSIERS

Protection, mise en valeur du patrimoine architectural

Qualité de l'air et de l'eau

Fluidité des déplacements

Sécurité des citoyens

Patrimoine arboré

Traitement des déchets et des eaux usées

Plan climat

Panneaux publicitaires

Open data

Antennes relais

Lanceur d'alertes

NOS RESULTATS

(y compris dans le cadre de collectifs)

Sauvegarde du patrimoine Couvent des Minimes, des Récollets, Eglise Sainte-Lazare, ferme de la Closerie, Chapelle Bretonneau...

Abandon de projets contestés par les Tourangeaux : tours de l'îlot Vinci, Femme Loire, expulsions abusives à Ballan, destruction jardins St-Lazare...

Amélioration des circulations douces, Fluidité des modes, Reconstruction de la passerelle Fournier en 2015...

Mise à jour des plans, schémas d'urbanisme et respect de leur application.

Maîtrise de l'étalement urbain et de la densification.

FONCTIONNEMENT

Chaque 2è jeudi du mois se tient aux Halles (1er étage) une réunion des adhérents, ouverte aux sympathisants.

Le point est fait de tous les dossiers en cours. Il s'y décide l'ouverture de nouveaux dossiers.

Les particuliers peuvent exposer leurs difficultés liées à leur environnement.

L'AQUAVIT s'efforce :

- d'apporter des réponses,
- d'indiquer des pistes à explorer,
- de soutenir les actions proposées par des particuliers ou des « collectifs »,
- de médier les enjeux,
- d'intervenir auprès des décideurs.

Nos bulletins



Bulletin de l'AQUAVIT de sept. 2014

Spécial Haut de la rue Nationale

Tours-hôtels, halte à la mystification ! Voir en second chapitre
Pour un aménagement respectueux du patrimoine arboré

Mars 2014

**AQUAVIT
PLAN CLIMAT DE
L'AGGLOMERATION
TOURANGELLE, OU EN EST-ON ?**

Novembre 2013

**AQUAVIT
BILAN DE DIX ANS DE CVL**

**L'écologie urbaine,
même à Tours,
c'est possible !**

Septembre 2012

Imprimé par nos soins

Ne pas jeter sur la voie publique

Non,
le tout béton et Pentassement ne sont pas des fatalités !

La densification n'est pas la seule réponse à la modération de Pimpôt.

Ne laissons pas les décideurs et les concepteurs de la ville profiter de la morosité ambiante et de l'individualisme triomphant.

Si vous partagez notre point de vue et voulez être acteur de notre environnement futur...
Visitez notre site,
Assistez à l'une de nos réunions,

REJOIGNEZ NOUS...

AQUAVIT

Association pour la QUALITÉ de Vie dans l'agglomération Tourangelle

Bulletin d'adhésion

Nom..... Prénom.....

Email.....

Adresse.....

Date.....

Cotisation annuelle : 12 € membre actif

18 € couple

6 € sans emploi et étudiant

Pait un don de.....€ pour soutenir les activités de l'AQUAVIT

Ci-joint un chèque total de.....€*

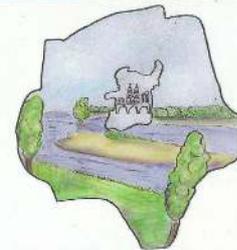
Signature

* somme déductible des impôts (association agréée)

Bulletin à retourner dûment rempli à
AQUAVIT—29 rue Auguste Comte—37000 TOURS



Association pour la QUALITÉ de Vie dans l'agglomération Tourangelle



Association loi 1901

Créée le 1er février 1990

Agréée au titre de l'urbanisme et de l'environnement
par arrêté préfectoral du 20 juin 1995

**AMELIORER la QUALITE de la VIE
dans l'AGGLOMERATION TOURANGELLE**

Siège social : 29 rue Auguste Comte—37000 TOURS

Président : François Louault

Présidente d'honneur : Claude Guillaumaud-Pujol

Tel : 06 64 95 52 03

Site internet : aquavit37.fr
(toutes nos actions y sont développées
avec mise à jour permanente)

1) 30 ans de luttes pour tenter de préserver le patrimoine arboré

Introduction

Le bilan de la première ligne de tramway s'est soldé par une dette démesurée pour l'agglomération tourangelle et par une perte irréparable sur le patrimoine arboré de la ville de Tours. Il semble que l'on s'achemine vers une même catastrophe avec la seconde ligne. C'est du moins ce que laisse présager le choix de tracé déjà dévoilé et malheureusement arrêté.

Pour éviter une telle perspective, ce dossier attire l'attention des Tourangeaux sur les enjeux patrimoniaux des grandes allées arborées de la ville. Aussi impensable que cela puisse paraître, la métropole Tours Val de Loire a décidé un passage par le boulevard Béranger et, pour le projet à plus long terme de 3^{ème} ligne, par le boulevard Heurteloup. Le choix des édiles va mettre en péril les grands alignements de platanes patrimoniaux, y compris à terme ceux des allées centrales tant ils sont interdépendants. La destruction des fontaines et de l'agencement de la place Jean Jaurès est aussi programmée. Au-delà des aspects environnementaux de première importance, les choix municipaux portent atteinte à l'histoire de la ville, puisque nous sommes sur deux grands axes structurant de son urbanisme et que nous touchons même le cœur de la cité, devant son palais de Justice et son Hôtel de ville. Nous rappellerons l'origine de cette prestigieuse place et de ce grand mail divisé en ces deux longs boulevards. Nous constaterons une désolante atteinte à la cohérence des objectifs des protections du Secteur Sauvegardé et du classement au Patrimoine mondial de l'humanité. "L'esprit des lieux" et la qualité architecturale du site, arbres en harmonie avec les bâtiments, s'en trouveront anéantis.

Pour que les Tourangeaux puissent se faire une idée des menaces imminentes, ce dossier commence par une présentation des lieux et de ses protections officielles. Dans un deuxième temps on comprendra les craintes actuelles de l'AQUAVIT avec la présentation du bilan beaucoup moins remarquable qu'on ne le prétend de la première ligne de tramway. On mesurera ensuite l'étendue du péril. Enfin, nous présenterons une solution alternative, prenant en compte cette expérience douloureuse du début des années 2010 et des études, les propositions pertinentes faites à cette époque et les expériences des villes voisines.

Nous souhaitons que ce combat, qui est le nôtre depuis longtemps soit aussi celui du plus grand nombre de Tourangeaux. Ainsi, avant d'entrer dans le vif du sujet, notre association AQUAVIT sera présentée avec un historique de ses nombreuses interventions pour la préservation de l'environnement arboré de la ville. Depuis sa création en 1990 jusqu'à sa reconnaissance au niveau national avec la récompense qui lui a été attribuée le 30 octobre 2021, il faut le dire, ce combat n'a pas été des plus faciles.

Par ce dossier adressé aux Tourangeaux et à leurs élus, nous souhaitons rompre avec les tristes expériences du passé et aussi avec une gestion comptable de l'arbre basée sur le nombre de plantations alors qu'elle devrait d'abord reposer sur le respect des arbres en place. Nous sommes attachés à ces hauts et majestueux platanes, nous leur sommes redevables de mieux nous sentir près d'eux, nous en sommes fiers, comme on est fier de ses amis. Nous tenons à les garder en bonne santé près de nous.



L'AQUAVIT et le mépris environnemental des édiles et urbanistes tourangeaux

L'AQUAVIT (association pour la qualité de la vie dans l'agglomération tourangelle) est une association loi 1901. Créée le 1er février 1990, elle a été agréée au titre de l'urbanisme et de l'environnement par arrêté préfectoral du 20 juin 1995. Le présent ouvrage est aussi une façon de fêter ses 30 ans d'existence.

Nul ne l'ignore aujourd'hui, la qualité de l'environnement repose pour une bonne part sur la promotion de la biodiversité et le respect du patrimoine arboré, d'autant plus précieux en ville que les sources de pollution sont nombreuses, importantes et toujours incontrôlées. Dans ce statu quo de dégradation de la qualité de l'air qui n'est pas prêt de s'améliorer vu l'absence de volonté politique des pouvoirs publics, la ville de Tours présente le facteur aggravant du passage de l'autoroute A10 en plein cœur de l'agglomération.

L'arbre, les massifs arborés, les mails, allées piétonnières végétalisées et, plus généralement, les espaces verts participent de façon déterminante à la qualité de la vie urbaine.

Nous présentons ici de manière imagée avec des documents d'archives de l'association quelques-uns des combats menés depuis sa création. Commençons avec ces quelques extraits de tract, de pétition ou de bulletin au cours des années 1992 à 1999, on peut constater que le problème est ancien et que la lutte pour les arbres n'a pas été aisée dans l'agglomération tourangelle ; un comble dans "Le Jardin de la France".

L'arbre, bouc émissaire néo-culturel ?

A Tours (square François Sicard, avenue de Grammont...), nos arbres vénérables sont éliminés sans état d'âme. Bien sûr, des arbres sont replantés, c'est très bien, mais il n'empêche que la valeur de nos vieux compagnons est inestimable et même vitale.

Ils sont jugés dangereux car malades. Malades de notre pollution. Les collectivités ne veulent aucun risque. La sentence est implacable, il faut les abattre ! Mais les arbres urbains ne sont-ils pas tous plus ou moins malades ? Mais surtout cette solution apparemment logique (sophisme de l'arbre dangereux) paraît extrêmement risquée :

- le danger réel et majeur n'est-il pas social ? Notre société peut-elle sans conséquences, renoncer à ses arbres anciens, symboles de vie, de pérennité ?
- notre société va-t-elle renoncer à des valeurs anciennes, planétaires, fédératrices et salvatrices [...]



TOURS S.O.S. ARBRES

Aujourd'hui avec Jean Royer on plante dans la forêt de Larçay.

Mais à Tours :

- 13 ha de bois déclassés depuis le dernier P.O.S. ;
- Une partie du jardin de la Préfecture sacrifiée pour le Centre des Congrès ;
- Des arbres centenaires abattus place du Maréchal Lederc ;
- Les arbres de la place Prosper Mérimée condamnés par un projet de parking, comme ceux des places Chardonnet et du Commandant Tulasne ;
- Des arbres des boulevards menacés, d'autres déjà morts ;
- Les arbres près de la place Jean-Jaurès crévent ;

ALORS ?

**DES ARBRES A LARCAY ? OUI
MAIS GARDONS D'ABORD LES
ARBRES DANS TOURS !**

LEVEZ LA TÊTE, OUVREZ LES YEUX, VOS ARBRES SONT MENACÉS !!!

Tours est une grande ville où il n'y a plus de place pour les grands arbres, affirme publiquement Monsieur Royer. En revanche, il y a de la place pour les parkings souterrains.

Quand les voitures se garent, les arbres tombent. Les arbres centenaires sont remplacés par des bonsaïs et les moins âgés sont supplantés par du mobilier urbain.

JUGEZ VOUS MEME... Ceux qui ont disparu :

- o les tilleuls de la place de la gare
- o des arbres centenaires de l'Hôpital (voir N.R. du 5 mai 1994)

Ceux qui vont disparaître : (entre autres)

- o des arbres de Bretonneau, victimes de la restructuration,
- o sur les places Prosper Mérimée et du Chardonnet transformés en parkings souterrains,
- o dans le parc de Grandmont victime du bétonnage tout azimut,
- o ceux des boulevards et de l'avenue de Grammont auxquels Monsieur Royer cherche à ôter toute protection.

AVEC L'AQUAVIT, EXIGEZ L'INVENTAIRE DE L'ARBRE EN VILLE

En fait les arbres sont abattus, les haies arrachées parce que le square dérange. Il dérange parce que les arbres y sont beaux et élevés, parce qu'il est touffu et fermé sur les côtés, parce qu'il n'est pas ouvert et transparent comme les pseudo "espaces verts" du style de la place du Chardonnet ou du parvis de la gare, avec petits bancs bien raides, allées bétonnées et vue imprenable sur la circulation et les parkings. Bref, le square de la place François Sicard dérange parce qu'il n'est pas moderne ! L'idéal de notre mairie (et sans doute de bien des édiles d'aujourd'hui), ce sont des arbres en pot, ou en plastique, des arbres qu'on déplace, des arbres qui ressemblent à des abris "Decaux", à du mobilier urbain, des arbres surtout qui ne dépassent pas l'homme ! [...]

**ADIEU LES ARBRES !
BONJOUR LES DÉCIBELS
et la POLLUTION !
AQUAVIT - GRANDMONT**

Le long règne à droite du maire Jean Royer entamé en 1959 se termine en 1995. On découvre alors que la nouvelle équipe municipale de gauche menée par Jean Germain ne transforme pas vraiment la politique environnementale de la ville. Il faut déchanter et il devient évident que la situation va se dégrader durablement. La municipalité ira jusqu'à faire incarcérer durant quelques heures Claude Guillaumaud, présidente de l'AQUAVIT et trois autres militants, comme le rapporte La NR du 26 octobre 2000.

ENVIRONNEMENT

Interpellés pour délit de lait



Cent soixante-dix platanes ont été recouverts d'une croix au lait de chaud, un produit réputé pour soigner les arbres.
(Photo Danielle Laborde)

Quatre membres de l'association Aquavit ont été interpellés hier à 6 h 20, alors qu'ils venaient de taguer au lait de chaux cent soixante-dix arbres de l'avenue de Grammont. La ville a porté plainte.

S'ILS voulaient se faire remarquer, ils ont réussi au-delà de toute espérance. Quatre membres de l'association Aquavit (Association pour la Défense de la Qualité de la Vie en Touraine) ont été interpellés mercredi matin à 6 h 20 par la police nationale alors qu'ils tagaient les platanes de l'avenue de Grammont avec du lait de chaux. Pinceau en mains, ils ont dessiné des croix sur cent soixante-dix arbres de l'avenue, entre la place Jean-Jaurès et la place Thiers.

Après contrôle d'identité, Claude Pujol-Guillaumaud, Annie Goléo et deux autres membres de l'association ont été ramenés au commissariat, enfermés dans une cellule pendant une quarantaine de minute avant d'être remis en liberté.

- Par voix de presse, la mairie avait déclaré les arbres de l'avenue de Grammont malades. Quel meilleur traitement, en l'occurrence, qu'un peu de lait de chaux - écrit Claude Pujol-Guillaumaud dans une lettre ouverte au maire de Tours. - Sans doute aurait-il fallu badigeonner tout le tronc, comme le veut la coutume. Mais nous étions trop petits, nous n'avons fait qu'une croix blanche... C'est ainsi que nous sommes devenus des citoyens dangereux contre lesquels il fallut requérir la police ! -

"Tellement puéril !"

L'ex-présidente de l'association se plaint au passage d'avoir été gardée plus que de raison au commissariat, avant de poser une question au maire de Tours : « pour avoir

peint des platanes au lait de chaux dans sa propre ville, mérite-t-on la mise en cellule ? ».

La mairie ne voit évidemment pas les choses du même œil. Hier matin Sylvie Roux, adjoint à l'environnement, était ulcérée par les méthodes utilisées par l'association. « Je ne comprends pas cet acharnement alors que nous faisons des efforts considérables pour qu'il y ait de plus en plus d'arbres dans cette ville et qu'ils soient mis en valeur. La seule motivation qui peut expliquer ce type de comportement c'est la manœuvre politique. »

Sans employer les mêmes accusations, Jean Germain a dénoncé le marquage systématique des arbres par des croix blanches... « cela me rappelle des méthodes d'action tristement célèbres. Elles vont coûter entre 35.000 F et 40.000 F à la ville pour le net-

toyage des arbres. En même temps, c'est tellement puéril ! »

Puérile ou pas, l'action menée par les quatre adhérents de l'association est passible de poursuites si les croix peintes à la chaux s'apparentent à des tags. Ce qui signifie que les quatre membres sont passibles d'une amende pouvant aller jusqu'à 25.000 F. Mais l'affaire peut également être classée sans suite. En effet, le lait de chaux étant considéré comme un produit biodégradable, le délit de tag ne tiendrait plus.

Aventure rocambolesque, on en conviendra, pour un conflit qui prend au fil des jours, et des actions des uns et des autres, des allures de guérilla urbaine. Frôlant parfois le pathétique.

Jacques BENZAKOUN

Le 4 août 1998, les tronçonneuses sont à l'œuvre sur des platanes du boulevard Béranger, l'AQUAVIT proteste aux côtés d'autres Tourangeaux. La NR des 5 et 10 août :

Des platanes supprimés boulevard Béranger



L'abattage n'a pas été du goût de tout le monde

Attraction hier matin sur le boulevard Béranger, juste des d'un aménagement ponctuel, soit qu'après tout les arbres sont des êtres vivants qui arrivent un jour... en fin de vie. Cela n'a pas manqué hier. Parmi les passants et les automobilistes, des réflexions fusaient pour juger regrettable, voire scandaleux, de mettre à terre des arbres qui sont dans le paysage urbain depuis des décennies. [...]

Arbres supprimés : l'Aquavit pas d'accord

L'association pour la qualité de la vie dans l'agglomération tourangelaise dénonce l'abattage d'arbres boulevard Béranger.

- Suite aux articles parus dans « La Nouvelle République », l'association Aquavit ne peut que dénoncer la suppression des arbres de la place du Chardonnet et du boulevard Béranger, officiellement malades.
- Ces suppressions ont pour finalité, l'accroissement du nombre de places de parking en ville et l'élargissement des voies de circulation. Ces opérations ont donc bien pour but d'augmenter le trafic automobile en centre-ville.
- On ne comprend plus alors les propos de M. Coias, maire-adjoint de Tours chargé des transports, lors du conseil municipal du 6 juillet dernier. En effet, celui-ci s'était publiquement engagé à mettre tout en œuvre pour réduire le nombre de véhicules automobiles en centre-ville, engagement que l'association Aquavit ne peut qu'approuver et soutenir le plus énergiquement possible. Ces nouvelles suppressions, vont, une fois de plus, dénaturer le cadre de vie des Tourangeaux, dans un but somme toute assez peu avouable. -

Un commentaire du journal tend à relativiser l'émotion de la population :

[...] Mais le spectacle n'était pas au goût de tout le monde ! On sait qu'en ville les arbres sont bien gardés, qu'au moindre chantier d'abattage le voisinage ou les passants réagissent vivement. Et, après tout c'est bien ainsi, même s'il faut comprendre – et donc expliquer – soit les nécessités d'un aménagement ponctuel soit qu'après tout des arbres sont des êtres vivants qui arrivent un jour... en fin de vie. Cela n'a pas manqué hier. Parmi les passants et les automobilistes, des réflexions fusaient pour juger regrettable, voire scandaleux, de mettre à terre des arbres qui sont dans le paysage urbain depuis des décennies. [...]

Le 17 août 1998, sous la rubrique "*Courrier des lecteurs*", La NR reprend, sous le titre "*Touche pas à mon arbre*", des extraits d'un autre texte, signé Annie Goléo, secrétaire de l'AQUAVIT. Elle dénonce les simagrées municipales pour cacher des abattages abusifs du boulevard Béranger puis elle fait un rapide tour d'horizon des problèmes en cours. Voici ce texte, ici en intégralité :

Le vendredi 19 juin, dernier jour de la consultation en Mairie de Tours sur l'aménagement de la rue Nationale, alors que la rumeur courait que des arbres allaient être abattus boulevard Béranger, je me suis inquiétée auprès de Guillaume James, adjoint au maire de Tours, du devenir de la double rangée de platanes face à la Poste, dans l'opération de remplacement des places de stationnement en épis par des places latérales.

M. James m'a répondu qu'il n'avait jamais entendu parler d'abattages d'arbres. Mais, pour vérifier ses propos, il questionna M. Richard Chevallier, adjoint de Mlle Le Noch au service circulation alors présent, et qui confirma. Rassurée, je me gardais de poser la question à Monsieur le maire de Tours, à la réunion publique du 22 juin. Bizarrement, je n'ai remarqué aucune mention sur cet abattage programmé dans l'étude d'impact et au vu des avis portés sur le cahier destiné au public, personne d'autre ne l'a remarqué. Alors désolée, Messieurs les promoteurs du projet, mais vous avez menti. Quand cesserez-vous de prendre les Tourangeaux pour des naïfs imbéciles ? Dans ces conditions, je comprends ceux qui invectivent les élagueurs, même s'ils ne s'adressent pas aux vrais responsables. Pour mémoire, je rappelle que dans les dispositions du POS [Plan d'occupation des Sols], aucun alignement d'arbres ni d'espaces verts n'est protégé à Tours, car la ville est : "le garant de la protection des espaces au nom de l'intérêt général" (page 92 du rapport de présentation du "POS").

C'est sans doute pour cette raison qu'en septembre 1997, alors que je m'insurgeais auprès du technicien du service des espaces verts, dont je tairai le nom, de l'abattage de huit platanes toujours sur le boulevard Béranger, il m'a confié qu'il ne jugeait pas nécessaire deux rangées d'arbres sur ce boulevard.

Toujours dans la même logique, dans le parc de Grandmont, 900 m² d'espaces boisés ont été déclassés et à Tours Centre 2200 m² ! Enfin, une partie du Parc de la Croix Montoire, situé à l'est de l'Avenue de la Tranchée, a également été déclassé, au risque de gâcher la superbe vue du coteau que l'on a du pont Wilson.

Mais les lecteurs de la Nouvelle république ont sans doute remarqué que la plupart des arbres abattus étaient malades. "Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage". Nous connaissons la suite.

Au début des années 2000, la gouvernance de Jean Germain prend un tour plus autocratique. Le maire veut lui aussi de grands projets pour sa ville pour briller au national voire à l'international, jusqu'en Chine Sa méthode, les Tourangeaux la découvriront en 2010 avec le grand chantier de la première ligne de tramway.

Mais avant ce grand projet identitaire d'autres abattages d'arbres patrimoniaux et centenaires sont à rappeler. Décembre 2008 puis mars 2013 c'est le secteur du jardin Botanique qui est frappé avec deux grands massacres à la tronçonneuse sur le Boulevard Tonnellé et dans l'enceinte de l'Hôpital Bretonneau de Tours. Soixante cinq platanes centenaires tombent sur le Boulevard. La NR du 20 décembre 2008 :

Plaidoyer pour les platanes de Tonnellé

Soixante-cinq arbres vont être abattus lors d'un vaste chantier qui débutera en janvier. A la demande des riverains ? Pas tous, visiblement...

Nous avons annoncé le 3 décembre qu'un vaste chantier s'étendrait de janvier à juin 2009 pour recalibrer la partie sud du boulevard Tonnellé, de la rue d'Entraigues au boulevard Jean-Monnet. En précisant que 65 platanes y seront remplacés par 106 arbres moins envahissants. Réactions.

Jean-Marc S... habitant du quartier, nous dit « avoir recueilli le point de vue de quelques autres. Contrairement à ce qui est dit, l'abattage des platanes ne répond pas à une demande des riverains. Il semble qu'aucune enquête indépendante n'ait été faite... L'argumentaire municipal est affligeant, insultant même pour la population. Ces grands arbres qui sont là depuis cent ans et fleurissent chaque printemps sont devenus soudain malades, nuisibles et dangereux pour la population d'après la municipalité. Ce n'est pas crédible... ».

Bientôt plus de racines

De son côté le président de l'Aquavit (*), Jean-Michel Bouillet, fulmine : « De même que pour tuer son chien on dit qu'il a la rage, pour justifier le



Les platanes du boulevard Tonnellé sont devenus trop envahissants au fil des années.

(Photo correspondant NR, Jean-Claude Lambourg)

massacre, tous les motifs sont invoqués : maladie, fissuration des trottoirs par les racines, risque de chute de branches et de piéton, difficulté de balayage, discontinuité visuelle en cas de remplacement des seuls sujets malades (c'est pourtant ce qui se pratique avenue de Grammont), etc. Cessons d'employer des arguments fallacieux pour justifier un projet d'aménagement. Bien

souvent, en ville, la taille des arbres est inversement proportionnelle à la hauteur des bâtiments... La construction de nouveaux immeubles élevés au ras du trottoir a rendu les platanes gênants. Cela était prévisible.

Quant aux riverains, ils ne sont pas les seuls à jouir de ces arbres. Ceux qui passent sur le boulevard peuvent aussi les apprécier. Bientôt, il n'y aura

plus de racines pour gêner les piétons. Les habitants auront l'ombre des immeubles d'en face qui, eux, ont le droit de pousser bien haut, mais ils n'auront plus ni la fraîcheur l'été, ni les oiseaux... »

(*) Association pour la qualité de la vie dans l'agglomération tourangelle, 8, rue Charles-de-Grandmaison, 37000 Tours, tél. 06.64.95.52.03.

Pour réagir, écrivez-nous (adresses page 11).



2007, 2009, 2011

Dans son livre de 2012, "*Tours et ses arbres qu'on ne laisse pas grandir*", Alain Beyrand, membre du bureau de l'AQUAVIT, présente les massacres de l'hôpital Bretonneau :

Situé au centre-ouest, l'hôpital Bretonneau, avec Le Botanique, son jardin potager et d'agrément, formaient au XIX^{ème} siècle un grand cadre végétal arboré dans la ville. D'une large superficie sur son versant hospitalier, ce lieu a fait l'objet d'importants aménagements ces dernières années. La grande allée patrimoniale des marronniers centenaires a été abattue pour devenir un parking automobile. La place des tilleuls de la maternité a disparu, ensevelie par l'immense nouveau bâtiment ultramoderne. Presqu'une centaine d'arbres patrimoniaux est tombée. L'If de la chapelle a été sauvé de justesse.

Les malades opérés se trouvant dans une chambre dont la fenêtre donne sur un arbre, se rétablissent plus vite et souffrent moins que les malades dont la vue est différente. S'il était tenu compte de ce résultat d'étude fort compréhensible et même prévisible, la rénovation d'un hôpital devrait reposer sur une conservation et une mise en valeur du patrimoine arboré.

A Tours, le président du conseil d'administration du Centre Hospitalier Universitaire est le maire de la ville et ce n'est pas un hasard si on rénove un hôpital comme une place, en abattant les arbres, ici une centaine !

Photos de mars 2009 puis mars 2013 et extrait de communiqué de l'AQUAVIT de mars 2013 :



Il s'agit d'accroître le nombre de places de parking à l'intérieur de l'hôpital, car la municipalité a décidé de rendre payantes les places extérieures sur le boulevard Tonnellé. On prétexte la présence de quelques arbres creux pour justifier l'abattage de toute la rangée.

Notre association s'indigne de ces abattages répétitifs et de ces justifications trompeuses. Nous déplorons le constant recul de la nature en centre-ville. Les nouvelles plantations d'arbustes ne remplaceront bien sûr pas les tilleuls, platanes, peupliers et marronniers centenaires abattus.





AQUAVIT

Association pour la qualité de la vie
dans l'agglomération tourangelle
Bulletin du 23 avril 2016

L'arbre en ville

Depuis sa création, l'AQUAVIT a accordé une attention primordiale à la sauvegarde et au développement du patrimoine arboré de l'agglomération tourangelle, notamment lors des grands chantiers. Nous estimons que l'arbre et, plus généralement, les espaces verts participent de façon déterminante à la qualité de la vie urbaine.

Des bienfaits indispensables

- **Diminution de la pollution.** Les arbres sont des puits de carbone. Ils réduisent les poussières, les différents polluants chimiques et les germes microbiens, permettent un contrôle des eaux pluviales...
- **Amélioration de notre santé.** Les arbres diminuent les risques de dépression, d'anxiété, de maladies respiratoires, ils réduisent les excès de chaleur, diminuant notamment la surmortalité lors des canicules. Les espaces verts arborés sont des lieux propices à des activités physiques et en premier lieu à la marche. Des études scientifiques ont montré qu'ils aident à l'allongement de l'espérance de vie. Et en plus des économies sur le budget de la sécurité sociale...
- **Embellissement de notre cadre de vie.** Les arbres permettent un amortissement phonique, ils ont un apport esthétique et architectural. Constituant un patrimoine végétal, anciens, jeunes et futurs centenaires, à feuilles ou à aiguilles, sont un trait d'union entre générations. Pensez par exemple à ceux des boulevard Béranger et Heurteloup, à Tours...
- **Enrichissement de nos écosystèmes urbains.** Une ville riche en zones boisées a un caractère et une personnalité dont la population est fière et heureuse. Porteurs de biodiversité, nos majestueux compagnons de vie sont précieux pour la flore et la faune environnante, à commencer par les oiseaux, autres sympathiques compagnons de nos espaces trop minéralisés.

L'arbre dans l'agglomération tourangelle. Dans notre agglomération, les documents d'urbanisme privilégient la place de la nature et de l'arbre : Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes, Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), Plan Climat. Au niveau national, depuis 1995, la Charte de l'Environnement, inscrite dans la Constitution, va dans le même sens. Pratiquement, les politiques menées ne sont souvent pas à la hauteur de ces engagements. Que faudrait-il pour qu'elles deviennent davantage efficaces ?

Pour une charte de l'arbre. Des communes ou agglomérations de France et du monde ont adopté une Charte de l'arbre. Par exemple Amboise. Le contenu est variable, pouvant traiter un plan de gestion ou des principes éthiques. L'AQUAVIT dans son communiqué du 27 octobre 2015 écrivait : "Cela fait maintenant cinq ans qu'associations et collectifs environnementaux tourangeaux, las de constater la dégradation de notre patrimoine arboré, demandent la mise en place d'une telle Charte. L'idée semble avancer chez les élus, mais très lentement ; il n'y a pas encore lieu de croire qu'il existe une véritable volonté d'agir. L'AQUAVIT rappelle qu'une Charte de l'Arbre, donnant des moyens à une "équipe S.O.S. Arbres" permettrait enfin de vraiment instaurer une culture du respect de l'arbre urbain que la population appelle largement de ses vœux". Une telle équipe a été mise en place dans l'agglomération de Lyon. Et pourquoi pas, dans la voie des "incroyables comestibles", encourager la plantation d'arbres fruitiers ?

Les oliviers traités comme de la marchandise

Une ou deux fois centenaires, ils sont sollicités pour apporter immédiatement la présence végétale qui se doit d'accompagner tout projet contemporain. La dimension symbolique sera livrée en prime. Ils font l'objet d'un trafic particulièrement lucratif développé par des industriels peu scrupuleux qui bénéficient de fonds européens pour renouveler les oliveraies espagnoles et italiennes notamment. Ces oliviers sont réduits au dixième de leur couronne et de leur racines puis mis en bac, véhiculés sur de longues distances et transplantés dans des climats parfois septentrionaux pour décorer d'une touche méridionale tel patio ou jardin, voire même au prix d'incessants tramballages, tribunes ou stands pour des occasions éphémères. Traiter la nature comme une marchandise m'apparaît comme une imposture. Ces pratiques qui nient les besoins du végétal, son temps, son espace, ses cycles et son ancrage, sont pour moi irrecevables. Sans compter leur coût énergétique et leurs incidences en terme d'exploitation, voire de pillage de ressources en terres lointaines et souvent vulnérables, tout cela pour assouvir les plaisirs de nos sociétés.

[Caroline Mollié, "Des arbres dans la ville", Actes Sud 2009]

Dix commandements pour les arbres

1. **Respect** : les arbres sont des êtres vivants, aussi vivants que vous ou moi. Mieux : ils sont nos protecteurs. Accordez-leur le respect auquel ils ont droit en tant qu'êtres vivants et ne les traitez jamais par le mépris, comme s'ils n'étaient que du mobilier urbain.
2. **Anticipation** : avant de planifier un édifice ou un quartier neuf, faites appel à un urbaniste qui saura placer d'abord les espaces verts et les lignes d'arbres : le bâti viendra seulement par la suite.
3. **Compétence** : sachez vous entourer des meilleures compétences pour le choix des essences, la plantation, les tailles de formation, l'élagage du bois mort et les diagnostics de sécurité.
4. **Prévoyance** : prévoyez, pour chaque arbre planté, un volume suffisant pour sa couronne et ses racines lorsqu'il sera devenu adulte : cela rend les tailles inutiles. N'oubliez jamais qu'un arbre non taillé n'est pas dangereux.
5. **Modestie** : ne plantez jamais de "gros sujets" destinés à faire impression : c'est à la fois une perte de temps et un gaspillage financier. La "frime" et les arbres ne vont pas ensemble.
6. **Honnêteté** : ne croyez pas - et ne tentez pas de faire croire - que dix jeunes arbres vont remplacer un grand et vieil arbre abattu : c'est une contrevérité sociale, écologique et financière.
7. **Non-violence** : ne taillez ni les branches ni les racines d'un arbre, sauf obligation absolue. Ce n'est pas esthétique et cela rend l'arbre dangereux.
8. **Civisme** : soyez intraitables avec les comportements laxistes et inciviques vis-à-vis des arbres en ville : chocs, mutilations, etc. Ils supportent très mal toute forme d'agression.
9. **Protection** : N'oubliez jamais qu'abattre les arbres le long des axes routiers n'est en aucun cas une réponse adaptée aux problèmes de la sécurité routière.
10. **Gratitude** : aimer les arbres, c'est une autre façon d'aimer l'homme. Aimez vos arbres et vous aurez la satisfaction de constater que vos concitoyens vous en témoigneront de la gratitude.

[Francis Hallé "Du bon usage des arbres", Actes Sud 2011, "à l'attention des élus"...]

Le 5 avril 2018, à l'occasion de l'abattage d'un massif de cèdres centenaires dans le jardin des Prébendes d'Oé, l'AQUAVIT a publié un communiqué rappelant ses fondamentaux sur le patrimoine arboré :

Tours : et maintenant des abattages d'arbres dans les jardins patrimoniaux !

L'AQUAVIT a toujours considéré l'arbre comme un élément majeur de la qualité de la vie urbaine et s'est continuellement investie dans sa défense, notamment face à des équipes municipales négligeant l'intérêt de son patrimoine arboré d'exception. Nos élus se flattent du classement de la ville de Tours parmi les plus verdoyantes de France, oubliant trop qu'elle bénéficie d'un héritage qui est malmené de toutes parts. Depuis plus de vingt ans, tout est prétexte pour abattre nos plus beaux spécimens, notamment adultes, au prétexte qu'ils seraient malades et dangereux, et qu'il en est replanté davantage qu'il en est abattu. Ainsi pour la mise en place destructrice de la première ligne de tramway, dont le tracé s'est totalement désintéressé des enjeux environnementaux. Au cours des derniers mois, des destructions massives ont été effectuées dans le bois de Grandmont, au lac des Peupleraies, dans la plaine de la Gloriette, sur l'île Simon et des menaces pèsent sur plusieurs alignements (boulevard Béranger, Heurteloup ?), des arbres remarquables isolés sont en danger, comme à Tours Nord le séquoia Wellington pleureur, classé "*remarquable*" en 2011 et menacé par un projet immobilier [il sera une 2^{ème} fois sauvé].

Maintenant, les projets d'abattages (démontages selon la nouvelle terminologie) concernent des espaces protégés, les jardins patrimoniaux de la ville. Le jardin des Prébendes en est un fleuron, il fait partie des six jardins remarquables du département et est classé à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Il n'est pas question pour nous de contester les arguments sécuritaires avancés par les responsables à la suite d'expertises qu'il serait indispensable de rendre publiques. Ce jardin est entretenu avec un soin très méticuleux, comment admettre qu'une solution aussi radicale que l'abattage des huit cèdres survivants soit la seule solution envisagée et retenue par nos élus ? En d'autres lieux des arbres fragiles font l'objet de haubannage, des traitements sont expérimentés, une gestion protectrice est mise en place au cas par cas... Les quatre sujets penchant du côté de la rue du Boisdénier ne nous semblent pas présenter de risques majeurs, puisque, s'ils tombent, c'est avec la protection d'une grille très élevée. Ce jardin atteint son apogée arborescente et ce saccage l'affectera durablement. Laisser abattre ce massif de cèdres ouvre la porte à des opérations similaires demain, visant les massifs d'autres essences. Les séquoias géants, reconnus comme remarquables, sont les plus hauts du jardin et peuvent vivre plus d'un millénaire. Seront-ils les prochaines victimes ?

La prévention du risque poussée à l'extrême ne peut justifier la dégradation persistante du patrimoine boisé protégé de la cité. Des villes, comme Lyon ou Amboise, ont une toute autre vision de l'importance de l'arbre en ville, en se dotant d'une "*Charte de l'arbre*", que l'AQUAVIT réclame depuis longtemps pour Tours ou sa métropole.

Les cèdres des Prébendes avant l'abattage :



De façon paradoxale, la ville de Tours a davantage peur de la chute des arbres que les Tourangeaux. Pour preuve, ces photos montrent que le "*périmètre de sécurité*", prévenant toute chute potentielle, a été franchi par de nombreux visiteurs. Ils n'ont pas hésité à braver l'interdiction pour profiter, une des dernières fois, de l'abri de ces amis géants condamnés. [photo du 22 avril 2018, abattages en juin 2018]

Hors de Tours, l'AQUAVIT intervient aussi dans l'agglomération, comme le montre cet exemple de 2015 [extrait du site aquavit37.fr].

Berthenay victime des mauvaises habitudes de Tour(s) Plus Un chêne centenaire ignoré des aménageurs de l'agglomération



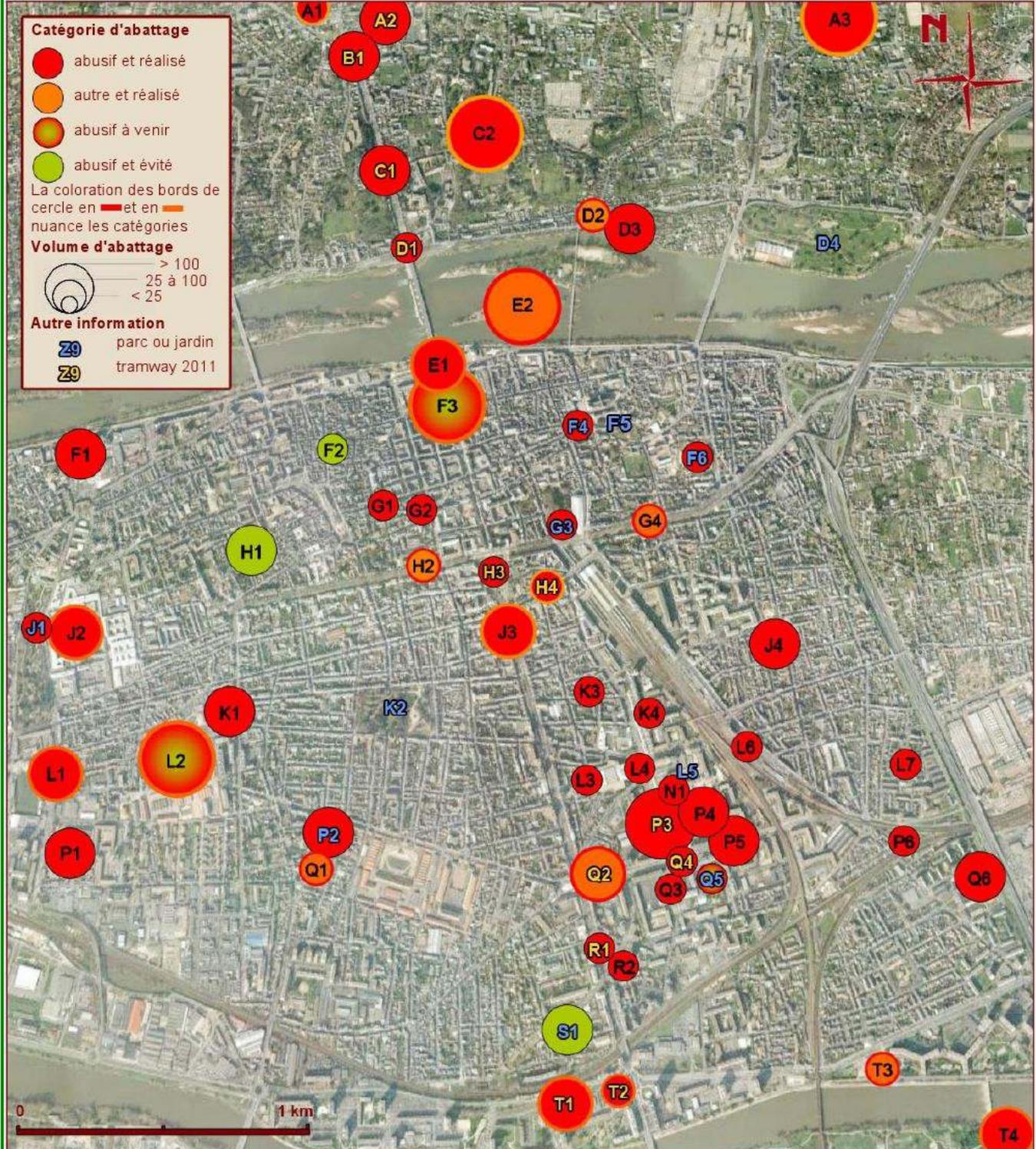
Qu'il était beau ce chêne !
Et qu'il était bien placé, là où la municipalité voulait aménager une "salle de convivialité". On imagine les grands repas familiaux ou associatifs à côté d'un tel bosquet à l'ombre duquel les groupes se formeraient, les enfants joueraient... Quelle chance !
Les aménageurs technocrates de Tours en ont décidé autrement, tout a été abattu le 18 novembre 2015.
Pour eux, la convivialité ne peut pas s'associer à la nature, surtout celle qu'ils n'ont pas artificiellement façonnée.

Les Tourangeaux peuvent se montrer sévères avec leurs maires. Après Jean Royer, à droite, battu en 1995, après Jean Germain, à gauche, battu en 2014, après Serge Babary, à droite, démissionnaire en 2017, c'est au tour de Christophe Bouchet de dégager en 2020. Les Verts, associés à la gauche, sortent vainqueurs des urnes, Emmanuel Denis devient un maire "*Europe Ecologie Les Verts*". Lors de la campagne électorale, une surenchère sur la plantation d'arbres en ville et sur leur importance a-t-elle changé la donne ? Pas dans les premiers mois de la nouvelle mandature, puisque, on le verra, les actes ne suivent pas pour les platanes du boulevard Béranger. Signalons aussi qu'il n'y a toujours pas de charte de l'arbre, comme le demande depuis longtemps l'AQUAVIT. Ce qui n'est pas fait pour nous rassurer.

Depuis sa création, notre association constate que les arbres en place, patrimoniaux et identitaires ne sont pas pris en compte lors de nouveaux aménagements. Aucun respect, aucune anticipation... Seul le bâti compte, donc le béton et l'on n'arrête pas d'en couler... Le slogan répété reste inchangé "*Ce n'est pas grave, on va replanter*". Indéniablement on replante et même de plus en plus (2 pour 1 abattu dans les années 2010, 3 pour 1 dans les années 2020). Le quantitatif peut bien satisfaire les édiles mais ne peut se substituer au qualitatif esthétique culturel et environnemental cher aux Tourangeaux. Car l'on continue à abattre, à déraciner. Et pour qui sait observer, les arbres plantés sont rarement à haute tige. Ce sont surtout des arbustes et des arbrisseaux. On ne leur laisse guère le temps d'atteindre la maturité. Dans ce chantier sans cesse renouvelé, il y a une suppression des repères familiers et une perte d'identité des lieux. C'est aussi un déracinement de la population qui s'opère un peu partout dans la cité, comme le montre la carte de la page suivante. Le quartier du Sanitas (K4, P3, P5, R2...) est celui qui a le plus souffert, miné par une volonté de "*gentrification*", d'embourgeoisement d'un quartier central trop populaire, attisant les appétits immobiliers. La suppression scandaleuse du collège Pasteur fut un autre temps fort de ce phénomène s'étalant sur plusieurs dizaines d'années.

Carte des dégradations du patrimoine arboré de Tours depuis 1996

A1 rue des Bordiers 2001 A2 avenue Maginot A3 2000 parc Monsoudun B1 place de la Tranchée C1 avenue de la Tranchée C2 rue Groison 2001 D1 place Choiseul D2 place Paul Bert 2000 D3 parking Aucard 2004 D4 parc Ste Radegonde E1 place Anatole France 2001 E2 îles de la Loire 2009 F1 parking de la rue du Dr Chaumier 2010 F2 place du Grand Marché F3 haut de la rue Nationale F4 square François Sicard 1999 F5 jardin de l'Archevêché F6 parc Mirabeau 2006 G1 place du 14 juillet 2007 environ G2 place du Chardonnet 1998 G3 jardin de la Préfecture 2006 G4 bd Heurteloup 2011 H1 place Mame H2 bd Béranger 1998 H3 station Jean Jaurès H4 rue Charles Gille J1 jardin Botanique 2006 J2 hôpital Bretonneau 2008 J3 avenue de Grammont 1999 2000 2002 J4 place Velpeau 1998 K1 place Rabelais 2002 K2 jardin des Prébendes d'Oé K3 place du 4 septembre 2009 K4 place de la Grenadière 1997 environ L1 boulevard Tonnellé 2009 L2 casernes Beaumont-Chauveau L3 140 peupliers en 1997, exemple derrière le Palais des Sports L4 parvis Palais des Sports 1999 L5 jardin Theuriet L6 parking des Peupliers 2003 environ L7 place du 8 mai 2000 N1 rue du Dr Bosc 2008 P1 place Letellier 2010 P2 jardin Boylesve 2000 P3 mail du Sanitas P4 place Anne de Bretagne 2011 P5 avenue Charles de Gaulle 1996 Q1 rue Jean Mermoz 2006 Q1 place de Strasbourg 2001 Q2 place du Cdt Tulasne Q3 autour de l'église St Paul 2011 Q4 carrefour St Paul Q5 jardin Meffre Q6 autoroute 2005 environ R1 station Charcot R2 avenue St Lazare 2010 S1 jardins St Lazare T1 boulevard Winston Churchill T2 carrefour de Verdun T3 promenade de Florence 2011 T4 île Balzac 2010



Dégradations du patrimoine arboré de la ville de Tours de 1996 à 2011, entre Loire (un peu au delà) et Cher (d'après Google Map 2008) Cette carte est celle de la page 225 du livre "Tours et ses arbres qu'on ne laisse pas grandir" (ILV Editions 2011), www.pressibus.org/arbres/livre. Ce livre donne des précisions sur chacune des zones d'abattages.

L'AQUAVIT primée au concours "Allée d'arbres"

Bien avant que les études récentes démontrent tous les bienfaits de la présence des arbres en ville, notre association a fait de leur défense l'une de ses priorités. C'est donc avec une grande satisfaction qu'elle a appris qu'elle avait été primée au dernier concours (2020) "Allée d'arbres" organisé par SITES & MONUMENTS - SPPEF (Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique en France), soutenu par les ministères de la Transition Ecologique et de la Culture dans l'esprit des recommandations du Conseil de l'Europe.

Notre dossier s'était particulièrement appuyé sur l'action récente que nous avons menée pour la sauvegarde des alignements d'arbres des boulevards Béranger et Heurteloup directement menacés par le tracé projeté de la deuxième ligne de tramway. Nous y démontrions que ce choix se traduirait par la destruction à court et moyen terme de ces doubles alignements (quatre rangées) qui font partie du patrimoine de la ville et donc protégés par les documents d'urbanisme récents. Le Plan de Sauvegarde et Mise en Valeur (PSMV) de 2013 prévoyait même la restauration complète des allées doubles.

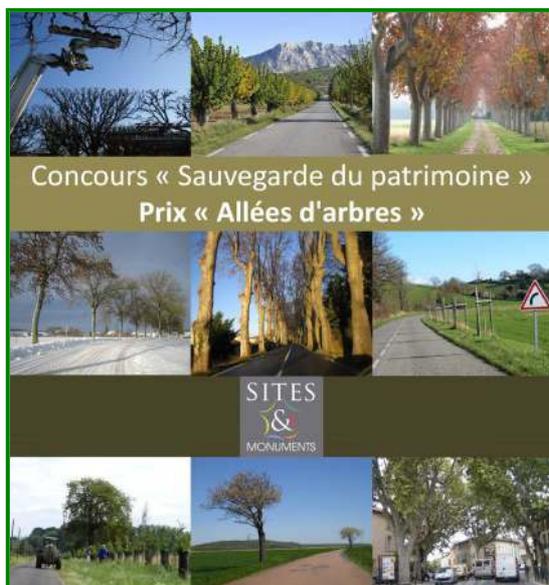
L'implantation du tram ne permet au mieux de ne conserver que les deux rangées centrales, en dépit des choix d'aménagement initiaux (XVII^{ème} siècle) et de la vocation sociale et patrimoniale du lieu (marché aux fleurs, foires, brocantes, lieux de convivialité...). Ces aspects avaient pourtant été mis en exergue par le "Garant" lors de la consultation publique préalable à l'établissement du tracé de cette ligne. Des exemples récents d'implantation de lignes à proximité de rangées d'arbres démontrent leur dépérissement rapide par fragilisation des racines.

D'une part ce prix récompense notre action passée et récente et renforce notre volonté de sauvegarder le patrimoine végétal remarquable de notre cité, d'autre part il prouve que ce combat partagé avec de nombreux Tourangeaux est compris et appuyé au niveau national. L'enjeu de l'arbre en ville devient universel.

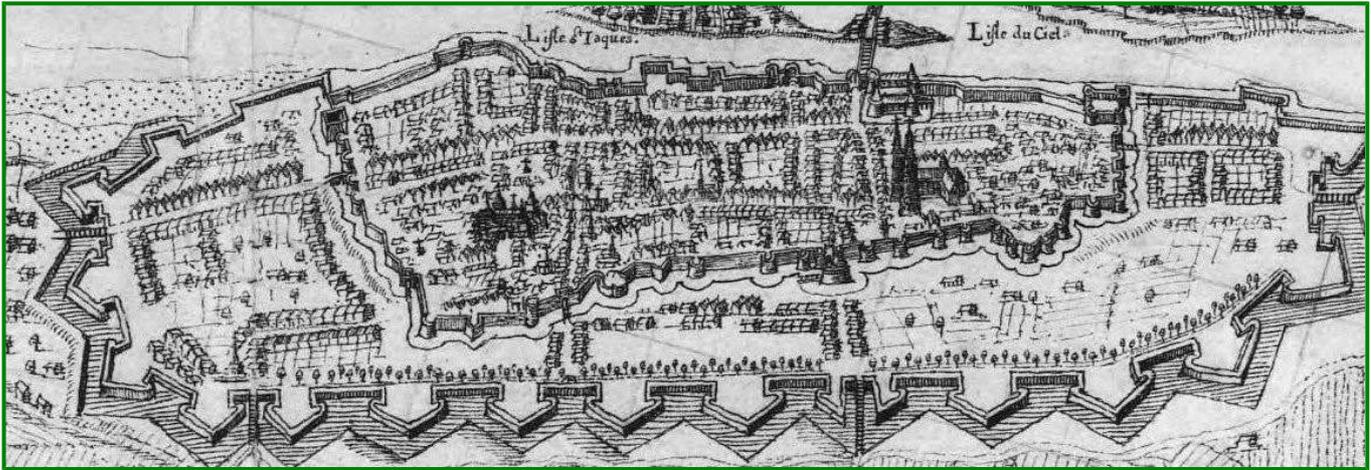
Voici la motivation du jury :

Le jury est sensible à la qualité de la trame que constituent les allées de Tours, qui seraient impactées par le tracé retenu pour l'extension du tramway : véritables cathédrales végétales de grande ampleur avec une voûte intéressante, elles sont non seulement un témoin historique et culturel fort, mais elles remplissent des fonctions indispensables dans les villes d'aujourd'hui : elles sont des lieux de convivialité fréquentés et jouent un rôle important dans la lutte contre les îlots de chaleur.

Le jury est par ailleurs préoccupé par les contradictions profondes relevées entre les documents d'urbanisme récents (prévoyant la restauration de l'allée double) et le choix du tracé privilégié ce jour, qui ne garde qu'une allée simple, sans rapport avec l'histoire de l'aménagement antérieur et la vocation sociale du lieu. Cette préoccupation est d'autant plus vive que le rapport d'expertise laisse un doute sur la viabilité des alignements d'arbres qui seraient maintenus. Le fait que les propositions du garant de la consultation publique ne soient pas prises en compte est aussi un sujet de préoccupation.



30 octobre 2021, lors du salon international du patrimoine culturel, au Carrousel du Louvre à Paris, dans le cadre du concours annuel pour la sauvegarde du patrimoine, le prix "Sites & Monuments - Allées d'arbres" a été remis à François Louault, président de l'AQUAVIT



1619, Tours, l'ancienne muraille et la nouvelle bordée par le grand mail [carte de Siette]



2003, le boulevard Heurteloup, avant que les fontaines disparaissent et que le sol soit bitumé.

2) L'historique "Grand Mail" de Tours et la place du Palais

Du grand mail aux boulevards Béranger et Heurteloup

Une allée d'arbres peut-elle avoir une histoire ? Dans l'absolu, la réponse ne peut-être qu'affirmative. La question n'est pas absurde pour autant puisqu'en faisant leur trait de tracé du tramway les édiles espéraient que le passé n'interférerait pas avec leur projet. Reformulons la question. Un alignement d'arbres peut-il s'inscrire dans la grande histoire de France ? Là encore la réponse affirmative s'impose mais rares sont les allées arborées qui peuvent prétendre à ce titre et c'est bien le cas du Grand Mail de Tours. Une longue histoire donc qui s'étale sur plusieurs siècles avec des personnages de première importance...

Elle commence en 1592 avec une décision d'Henri IV. Pour prémunir la ville contre les dangers de conflits intérieurs, le Roi de France fait mettre en œuvre de grands travaux de fortification étendus à ses faubourgs. Son architecte Jacques-Androuet du Cerceau conduit le chantier qui sera poursuivi par Isaac François, voyer de Touraine, jusqu'en 1641. Très vite, dès 1603 pour Heurteloup et 1604 pour Béranger, les mails sont plantés et acquièrent par leur ampleur architecturale une valeur identitaire remarquable. En 1610, le voyageur allemand Just Zinzerling qui les découvre le note et fait "*l'éloge de belles promenades qui avoisinent certaines villes et, où toute la population afflue, se promène, joue et danse au beau jour de l'été : le mail à Tours...*".

En 1615, Balthazar de Monconys remarque "*le plus beau mail de Tours*". Ces mails sont comparés à des "*murailles vertes*" par Jean de La Fontaine. La carte de "*Tours et ses environs*", établie vers 1670, montre les mails plantés d'arbres le long des remparts au Sud et à l'Est de la ville :



"*Tours et ses environs*" (extrait), plume et lavis attribué à Tonon de Rochefou, vers 1670. A l'intérieur de l'enceinte et de ses fossés, on devine le contour des murailles précédentes. A gauche, le ruau Sainte Anne reliait la Loire au Cher, il a été comblé au milieu du XIX^{ème} siècle pour, notamment, laisser la place au jardin botanique. Au centre en haut se trouvait l'île Saint Jacques habitée, qui fut évacuée en 1764 pour être détruite afin de rehausser la berge voisine. [Bibliothèque Municipale Tours].

Un siècle plus tard, lors de son passage à Tours vers la fin du 18^e siècle, Arthur Young, célèbre agronome britannique, écrivain et grand voyageur remarquait impressionné l'architecture végétale et notait : « *il y a une belle promenade longue et admirable, ombragée par quatre rangées de superbes ormes très élevés qui, comme abri contre le soleil brûlant, ne peuvent rien avoir de supérieur* »... Il faut dire qu'on était à la grande époque des sciences agronomique et botanique. On ne parlait pas de réchauffement climatique mais on constatait simplement que la valeur du mail contre les canicules était parfaitement appréciée à sa mesure.

Le "*plan de la place de l'entrée de la ville par la route d'Espagne*" de 1781 témoigne de l'alignement de ces quatre rangées d'arbres et également de l'existence de rampes d'accès des anciens fossés au mail pour approvisionner les anciens corps de garde. Les mails soulignent les bordures septentrionale et méridionale de la ville - véritables saignées vertes dans le grand paysage urbain comme le montre la "*Vue de Tours en ballon*" dessinée vers 1847.

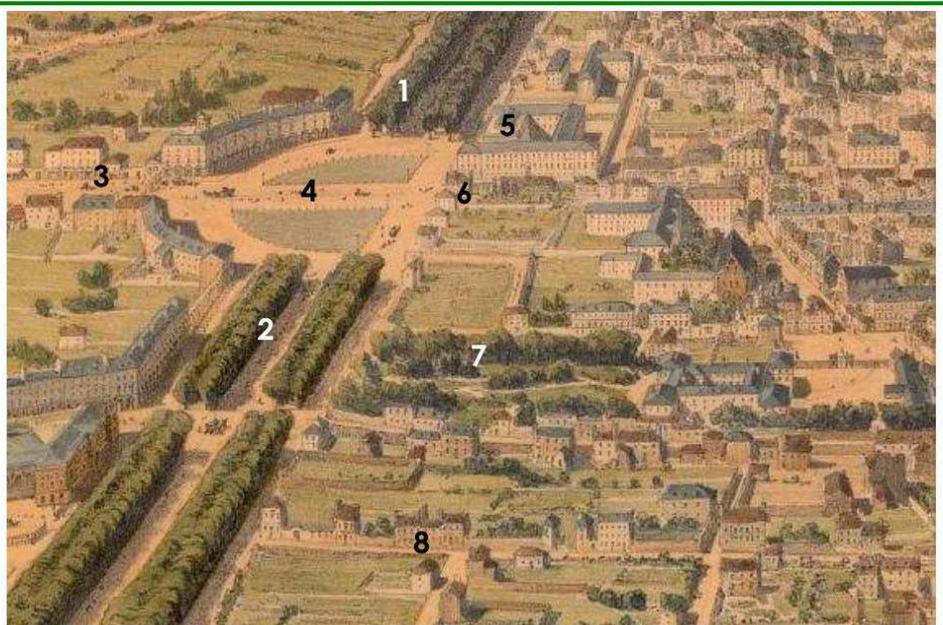


Vue de Tours en ballon, lithographie d'Adolphe Cuvillier vers 1847, reprise par Guesdon en couleur en 1863 [SAT]. La route d'Espagne traverse la cité du nord au sud (au centre, de gauche à droite), du pont de pierre à la place du Palais. L'extension vers le sud est permise avec l'annexion d'une partie de la commune de Saint Pierre des Corps en 1824 et entièrement celle de Saint Etienne Extra en 1845. En 1828 un canal a rejoint le Cher à la Loire (alignement d'arbres au fond). En bas à droite, il reste un bastion des remparts du XVII^{ème} siècle, ailleurs en destruction. En 1846, le chemin de fer est arrivé, Sur la droite, la bordure verte du Grand Mail avec la place du Palais en son centre et un peu plus loin la gare "débarcadère",

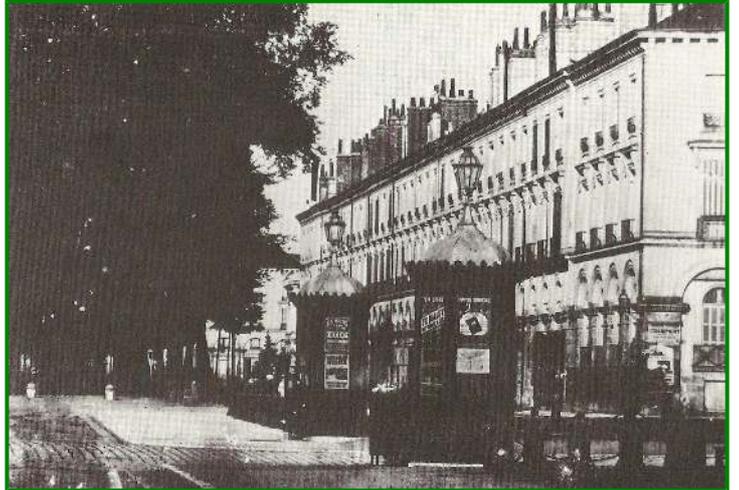
"Le grand mail", comme les Tourangeaux l'appellent, va être coupé en deux à la fin du XVIII^{ème} siècle quand, sous l'impulsion de Daniel-Charles Trudaine, intendant général de Louis XV, est percée la "route d'Espagne", future Nationale 10, grand axe méridien dans le prolongement du Pont de pierre (Pont Wilson aujourd'hui). Progressivement les deux morceaux deviendront le boulevard Béranger à l'ouest et le boulevard Heurteloup à l'est. Le premier porte le nom du chansonnier Pierre-Jean de Béranger (1780-1857), qui l'a habité un temps et qui eut l'insigne honneur de voir désigner cette artère à son nom de son vivant. Le second porte le nom de Nicolas Heurteloup (1750-1812), médecin et chirurgien de l'armée napoléonienne né à Tours Saint Symphorien.

Gravure, milieu du XIX^e siècle
Archives municipales de Tours.

- 1 Boulevard Béranger
- 2 Boulevard Heurteloup
- 3 Place de la Porte de Fer
- 4 Place du Palais de Justice
- 5 Palais de Justice
- 6 Hôtel Papion
- 7 Jardin de la Préfecture,
ancien couvent de la Visitation
- 8 Rue Jules Simon.



A la fin du XIX^{ème} siècle. Pierre Leveel (1914-2017), longtemps président de la Société Archéologique de Touraine (SAT) est un historien de la Touraine. "*Une suite de hasards heureux et de rencontres amicales*" lui permirent de découvrir de rares anciens documents photographiques qui furent réunis en 1977 en un petit livre "*Tours en 1900*", édité par C.L.D.. C'est peut-être là que figurent les plus vieilles photos des boulevards Béranger et Heurteloup. Leur qualité est médiocre mais Pierre Leveel les éclaire par la précision de son propos. On y voit les ormes avant qu'ils ne soient remplacés par les platanes et on y apprend notamment qu'il y eut un "*Grand Mail*" et un "*Petit Mail*", pas vraiment petit...

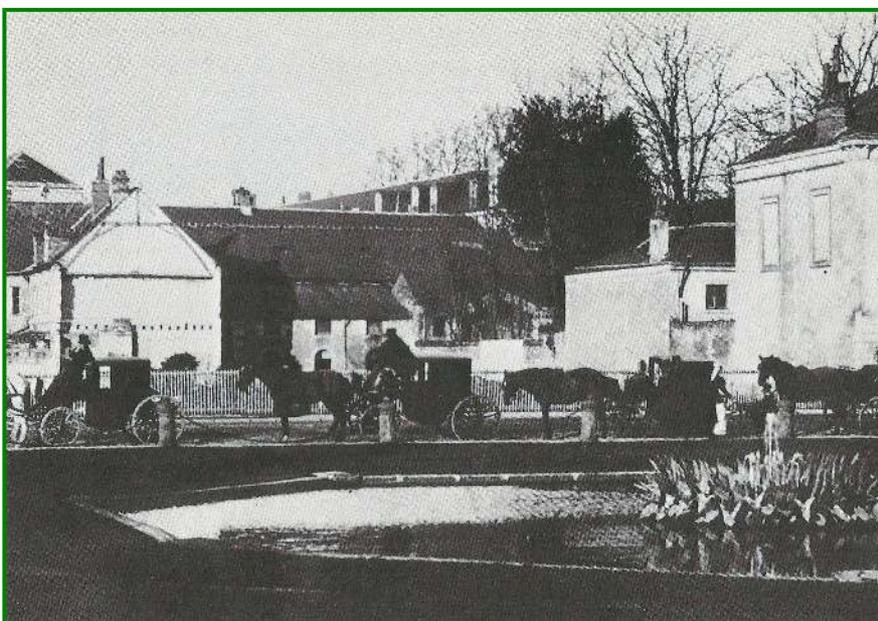


Le boulevard Béranger à gauche. Quel calme sur le grand mail !

Pas un chat, boulevard Béranger en cette heure matinale et ensoleillée. C'est l'automne, avec encore quelques feuilles au bout des branches. A droite, les ormeaux plantés en 1789 "*depuis Saint-Eloi jusqu'aux portes de fer*". Grosses bornes en pierre dure, reliées par des chaînes, pour bien délimiter la chaussée du terre-plein du mail. On distinguait jadis, en limite sud du canton de Tours-Centre, le Grand Mail entre la porte Saint-Eloi et la porte Bourbon (au droit de la rue Saint-Etienne ou Bernard Palissy) et le Petit Mail plus loin vers l'Est jusqu'au faubourg Saint-Pierre-des-Corps. Quelques beaux immeubles néo-classiques, antérieurs à 1850, subsistent encore du côté Nord des boulevard Heurteloup et Béranger. A Tours de 1836 à 1839, le chansonnier Béranger avait séjourné tout près de là (auberge du Tourne-Guide) avant d'habiter la Grenadière à Saint-Cyr. On voit ici à gauche les hôtels des n° 43 (de Jessey), 45 (de Nonneville) et 47 (de Clocheville), celui-ci étant le plus proche.

A droite. A l'entrée du boulevard Heurteloup.

Avant qu'on ne parlât de pollution, les ormeaux de nos boulevards étaient des arbres magnifiques, à peine élagués. Au premier plan, le place du Palais, "*ornée*" de deux kiosques à journaux : c'était l'âge d'or de la presse écrite. A droite, les hauts immeubles classiques, à l'architecture soignée, entre les deux places du Palais et de la Gare. Les rez-de-chaussée n'avaient pas encore été convertis en magasins. Aux deux extrémités de ce bloc d'immeubles existaient déjà les hôtels de Bordeaux et de l'Univers. Le petit Mail devint boulevard Heurteloup en 1841 et Martin Logeais en donne la raison : "*pour perpétuer le souvenir du baron Heurteloup, mort en 1812 d'une attaque d'apoplexie au moment où il venait d'être nommé chirurgien en chef de la Grande Armée*".



Fiacres place du Palais à la fin du XIX^{ème} siècle.

C'est ici du centre de Tours qu'il s'agit puisque voici réunis : 1) au premier plan, le bassin oriental de la place du Palais, avec un modeste jet d'eau ; bornes et chaînes, interdisant la pelouse, sont toujours à leur poste. 2) à l'arrière-plan, les hautes ailes du lycée Descartes, reliées par un corps de logis, qui avait appartenu au séminaire Saint-Charles. 3) au plan central, un terrain à bâtir après démolition de l'hôtel Papion du Château, ancienne manufacture de soiries convertie en bibliothèque au XIX^{ème} siècle. Là devait bientôt surgir le nouvel et colossal Hôtel de ville de Tours.

Durant sa longue histoire, les élus auront à cœur d'entretenir le mail. Les essences composant les alignements évolueront au cours des siècles. Ce sont d'abord des ormes, aux voûtes magnifiques et au feuillage précoce, qui pendant des siècles ont couvert la majeure partie des places, des cours et des promenades de France. Dès 1677, ils commencent à être renouvelés puis cela se fera peu à peu jusqu'au XIX^{ème} siècle. En 1865, le choix se portera sur des érables finalement détrônés par les platanes au début du XX^{ème} siècle. Adolphe Alphand (1817-1891), ingénieur des Ponts et Chaussées, considéré comme le père des espaces verts de Paris, a en effet vanté les mérites du platane et du marronnier. Ils remplaceront l'orme partout en France.

Rappelons que les platanes sont des grands arbres à feuilles caduques dont l'ombrage est apprécié en méditerranée depuis l'antiquité. Leur hauteur peut atteindre 50 mètres et leur longévité se compte en siècles jusqu'à dépasser le millénaire.

Conserver l'esprit des lieux consiste à respecter et à restituer cet espace de promenade et de détente où l'on jouait au maillet. Le marché aux fleurs immortalisé par les cartes postales est un rendez-vous bi-hebdomadaire qui illustre la réputation de "Tours , Jardin de la France" signalé sur une gravure de Hoeffnagel en 1561.

Le grand et le petit mail d'abord, les deux grands boulevards ensuite, ont été de tous temps un lieu et un lien social de rencontre. Un terrain de jeux divers à ses débuts le long des remparts, puis des événements répétitifs, surtout la formidable foire exposition qui se tenait en mai place de la gare et boulevard Heurteloup avant de partir en 1964 à Rochepinard. Aujourd'hui, se déroulent la grande braderie de septembre sur les deux boulevards, les brocantes mensuelles boulevard Béranger, le marché de Noël et le salon Vitiloire boulevard Heurteloup.

Depuis le 20 juillet 1874, bientôt 150 ans, se tient le fameux marché aux fleurs deux fois par semaine, actuellement le mercredi et le samedi où les horticulteurs, fleuristes et pépiniéristes, parfois présents depuis plusieurs générations, tapissent de fleurs le boulevard Béranger, pour le plaisir des yeux des touristes et des Tourangeaux, sur une surface qui a été jusqu'à atteindre 2000 m².

S'y ajoutent des événements ponctuels, comme des concerts au temps où il y avait un kiosque boulevard Béranger. Le 14 septembre 1919 avait marqué l'époque avec un "arc de triomphe des Tourangelles" pour acclamer les rescapés du 66^{ème} régiment d'infanterie constitué de nombreux Tourangeaux.



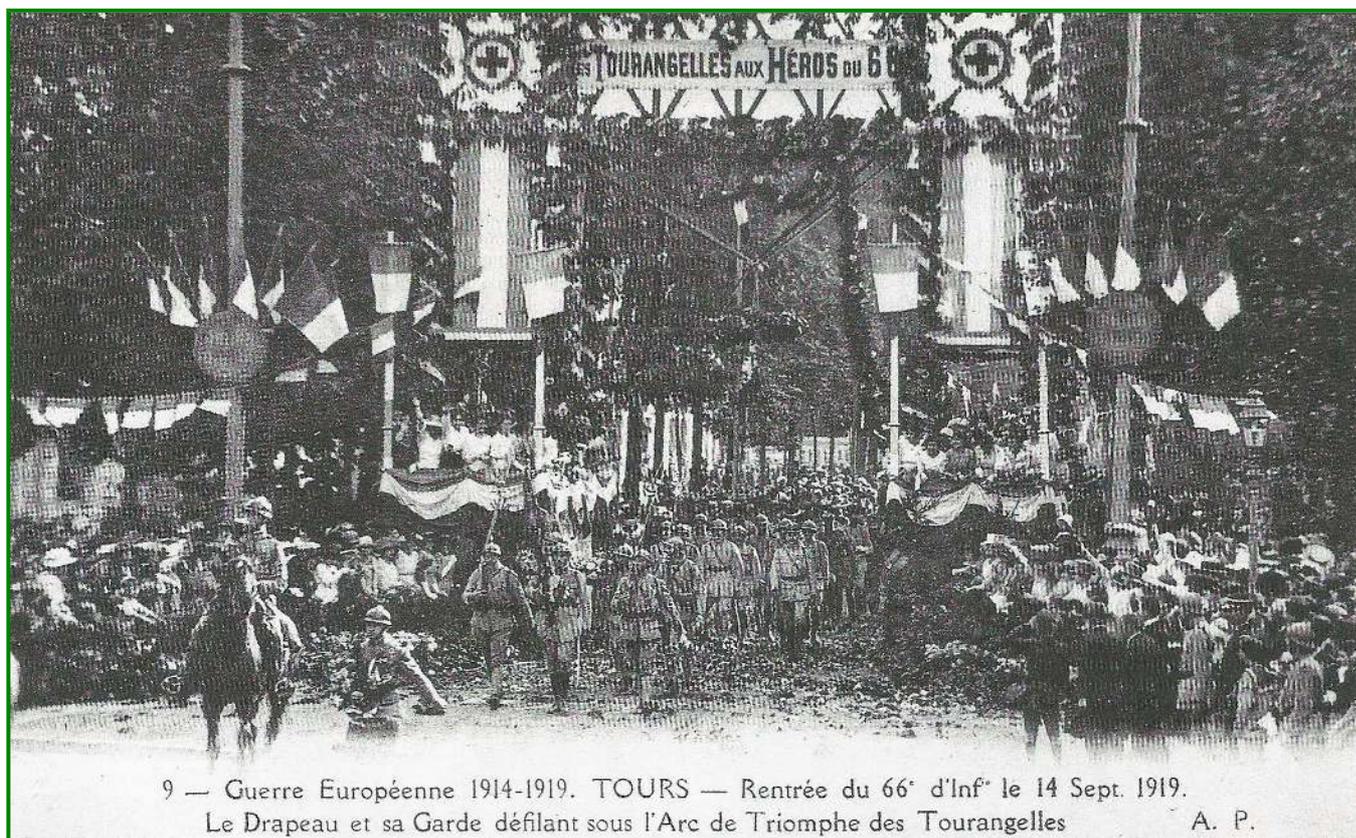
95 TOURS. — Le Boulevard Heurteloup. — LL.

Début du XX^{ème} siècle, quand les platanes étaient jeunes

2) L'historique "Grand Mail" et la place du Palais



Fanfare militaire dans un kiosque, aujourd'hui disparu depuis longtemps, boulevard Béranger. Les kiosques à musique accueillent aussi la fanfare des sapeurs-pompiers et les chorales associatives, dont la doyenne, "L'Orphéon", a été formée en 1855. [photo et légende du livre "Tours mémoires d'une ville", Ed. Alan Sutton 2013]



9 — Guerre Européenne 1914-1919. TOURS — Rentrée du 66^e d'Inf^{te} le 14 Sept. 1919.
Le Drapeau et sa Garde défilant sous l'Arc de Triomphe des Tourangelles

A. P.

Boulevard Heurteloup



98. — Tours. — La Foire aux Machines agricoles. — Boulevard Heurteloup.

Rétablies en 1782, alors qu'elles avaient été supprimées depuis 1607 en raison d'épidémies de peste, les foires de Tours étaient fixées pour dix jours au 10 mai et au 10 août. La foire de mai, la plus importante, allait devenir la "Grande Semaine" et se tenait place de la gare et sur les boulevards, transformant ainsi le centre de la ville en une vaste kermesse. [commentaire de Donat Gibert dans "Tours à la belle époque", 1973]. Ci-dessous à droite, on aperçoit la nouvelle gare de Tours inaugurée en 1898. Son architecte Victor Laloux a aussi réalisé l'Hôtel de ville et la basilique Saint Martin.



99. — Tours. — La Foire aux Machines agricoles. — Boulevard Heurteloup.



GB 189. Tours. — La foire aux machines. Boulevard Heurteloup



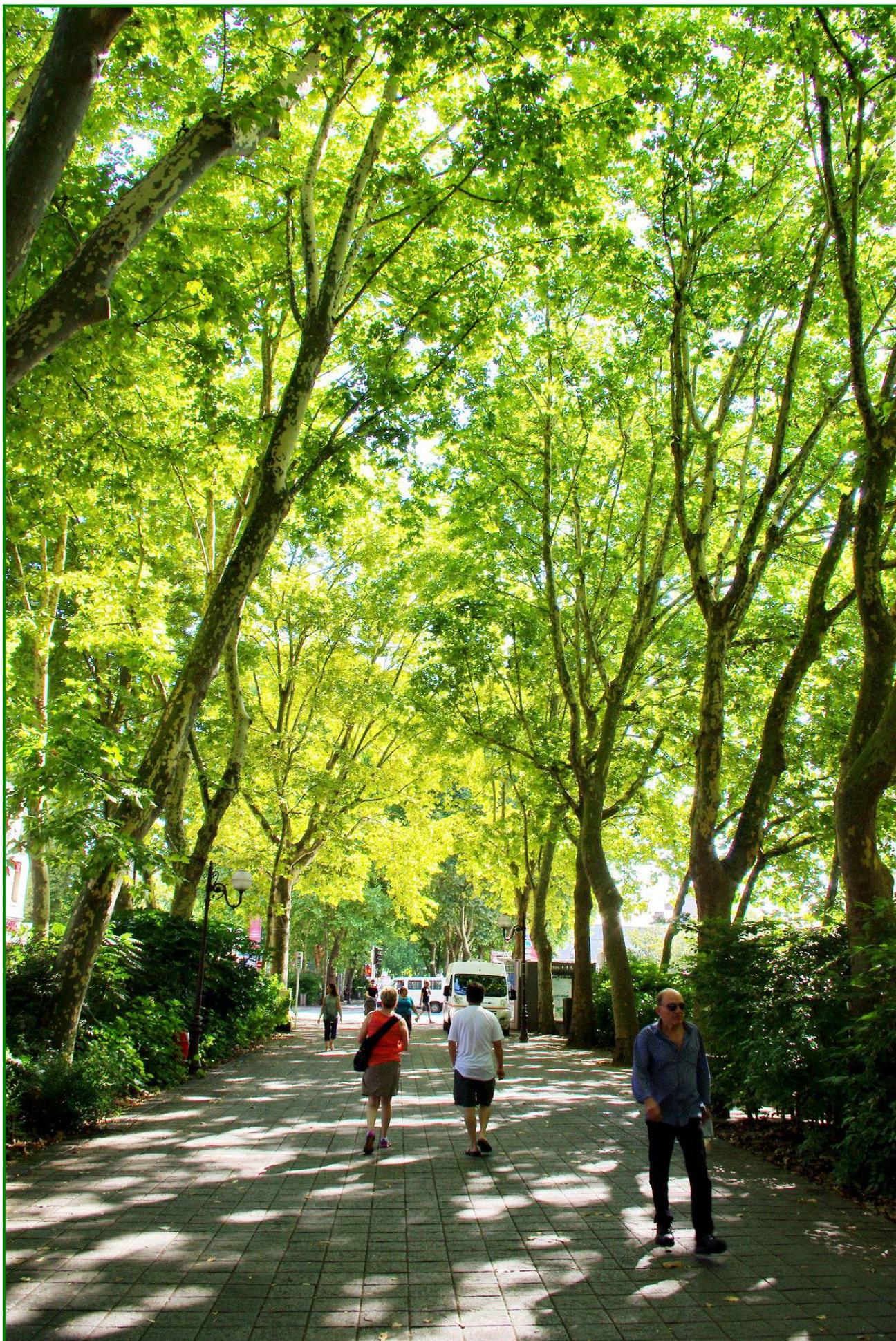
Le salon Viticole et le marché de Noël, boulevard Heurteloup au XXI^{ème} siècle



Le marché aux fleurs du boulevard Béranger au début du XX^{ème} siècle



Le marché aux fleurs en 2019

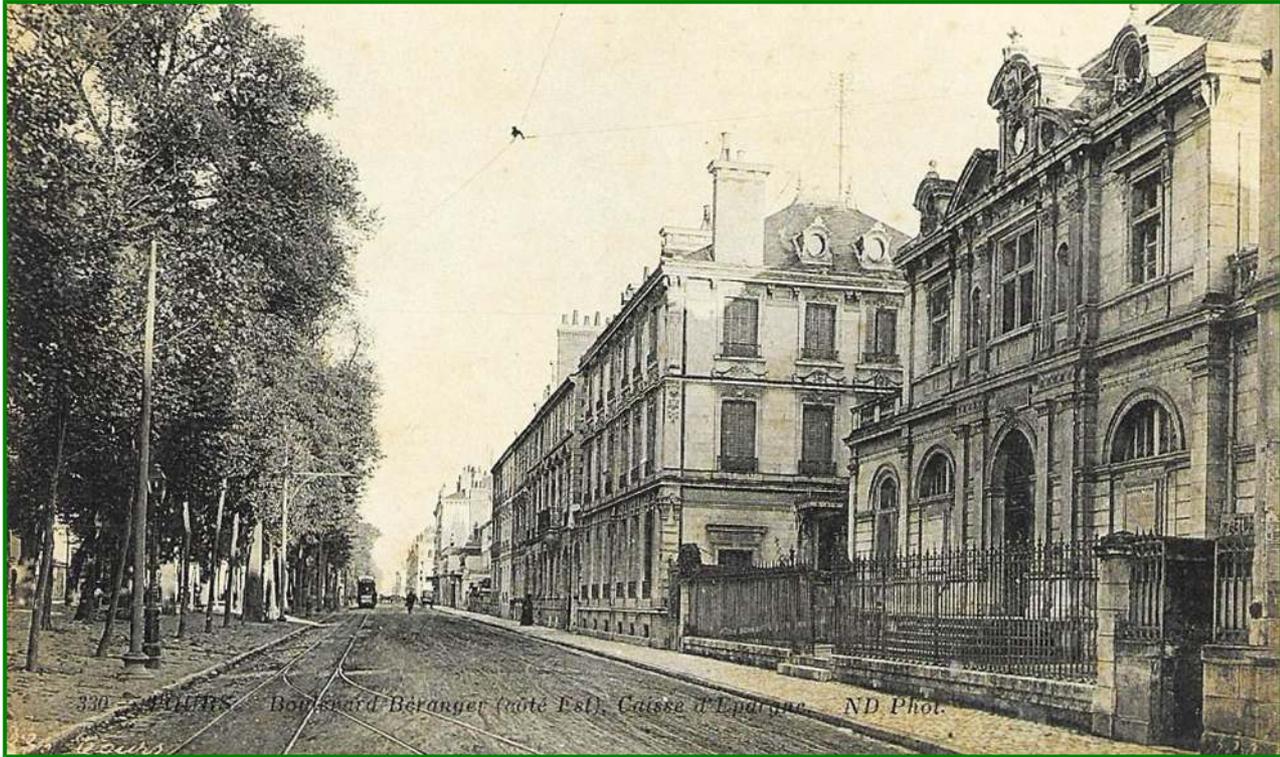


Été, la cathédrale végétale du boulevard Heurteloup [photo : Pascal Poggi - 2017]



Automne, la cathédrale végétale du boulevard Heurteloup [photo : Sophie Tournois - 2021]

Les dispositions mises en œuvre des immeubles qui bordent les boulevards sont révélatrices de l'art d'habiter au XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. Que ce soit cachés derrière des façades austères sur rue ou derrière de hauts porches, que l'on soit "en représentation" sur des terrasses en entresol avec des jardins à peine dissimulés par des grilles, ou encore locataire d'un immeuble de rapport dont on est le promoteur, les habitants de ces boulevards ont bâti la période industrielle de la ville.



Début du XX^{ème} siècle : le tramway était là, mais avec une infrastructure très légère. On peut remarquer que ce grand axe apparaît bien désertique puisqu'à La Belle Époque, la ville n'avait pas encore été envahie par l'automobile. Pas de voiture en circulation ni en stationnement. Aujourd'hui une telle ambiance aérienne et paisible de la rue serait celle d'un confinement.



La maison d'angle du boulevard Heurteloup avec la rue Bernard Palissy, naguère "maison du Docteur Lieffring", du nom d'un chirurgien-dentiste fort apprécié, a été détruite au début des années 1990 pour laisser la place à l'Office de Tourisme en 1993, en face du centre des congrès Vinci. Il y eut une véritable guerre d'usure, à laquelle participa activement l'AQUAVIT, pour préserver l'harmonie architecturale du XIX^{ème} siècle. La photo est de Pierre Leveel pour son livre "La Touraine disparue" (C.L.D. 1994), avec ce commentaire : "On vit donc se vérifier pour nos "néo-classiques Heurteloup" une règle non écrite qu'on pourrait formuler ainsi : Oui à la sauvegarde des belles maisons anciennes si cela ne gêne personne ; non à cette même sauvegarde si leur présence contrarie des opérations d'urbanisme jugées prioritaires".

On peut constater que dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, l'invasion automobile de la ville a sonné le glas des tramways mais n'a pas affecté le Grand mail Heurteloup-Béranger. Il a tant bien que mal, survécu au déluge motorisé et à la brutale dégradation environnementale de l'espace urbain. Ne serait-il pas absurde qu'aujourd'hui ce soit le tramway qui sonne le glas du grand mail ? Peut-on négliger ce passé de plusieurs siècles, préservé et laissé en héritage, pour appareiller la ville d'un système de transport en commun très critiquable à de nombreux points de vue ?



Cette superbe photographie de Luc Boegly, parue dans le livre *"Tours, métamorphoses d'une ville"* (Norma Editions 2016) est caractéristique du charme discret de la bourgeoisie tourangelle. Jean-Baptiste Minnaert l'accompagne de ce commentaire : *"50, boulevard Béranger. Architecte et date de construction inconnus. Comme sa mitoyenne du n°52, cette maison exprime dans l'élégante finesse de sa modénature une quête de distinction que les contraintes de monochromie et de planéité de façade, imposées par le règlement de voirie, ont par ailleurs interdit au maître d'œuvre. Il s'ensuit que les paysages urbains du XIX^{ème} siècle, relativement unitaires en vision lointaine, recèlent une variété et des subtilités décoratives souvent éblouissantes en vision proche"*. Dans les vitres, on admire le reflet des platanes du boulevard.

Les boulevards dans le périmètre du Secteur Sauvegardé (PSMV)

Le 20 décembre 2013, la municipalité de Tours adoptait un nouveau Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de la ville. Sur les documents officiels, on constatait que le "secteur sauvegardé" s'était étendu vers le sud pour englober le boulevard Béranger en son intégralité et une grande longueur du boulevard Heurteloup, sauf sa partie Est. Après l'abattage, l'année précédente, d'une vingtaine de platanes au début de l'avenue de Grammont à côté de la place Jean Jaurès, pour la première ligne de tramway, les Tourangeaux pouvaient donc se consoler en estimant que désormais les deux grands mails étaient vraiment protégés. La menace sur les platanes qui commençait à planer avec le projet de la seconde ligne semblait écartée en cette nouvelle année 2014. Les promesses électorales d'écoute de la population et le changement de maire le 30 mars 2014, Serge Babary remplaçant Jean Germain au poste de maire, permettaient d'apaiser la cité.

Avant ce vote, avec ce PSMV, l'équipe municipale avait même été généreuse, puisque la progression vers le sud du périmètre sauvegardé incluait aussi les bâtiments d'époque, hôtels particuliers, maisons du XIX^{ème} siècle bordant les boulevards, jusqu'à la limite sud de leurs jardins.



Le secteur sauvegardé avait été agrandi en 2013 exprès pour protéger les boulevards !

Mieux encore, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de ce PSMV étaient assez précises et prévoient de "retrouver la lecture de l'ancien mail (20-21 m de largeur) et de réinstaurer les quatre alignements de platanes". Lors des replantations il faut "conforter les lignes verticales des arbres qui marquent la structure des mails et la perspective..." [...] "Ces propositions pourraient s'étendre au delà des limites du secteur sauvegardé à l'Ouest ...comme à l'Est..." (OAP p.58-59).

Signalons encore que dans le règlement du Secteur sauvegardé, en l'article US.13.3.6 il est écrit que les alignements d'arbres qui accompagnent les grands axes des boulevards, les quais et quelques places sont à préserver. Et "Dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble, ces arbres remarquables et ces alignements arborés identitaires peuvent être repositionnés et les essences modifiées si le projet constitue une amélioration de l'espace considéré et une meilleure mise en valeur de l'environnement architectural", ce qui ne serait pas le cas si l'actuel projet de tramway était adopté.

En lisant entre les lignes et en comparant avec le PSMV précédent, on pouvait toutefois se rendre compte que la disparition de la protection des "Arbres en Espace Boisé Classé" aurait de lourdes conséquences en facilitant tous les abus d'abattage.

Que doit t'on en penser aujourd'hui, maintenant que la menace refait surface et que les édiles restent muets sur ces engagements ?

On le sait : "Gouverner c'est mentir !" et "Les promesses n'engagent que ceux qui y croient !" Pour donner du crédit aux discours politiques, les urbanistes avaient reçu leurs instructions et avaient couché sur le papier un grand projet de sauvegarde et de valorisation, avec l'aval de l'Architecte des Bâtiments de France. Aujourd'hui, six ans plus tard arrive le moment de ce qui peut être considéré comme un reniement. L'ignorance affligeante de ce plan de sauvegarde sonne comme un aveu d'intention gratuite et éphémère pour donner de l'épaisseur à un document administratif obligé. A Tours, on y est hélas habitué, avec le SCOT, le PLU, le PDU, le plan climat et autres plans.

Ces documents sont soumis à enquête publique et peuvent donc subir de profondes modifications selon la prise en compte des opinions des citoyens par les commissaires-enquêteurs qui recueillent leurs dépositions. Ces derniers sont formés pour ne pas faire de vagues, mais il y a parfois des exceptions. Ces vingt dernières années à Tours, il y a eu le PDU de 2013 (celui qui ne prévoyait pas de nouvelle ligne de tramway) où le commissaire-enquêteur a imposé de façon énergique la création de plusieurs passerelles pour cyclistes avant 2023. Les élus de l'agglo ont dit oui et aucune de ces passerelles, fin 2021, n'a la moindre existence, même sur papier.

Pareil pour les protections du périmètre du secteur sauvegardé : au gré des chantiers urbanistiques et des desiderata d'élus entre eux, sans consultation citoyenne, elles sont respectées ou pas. On peut aussi estimer qu'après ses méfaits de 2011-2012, avec l'hécatombe du patrimoine arboré sur le passage de la première ligne du tramway, la municipalité avait voulu se refaire une respectabilité environnementale pour affronter les échéances électorales de 2014.

Laissons de côté ces considérations qui semblent devenir immuables, quel que soit le bord politique. Pour évaluer l'étendue du reniement, revenons aux documents officiels du PSMV. Voici à la suite trois belles pages consacrées aux boulevards dans le document "Orientations d'aménagement et de Programmation". Les urbanistes et graphistes ont fait du bon travail, les plaquettes sont très didactiques. Il n'y a qu'à lire pour être rassuré... Ou pour être trompé !

1.4. LES BOULEVARDS ET LA PLACE JEAN JAURES



1.4.1. LES BOULEVARDS BERANGER ET HEURTELOUP

ETAT DES LIEUX

Le boulevard Béranger et le boulevard Heurteloup, forment à la fois, un grand axe de circulation, une limite urbaine, un lieu de promenade constitué d'un mail de platanes centenaires et un espace accueillant le marché aux fleurs hebdomadaire de la ville (boulevard Béranger). Ce mail qui structure fortement la ville avec ses larges frondaisons a été créé au XIXe siècle lors du démantèlement de l'enceinte du XVIIe siècle, à l'emplacement des anciens remparts qui marquaient la limite sud de la ville intra-muros et en surimpression de la promenade plantée d'orme au niveau des courtines de l'ancien rempart.

Le double mail des boulevards Béranger et Heurteloup est aujourd'hui déqualifié par le traitement des sols en enrobé (contradictoire avec la notion de promenade), par le manque d'assise pour les usagers, par la présence des stationnements en épis qui ont amputés l'emprise de la promenade et qui ont favorisés au fil du temps, la suppression des alignements d'arbres longeant la voie. Par ailleurs, ces stationnements en épis présentent des contraintes sécuritaires avec la circulation sur les boulevards.



Vue de Tours et le double mail, gravure, milieu du XIXe siècle. Archives municipales de Tours. Double



Boulevard Heurteloup au début du XXe siècle



Le marché aux fleurs au boulevard Béranger. Carte postale ancienne.



Boulevard Béranger et son marché aux fleurs

TOURS - PSMV - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - 21 MAI 2013 58

ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Il s'agit ici de retrouver la vocation de promenade urbaine ombragée et de lui redonner un caractère unitaire.

Les orientations d'aménagement tenteront de retrouver la lecture de l'emprise du mail (20-21m) et de réinstaurer les quatre alignements de platanes.

L'aménagement du terre-plein central du mail doit se traduire par des traitements favorisant la continuité du cheminement piéton. Les coupures engendrées par la voirie au niveau des jonctions avec les voies adjacentes doivent être gommées et traitées dans une continuité de matériaux ou de teintes identiques à celle de la promenade.

Le traitement des sols doit rechercher la simplicité, la noblesse des matériaux, la perméabilité, être capable d'assurer le confort des déplacements piétons et permettre l'installation d'activité temporaire (marché, exposition). Il doit être le plus homogène possible sur l'ensemble du mail.

Certains tronçons pourront, comme cela est le cas entre la place Jean Jaurès et la place du Général Leclerc, être cadrés par de part et d'autre de l'axe, par des bandes de plantations arbustives, permettant d'isoler la promenade de la circulation.

Les nouvelles plantations de platanes doivent être guidées et leur fléchage doit être assuré pour obtenir un tronc le plus droit possible et conforter les lignes verticales qui marquent la structure du mail et la perspective sous voûte créés par les alignements. Parallèlement des éclaircies des arbres existants seraient à réaliser.

Ces propositions d'aménagement pourraient s'étendre au-delà des limites du secteur sauvegardé, à l'ouest jusqu'à la place Saint-Eloi et à l'Est jusqu'à l'intersection avec la rue de la Fuye.

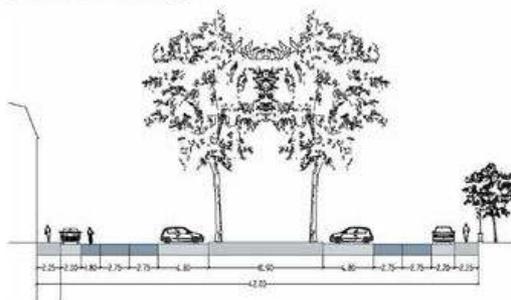


Boulevard Heurteloup

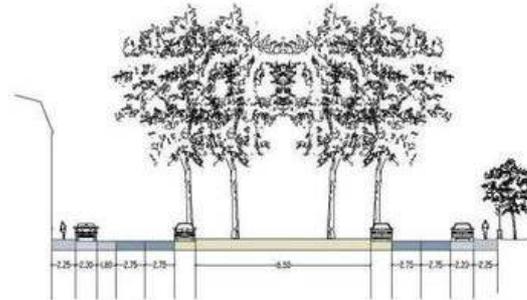


Boulevard Béranger

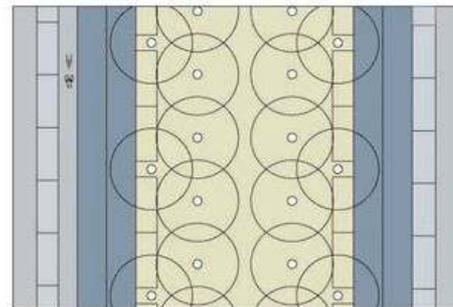
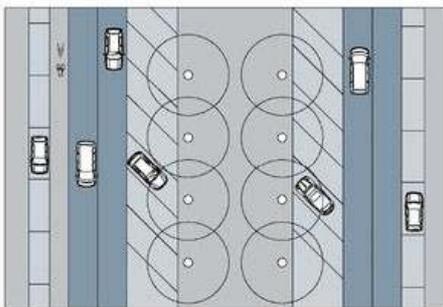
Exemple du boulevard Béranger



Etat existant



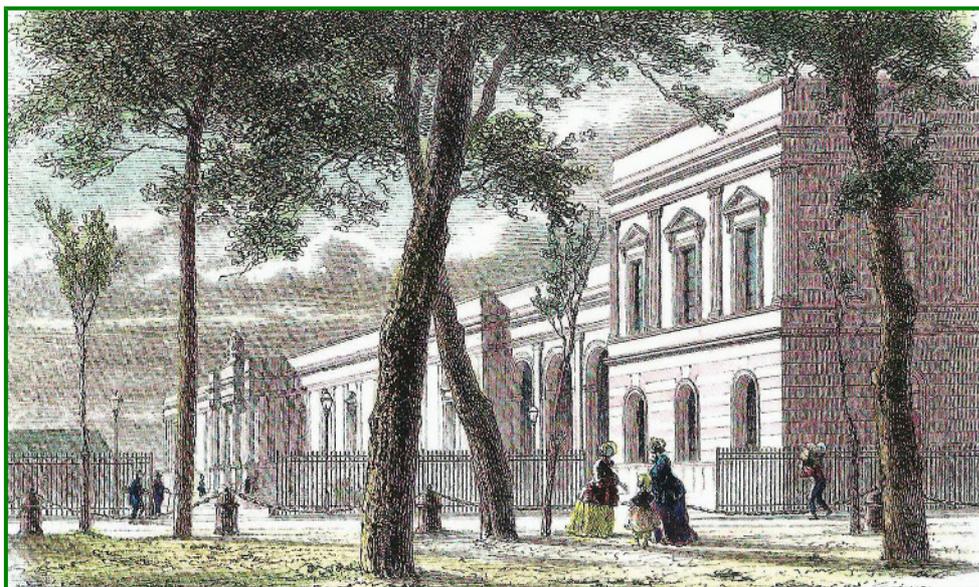
Proposition d'aménagement : stationnement longitudinal le long du terre-plein central



Au passage, on remarque que le traitement des sols qui devait être perméabilisé a, au contraire, été bitumé et que le gommage des coupures de voies transversales n'a pas eu le moindre début de réalisation.

On peut donc, à juste titre, s'étonner. Comment a-t-on pu en quelques années passer de la reconstitution des alignements extérieurs, dans un processus avec enquête publique, à leur destruction par conciliabule entre élus locaux sans prendre en compte l'avis de la population ?

Les promesses étaient trop belles pour être vraies. On pourrait se consoler en rappelant que l'auteur principal de la tromperie et du stratagème n'a pas été réélu au poste de maire, mais la suite des événements allait montrer qu'on n'avait gagné au change qu'un peu de répit, les maires suivant restant dans la continuité. Il en fut de même pour le récent aménagement du Haut de la rue Nationale. Il est si peu Tourangeau, hors-sol, abattant tous les arbres alentour, ne respectant pas les contraintes comme celles de l'UNESCO. Cette permanence d'une culture urbanistique méprisant la nature et l'environnement bâti en place interroge : les élus ne seraient-ils plus vraiment maîtres de la politique urbanistique de leur cité ?

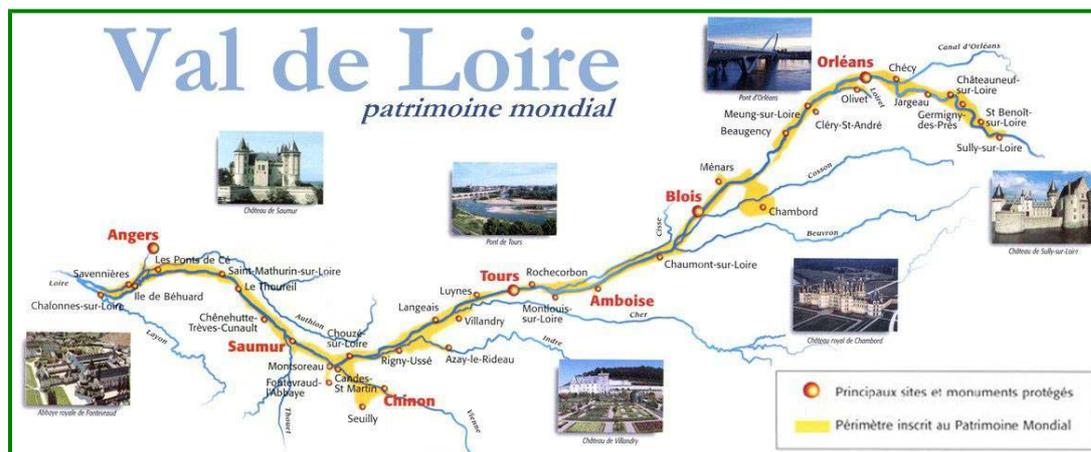


L'embarcadère et les ormes du boulevard Heurteloup vers 1854 [dessin Sargent, gravure Girardet, paru en 1855 dans "*La Touraine, histoire et monuments*" de Jean-Jacques Bourassé, livre géant chef-d'œuvre de l'éditeur tourangeau Mame]. La première gare de Tours, de 1846 (inauguration) à 1894 (début de démolition) longeait le boulevard. A l'Est se trouvait l'embarcadère de départ des trains, à l'Ouest le débarcadère d'arrivée. La place de la gare sépare la nouvelle gare du boulevard.



Avant que l'autoroute A10 relie Paris à Bordeaux en 1974 et remplace en grande partie la Nationale 10, la route d'Espagne passait au centre de Tours, avec son incessant flot d'automobiles, y compris celles avec caravane ou bateau de plaisance. Des photographes ambulants proposaient aux piétons un souvenir. Au premier plan, les fils de trolleybus [photo : BMT - vers 1960]

Le Patrimoine mondial de l'UNESCO



Situé dans le Val de Loire, connu pour sa grande histoire et réputé pour ses œuvres architecturales, le site, aujourd'hui menacé, est aussi inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO comme "paysage culturel". Cette inscription reconnaît au lieu une Valeur Universelle Exceptionnelle (V.U.E.). A ce titre, le Plan de Gestion signé en 2012 propose des Orientations pour une gestion partagée. L'Orientation n°1 en vue de préserver et valoriser le patrimoine et les espaces remarquables propose « *d'aménager en conservant l'esprit des lieux* » (Plan de Gestion p.137) et de « *réaliser un diagnostic patrimonial et paysager systématique avant d'implanter tout nouvel équipement ou aménagement...il doit être intégré à l'étude d'impact* » afin d'éviter tout impact paysager incompatible avec la V.U.E. (Plan de Gestion p. 34 et 40-41).

En toute logique relative aux préoccupations culturelles, il est donc souhaitable que les études préalables à ce diagnostic soient faites avant la prise de décision du tracé définitif du tramway. De plus, La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a-t-elle été consultée ?

On peut aussi constater, à nouveau, le peu de cas que font les élus des documents urbanistiques et leur propension à agir avec une certaine opacité. En effet, rappelons que la 2^{ème} ligne de tram n'est inscrite dans aucun document de planification urbaine : Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme et Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 qui devait faire l'objet d'un bilan à mi-parcours avant d'envisager toute nouvelle priorité.

Compte tenu des réglementations et protections, le projet n'aurait même pas dû être envisagé. Récemment, on le verra plus loin, dans plusieurs villes, les juridictions administratives n'ont pas hésité à donner la priorité à la conservation des alignements menacés par des projets d'aménagement urbain. Que ce soit du côté de la métropole ou de celui de la Mairie de Tours, on attend une rupture avec 50 ans de gesticulations vertes pour s'orienter vers une réelle politique environnementale.

Autres protections

Les arbres sont également protégés par le règlement du Secteur Sauvegardé ou Secteur Protégé : "*Les alignements ne peuvent être repositionnés que si le projet constitue une amélioration de l'espace considéré et une mise en valeur de l'environnement architectural*" (article US 13.3.6),

Plus récemment, en août 2016, la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ajoute une protection spécifique aux allées et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication (article 350).

Face à tous ces documents et réglementations on peut se poser la question : à quoi bon multiplier les protections si elles ne sont pas respectées ? A un niveau plus politique et juridique, les transgressions répétitives des édiles ne sont pratiquement soumises à aucun contrôle et aucune sanction. La question se pose donc de savoir si la France reste un État de droit, ici le droit administratif. Or, à un niveau plus large, la conjoncture nationale montre aussi que des grands principes sont bafoués pour des raisons artificielles et nombreux sont les citoyens qui, depuis quelques temps, en arrivent à s'interroger sur ce qui subsiste de l'État de droit dans notre pays.



Boulevard Heurteloup [photo : Jérôme Gate - 2020]



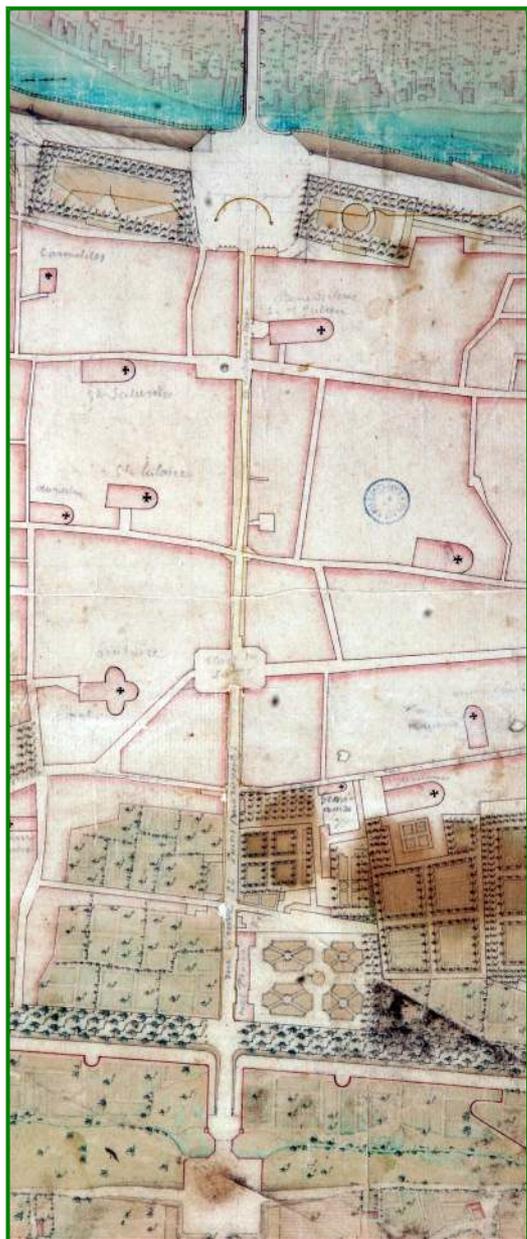
Hôtel de ville [photo : ag&ph - 2010]

La place du Palais

Outre le Grand Mail, la place Jean Jaurès, située en son centre, est le second lieu menacé par le tracé de la nouvelle ligne de tramway dans le périmètre sauvegardé du PSMV de 2014. Face à cette menace, il n'est pas inutile d'informer les Tourangeaux sur l'histoire du lieu, d'abord baptisé place des portes de fer (à cause de l'octroi voisin) puis place du Palais en 1845 après la construction du Palais de Justice en 1843 et enfin place Jean Jaurès en 1926, tout en gardant l'appellation place du Palais..

Au début du règne de Louis XV, la circulation sur les routes du royaume était difficile, en particulier sur l'axe Paris-Bordeaux et notamment dans la traversée de Tours. Il fallait cinq jours pour aller de Paris à Tours. L'intendant Daniel-Charles Trudaine, père d'un atlas portant son nom, intendant des finances à la tête des Ponts et Chaussées de 1735 à 1769, décida d'établir une nouvelle route reliant Paris à Bordeaux puis l'Espagne, mettant Tours à deux jours de la capitale. Appuyé par Louis XV, le projet aboutit, mis en œuvre par deux intendants de Tours énergiques, Gaspard César Charles de l'Escalopier, de 1756 à 1766, et François-Pierre du Cluzel, de 1766 à 1783. Trudaine commanda donc le percement d'un axe Nord-Sud de grand gabarit qui révolutionna l'urbanisme tourangeau, jusque là organisé sur l'axe Est-Ouest parallèle à la Loire selon la "Grand' Rue" reliant le quartier de la cathédrale à celui de la basilique Saint Martin. Les travaux commencèrent en 1745 pour traverser le Cher, l'avenue de Grammont fut terminée en 1758.

Le site de la Bibliothèque municipale de Tours présente un document préparatoire avec ce commentaire :



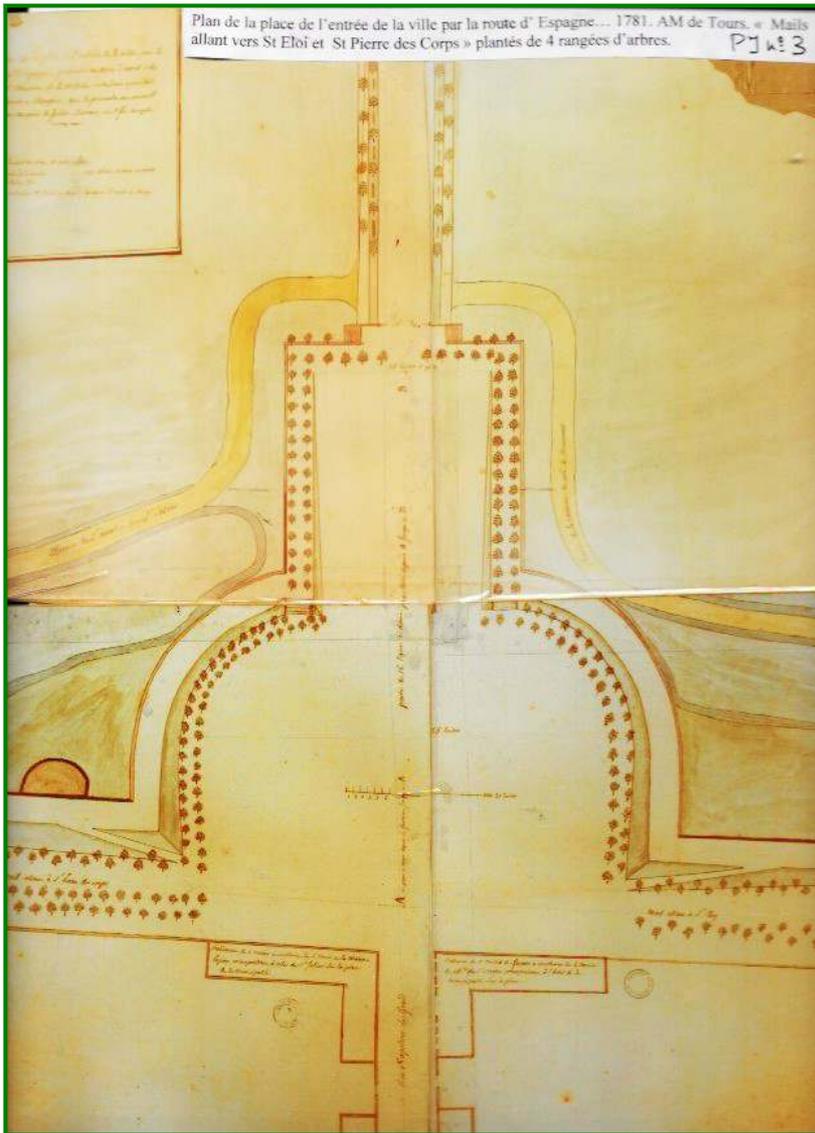
Plan aquarellé (vers 1756) montrant l'axe de la route d'Espagne dans sa traversée de Tours, permet de visualiser le projet d'aménagement de la place. Danielle Bisson (in *Villes en représentation*, Tours, Archea, 1995) attribue ce relevé à l'ingénieur Mathieu de Bayeux. Cette étude inachevée a peut-être été présentée au roi pour obtenir son accord sur le tracé définitif de la voie.

Une vaste place est prévue au carrefour des deux grands axes de circulation qui redéfiniront bientôt la ville - la nouvelle rue Royale et les mails le long de l'enceinte, futurs boulevards Heurteloup et Béranger. Les maisons qui seront élevées le long de la rue Neuve selon un plan d'alignement validé par le Conseil d'État du Roi ne sont pas reportées sur le plan, seule une mention manuscrite indique l'hôtel Papion édifié en 1750 à l'angle de l'actuelle rue des Minimes et de la rue Nationale. Ce bâtiment sera démoli à la fin du XIX^{ème} siècle pour laisser la place au nouvel Hôtel de ville.

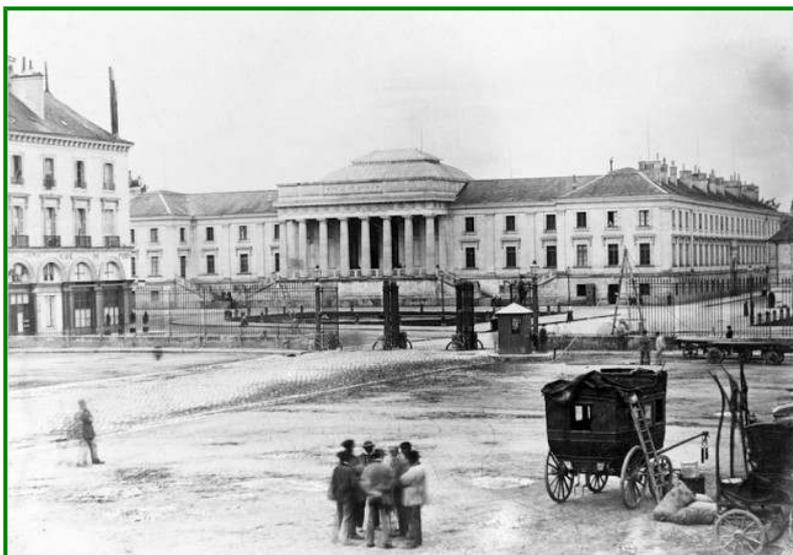
Ci-contre la route d'Espagne, traversée de Tours, prévision de 1756. En bas elle coupe le "Grand Mail" en une place à peine ébauchée. En haut elle traverse la Loire par le futur pont de pierre en l'actuelle place Anatole France qui fut durant tout le XIX^{ème} siècle le centre de la ville. Elle fut auparavant nommée place Daine, place de l'Hôtel de Ville, place de la Liberté, place Joséphine (sous Napoléon, bien sûr), place Royale, place du Musée, place des Arts. Comme le montre le document ci-dessous de la Société Archéologique de Touraine, elle était bordée de deux monuments, le musée à gauche, devenu bibliothèque, et l'hôtel de ville à droite, tous deux détruits lors de l'incendie de 1940, bien après que le centre de la ville ait été déporté place du Palais. Au premier plan l'octroi d'entrée Nord dans la ville. Majestueuse entrée...



L'avenue de la Tranchée et le pont de pierre sont terminés en 1778, la rue Nationale en 1783, suivie par sa jonction avec l'avenue de Grammont en la nouvelle place préparée par ce document de 1781 :



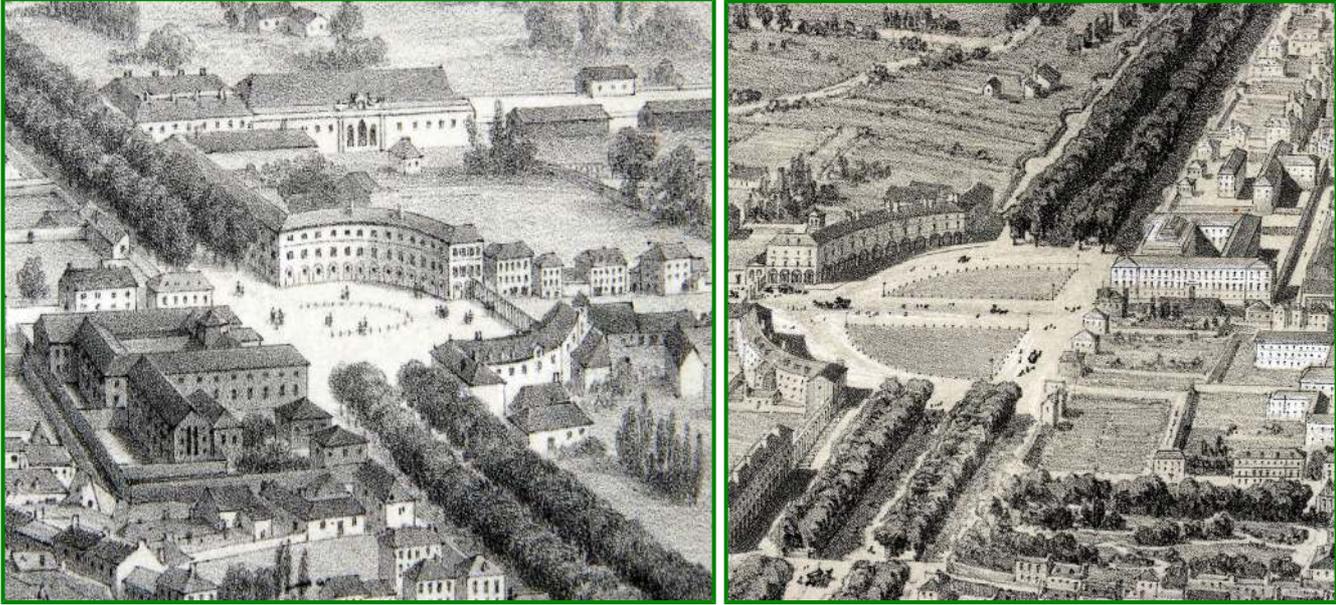
1781, la "route d'Espagne", future Nationale 10, se construit alors de partout. L'avenue de Grammont (en haut, au sud) est prête, les ponts sur le Cher et la Loire aussi, les travaux de la rue Nationale (en bas) sont en cours, c'est le moment de préciser ce que sera la future place. A droite les portraits de Trudaine par Georges Bonnefoy et de Du Cluzel par Alexandre Roslin.



Les portes de fer, "Tours en 1900", Pierre Leveel, C.L.D. 1977

Sur cette vue, des ouvriers suppriment la grille d'octroi, dite des "portes de fer" qui n'avait plus d'utilité, depuis l'annexion en 1845 à la ville de Tours de l'ancienne commune de Saint Etienne extra muros. L'octroi fut alors reporté plus au sud, à la barrière de Grammont. On voit à gauche le début de la demi-rotonde de la place du Palais de Justice. Celui-ci, de style dorique néo-classique, avait été construit sur les plans de Jacquemin de 1841 à 1844. Berlines et cochers attendent que leurs clients aient terminé leurs commissions en ville. La levée de Grammont (aujourd'hui avenue de Grammont) a 2 km de long et 35 mètres de large. Elle fut construite en 1757, aussitôt plantée de quatre rangées d'ormeaux, et pavée au début du XIXème siècle ; on en voit le départ au premier plan à gauche.

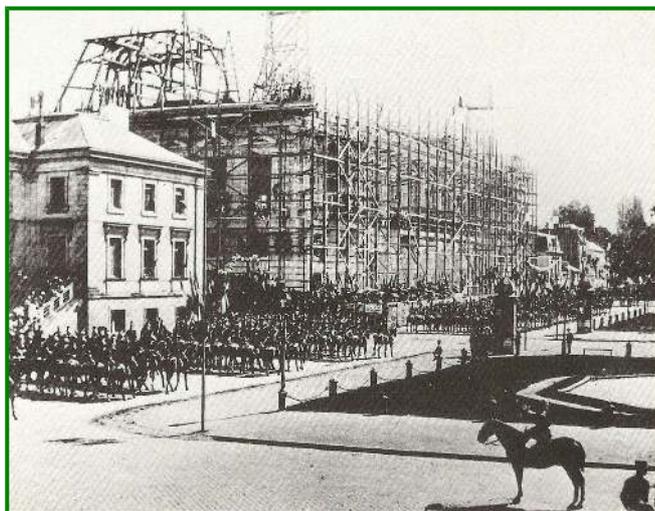
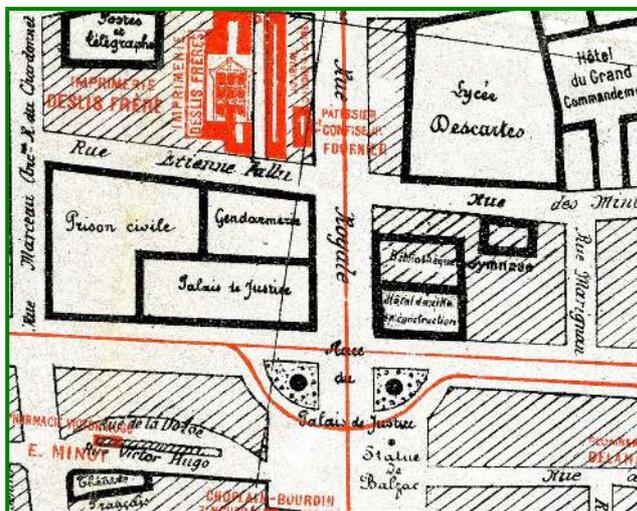
Quelques années plus tard, avant la Révolution, la place était sommairement réalisée. A son bord s'y ajouteront de cossus immeubles le long des deux arcs de cercle, l'ensemble étant bâti en 1842 sous la direction de l'architecte Emile Pallu. Le double alignement d'arbres prévu et représenté sur le plan de 1781 ne sera pas planté. Cette esplanade rectangulaire marquait la limite fiscale de la ville avec un octroi et une grille de fer qui lui donna son premier nom. Ce n'est que plus tard que furent inaugurés les deux imposants édifices situés au nord de la place : côté ouest le Palais de Justice en 1843, côté Est l'hôtel de ville en 1904.



A gauche, gros plan de la vue, de l'Ouest, en ballon vers 1847 déjà montrée, On distingue les grilles de fer installées en 1751 et le récent embarcadère / débarcadère marquant l'arrivée récente du chemin de fer. A droite gros plan d'une autre vue en ballon, de l'Est, vers 1855. On y distingue, le long du mail futur Béranger "les anciens fossés le long des remparts. Ces fortifications ne disparaissent définitivement qu'après le décret impérial du 12 avril 1862 qui autorise l'arasement des remparts et l'aménagement des mails en deux boulevards rapidement bordés eux aussi d'hôtels particuliers et de maisons de rapport". [BMT]



La place du Palais vers 1850 [BMT]. A l'Ouest (à gauche) le futur boulevard Béranger, à l'Est (à droite) le futur boulevard Heurteloup. Le Palais de Justice est dans un ensemble immobilier qui comprend également un pénitencier (là où s'installera la grande Poste) et une caserne de gendarmerie du côté de la rue Royale (future rue Nationale). En 1909, les gendarmes quitteront ce lieu pour leur nouvelle caserne installée avenue de Grammont.



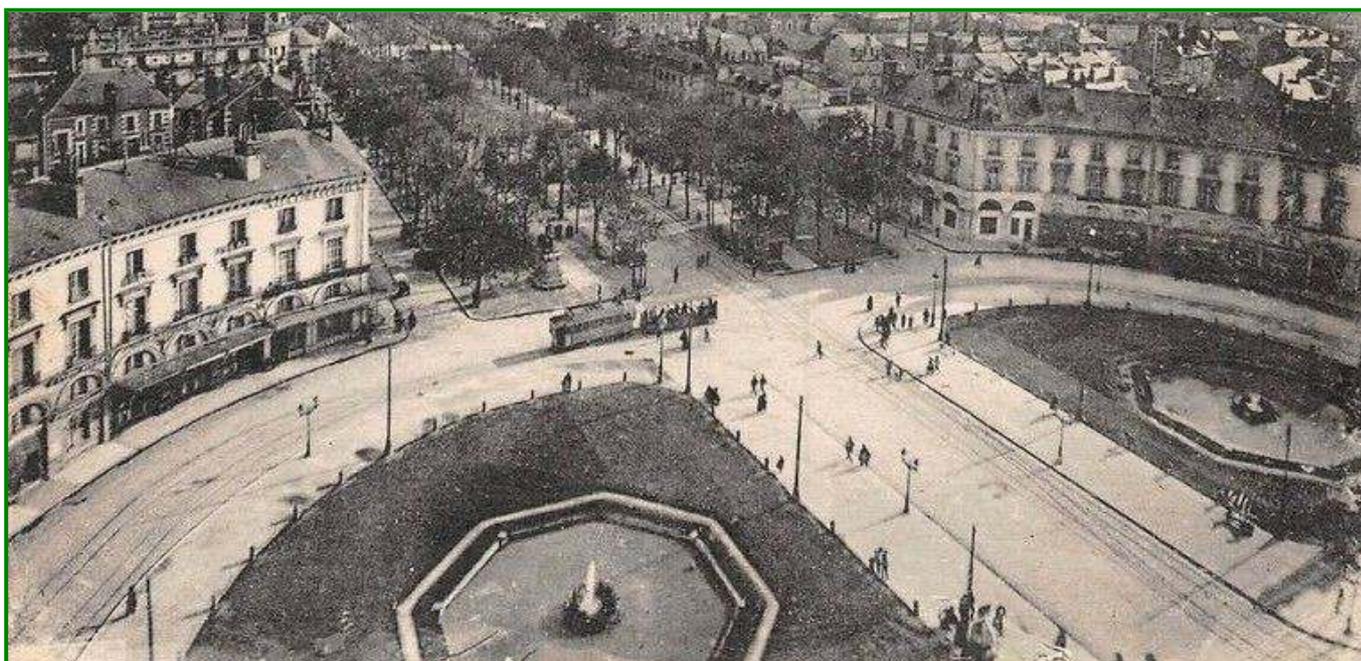
Les massifs et fontaines, déjà aperçus sur une photo précédente de fin du XIX^{ème}

A gauche, le plan, extrait de l'Annuaire du département d'Indre-et-Loire, année 1901, restitue les abords de la place juste avant la construction de l'hôtel de ville qui fera pendant au palais de justice. L'hôtel Papion du Château que la photographie à droite nous dévoile, est en effet déjà en partie démoli comme nous l'indique la mention sur le plan "Hôtel de ville en construction" tandis que la bibliothèque municipale, également indiquée, a trouvé refuge dans l'hôtel voisin, l'hôtel Léturgeon, en attendant son transfert vers la place des arts en front de Loire. La place du palais apparaît divisée en deux parterres ornés chacun d'un bassin. Une statue de l'écrivain tourangeau Honoré de Balzac, oeuvre du sculpteur Paul Fournier, a pris place sur l'esplanade depuis 1889. [BMT]

A droite "Nous sommes ici au matin du 14 juillet 1903 ; encore un an et l'Hôtel de Ville sera terminé. Les cuirassiers défilent impeccablement, aux accents des musiques militaires qui couvrent le martèlement des sabots sur le pavé. Observez bien derrière les échafaudages : il y a là des pierres d'attente, qui seront sculptées en style colossale par François Sicard". Pierre Level 1977, "Tours en 1900". A droite un des quatre Atlantes de François Sicard.



La place est depuis la fin du XIX^{ème} siècle ornée de deux massifs et de deux fontaines octogonales avec jets d'eau en parfaite symétrie.



La place du Palais à la Belle Époque, ses massifs, ses fontaines, l'avenue de Grammont et ses jeunes platanes...



Jusque vers 1940, chaque chaussée des boulevards Heurteloup et Béranger était utilisée à double sens.



Vers 1970 (avant 1972, les passages piétons sont jaunes), vue aérienne de la place Jean Jaurès (carte postale). En haut en direction du nord, la rue Nationale. En bas, direction sud le début de l'avenue de Grammont et ses platanes. A gauche le boulevard Béranger et le Palais de Justice et à droite l'Hôtel de ville et le boulevard Heurteloup.

La place Jean Jaurès, cœur de la ville de Tours



Sur cette photo du 4 avril 2017, la place Jean Jaurès est traversée en son centre, depuis 2013, par les deux voies de la première ligne de tramway suivant l'axe méridien de l'ancienne "Route d'Espagne". Les massifs sont les plus beaux de la ville, délicats, très soigneusement entretenus par les jardiniers de la ville qui les renouvellent au fil des saisons. Les Atlantes, trop occupés à soutenir le balcon de l'hôtel de ville, n'y prêtent toujours pas attention...

La place Jean Jaurès est le lieu le plus habituel où se réunissent les Tourangeaux et les Tourangelles, que ce soit pour les petits ou les grands rassemblements, y compris ceux qui ont marqué l'histoire locale, comme le montrent ces quelques exemples.



La place Jean Jaurès est le lieu emblématique des grandes manifestations, ici le 10 septembre 1944 pour célébrer la libération de la ville et le 15 juillet 2018 pour fêter la victoire de la France dans la coupe de monde de football [photo : Info-Tours]



Cette photographie peu connue et de mauvaise qualité est marquante. Elle est intermédiaire entre celle de 1944 où la foule joyeuse et très dense reste raisonnable en respectant strictement les pelouses et celle de 2018 où la foule débridée et exubérante a envahi la pelouse, certains manifestants se baignant même dans les bassins. Ici, nous sommes dans les années 70 où le maire Jean Royer interdit sévèrement de fouler toute pelouse alors que la jeunesse brise les tabous et le fait avec joie dans une ronde musicale en piétinant pour l'une des premières fois la pelouse la plus symbolique de la ville. Et l'eau du bassin est colorée... Le chanteur à la guitare s'appelle Jean-François Groussin, figure très locale de l'époque.

Il n'y a pas de Tour Eiffel à Tours, mais s'il fallait choisir un lieu ou un édifice emblématique de la ville en dehors des très vieux monuments surtout religieux laissés par le Moyen Age, quel serait le choix des Tourangeaux ? Y-a-t-il vraiment "embarras du choix" ? Le grand incendie de la dernière guerre et la "bétonnisation" de la deuxième moitié de XX^{ème} siècle ont fait disparaître ou dégrader des sites remarquables. On sait que Jean Royer, maire de Tours de 1959 à 1995, même s'il a su lancer avec bonheur la restauration du vieux Tours, n'appréciait guère ce temps où l'esthétique des bâtiments avait son importance et l'a prouvé par des destructions qu'il a orchestrées sur Heurteloup, Béranger et ailleurs. Les anciennes Halles de Tours construites à la fin du XIX^{ème} siècle, surnommées "le ventre de Tours", disparurent sous son règne en 1976. Les habitants se sont habitués à la lourdeur architecturale de ses nouvelles Halles si peu en harmonie avec le quartier... Il a certes essayé de se rattraper avec le centre des congrès Vinci, mais ce n'est pas un lieu toujours accessible. La gare de chemin de fer pourrait être candidate, mais son architecte, Victor Laloux, a aussi réalisé l'Hôtel de Ville...

Alors oui, sans concurrent, par son histoire et par sa localisation, par les édifices qui l'entourent, par ses somptueux arcs de cercle, par son ampleur aussi, la place Jean Jaurès est vraiment emblématique du cœur de ville. Temps et lieu l'inscrivent dans l'Histoire de France : un point remarquable au sud du Pont de Pierre et au centre de la ville sur la "Route d'Espagne". Comme, on l'a vu l'aménagement de la place fut achevé à la fin du XIX^{ème} siècle et sur le plan architectural elle est à la fois marquée par l'urbanisme du XVIII^{ème} siècle qui l'a conçu et par celui du XIX^{ème} siècle qui en a défini le contenu.

Et, on l'a vu, elle est le principal lieu de rassemblement des Tourangeaux et des Tourangelles ; pour cela aussi, c'est place "Jeanjau" que bat le cœur de la cité, de la métropole et du département.

Et c'est bien ce lieu que les édiles veulent aujourd'hui détruire avec leur tramway pour y installer un espace vert plus abordable, on en aura une pré-vision plus loin. Paradoxalement ce verdissement excessif fait suite à une autre proposition qui, à l'inverse, reposait sur une minéralisation excessive. La preuve est ainsi faite que l'actuelle place est bien équilibrée...

Cette autre proposition date de fin 2013 révélée par l'enquête publique sur le PSMV. Hé oui, ce plan si précautionneux pour les boulevards massacrait la place Jean Jaurès à un point tel que personne n'osa défendre publiquement ce projet, comme si les élus avaient été débordés par les aménageurs du secteur sauvegardé. Voici cette proposition avec deux variantes très proches :

La configuration du tracé de la voirie et le découpage de la place n'ont pas été modifiés depuis sa création. Cependant, l'accroissement de la circulation automobile rend obsolète son fonctionnement.

Parallèlement aux travaux engagés pour le réaménagement du tramway, la réorganisation des déplacements et l'implantation de la voirie devraient être réétudiés afin de dégager un espace plus confortable au niveau des « parvis » de l'hôtel de ville et du palais de la Justice.

Les propositions ci-contre de modification des voies de circulation automobile, permettraient également de réduire le nombre de traversées piétonnes.

Sur ces documents graphiques, les possibilités d'implantation des voies de circulations sont représentées. Il s'agit d'intentions et non de tracés rigoureux du dessin de la voirie.

Pour résoudre les contraintes routières du « tourne à gauche » dans les deux sens, il est proposé de les déporter à l'est et à l'ouest, sur le premier « tourne à gauche » de chacun des boulevards.

L'esquisse d'intention 1 prévoit le déplacement des voies de circulation au sud, dégageant complètement l'espace central. Cette solution, idéale dans l'absolu, devra être validée après des études précises de faisabilité du report de la circulation, en particulier pour ce qui concerne les rayons de giration.

L'esquisse d'intention 2, proposant le déplacement de la voie ouest-est le long des façades sud de l'hémicycle et rabattage un peu plus au sud de la voie est-ouest, constitue une alternative à la précédente.

Ces esquisses constituent des illustrations, dans les connaissances actuelles des problématiques de déplacements.

Proposition 1 : déplacement des voies de circulation au sud, dégageant complètement l'espace central

Proposition 2 : déplacement de la voie ouest-est le long des façades sud de l'hémicycle et rabattage un peu plus au sud de la voie est-ouest

L'AQUAVIT fut seule à réagir, estimant dans un communiqué que *"La mairie pourra bétonner encore davantage..."* comme le reprit La NR le 5 mars 2014. Il est vrai que son article du 4 octobre 2013 avait prévenu que *"« Attention, ce ne sont pas des projets concrets et actés, mais des pistes de réflexion », tempère-t-on au service urbanisme, en précisant qu'il s'agit de propositions correspondant à l'état actuel de la circulation automobile et des modes de déplacement. Rien ne garantit donc qu'elles resteront valables à l'échelle de dix à quinze ans. Mais on peut quand même penser que ces pistes, imaginées par l'atelier d'architecture et d'urbanisme parisien Blanc-Duché, s'inscrivent dans une évolution plausible de la ville, impulsée par l'arrivée du tramway."* Ce projet parisien très éphémère fut donc vite oublié.

Ainsi, avec son projet actuel de verdissement, l'équipe municipale actuelle se montre incapable de rompre avec la logique des *"Grands projets inutiles imposés"*, même si celui-ci, symboliquement grand, reste financièrement modeste.

L'AQUAVIT souhaite que ce cœur historique de ville soit préservé. Le discours sur le thème d'une architecture dépassée ou d'une mise en valeur moderniste n'est pas recevable. Une ville se construit par strates architecturales et environnementales successives et celle-ci a une identité forte à transmettre aux générations futures. Le principe du changement pour le changement faisant fi du passé au motif qu'il faut vivre avec son temps ne saurait convaincre la population. Pourquoi pas, tant qu'on y est, abatte le Palais de Justice ou l'Hôtel de Ville, cela permettrait par exemple de construire deux disgracieuses tours jumelles parallélépipédiques comme cela s'est fait récemment sur la place Anatole France au grand dam de la plupart des Tourangeaux !

On le voit et ce n'est pas nouveau, les places, les mails, les jardins sont des lieux de convivialité, de rencontre ou de rendez-vous où l'on vient à pied ou à vélo et c'est à ces titres qu'ils sont la cible des édiles pour les réduire en surface par tous les moyens, par le bâti ou par des voies de transport motorisé.

Gardons ce patrimoine et défendons-le. Ne faisons pas comme à Paris, par exemple place de la République où l'on a sacrifié des statues sur l'autel du modernisme. Il n'est pas choquant que les gazons soient inaccessibles ou qu'on ne puisse se baigner dans les bassins. Le dix-neuvième siècle est une époque qui fait partie de notre ville.

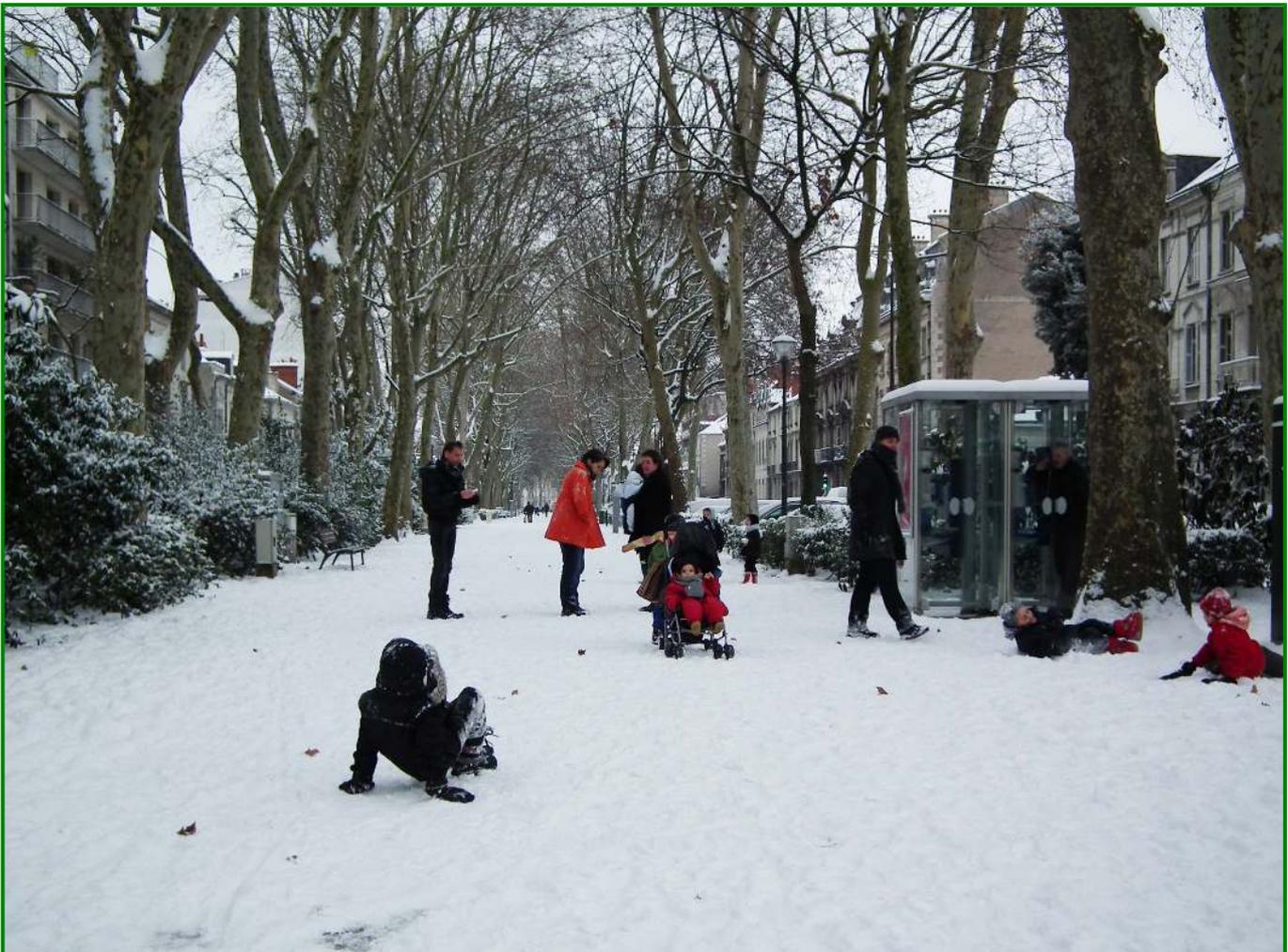
Aujourd'hui, en plein secteur sauvegardé, la place Jean Jaurès et les boulevards Béranger et Heurteloup sont menacés par la deuxième ligne de tramway. Nous y reviendrons en détail, mais auparavant, il nous faut rappeler aux Tourangeaux le bilan de la première ligne de tramway, mise en service en 2013. Elle n'avait d'ailleurs pas épargné la Place Jean Jaurès, comme on le voit ci-dessous, ces abattages injustifiés n'ayant été traités que très légèrement par les médias...



Abattage discret en fin de journée jusqu'à minuit, nettoyage compris, d'une vingtaine de platanes avenue de Grammont aux abords de la place Jean Jaurès le 21 janvier 2011. Des platanes furent plantés à l'endroit même où certains avaient été abattus !



Boulevard Béranger [photo : David Oliver - 2017]

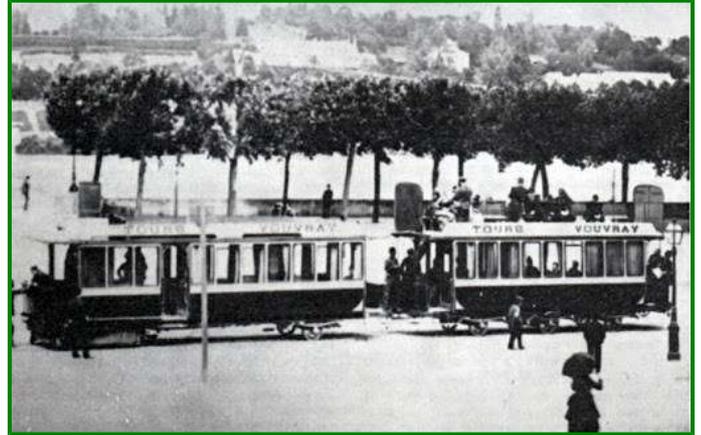


Boulevard Heurteloup [2012]

3) La première ligne de tramway

2010, le choix du tramway: un phénomène de mode

De 1877 à 1949, il y eut à Tours un dense réseau de tramway desservant les communes avoisinantes, notamment Fondettes, Vouvray, Saint Avertin. Alors qu'aujourd'hui le souci esthétique identitaire de prestige de la ville prime, il est important de noter que durant la première moitié du XX^{ème} siècle le tramway se concevait d'abord comme un véritable moyen de transport utile reliant Tours et sa périphérie.

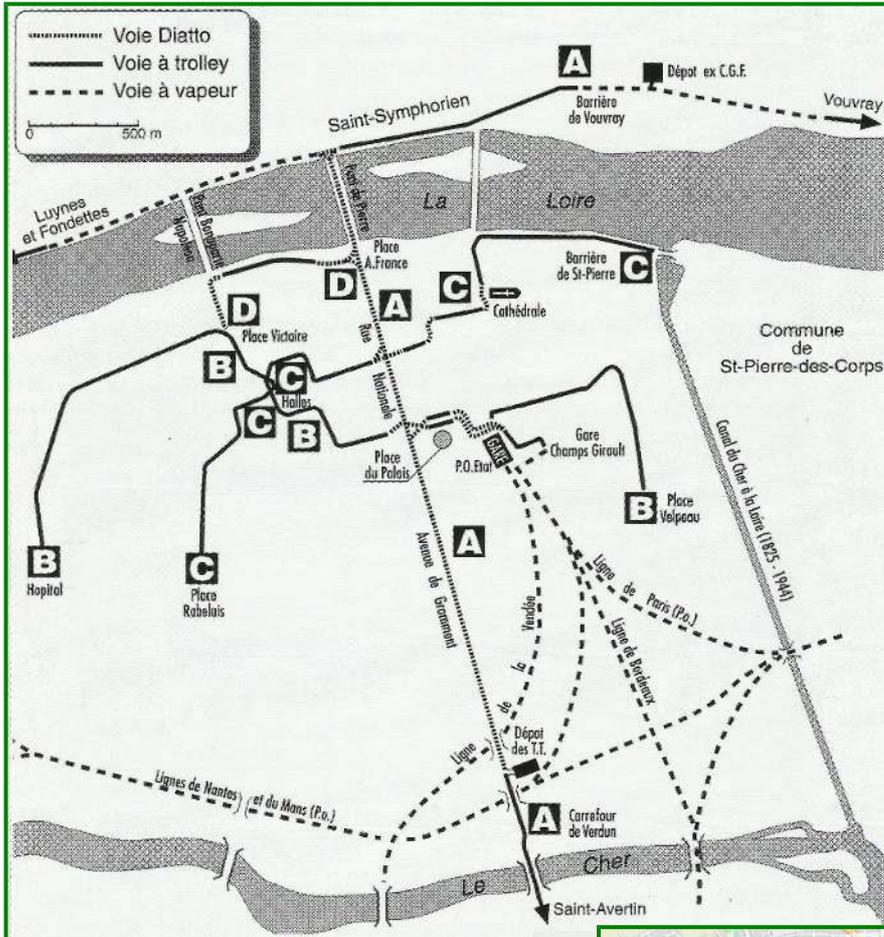


Au XIX^{ème} siècle, le tramway était tracté par des chevaux ou était à vapeur. A droite, sur la ligne Tours-Vouvray en 1889, la motrice a sa cheminée qui sort de son toit et la remorque à impériale a sa toiture enlevée au grand bonheur des passagers car, norme oblige, le plafond n'y était que de 1,50 m. La voie de 1889 fait 1,44 m de large, comme les chemins de fer. Mais en ville ces voies prennent trop de place et elles ne peuvent être interconnectées avec les chemins de fers départementaux, la décision est prise de ramener la largeur à 1 mètre (c'est la "voie métrique") et de racheter du matériel.

Le tramway de la ligne Tours-Vouvray. Le coup de grâce est donné en 1931 avec l'autorisation donnée aux compagnies privées d'assurer le transport des personnes par autocars. En un an le nombre de voyageurs du tramway est diminué par 2 ! Pendant quelques mois la Compagnie n'assure plus qu'un seul trajet par jour. En septembre 1932, la liaison par tramways est close. La ligne est maintenue en état pour la circulation de quelques rames exceptionnelles (en cas d'afflux les dimanches ou fériés) et pour acheminer le vieux matériel de Tours dans les ateliers de Vouvray où il est démonté. La Société des Tramways à vapeur se positionne elle-même sur le transport par Autocars qu'elle assurera, sans changer de nom, jusqu'en 1943. Les rails et poteaux furent démontés en plusieurs phases de 1939 à 1962. [infos et photo : bulletin municipal de Rochecorbon de juin 2013]

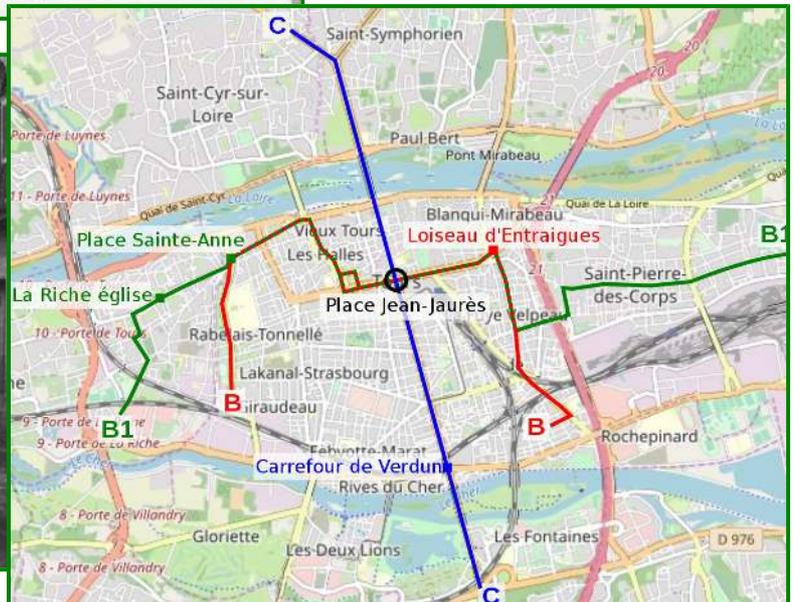


Il y eut ensuite la traction électrique, ici vers 1912 place du Palais.
La statue d'Honoré de Balzac, 1690kg de bronze, a été enlevée et fondue par les Allemands en 1942.



Ci-dessus, le tramway place du Palais en 1905 (motrice Thomson -Saint-Denis) et en 1949 (motrice Labuire). Ci-contre, le plan du réseau de tramway de Tours en 1903, en cours d'extension. Il dessert les communes de Luynes, Fondettes, Saint Cyr sur Loire, Rochecorbon, Vouvray et Saint Avertin. [extraits de "Tours le tramway" par Jean Chédaille, collection "Mémoire d'une ville", éditions C.M.D. 1998].

Le tramway a été remplacé par des bus et, jusqu'en 1968, par des trolleybus avec deux caténaires reliés à un réseau électrique aérien [photo ci-dessous un véhicule Vétra CS60 : dr archives]. A son apogée, en 1963 et 1964, 14 ans après les débuts de fin 1949, le parc de trolleys (de marques Vétra et Somua) compte 22 véhicules roulant sur les lignes numérotées B, B1 et C [plan : Wikipédia]. Elles empruntent les axes rue Nationale - av. de Grammont et Heurteloup - Béranger et desservent les communes de La Riche et Saint Pierre des Corps.



Vue d'aujourd'hui cette disparition du tramway, alors générale en France, pourrait apparaître comme une évolution naturelle, mais en étudiant de plus près la question on découvre qu'en certains endroits, comme à Tours, le tramway fit l'objet d'une véritable campagne de diabolisation avant d'être chassé de la cité. Dans son livre : *"Le cœur d'une ville... Hélas !"*, écrit en témoignage de ce qu'il nomme le "désastre" de la 1ère ligne de tramway nouvelle génération à Tours (éditions *"Le passager Clandestin"*, 4^{ème} trimestre 2011), Jean-Marc Sérékian rapporte en effet les propos très inspirés d'un journaliste local en 1949 : *"Dans notre cité il existe deux plaies sanglantes et purulentes qui choquent les visiteurs : nos tramways et nos urinoirs"*. L'automobile et, avec elle, l'autobus et provisoirement le trolleybus, ont pris le pouvoir face à la *"mauvaise ferraille roulante, moribonde"*.

Avec la montée en puissance de l'industrie automobile dans les années d'après-guerre, il fallait en effet faire le ménage sur la chaussée pour laisser le champ libre aux nouveaux bolides qui sortaient en masse des usines. On peut comprendre que pour la grande cause de la nouvelle modernité motorisée certains journalistes aient pu prendre quelques libertés sur leur souci d'objectivité... Cinquante ans plus tard le décor a changé du tout au tout. Après le désastre sanitaire de la pollution atmosphérique connu de tous depuis le début des années 1960, le tramway a refait surface en force et en fanfare, aurolé de tous les attributs de la modernité. Notons au passage que les pissotières sont, elles aussi, revenues plus discrètement peupler la cité, transformées en automates High Tech, désormais payants. Et si, en toute objectivité, elles ne sont plus *"sanglantes et purulentes"*, l'esthétique plastique de ces édifices du mobilier urbain laisse pour le moins à désirer.

Comment expliquer le changement de statut du tramway, du repoussoir purulent au geste auguste d'un Daniel Buren officiel, qui a habillé à sa façon quelques étapes du tracé tourangeau ? Disons-le d'emblée : les *"marchés publics"*. Certes il y a l'arrivée d'une nouvelle génération de matériel ferroviaire High Tech, et ce retour dans les villes moyennes a été favorisé au plus haut niveau de l'Etat et généreusement encouragé par des subventions pouvant représenter 10 à 15 % de l'investissement. Sans nul doute le sauvetage de l'entreprise Alstom en 2003 apparaît comme un élément accélérateur. Sous l'impulsion du ministre de l'économie de l'époque, Nicolas Sarkozy, l'Etat avait alors investi 900 millions d'euros pour acquérir 30 % du capital du mastodonte industriel agonisant. Comme l'on sait, dans ces gros transferts de fonds publics, il fallait un minimum de retour sur investissement, le tramway est le moteur de la stratégie adoptée. Il va s'imposer dans les paysages urbains de France comme un phénomène de mode.



Les modèles Citadis d'Alstom sont très configurables et peuvent prendre des allures diverses, d'extérieur et d'intérieur.

Une vingtaine de villes françaises ont ainsi été équipées en dix ans, la promotion du tramway est devenue une grande cause nationale. Des mécanismes financiers ont été actionnés, et les sirènes de la propagande ont multiplié les discours élogieux, pour mieux promouvoir le matériel Alstom. A Tours, avant même l'officialisation du choix, le constructeur était déjà connu des proches du maire et au-delà même des citoyens avertis. Le cahier des charges aiguillait pile sur Alstom en imposant sur la rue Nationale l'absence de Ligne Aérienne de Contact (LAC), supports aériens des câbles électriques d'alimentation. Reconstituée après guerre, cette artère, qui venait d'être restructurée, réservée aux piétons et transports en commun, n'en avait pas vraiment besoin. Mais le prestige de la ville, ou plutôt de son dirigeant, imposait le choix de cette coûteuse option. Or, Alstom, qui l'avait expérimentée à Bordeaux, était le seul à la proposer...

Le tramway tourangeau est dans le prolongement de ceux récemment installés en France. Ces grands projets sont reproductibles avec leur langage d'innovation, de projection, de rassemblement et de glorification. Ils ont aussi l'avantage d'échapper aux routines techniques et administratives des services, ils peuvent être lancés au mépris des documents et plans d'urbanisme. Pas besoin de réviser le PDU ou de commencer par le début, le SCOT. En dessous de 300 Millions d'euros, on échappe au grand débat public, alors il suffit de commencer juste en dessous, comme à Tours...

Lorsque la machine est lancée rien ne peut l'arrêter et comme par miracle tous les garde-fous sautent, s'effacent ou sont désactivés sur son passage. Obstacles administratifs, techniques, juridiques et manifestations citoyennes sont inefficaces, les grands projets de tramways ne peuvent pas être arrêtés, ils passent comme une lettre à la poste et prospèrent en n'étant arbitrés que par les seuls grands décideurs. Quel privilège pour un maire et président d'agglomération de pouvoir ainsi agir à sa guise en manipulant des sommes exorbitantes, sans commune mesure avec ses autres projets. Et, en plus, il peut les utiliser pour autre chose que le tramway lui-même, restructurer la ville. Un jeu d'enfant, quelle machine fantastique ! Il y a de quoi lui tourner la tête, quel jouet machiavélique !

On comprend donc aisément le complet virage du maire de Tours Jean Germain. Opposé au tramway lors de l'élection municipale de 2001, il a eu la Grande Révélation peu avant les élections de 2008 ; il s'est converti, il est devenu fan d'un tramway qu'il allait transformer en "navire amiral" filant comme un "courseur sur sa ligne", destiné à transformer sa ville, devenant œuvre d'art identitaire et atout touristique pour épater les visiteurs de la capitale du Centre Val de Loire. "Ce tramway embellira la ville" disait Jean Germain en janvier 2012. Dix ans plus tard, il est légitime d'estimer que la minéralisation excessive qu'il a provoquée en centre-ville, avec notamment la rue Nationale, les places Choiseul et de la Tranchée, les abords de la gare, a été un facteur d'enlaidissement et aussi de mal-être en période de forte chaleur.

[reprise actualisée de propos du livre "Tours Mégaloville", 2014, Alain Beyrand]



L'arrivée de la première ligne fut accompagnée d'une intense campagne publicitaire.

La solution alternative du tram-train repoussée

Les défauts du projet de 2010 apparaissaient rédhibitoires pour l'AQUAVIT : un coût prohibitif, un trajet trop sinueux et long, un impact environnemental trop important et une priorité mal choisie et contraire au PDU. L'utilisation de l'étoile ferroviaire aurait soulagé les embouteillages d'entrées et sorties d'agglomération. Diminuer l'usage de la voiture pour y entrer et en sortir apportait une diminution de pollution et de gaspillage d'énergie bien plus conséquente que la diminuer dans la circulation à l'intérieur de l'agglomération.

Pour toutes ces raisons, l'AQUAVIT s'est jointe à un "Front de convergence" pour proposer une solution alternative. Un document daté du 21 octobre 2010, intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", a été soumis au Préfet d'Indre et Loire (il est sur pressibus.org/blogcvl/tram/convergence.html). En voici le sommaire :

Convergence d'analyse et d'orientation sur le projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle

Sommaire

1. [L'enjeu](#)
2. [Lacunes, distorsions et faiblesses du projet et des conclusions d'enquête](#)
 - 2.1. [Circulation automobile et circulations douces](#)
 - 2.2. [Place du végétal en ville](#)
 - 2.3. [Loi sur l'eau](#)
 - 2.4. [Observations citoyennes insuffisamment étudiées](#)
 - 2.5. [Loi LOTI](#)
 - 2.6. [Coût au km](#)
 - 2.7. [Problèmes de mise en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme](#)
 - 2.8. [Confusions entretenues](#)
 - 2.9. [Manque de concertation et précipitation](#)
 - 2.10. [Vice de forme](#)
 - 2.11. [Neutralité](#)
3. [Demandes à M. le Préfet d'Indre et Loire](#)
4. [Pour une réorientation vers un tram-train](#)
 - 4.1. [Un manque de consensus dans la population](#)
 - 4.2. [Un tram qui va au delà de l'agglomération](#)
 - 4.3. [Un meilleur service aboutira à un vrai consensus](#)
5. [La convergence](#)

Ce dossier est réalisé par les associations :
SEPANT (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
TCSP 37 (Transparence et Communication Sur le Projet de transport 37)
AQUAVIT (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)
et par le collectif Vélorution Tours

Ce dossier est présenté à M. le Préfet d'Indre et Loire le 21 octobre 2010 par une délégation composée de :
(présidents d'association SEPANT, TCSP 37, AQUAVIT :) Michel Durand, Françoise Amiot, Jean-Michel Bouillet
(représentante du collectif Vélorution Tours :) Sophie Robin
(représentant commerce et artisanat :) Jean-Jacques Hébras
(représentante culture et patrimoine :) Cécile Jauzenque
(représentants de Tours Nord, Centre, Sud :) Michel Laurencin, Alain Beyrand, Pascal Oréal
(experts :) Dominique Boutin (en environnement), Bruno Dewailly (urbaniste), François Louault (géographe)

En voici l'introduction :

L'enjeu

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

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

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

Et en voici la conclusion :

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

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

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

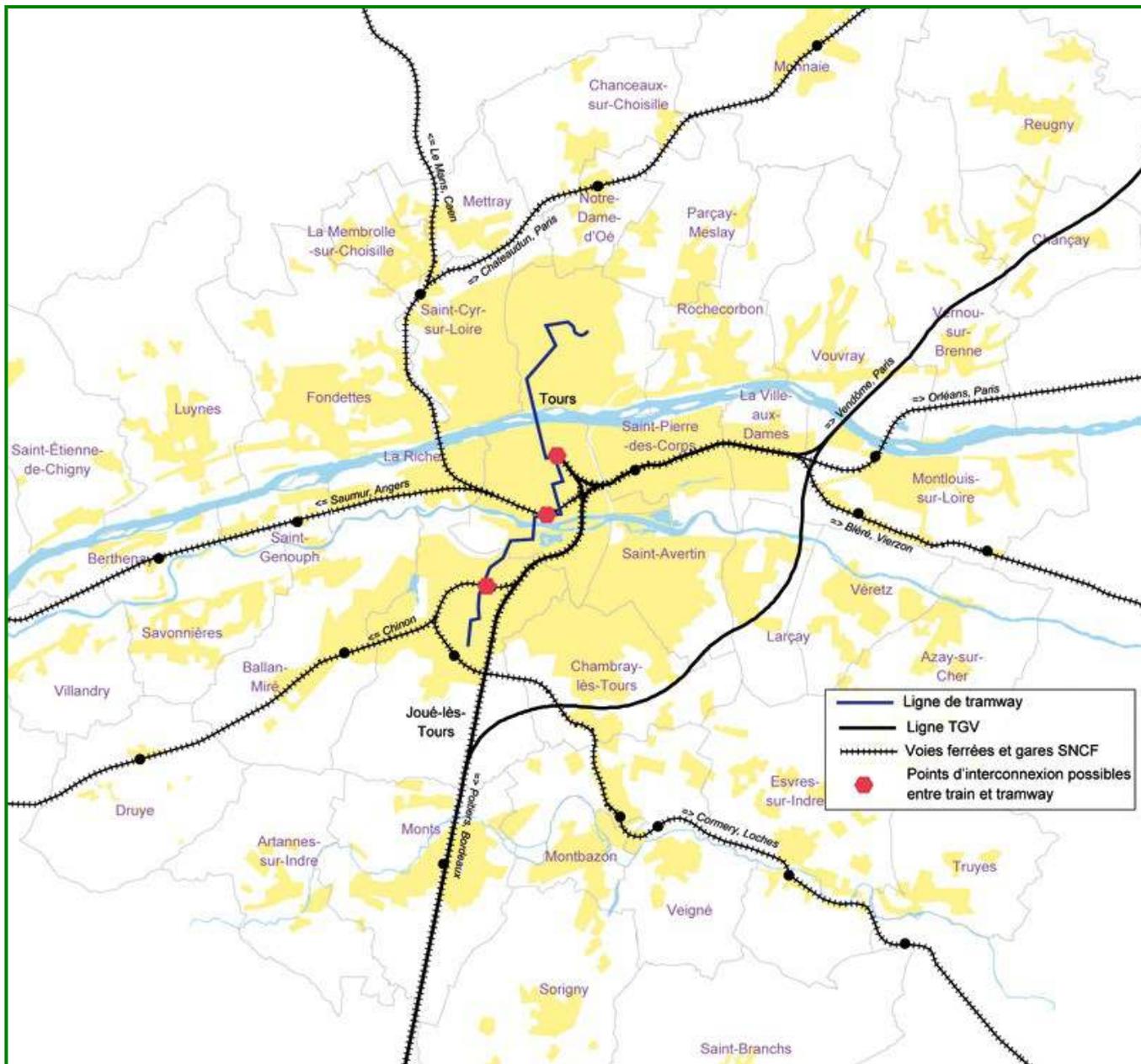
Dix ans plus tard, quel bilan tirer en relisant ce document ? Les arguments soulevés et les craintes exprimées prennent un caractère quasi prophétique. En enlevant l'épaisse couche de vernis de ce véhicule luxueux et en dissipant l'incessant enfumage propagandiste, le constat de départ garde toute sa pertinence. L'usage de la voiture reste très fort, celui du train continue à stagner, Tours reste très insuffisamment reliée à sa banlieue et à son département. Ce tramway qui devait nous ouvrir l'avenir l'a cadenassé tant il est coûteux, pénible et lent à développer, tant aussi il génère des dégâts environnementaux et patrimoniaux. Oui, un autre choix aurait ouvert un meilleur avenir. Et plus tôt nous sortirions de cette voie chaotique, mieux ce sera.



Contrairement aux tramways d'antan, le passage de deux rames occupe une large bande sur la chaussée et nécessite une profonde tranchée supprimant les racines d'arbres présentes. Ici rue Nationale. Le tracé se poursuit ci-dessous place Jean Jaurès [photo retouchée : BMT - janvier 2021].



La solution proposée le Collectif Convergence d'Analyse était simple et évolutive avec pour principe directeur le transport collectif dans la cité et sa périphérie. Elle s'appuyait sur l'étoile ferroviaire, avec des trains à fort cadencement sur un tracé avec de nouvelles stations desservant l'agglomération, par des TER améliorés nommés tram-trains.



Les tracés de l'étoile ferroviaire, de la 1^{ère} ligne de tramway et de la LGV.

Un second document, plus court, en date du 20 novembre 2010, présentait une seconde lettre au Préfet, complémentaire à la première, avec les mêmes signataires. Il précisait des points techniques. En voici le sommaire, puis une photo de tram-train :

**Tram-train,
d'une juxtaposition incomplète
à une intégration aboutie**

Sommaire

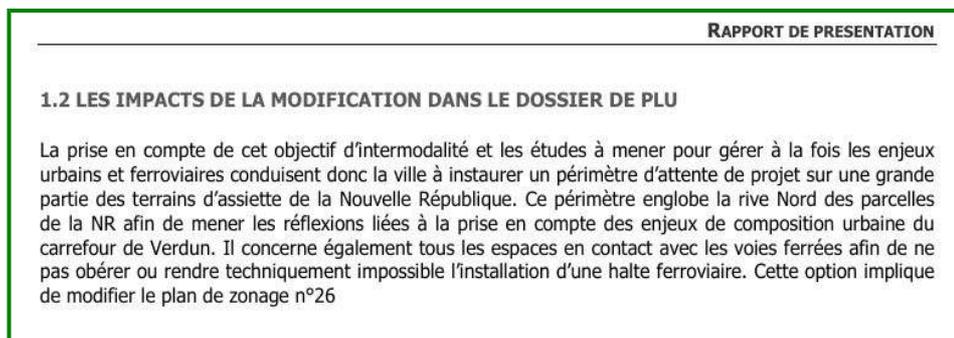
1. L'hypothèse d'un tram-train de 240 est-elle valable ?
2. Rustines ou nouvelles bases ?
3. Pour un projet alternatif
4. Pour une véritable réflexion démocratique conforme à l'esprit des lois
5. Pour un véritable projet



Une réunion en préfecture a été planifiée le 21 décembre 2010. Mais, coup de théâtre, le matin même il était annoncé que le Préfet accordait la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) au projet municipal de première ligne du tramway. La réunion a tourné court...

Le Front de convergence est ensuite resté soudé pour essayer de limiter les dégâts environnementaux et améliorer quelques points cruciaux. Le plus évident consistait à déplacer légèrement, à côté du carrefour de Verdun, la station de tram pour la placer à côté des voies de chemin de fer afin de préparer une gare inter-modale train-tram.

Ce projet de gare semble toujours rester d'actualité puisque la modification n°2 du PLU de Tours en 2012 y définissait un "périmètre d'attente de projet" :



Le mail du Sanitas sacrifié pour déraciner le quartier du Sanitas

La première ligne de tramway, longue de 14,8 kilomètres, comportant 29 stations, a été inaugurée en 2013. Orientée nord-sud, elle traverse la place Jean Jaurès. L'AQUAVIT estime que l'impact environnemental de la première ligne de tramway a été catastrophique. L'étude secteur par secteur a montré que de nombreux abattages auraient pu être évités si ses concepteurs et décideurs avaient eu à cœur de respecter les arbres en place. A posteriori et face à ce qui se prépare pour la deuxième ligne, on peut affirmer qu'il y a eu une volonté délibérée de détruire des allées arborées. Le cas du mail du Sanitas est éloquent de ce point de vue.

Sur une grande artère particulièrement large de 56 à 62 mètres comprenant huit voies pour les voitures, (stationnements y compris), beaucoup trop d'argent a été dépensé pour que le tram détruise le mail, y compris pour financer le déplacement des réseaux qui passaient dessous et ont dû être déplacés. C'est sans nul doute le point le plus scandaleux du tracé. Sur cette vaste allée piétonne du mail du Sanitas, longue de 600 mètres, lieu de rencontres, l'abattage de 172 arbres, des érables pour la plupart, fut décidé sans état d'âme à l'unanimité des élus. Seuls 5 marronniers, en face du Palais des Sports, ont été épargnés mais très sévèrement élagués. La mobilisation de nombreux Tourangeaux et les contre-propositions pour éviter un massacre évitable n'ont eu aucun écho auprès de la municipalité, y compris les élus d'opposition et le nouvel élu Vert aux élections cantonales à cette époque. Ces arbres étaient "moches" avait jeté l'un des responsables du projet... Un véritable acte de vandalisme avec l'appui des forces de l'ordre...

UNE CATASTROPHE

La Mairie de Tours et le SITCAT ont enfoncé le clou de l'incohérence du tramway à Tours en délogeant par la force les personnes mobilisées et en abattant le mail du Sanitas. Pour les associations membres de la SEPANT, réunies en Conseil d'administration hier soir, c'est une catastrophe pour les générations futures : « *C'est l'exemplarité que nous attendons des responsables élus, non cet acharnement à faire table rase de la biodiversité en ville. Nous condamnons l'abattage systématique en cours au coeur de Tours, où même des arbres qui ne sont pas sur le tracé du tramway tombent malgré les nombreuses voix qui tentent de se faire entendre depuis plus de six mois, il s'agit de près de 2000 arbres. Rappelons que le dossier du tramway à Tours ne comportait aucune étude paysagère, il s'agit par conséquent d'une volonté délibérée de la Mairie et du Sitcat de nier l'existence d'un patrimoine arboré en ville. Face aux enjeux de la crise climatique, ce que nous attendons d'un tramway c'est qu'il prenne la place de la voiture en ville, pas celle des piétons et vélos, ni celle des généreux fournisseurs d'oxygène que sont les arbres.* »

Au nom de la fédération SEPANT, Phil Simond, Président de l'association Raiponce

Communiqué de la SEPANT, fédération d'une quinzaine d'associations de protection de l'environnement en Touraine



Le mail du Sanitas en septembre 2010, les arbres "moches" et les affichettes sur les troncs pour avertir des prochains abattages.

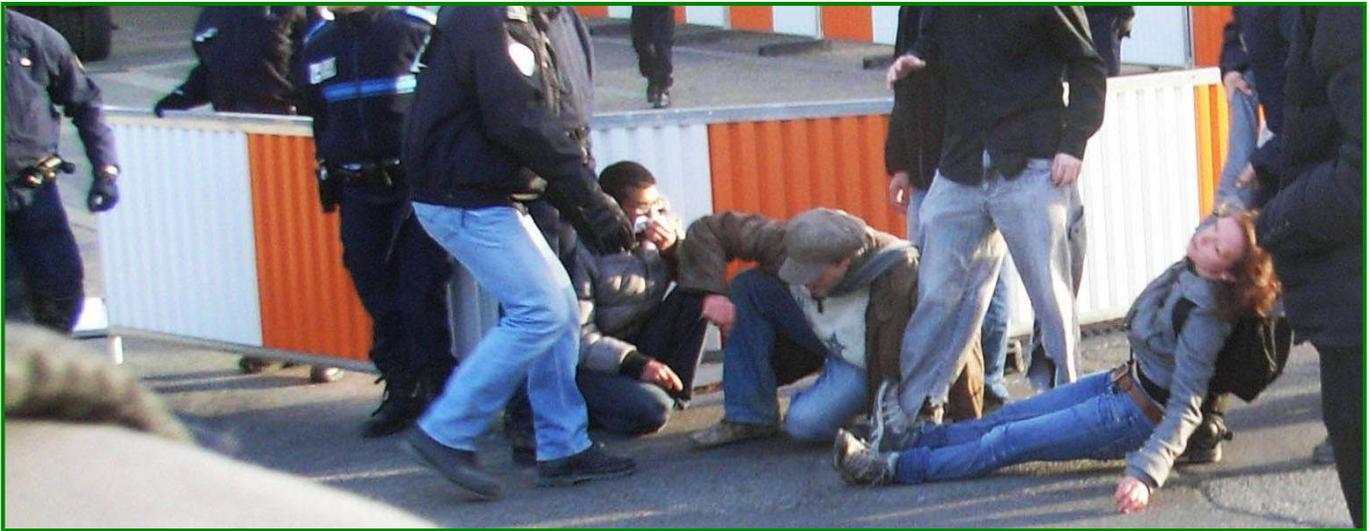
L'AQUAVIT avait participé à la mobilisation vigoureuse du collectif CODAT (Comité d'Organisation de Défense des Arbres de Touraine), avec création d'un camp retranché occupé 24 heures sur 24 et des militants qui montaient aux arbres pour empêcher leur abattage, en avril 2011.



Deux témoignages d'habitants et photo du 16 novembre 2021, là où existait le mail...



12 avril 2011, au Sanitas, 6h 30 du matin, le jour se lève, branle-bas dans le camp retranché, la police est arrivée...



Evacuation manu militari



Le 12 avril 2011, la nuit tombe...

Le bilan environnemental de la première ligne de tramway : 1400 arbres abattus

La liste des abattages était déjà importante sur papier lors de l'enquête publique de 2001, 923 croix rouges comptées le long du tracé. Il y en eut environ 1400, soit plus de 50% d'augmentation !

Illustrons quelques autres points de résistance du CODAT et de l'AQUAVIT avec des abattages pour la plupart évitables, inutiles et gratuits, que les autorités et responsables du projet ne tentèrent même pas de justifier.



Carrefour de Verdun, un des quatre cèdres d'entrée de ville, son jumeau à gauche est désormais seul. Il y a maintenant ici une station, celle qui aurait dû se situer près des voies de chemins de fer voisines.



Quarante platanes abattus avenue de Grammont (R.I.P. : Requiescat in pace, Repose en paix)

Le témoignage de la mère et de l'enfant

Je suis allée vers 20h30 à Charcot pendant 1 heure et cet abattage m'a révoltée. Mon fils était avec moi et je ne l'ai jamais vu si en colère. Il y avait quelques personnes avec banderoles et surtout 2 fourgons de police. La police était plus nombreuse que les gens venus se soucier de l'horrible massacre. J'ai pris quelques photos et mini vidéos. Je veux me souvenir à vie de cet instant horrible, de ce qu'a fait Mr Germain à notre belle avenue.

Aujourd'hui les tronçonneurs vont s'attaquer aux arbres côté gendarmerie. Je n'ai pas compris comment les personnes de cette entreprise pouvaient (avaient le droit ?) de travailler sans aucune protection : ni casque anti-bruit, ni casque protecteur. De la totale inconscience comme se passe d'ailleurs ces abattages, en totale impunité et inconscience.

C'est une habitante du quartier Febvotte qui m'a envoyé ce témoignage dans un courriel daté du 23 juin à 9h 03.

2011, avenue de Grammont, extraits du blog d'Alain Beyrand sur le tramway, pressibus.org/tram



Avenue de Grammont, le 20 juin 2011 [photo : Arnoul Maffre]



23 juin, un magnifique platane a été abattu, alors qu'il n'était pas prévu qu'il le soit. Ceux d'en face sont encore là...



Le 28 juin 2011, avenue de Grammont, la gendarmerie perd ses platanes... Les aménageurs de l'époque ont estimé qu'une station de tram (ici Charcot) ne pouvait pas cohabiter avec des arbres.

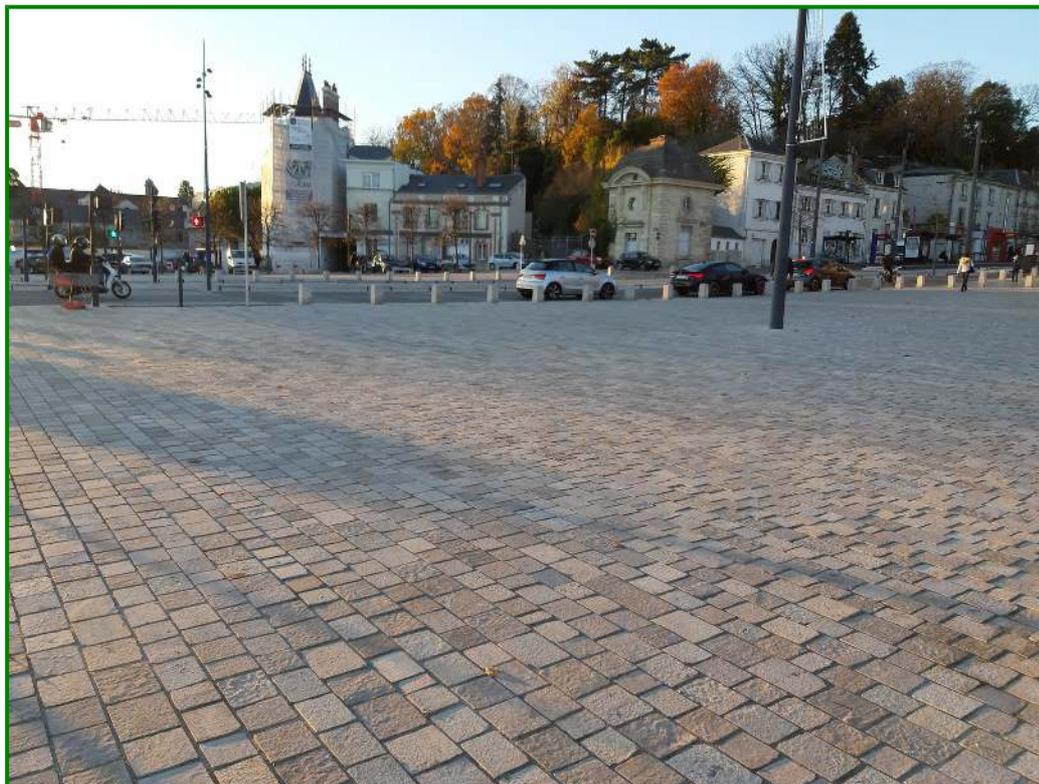
Place Choiseul, disparition de tous les tilleuls et toutes les pelouses :



15 avril 2011, dernière photo avant abattage



Photo aérienne vers 2009, plan prévisionnel de 2010



Novembre 2021. Cette place est presque toujours vide. Le tram est passé par là...



Tous les tilleuls de la place de la Tranchée furent abattus. Ci-dessous, la même place bétonnée



« ...On enterrait les paysages
 Sous un Niagara de béton.
 Les bulldozers mettaient à bas
 Une forêt en quelques tas.
 On échangea contre laiton
 L'or et l'argent des héritages... »

[Sang d'or – Christophe Boubal]



Joué les Tours, rue des Martyrs

1er mai 2011 arbres en attente d'abattage?

avant tramway

après tramway

Le CODAT - Comité d'Organisation de Défense des Arbres de Touraine a accueilli temporairement des jeunes pousses et des vieilles branches (je parle pour moi, bien sûr !) ce 1er mai, jour d'espérance, vert couleur d'espoir et de colère, de maturation et de chance...Merci aux tant d'arbres en mouvement d'avoir participé à ce flashmob..Garder intacte votre sève,on en aura besoin devant les tronçonneurs municipaux !

Extrait du blog de Vélorution Tours

Le 6 avril 2011, Dominique Boutin qui fut le premier conseiller municipal Vert de la ville de Tours, dressait ce bilan, publié en partie par La Nouvelle République :

TOURS ARBOPHOBE !

De coupes en arrachages, de chantiers divers en réaménagements minéraux, la ville de TOURS massacre son patrimoine arboré. Bien avant le tram cette attitude avait déjà été dénoncée par plus d'un citoyen. La liste est déjà longue. Chacun en a conscience. Il s'agit bien d'une coupe en règle pour «paysager » en pots, bien carrés, bien ordonnés, propres sur eux et alignés par des esprits chagrins qui ne tolèrent rien de «nature ».

Avec le tram, l'épisode est devenu monstrueux car, sous un prétexte de chantier «écologique », on abat à tour de bras, une quantité d'arbres qui n'ont pourtant rien à voir avec ledit chantier : hors programme, sans étude d'impact, en l'absence d'étude paysagère, sans raison majeure pour ledit tram. Chacun peut s'en rendre compte.

On pourrait s'étonner, aussi, de l'absence de réaction du Préfet, qui laisse faire toutes ces démonstrations de force parfaitement illégales (dossier incomplet largement démontré) lui, si prompt à envoyer ses CRS pour déloger les protecteurs de l'environnement urbain.

Tout est prétexte à abattre : maladie, gêne, obstacle aux travaux, dangerosité, ombre, Ah oui ! OMBRE au propre comme au figuré. Tout ce qui fait de l'ombre à l'oligarchie !

Parce qu'il semble bien que la responsabilité de ce travail de destruction est étrangère aux travaux du Conseil Municipal, mais avec la complicité des Verts (??)

Enfin, si l'on peut dire, à quoi servent, le Plan Climat, les discours sur la Trame Verte, le Grenelle de l'environnement, les nouveaux articles de la Constitution Française et toutes les intentions de papier, si à la moindre occasion on détruit le capital existant.

Après on s'étonnera que le droit et la démocratie bafoués servent les intérêts des extrémismes. Je préfère pleurer (*) des êtres vivants que de les massacrer.

Dominique BOUTIN, citoyen, à titre personnel,
(*) déjà traité de "pleureuse" en Juillet 2010

Tout le long de ces contestations pour éviter les abattages, la Mairie de Tours fut sourde à toute critique et fit battre le tambour de sa comm' "*On replantera des arbres !*". Au plus fort des abattages qui allaient anéantir 1400 arbres patrimoniaux, les édiles surenchérisaient en annonçant que 2.000 arbres allaient être plantés. Un scénario qui est parti pour se répéter...

Le collectif CODAT en dormance est prêt à se reformer pour défendre les arbres des boulevards. Il était à nouveau monté dans les arbres lors des abattages de la place des Halles en 2013. Pour des platanes, ce ne sera pas possible, mais il y a d'autres formes d'action...



Place des Halles en 2013, lors d'un réaménagement de parking, 38 arbres ont été abattus sans aucune nécessité. D'autres ont été plantés qui risquent d'être supprimés lors du prochain réaménagement en cours d'élaboration...

Le bilan financier vu par la Chambre régionale des comptes : mauvais

Les années ont passé et on peut maintenant savoir si les objectifs déclarés en 2010 ont été réalisés. Le maire de Tours, Jean Germain, dans une vidéo du 28 janvier 2014, déclarait "Nous avons livré le tramway à l'heure voulue, au prix voulu et dans les conditions voulues". Certainement pas au prix voulu annoncé de 362,6 millions d'euros HT lors de l'enquête publique de 2010 ! Ni même au coût prévu déjà réactualisé en décembre 2010 de 369,1 millions.

Un article du site La Rotative, du 31 août 2016, a fait le point sur un rapport de décembre 2015 de la Chambre régionale des comptes. Extraits : "Le coût initial de 369,1 millions d'euros a été largement explosé, pour atteindre 441,7 millions, soit un dépassement de 19,7 %, ce qui place le projet tourangeau en tête de tous les dépassements. Mieux encore, ce projet en fait le tramway le plus cher de France, avec un coût au kilomètre de 29,42 millions d'euros (contre 17 à Besançon, 20,8 à Brest, 21 à Dijon avec deux lignes...)". Puis :

"En prenant en compte les charges financières induites par le financement du projet, le coût total du tramway n'est plus de 441,7 millions, mais il s'élève à plus de 638 millions d'euros".

Et cette somme de 638 millions d'euros ne prend pas en compte les coûts de dévoiement des réseaux, qui sont inclus dans d'autres villes, en partie ou en totalité. On peut les estimer à environ 50 millions.

Face à cette situation financière critique, le SITCAT, Syndicat Intercommunal de Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle, a été supprimé et repris par l'agglomération Tour(s) Plus. Conséquence : "En intégrant le SITCAT, l'encours de la dette de Tour(s)plus a été multiplié par 3,6 et est passé de 116,6 millions d'euros à 420,8 millions d'euros entre 2013 et 2014". Et : "La capacité de désendettement de Tour(s)plus (budget complémentaire transport) passe de 0,8 année en 2010 à 75 ans en 2013". En conclusion :

"La mise en œuvre de nouvelles lignes de tramway ne paraît pas pouvoir être à l'ordre du jour". C'était un feu rouge, pourquoi n'a-t-on pas attendu qu'il passe au vert ?

SOMMAIRE	
SYNTHESE.....	5
RECOMMANDATION	7
1. THEME ET FONDEMENT DU CONTROLE	9
2. EVOLUTION DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE TRANSPORT	9
3. LA QUALITE DE L'INFORMATION	12
3.1. LES DEBATS D'ORIENTATION BUDGETAIRE (DOB)	12
3.2. LES RATTACHEMENTS A L'EXERCICE	13
4. LA SITUATION FINANCIERE	15
4.1. LES PERFORMANCES FINANCIERES DU SITCAT (2010-2013)	15
4.1.1. LES PRODUITS DE GESTION	15
4.1.2. LES CHARGES DE GESTION	17
4.1.3. LE BESOIN DE FINANCEMENT	19
4.2. LA SITUATION BILANCIELLE	20
4.2.1. LE STOCK DE DETTES	20
4.2.2. LES PRINCIPAUX RATIOS D'ALERTE	20
4.2.3. LES FONDIS DE ROULEMENT (FDR)	21
4.2.4. LA DETTE	21
4.3. BILAN ET PERSPECTIVES	22
4.3.1. ETUDE PROSPECTIVE FINANCIERE	22
4.3.2. CONSEQUENCES POUR TOUR(S)PLUS	23
5. LE COUT DE LA PREMIERE LIGNE DE TRAMWAY : UN IMPACT SUR 30 ANS	25
5.1. DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DU PROJET DE TRAMWAY REALISEES AU 6 MARS 2015	26
5.2. DEPENSES DE PERSONNEL DU PROJET DE TRAMWAY REALISEES AU 6 MARS 2015	27
5.3. DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU PROJET DE TRAMWAY REALISEES AU 6 MARS 2015	27
5.4. AUTORISATIONS DE PROGRAMME DE LA PREMIERE LIGNE DE TRAMWAY	27
5.5. LE COUT DES CREDITS DU PROJET DE TRAMWAY	28
6. L'ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS URBAINS	29
6.1. LA PERFORMANCE GLOBALE DU RESEAU	31

L'annuité en capital de la dette est ainsi passée de 1,25 M€ en 2010 à 34,85 M€ en 2013. Pour cette dernière année, l'annuité n'est pas significative car elle intègre le remboursement de 26 M€ relatifs à cinq prêts relais destinés à financer le portage de la TVA afférente au projet dans l'attente de son reversement par le FCTVA. L'épargne dégagée en 2013 ne permettait pas au SITCAT de financer sa politique d'investissement.

En 2014, l'annuité s'élève au niveau plus supportable de 9,15 M€ qui correspond au remboursement en capital des différents emprunts souscrits par le SITCAT.

4.2. LA SITUATION BILANCIELLE

4.2.1. Le stock de dettes

Conséquence logique des constats précédents, la dette a connu une très forte progression passant de 12,5 M€ en 2010 à 308,52 M€ en 2012, et 302,17 M€ en 2013.

4.2.2. Les principaux ratios d'alerte :

Tableau 3 : principaux ratios d'alerte (montants en €)

Principaux ratios d'alerte	2010	2011	2012	2013	En situation courante
Charges d'intérêts et pertes nettes de change	588 675	2 956 760	7 867 295	12 240 868	143,7%
Taux d'intérêt apparent du budget principal (BP)	2,8%	2,0%	2,6%	4,1%	
Encours de dette du BP (net de la trésorerie hors compte de rattachement)	-27 347 302	82 376 134	279 823 000	281 107 119	N.C.
Capacité de désendettement BP, bécotéte incluse en années (dette Budget principal net de la trésorerie / CAF brute du BP)	-1,1	2,6	29,8	69,8	
Encours de dette du budget principal au 31 décembre	19 250 000	149 360 440	309 829 505	302 173 119	750,4%
Capacité de désendettement BP en années (dette / CAF brute du BP)	0,8	14,2	29,1	75,0	

Source : Logiciel ANAF, d'après les comptes de gestion

La capacité de désendettement mesure le nombre d'années théoriques nécessaires à une collectivité pour amortir son stock de dettes, si elle y consacrait l'intégralité de son épargne brute.

Le sommaire et un extrait de page du rapport de la Chambre régionale des comptes

C'était avant les confinements liés au Covid-19. Mathias Navard en rend compte le 9 septembre 2020 sur son blog letramdetours.net (chiffres sur tramway + bus) : "490 340 titres ont été vendus, soit moins d'un tiers de ceux distribués un an plus tôt (1,51 million). Sans surprise, les recettes sont en chute libre. Elles s'élèvent à 2 115 929€. Une baisse de 62% par rapport à 2019." Le bilan s'est donc encore dégradé...

Le bilan de la fréquentation : une manipulation des chiffres

La Chambre régionale des comptes ajoutait "*Certes, les taux de fréquentation sont encourageants et témoignent d'un véritable engouement, mais il n'en reste pas moins que, sous un angle purement financier, le coût final de l'équipement apparaît élevé*".

Effectivement, Tour(s) Plus, Fil Bleu, Keolis (l'exploitant) et les médias locaux répètent que la fréquentation du tramway est remarquable. Cela n'a pourtant guère permis d'améliorer la situation financière, nous allons comprendre pourquoi.

En fait, cette fréquentation n'est pas aussi excellente que prétendu. Certes, dans l'absolu, elle est très bonne et on peut considérer qu'il y a eu un engouement des Tourangeaux pour le tramway, qui est devenu "*leur*" tramway. Son aspect esthétique y a grandement participé.

La fréquentation en août 2014, a été annoncée à 53.000 "*voyageurs quotidiens en moyenne*", 62.000 "*en moyenne*" en décembre 2015, 65.000 "*voyages par jours*" en janvier 2017. C'est mieux que les 54.900 prévus en 2010, cela semble très réussi. Pourtant, même si le tram a eu un succès populaire avéré, de gros bémols sont à prendre en compte. Cette comparaison est trompeuse, nous allons en expliquer les raisons.

Soulignons auparavant que le tramway n'a pas remplacé la voiture. En monopolisant la rue Nationale il a quelque peu aidé à désencombrer le centre-ville et il a, accessoirement, sonné le glas de la compagnie de vélo-taxi. De manière plus substantielle c'est l'agrandissement du périphérique qui a désengorgé le centre-ville. Les habitants des banlieues dépendent toujours de leur voiture pour ce rendre sur leur lieu de travail. Le tramway et ses parkings relais en périphérie n'ont eu qu'un impact secondaire. Quant à la suppression d'une voie automobile sur le pont Wilson, elle a pu ne pas être le souhait des édiles mais une contrainte technique liée à la capacité de résistance du pont. Très bizarrement, il fut même un temps question d'interdire le pont aux vélos.

Venons-en à la comparaison avec les objectifs. Le point de repère était les "*54 900 montées par jour*" prévues dans l'enquête publique de 2010, sans aucune précision, donc en chiffre annuel divisé par le nombre de jours de circulation (365 jours moins le 1^{er} mai, les jours de grève etc.). Au début, le bilan, confrontation des montées réelles avec celles prévues, est apparu passable. En octobre 2013, il était officiellement présenté, repris dans "*La Tribune de Tours*" (TT) et sur le blog de Mathis Navard : "*Nous sommes aujourd'hui à 45.000 voyages/jour*". Quant à l'objectif de 55.000 : « *C'est le chiffre que nous nous sommes fixés pour l'horizon 2018* ». L'objectif non rempli était repoussé de quatre ans.

Même si ce débat ne passionnait pas les Tourangeaux, il n'en restait pas moins que l'objectif fixé à l'origine restait hors d'atteinte. C'est alors qu'avec certaines subtilités, les organes de presse locale se sont fait les relais d'une discrète et progressive manipulation des chiffres. Le 28 août 2014, sur "*La Nouvelle République*" (NR) : "*53 000 voyageurs quotidiens en moyenne chaque jour en période scolaire*" et un nouvel objectif est déclaré : "*55 000 passagers par jour à la rentrée de 2016*". Le délai est donc avancé de 2 ans, mais on ne se base plus sur tous les jours de l'année mais seulement sur ceux "*en période scolaire*". Deux jours plus tard, La NR parle de 55.000 voyages "*les jours de pointe*" puis précise "*Certains jours, le chiffre de fréquentation atteint 55 000 voyages, l'objectif quotidien à long terme*". L'objectif passe donc au "*long terme*".

C'est ensuite que, d'un seul coup, de façon stupéfiante, sans raison flagrante, la fréquentation statistiquement s'envole : 62.000 "*en moyenne*" en décembre 2015 ("*Ville, rail et transports*"), 65.000 "*voyages par jour*" en janvier 2017 ("*France Bleue Touraine*"). Visiblement ce n'est plus sur tous les jours de l'année mais sur les jours ouvrés ou en période scolaire (ce n'est plus précisé). D'ailleurs la NR du 31 août 2016 indique que la fréquentation est de 62 000 "*au plus fort*", ce qui est loin d'être une moyenne.

Pour comparer la fréquentation du tram avec l'objectif de 54.900 en 2010, il ne faut donc pas s'appuyer sur ces chiffres officiels ayant changé de signification mais sur les chiffres annuels transmis par la presse, 54.900 par jour correspondant à environ 20 millions de voyages par an.

En couchant posément les chiffres dans un tableau, on arrive alors aux fréquentations suivantes moins enthousiasmantes :

Fréquentation 1 ^{ère} ligne	Prévisions 2010	10/2013 sur le 1 ^{er} mois (TT)	10/2014 (TT)	08/2016 (NR)	01/2017 (NR)
Sur l'année	20 Millions	14,5 M	13,9 M	14,6 M	16 M
Par jour d'exploitation	54.900	40.000	38.000	41.100	43.800

En 2019, la fréquentation en jour d'exploitation, était dans le même ordre de grandeur, environ 44.000 voyages, assez loin de l'objectif de 55.000. En 2020 et 2021, la fréquentation est redescendue à cause des mesures Covid.

Le 30 août 2018, France Bleu Touraine s'extasiait sur l'extraordinaire fréquentation, "*une réussite totale*", 70 millions de voyages en 5 ans d'exploitation, ce qui fait 14 millions par an, 40.000 voyages par jour, en correspondance avec les chiffres ci-dessus. Et il est écrit "*En 5 ans, la fréquentation du tramway a augmenté de 10%*", ce qui montre la validité approximative des premiers chiffres publiés de fréquentation, notamment les 45.000 voyages journaliers déclarés en octobre 2013. L'augmentation de 37 % pour aller de 45.000 à 62.000 en décembre 2015 et dépasser l'objectif de 2010 est une manipulation grossière, que tout le monde a gobée, y compris Wikipédia. Le lobby du tramway est puissant...

Le Tram de Tours a battu tous les records en 5 ans d'exploitation

Jeudi 30 août 2018 à 17:03 - Par Yohan Nicolas, France Bleu Touraine

Alors que le tracé de la deuxième ligne de Tram est en discussion, la ligne A fête ses 5 ans d'existence. Une ligne qui est une réussite totale, avec 70 millions de voyages enregistrés. Le Tram de Tours représente 44% de tout le trafic Fil Bleu.



Une foule immense le 31 août 2013 pour l'inauguration du Tram de

A lui seul, le Tram de Tours représente 44% de tout le trafic Fil Bleu, et les chiffres, qui donnent le tournis, ne cessent de progresser. En 5 ans, la fréquentation du tramway a augmenté de 10%, cela représente 70 millions de voyages.



Cette photo de la NR a été prise lors de l'inauguration du tramway, quand le voyage était gratuit. Elle a été réutilisée deux ou trois fois pour illustrer une fréquentation qui dépasserait les objectifs.

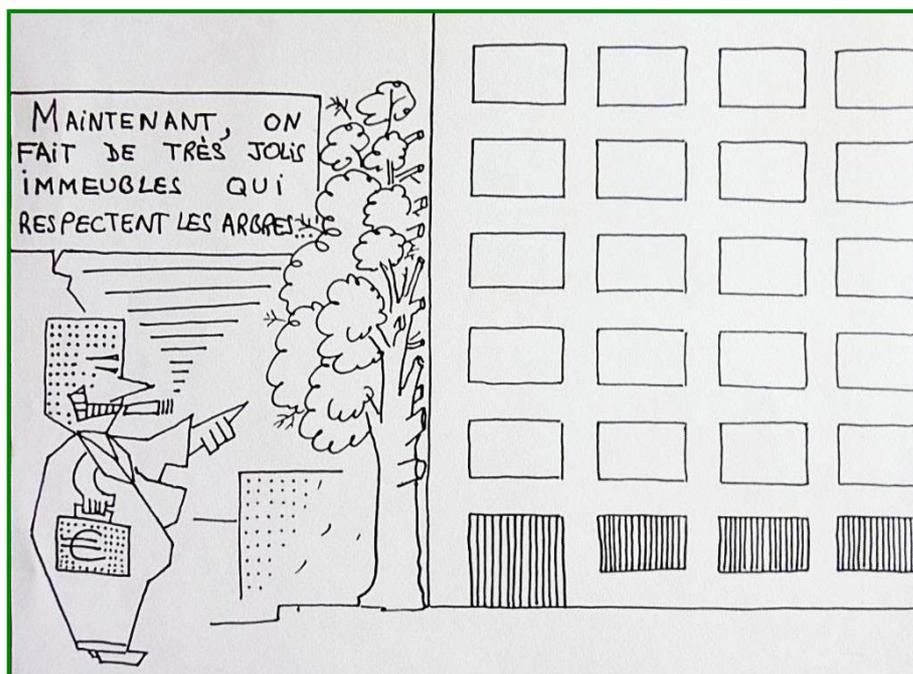
Répetons que ce n'est pas pour autant que cette fréquentation est mauvaise ou passable : elle est vraiment bonne. Ce sont les prévisions qui étaient beaucoup trop fortes, il fallait qu'elles impressionnent pour imposer un projet aussi coûteux. Il y a eu une double manipulation : celle du chiffre trop fort de prévision (aucune explication n'était apportée pour le justifier), puis celle des fréquentations constatées en diminuant le nombre de jours pris en compte pour se rapprocher artificiellement de l'objectif.

Ce non-respect de l'objectif a provoqué un manque à gagner. Il a pesé dans le bilan financier constaté par la Chambre régionale des Comptes, il est une des causes de l'augmentation du prix du ticket et de l'augmentation de la participation des entreprises (prélèvement transport), qui a atteint son maximum (ce qui affecte l'attractivité de l'agglomération). Il a ralenti la mise en place d'une deuxième ligne. Retenons donc cette morale qui serait précieuse pour les projets actuels :

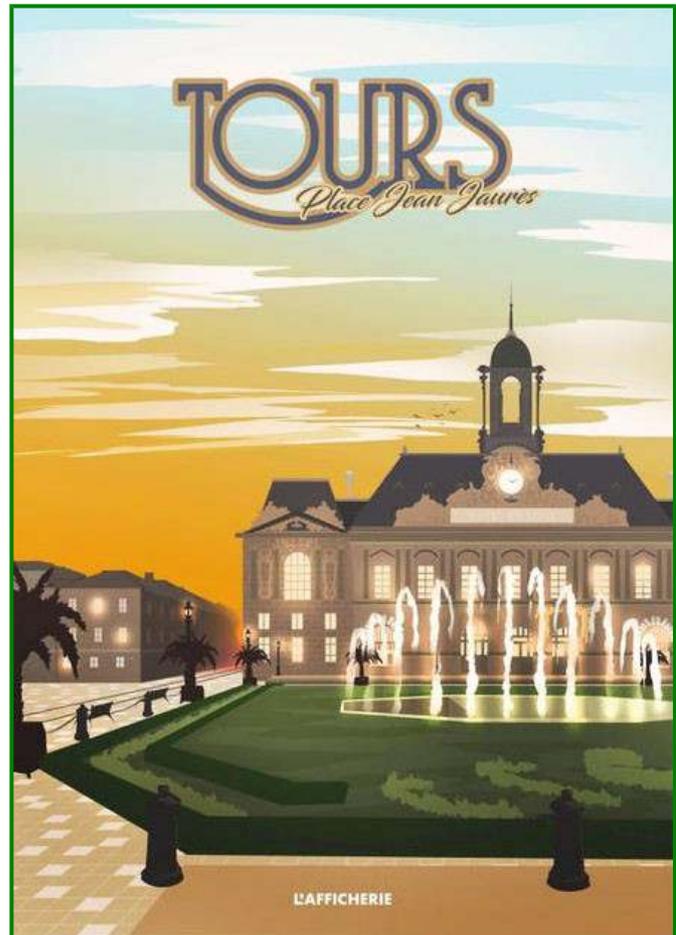
il est bien joli de vouloir, encore faut-il pouvoir, et de façon raisonnable.



Alain Beyrand, adhérent de l'AQUAVIT, a publié deux fascicules (en janvier 2011) et deux livres (en janvier 2012 et janvier 2014), tous intégralement disponibles sur son site pressibus.org/blogcv1. Le dernier est préfacé par François Louault et illustré par Hervé Buisson, deux présidents de l'AQUAVIT.



Les illustrations de Hervé Buisson pour le bulletin de l'AQUAVIT sont reprises dans "Tours Mégalo Ville". Ici un élagage du parc Mirabeau et plus tard des boulevards Tonnellé (avant abattages) et Preuilly.



Tours en deux affiches (la seconde actuellement en vente). Aux débuts des XX^{ème} et XXI^{ème} siècle.



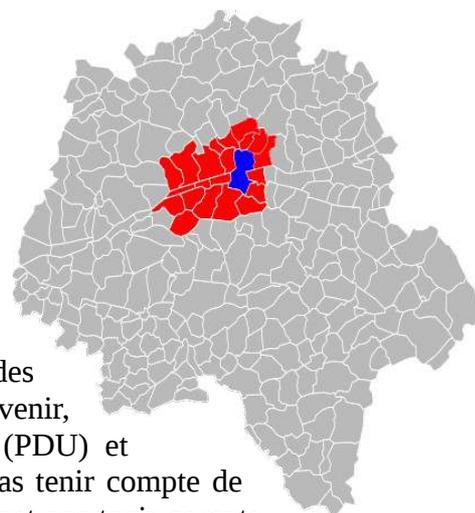
Devant cathédrale et bibliothèque municipale, le tramway, vu depuis l'île Simon, franchit la Loire sur le pont de pierre.

4) Le projet de deuxième ligne de tramway

Un projet né de conciliabules entre élus, sans PDU préliminaire

Le 30 décembre 1999 était créée la "communauté d'agglomération Tours(s)plus" regroupant 9 communes dans la périphérie immédiate de Tours. En 2014 la nouvelle entité administrative s'étend à 22 communes et constitue un bassin de population totale de 292.368 habitants, chiffre de 2015 [données Wikipédia]. Après être devenue une communauté urbaine au 1er janvier 2017, "Tour(s)plus" prend le nom de "Tours Métropole Val de Loire" par un décret du 20 mars 2017, regroupant 22 communes. Le projet de deuxième ligne du tramway est géré par la Métropole, et non par la municipalité de Tours.

Les 22 communes (en rouge, sauf Tours en bleu) : Ballan-Miré, Berthenay, Chambray-lès-Tours, Chanceaux-sur-Choisille, Druye, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille, La Riche, Luynes, Mettray, Notre-Dame-d'Oé, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Etienne-de-Chigny, Saint-Genouph, Saint-Pierre-des-Corps, Savonnières, Tours, Villandry. L'agglomération de Tours comporte d'autres délimitations. Notamment le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) est affecté à un territoire de 54 communes entourant Tours.



Les priorités dans le domaine des infrastructures de transport ne devraient pas résulter d'une foire d'empoigne entre les villes de l'agglomération mais d'enjeux d'intérêt général déjà inscrits dans des documents de planification urbaine pour les 10 et 20 années à venir, approuvés par enquête publique : Plan de déplacement Urbain (PDU) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Nos élus ne veulent pas tenir compte de leurs propres choix et de leurs implications financières, ils ne veulent pas tenir compte du cadre réglementaire qu'ils ont eux-mêmes arrêté et de ses implications financières.

On a vu que la Chambre régionale des comptes d'Orléans a des doutes quant à la capacité de l'agglomération tourangelle de lancer une deuxième ligne de tramway. Les SCOT et PDU abondent dans le même sens, planifiant d'autres priorités qui semblent oubliées : "faire de l'étoile ferroviaire le socle des nouvelles mobilités d'agglomération", "Associer la création de nouvelles haltes ferroviaires aux réflexions sur le développement de l'étoile ferroviaire de Tours" (SCOT 2013), réaliser des passerelles cyclables (PDU 2013), notamment à Fondettes sur la Loire (déjà prévu dans le PDU de 2003), à Tours sur les voies ferrées (passerelle Valadon déjà prévue dans le PLU de 2011) (détails sur le site AQUAVIT).



A gauche, projet de passerelle entre Fondettes et St Cosme - La Riche présenté par la SEPANT en 2015, soutenu par l'AQUAVIT. Aucune réponse de la métropole. A droite passerelle entre le quartier Febvotte et la station de tram Valadon.



Donner la priorité à l'étoile ferroviaire fut, rappelons-le, la proposition alternative avancée par le Front de Convergence lors du projet de la première ligne en 2011. Non seulement elle s'inscrit bien dans l'ensemble de 2017 "Tours Métropole Val de Loire" mais en plus sur le plan des infrastructures de transport elle repose avantageusement sur les huit lignes ferroviaires déjà existantes, qui ont le mérite notable de desservir la banlieue de Tours et au-delà le département d'Indre et Loire. Ce choix permettrait de répondre au problème majeur de la métropole : sa forte attractivité porteuse de migrations quotidiennes excessives et de congestion routière.

Pourquoi créer de nouvelles lignes ? Pourquoi ne pas utiliser les voies ferrées existantes ? Ainsi, pour relier les deux gares de Saint Pierre des Corps et Tours, le projet de navette sur voie dédiée défendu par la CFDT s'avère très crédible, de même, on le verra, que celui plus récent de l'ADTT. La ligne pourrait être prolongée de Saint Pierre au carrefour de Verdun, où des emplacements ont été réservés pour implanter une gare de correspondance avec la ligne de tramway (modification de 2012 du PLU de Tours).

Il y a une contradiction manifeste dans la démarche des élus entre l'entité territoriale étendue qu'ils ont créée en 2017 et les infrastructures de transport confinées à l'intra-muros qu'ils imposent au prix fort. Que veut-on exactement ? Répéter l'erreur de la première ligne avec un tram touristique de visite de la ville ou un réseau ouvrant la métropole sur l'extérieur pour répondre aux besoins objectifs de déplacements quotidiens, à la fois sur les courtes et moyennes, voire longues, distances ? Dans le cadre du SCOT, des études ont été faites pour multiplier les gares le long des voies ferrées afin d'aller vers un réseau de type TER banlieue ou tram-train. C'est le meilleur moyen d'amener aux transports en commun les milliers d'automobilistes dépendant des migrations quotidiennes de travail. Une étude de faisabilité a été réalisée dans ce sens (Systra-Conseil) avec l'appui de la région Centre Val de Loire.

Donner la priorité à un investissement très coûteux, par ailleurs bruyant dans les courbes, ne peut se faire qu'au détriment de l'amélioration du réseau de bus. Des options moins onéreuses et moins destructrices de l'environnement pourraient être envisagées, en s'inspirant par exemple des pays d'Europe du Nord. En tenant compte de toutes les problématiques actuelles en commençant par le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique et la qualité de la vie, il est urgent de rompre avec les dépenses de prestige et de revenir à une vision globale des transports intra et extra agglomération sur l'ensemble Tours Métropole Val de Loire.

Telles étaient les idées maîtresses du communiqué de presse du 10 mai 2017 de l'AQUAVIT et qu'ont été répétées avec plus de vigueur et de précisions dans le présent dossier.

Penchons-nous brièvement sur le SCOT et le PDU. Les lignes de force d'une politique des transports publics à l'échelle de Tours Métropole relèvent de ces deux documents d'urbanisme. Etablis à partir de longues et savantes études prospectives, dans leur principe ils étaient présentés comme points d'appui ou guides de toute décision. Dans la pratique on constate qu'ils sont transparents, ignorés des élus métropolitains. Le SCOT inscrit en priorité la valorisation de l'étoile ferroviaire, elle est oubliée, le PDU met en exergue quatre axes structurants à développer, ils sont oubliés. On attend encore le "*bilan à mi-parcours*" du PDU. Aucun de ces documents de planification ne programmat explicitement de seconde ligne de tramway pour la période 2013-2023. Il faut dire qu'en 2013 le budget de la métropole était lourdement plombé pour de nombreuses années avec la note salée de la première ligne. Si les Tourangeaux le découvrirent en différé, les aménageurs et ingénieurs ainsi que les personnes de la société civile, qui avaient fait l'effort d'éplucher le dossier, le savaient depuis la présentation du projet.



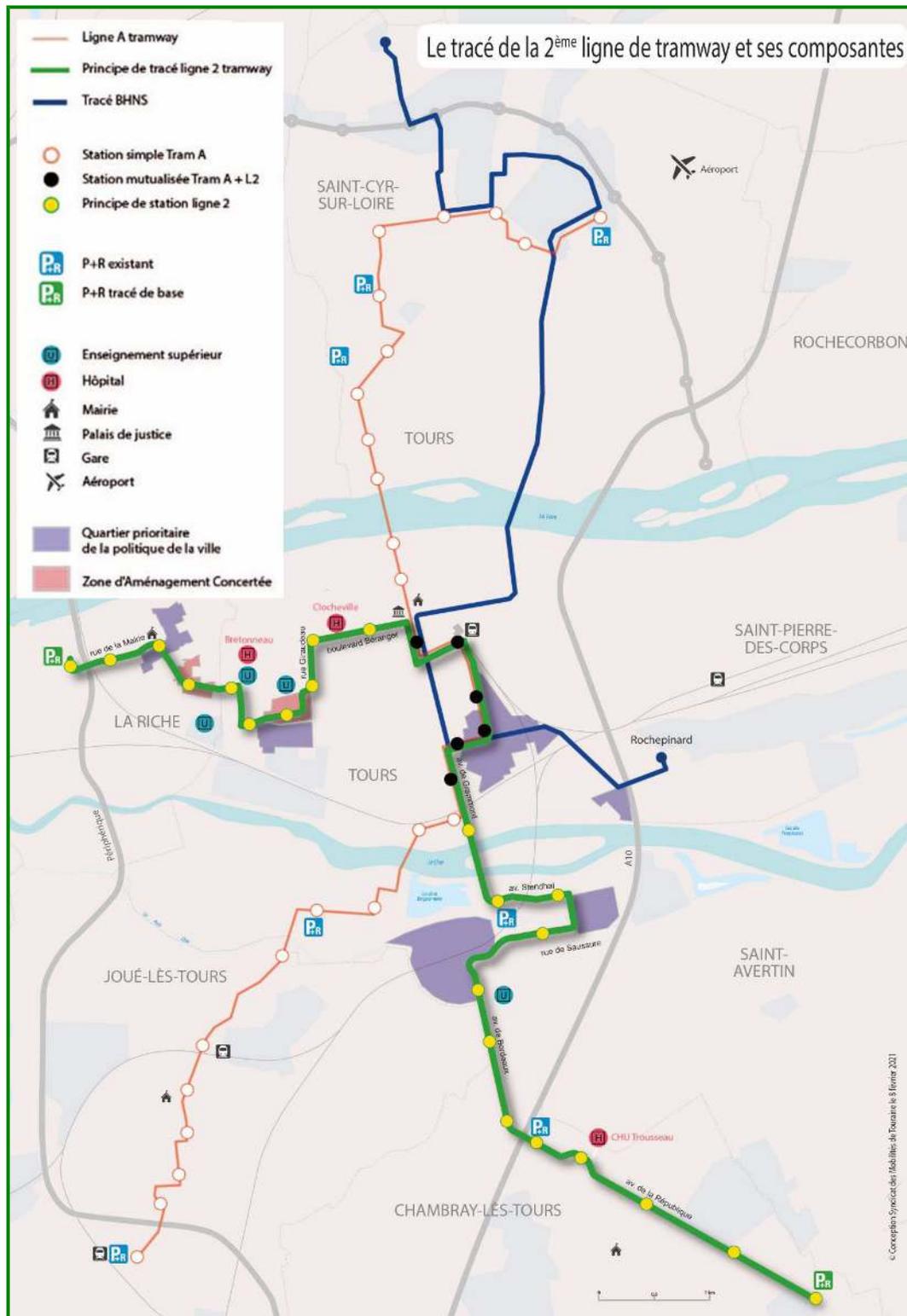
Présentation de la 2^{ème} ligne sur le site tours-metropole.fr

15km, 27 stations, 42.000 voyageurs / jour (objectif de fréquentation), 4 parkings-relais et des parkings vélos. Desserte de 71.000 habitants, 57.800 emplois, 22.000 scolaires / étudiants.

Projet phare des 5 prochaines années pour le développement du territoire, la seconde ligne de tramway répondra aux besoins de mobilité ainsi qu'aux volontés d'amélioration de qualité de vie, de respect de l'environnement, et de préservation de notre patrimoine.

Le tracé tel qu'on le voit page suivante se décompose en trois parties :

- départ de La Riche, passage par l'hôpital Bretonneau puis par le boulevard Béranger sur toute sa longueur jusqu'à la place Jean Jaurès pour rejoindre la 1^{ère} ligne ; l'option consistant à emprunter une partie du boulevard Heurteloup a été abandonnée,
- de la place Jean Jaurès au Carrefour de Verdun, le tracé est celui de la 1^{ère} ligne (ou ligne A),
- du carrefour de Verdun jusqu'au terminus à Chambray lès Tours - La Papoterie en passant par la côte de l'Alouette et l'hôpital Trousseau (la ligne BHNS Tempo se terminant alors à Rochepinard).



Encore un coût exorbitant pour quelques kilomètres intra-métropole

42 000 voyageurs par jour (ouvré ?) sont attendus sur cette nouvelle ligne dont les travaux débuteraient en 2023, avec une mise en service espérée en 2025. Le projet, estimé à 500 millions d'euros environ, ainsi que les différentes options concernant la place Jean Jaurès, ont été présentés publiquement, débattus et votés lors du conseil municipal le 9 novembre 2020.

Cette 2^{ème} ligne commence donc sur un coût largement supérieur à celui initial de la 1^{ère} ligne, de presque 300.000 euros (pour éviter la concertation préalable obligatoire au-dessus de ce seuil) alors que le trajet à construire est beaucoup plus court (compte-tenu de la portion commune avec la 1^{ère} ligne) et alors qu'il n'y a aucun ouvrage d'art à construire (il y avait le pont sur le Cher pour la 1^{ère})

Les handicaps de la première ligne et ceux spécifiques à la deuxième

En 2018, le tout nouveau Maire de Tours Christophe Bouchet déclarait : "*Faites-nous confiance, nous saurons tenir compte de l'expérience acquise avec la première ligne et ferons attention à ne pas renouveler les erreurs urbanistiques que l'on déplore*". C'est la seule fois où un édile reconnaît qu'il y a eu des "*erreurs urbanistiques*", sans que l'on sache lesquelles. Une telle déclaration lourde de non-dits ne peut qu'amener de la défiance. Mais n'est-on pas dans l'euphémisme avec le choix de ce terme ? Si l'on considère l'histoire de la première ligne dans son ensemble, la mobilisation des Tourangeaux, les alertes et le dossier du Front de convergence, tout cela a été effectué en connaissance de cause. On serait plus près de la vérité en parlant de vandalisme environnemental pour le massacre des arbres et de dilapidation de l'argent public pour le surcoût du tramway... Tout était connu d'avance.

Outre le coût empêchant ou freinant tout autre moyen de transport, on relève pour la 2^{ème} ligne les mêmes "*erreurs*" que pour la 1^{ère}, pour garder l'euphémisme de l'édile. On retrouve le nombrilisme de la ville s'admirant dans le reflet de son tram touristique, l'absence d'envergure, le tracé étant confiné à l'agglomération et faisant même un détour pour aller en son cœur, la place Jean Jaurès. Le parcours est particulièrement sinueux, trop de détours mais, il est vrai, adapté pour la visite touristique. Le tracé abandonné par le boulevard Jean Royer avait l'avantage de raccourcir le temps de trajet

L'infrastructure est très lourde, encore ! On n'ose pas imaginer une inondation sur le boulevard Béranger comme c'est déjà arrivé et comme c'est prévu dans le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) Décidément comme on l'a vu pour le PDU et le SCOT, le PPRI est transparent pour les élus. A la lourdeur s'ajoute la rigidité d'un moyen de transport, incapable de faire un détour.

On retrouve aussi une volonté politique d'aller au-delà de la mise en place d'un transport en commun et d'"*embellir*", comme ils disent et on sait, hélas, ce que ça signifie ; c'est le cas de l'aménagement de la rue de la Mairie à La Riche et celui de la Place Jean Jaurès à Tours.

Le massacre du patrimoine arboré est inscrit dans le choix du tracé, ce n'est pas une "*erreur urbanistique*" mais une volonté délibérée. Là encore les associations se mobilisent pour éviter le pire sur le boulevard Béranger. Et l'objet de ce dossier est justement d'éviter ce saccage. Il est toutefois vrai qu'en nombre d'abattages prévus, on est très largement en dessous des 900 prévus en 2011, devenus 1400, le tracé ne s'y prêtant pas.

Poursuivons sur les handicaps du tram en n'oubliant pas qu'une ligne de tramway vieillit et demande un entretien coûteux. Les Tourangeaux s'en sont rendus compte, ainsi le 8 mars 2021, France Bleu Touraine :

Dans le cadre des opérations de maintenance organisées chaque année, des travaux de meulage des rails du tram sont menés à partir de ce mardi 9 mars. Les travaux ont lieu la nuit. Fil Bleu précise que l'opération peut entraîner des nuisances sonores au moment du passage de la machine de meulage. La maintenance de la LAC [Ligne Aérienne de Contact] sera effectuée de nuit entre le 26 avril et le 9 mai. Durant cette période, le tramway ne circulera pas entre 22h et 5h du matin.

Il s'y ajoute les opérations d'entretien sur la matériel, comme le réusinage des roues de chaque véhicule tous les 20.000 kilomètres (La NR du 30 août 2014). Et le matériel vieillit, comme le pointe un article de Ouest-France du 12 septembre 2021 :

Depuis plusieurs mois sur certaines portions du tram 3 et à certains endroits, comme les franchissements de ponts, les conducteurs ont pour consigne de rouler moins vite. [...] "*C'est surtout une question de joints de dilatation, d'appareillage. Sur d'autres portions, il s'agit de rails à changer.*" En gros, le matériel vieillit et il faut le changer. [...] En roulant moins vite, les conducteurs n'accélèrent pas la dégradation du matériel en moins bon état au fil du temps. [...] Le matériel a vieilli plus vite que ce qui était attendu.

A ces handicaps communs à la première ligne, s'ajoutent ceux spécifiques à la deuxième : un grand détour allongeant le temps de trajet, qui ne semble s'expliquer que par la volonté de ramener le tram sur le boulevard Béranger là où, justement, les Tourangeaux ne le veulent pas pour préserver le grand mail.

Autre défaut de cette seconde ligne : le double emploi. En effet, le long segment du tracé allant du carrefour de Verdun à l'hôpital Trousseau est déjà en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec la ligne de bus Tempo. Plutôt que de remplacer une ligne de TCSP, qui fonctionne bien, par une autre, il vaudrait mieux garder celle existante et en ajouter une autre ailleurs.

Pour le passage par le parc de Grandmont, rappelons qu'un massacre à la tronçonneuse avait frappé ce bois classé pour justement ouvrir la voie, le BHNS Tempo précédant le tram. L'AQUAVIT, à l'époque, était intervenue avec un collectif assez large en 2009, réussissant à repousser l'échéance. En 2013, les autorités ayant pris des précautions préparatoires, notamment en effectuant des "compensations" pour les universitaires, seules l'APNE (Association pour la Protection de la Nature et de l'Environnement) et l'AQUAVIT luttèrent contre le percement de la ligne Tempo, sur un tracé moins destructeur que celui de 2009 en nombre d'abattages, mais plus perturbant puisqu'il détruisait un corridor biologique et coupa le bois de Grandmont en deux. Le tramway, qui devait emprunter ce passage, passerait, selon la 2^{ème} ligne, finalement ailleurs, par la côte de l'Alouette. Comme quoi, ce massacre était évitable...



Bois de Grandmont, 19 juin 2009, mobilisation pour empêcher les abattages.



Grandmont, 12 avril 2013. Avec les abattages, la rue Bonamy double de largeur et le corridor biologique est détruit.

Un autre point contestable, que l'on retrouve avec le projet de 3^{ème} ligne est la volonté de faire converger tous les tracés vers la gare de Tours. L'avantage de faciliter l'intermodalité Train-Tram devient un défaut quand on considère l'allongement des tracés et donc des temps de trajet, l'engorgement du centre ville et le renforcement de la centralisation au cœur de Tours au détriment de ses entrées-sorties.

Le choix du tracé, consistant principalement à relier les hôpitaux Bretonneau et Trousseau, a été très critiqué, notamment sur Saint Pierre des Corps. Pour calmer ces contestations, des promesses sont faites sur le long terme pour une troisième ligne, voire une quatrième. Est-ce prudent avec le bilan de la première ligne et l'avancée des technologies ? Il n'y a pas de consensus et le développement d'un réseau de transport en commun efficace sera très ralenti par la lourdeur de création d'une ligne de tramway : on prévoit 13 ans (2013-2026) entre la 1^{ère} ligne et la seconde, et c'est un minimum. 13 ans ! Le retard pris est très important et ne peut que s'accroître.

Il est à souligner, là encore, que cette percée pour le BHNS Tempo (qui aurait donc pu passer par la côte de l'Alouette) s'est faite à la va-vite, de façon complètement inattendue alors que le PLU de 2011 prévoyait une percée ailleurs, moins destructrice. Le Tribunal Administratif d'Orléans, auprès duquel les deux associations déposèrent un recours, estima, sans aucunement réfuter les arguments présentés, qu'il n'y avait pas de "doute sérieux quant à la légalité de la décision préfectorale contestée". C'est un exemple du laxisme qui conduit à l'absence de l'Etat de droit en matière administrative et locale. Les élus se trouvent confortés dans leurs décisions à courte vue, sans s'appuyer sur une planification réfléchie.

Impact sur le boulevard Béranger

Merveilleux ! Voici le photomontage du futur passage du tramway sur le boulevard Béranger. L'artiste a su construire sa perspective pour donner une belle vision d'avenir. Cependant l'examen critique de l'image amène à constater immédiatement que la deuxième rame qu'on devine au loin frôle de très près l'alignement des platanes. Ce qui laisse planer quelques conséquences funestes quant à l'avenir du mail. Il faut aussi rappeler ce qui n'est plus visible sur le montage : les deux voies passent en lieu et place de l'alignement d'arbres externes abattus du grand mail.



Le boulevard Béranger sans ses deux rangées d'arbres externes (document Richez Associés)
Le tramway passerait sur la voie nord, du côté de l'hôpital de Clocheville.

Pour une autre raison, la représentation est soigneusement trompeuse : comme on peut le suspecter, il est impossible que les platanes puissent étendre très loin leurs branches sur la droite au-dessus de la ligne de tramway. En conséquence logique de cette promiscuité, on imagine aisément les élagages sévères et itératifs qui s'imposent par la suite. Car si elle se laisse deviner sur le photomontage, il ne faut pas oublier la ligne électrique aérienne nécessaire à la machine. Le tram n'aime pas les grands arbres à feuilles caduques. Ainsi on peut énoncer la suite du stratagème, avec les feuilles mortes à l'automne et la chute de branchages en cas de bourrasques, les tronçonneuses viendront tôt ou tard compléter le massacre initial de l'installation de la ligne. Au final le mail du boulevard Béranger tombe en deux temps, un premier abattage à la mise en place du tramway, un second pour les nécessités sécuritaires de sa circulation et pour d'autres raisons présentées dans les expertises effectuées. "Erreur urbanistique !" diront les édiles.

Ce point a été négligé et il apparaît judicieux de l'approfondir ici en s'appuyant sur le précédent de l'avenue de l'Europe à Tours Nord il y a dix ans. A l'époque, la comm' municipale voulait verdifier l'image du tramway et avait abondamment diffusé l'image enchantée ci-dessous :



C'est une photo d'époque retouchée pour y introduire le tramway et sa bande de gazon, verdissant davantage les lieux. Il y eut un grand écart du rêve publicitaire au cauchemar de la réalité des faits. Pour céder le passage au tram, les cèdres furent sévèrement élagués. ils perdirent leur port majestueux typique pour prendre l'allure de peupliers. Et tant qu'à faire, puisque les regards étaient braqués sur les seuls cèdres, on a profité du passage des tronçonneuses pour s'occuper des autres alignements. Ils furent carrément abattus : 83 liquidambers et 22 cerisiers du Japon dont 5 au-delà du tracé, sans que ce soit prévu dans le dossier d'enquête publique. Les cèdres ne furent pas épargnés par les abattages : 17 perdirent la vie, dont 10 hors tracé. C'est à ce prix environnemental que le tramway est passé avenue de l'Europe.



Avenue de L'Europe, les élagages de septembre 2010 et une photo de novembre 2021

Instruit de cette expérience édifiante, on peut revenir sur le grand mail du secteur sauvegardé. L'implantation de la lourde infrastructure du tramway Citadis d'Alstom ne permet au mieux, sur le court terme, de ne conserver que les deux rangées centrales, en dépit des choix d'aménagement initiaux (XVII^{ème} siècle) et de la vocation sociale et patrimoniale du lieu (marché aux fleurs, foires, brocantes, lieux de convivialité...). Avec tous ces aspects mis en exergue par le "Garant" lors de la consultation publique préalable à l'établissement du tracé de cette ligne en 2018, on n'est plus dans "*l'erreur urbanistique*" mais dans l'imposture généralisée. Surtout que des exemples récents d'implantation de lignes à proximité de rangées d'arbres démontrent leur dépérissement rapide par fragilisation des racines. Ce phénomène est probable, on le verra plus loin.

L'AQUAVIT dénonce vigoureusement les arguties déployées par la Municipalité, la Métropole et même l'association ADTT (Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine) visant à faire croire que c'est pour le bien du boulevard que des platanes doivent être abattus.

Voici l'affligeant argumentaire déployé sur le site de l'ADTT, qui va jusqu'à ériger en exemple de beauté la rue Nationale entièrement minéralisée sans le moindre arbre planté en son sol :

Nous avons la conviction que le projet de tramway est l'occasion d'embellir cet axe majeur du centre-ville. Souvenons-nous de ce qu'était la rue Nationale, polluée et bruyante, avant d'être réservée aux piétons et au tramway ! Que ne disait-on alors : on ne pourrait plus aller en ville, les commerces péricliteraient, etc !

Aujourd'hui, le tramway n'est pas l'ennemi des arbres, et il ne s'agit pas de choisir l'un ou l'autre, de façon binaire. La situation est plus complexe. Il y a trop de voitures en centre-ville et, comme toutes les métropoles, Tours doit faire sa mue pour redevenir respirable et agréable. Malheureusement certains arbres devront être abattus, car ils se trouvent au milieu des places de stationnement en épi, et sont trop proches des futures voies du tram. On ne parle ici que de 13 arbres au nord du mail, sur un total de 190 sur tout le boulevard. Certes, il est toujours regrettable de devoir supprimer de tels arbres, mais la raison en est légitime, et ils seront très largement compensés. D'ailleurs, sur le mail, certains espaces sont libres pour ajouter quelques arbres supplémentaires.

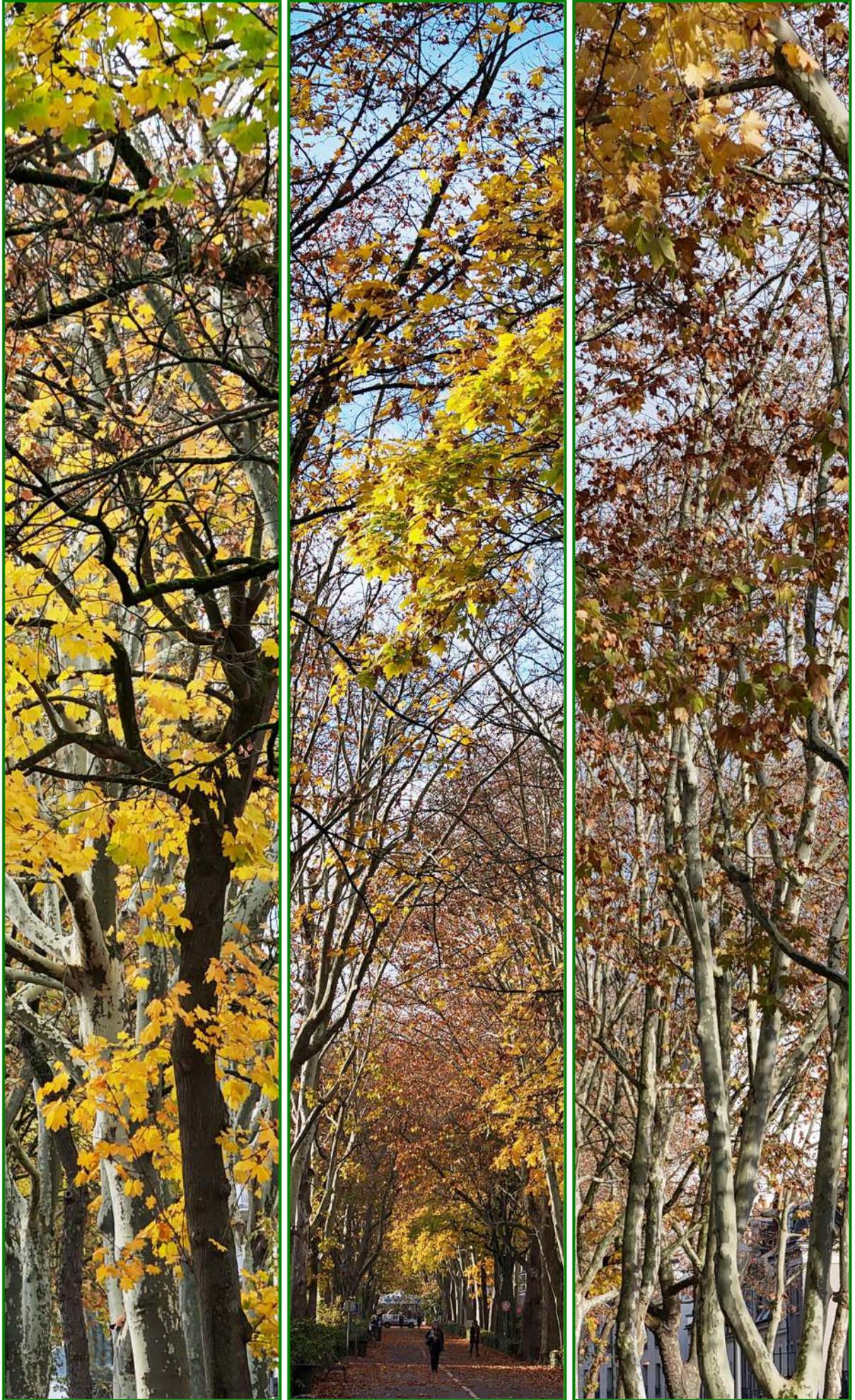
Les membres de cette association connaissent sur le bout des doigts la vieille rhétorique "*On replantera des arbres !*" et l'on retrouve ici le discours des compensations pour justifier le sacrifice d'un mail historique. Ensuite les dégâts sont sévèrement minimisés, seulement 13 arbres, avec la seule suppression de l'alignement Nord, rompant la symétrie, alors que, selon la Métropole, ce sont les alignements Nord et Sud, qui seraient supprimés, donc 35 platanes. Surtout, l'ADTT ignore que les 259 arbres (et non 190) sont protégés, on l'a vu, et qu'à terme, on le verra plus loin, ils sont tous menacés d'abattage. Enfin nous devons rappeler que cette association n'avait pas émis la moindre critique contre les abattages massifs et inutiles de la première ligne. Si aujourd'hui elle titre son article "*Béranger : arbres et tramway même combat !*" c'est qu'elle délaisse toujours la problématique environnementale. Nous verrons plus loin qu'elle a d'autres compétences dignes d'intérêt.

Ajoutons qu'un double et triple alignement n'a pas les mêmes effets qu'un quadruple. On s'en rend compte en période de forte chaleur quand on passe de l'Est du Boulevard Béranger, avec surtout deux alignements, à l'Ouest du boulevard Heurteloup avec quatre alignements denses : la température est sensiblement inférieure, l'air est sensiblement plus frais du côté Heurteloup. Du point de vue esthétique aussi, on s'en rend compte en feuilletant ce dossier :

il vaut bien mieux quatre alignements de platanes que deux.



La première ligne de tramway a provoqué une impressionnante minéralisation sur son passage, que les passages gazonnés n'atténuent guère. Pourtant, on le voit sur cette portion de la rue Nationale, plutôt que de mettre des arbrisseaux coincés dans leurs bacs et transbahutés chaque année (générant du gaz carbonique au lieu d'en absorber), il y avait la place pour planter de grands arbres. Ils auraient évité que, en période de canicule, la rue Nationale devienne un insupportable flot de chaleur. Tram et arbres sont antagonistes, ici le tram a imposé sa loi. Va-t-il aussi l'imposer boulevard Béranger ? Aux dernières nouvelles (NR du 27/11/2021), la municipalité a décidé de planter des "vrais" arbres, des chênes lombards, en haut de la rue Nationale, le long des hôtels. Mais où se promener ? Sur les pavés de la rue Nationale ou dans la forêt urbaine Heurteloup ?



4) Le projet de deuxième ligne de tramway



Ce que serait le marché aux fleurs en 2026 [document : Richez Associés]

Tracé du tram : quel avenir pour le marché aux fleurs ?



« S'il n'y a plus de places de stationnement, il n'y aura plus de clients », craignent les maraîchers de la Maison Sala, présente sur le marché Béranger depuis plus de soixante ans.

© Photo NR

Face à ce qui se décide au-dessus de nos têtes, les alertes sont aussi lancées pour le vénérable marché aux fleurs, véritable institution séculaire du lieu. Sur son devenir personne n'est dupe avec la destruction même partielle du mail. Le 15 novembre 2018, alors que la municipalité venait de voter à huis clos et à bulletins secrets pour le passage de la seconde ligne de tramway par le boulevard Béranger au détriment du boulevard Jean Royer, des commerçants du marché aux fleurs s'inquiètent dans La Nouvelle République (photo ci-dessus). *"Nous sommes en colère : que va devenir notre marché qui existe depuis 1874 et qui, il n'y a pas si longtemps, était considéré comme l'un des plus beaux de France ?"* En cause les difficultés d'accès et la suppression des stationnements. Aussi la durée des travaux. Leur avis n'a pas été pris en compte. Les clients s'inquiètent aussi : *"Que vont devenir les arbres ? J'espère que le maire tiendra sa promesse de ne pas y toucher"* *"Il faut arrêter le délire : ce ne sont pas ceux qui décident qui paient ; à 25 millions d'euros le kilomètre, cela fait cher"*. Hé oui, les indignations de l'AQUAVIT sont partagées dans la population...

Sur le blog "Le tram de Tours", Mathis Navard a délivré le 1^{er} avril 2021 en avant-première des visuels de Richez Associés. Voici page suivante ceux concernant le boulevard Béranger.



Vandalisme sur des cathédrales végétales patrimoniales

L'association "Sites et Monuments", lors de sa remise de prix développe ce constat essentiel :

Peut-on raisonnablement imaginer qu'on ampute aujourd'hui de véritables cathédrales végétales, même pour un tramway ? Ne sait-on pas que les villes ne resteront à l'avenir vivables que grâce à leur canopée, cet ensemble de couronnes de feuillage de la "forêt" urbaine diffuse qui absorbe le gaz carbonique en rejetant de la vapeur d'eau, dans un processus qui contribue à abaisser sensiblement les températures en été ?

Les élus des villes ne sont-ils d'ailleurs pas nombreux à promettre des plantations d'arbres en masse et, lorsque des projets d'aménagements entraînent des abattages, à promettre des replantations ? Mais n'oublie-t-on pas que la masse foliaire d'un jeune arbre n'est pas celle d'un arbre adulte et que le service rendu n'est donc pas comparable ? N'oublie-t-on pas, surtout, que les conditions de reprise des jeunes plantations deviennent de plus en plus difficiles en raison à la fois d'une piètre qualité et disponibilité des sols urbains, comparés au XIX^{ème} siècle, et des canicules à répétition ?

C'est en rester aux interrogations générales alors que les déprédations s'opèrent tous les jours et que les commanditaires de ces actes se recrutent dans les hauts niveaux d'étude:

Comment peut-on nommer les amputations délibérées opérées sur de véritables cathédrales végétales patrimoniales construites et entretenues depuis cinq siècles ? Intuitivement on comprend qu'il y a un acte condamnable et à ce stade de l'exposé on connaît tous les aspects du problème : historique, urbanistique, patrimonial et environnemental... Un seul mot s'impose pour être à la mesure de la gravité du sacrifice imposé à la ville et à ses habitants : vandalisme. On peut même en rigoler de dépit quand on considère le "Plan Climat" de l'agglomération, simple formalité administrative réglementaire oubliée ou enterrée dans le fond d'un tiroir depuis le désolant "bilan à mi-parcours" de 2014 : en 1990, il avait été décidé de diminuer le bilan Carbone de 20% en 2020 et de 75% en 2050.



Une étude de la ville de Tours réalisée en 2019 sur les îlots de chaleur démontrait l'importance de lieux arborés pour les atténuer. L'étude s'intègre dans les procédures d'écoblanchiment pour faire croire que l'agglomération se préoccupe de la qualité de la vie en ville en regard des menaces liées au réchauffement climatique, tandis que les tronçonneuses continuent leur œuvre funeste. Pareillement, aux récentes élections municipales, tous les candidats programmaient des plantations massives d'arbres nonobstant les conditions difficiles d'enracinement en milieu urbain. Il est absurde de planter des arbrisseaux en périphérie pour remplacer des arbres centenaires du centre-ville. L'AQUAVIT témoigne, le dossier à charge est accablant sur trente ans de vandalisme ininterrompu sur le patrimoine arboré de la capitale du Val de Loire, naguère "jardin de la France". Certaines espèces, comme les peupliers et les saules pleureurs, y sont en voie de disparition.

Chaque ville dans son développement s'est retrouvée devant la nécessité d'établir une politique de l'arbre. Rares sont celles en France qui donnèrent priorité à la préservation des arbres en place, héritage majestueux des dizaines d'années passées. Face à la prise de conscience écologique, certaines établissent aujourd'hui une "Charte de l'arbre". Mais à l'ère de la disponibilité facile des énergies fossiles et de la puissance de frappe des moyens techniques mis au service des spéculations foncières et immobilières - du bâti et de la voirie - la pression sur les arbres n'a pas cessé de croître. Pas même les périodes de canicules et pas mieux le réchauffement climatique n'ont infléchi le rythme des abattages... Et de partout, on entend ce sempiternel refrain : "Ce n'est pas grave, on replantera!", comme si "planter" et "replanter" avait le même sens, surtout à des endroits différents. Si dans certaines villes on peut percevoir des améliorations, il n'en est pas encore de même à Tours. En particulier pour l'aménagement en cours du quartier des casernes Beaumont-Chauveau où tous les arbres devaient être abattus. Quelques beaux spécimens subsistent. Ils auraient dû être mis sous sauvegarde dès l'arrivée du nouveau maire "Vert", mais le mutisme de l'équipe municipale à leur sujet semble confirmer leur condamnation.

Les arbres ont un prix

Pour sensibiliser les populations à la valeur des arbres, la municipalité d'Orléans a mis en ligne le Barème de l'arbre. Un outil lancé en septembre 2020 par l'association Plante & Cité, et adopté par la mairie, qui détermine le prix des quelque 25 000 arbres de la commune (hors zones boisées). Les platanes sont par exemple estimés à 10 000 €, et le prix peut aller jusqu'à plus de 88 000 € pour un if ! Ces chiffres sont calculés en fonction de différents critères comme l'essence de l'arbre, son prix en pépinières françaises, ses bienfaits pour la qualité de l'air, son potentiel allergisant, sa longévité, son état, sa taille ou encore son coût de gestion. En plus de calculer la valeur des arbres, la plateforme propose un barème d'évaluation des dégâts causés à l'arbre.

Citée dans l'encadré jaune de la page précédente, la masse foliaire (poids des feuilles), ou mieux la surface foliaire (surface des feuilles), pourrait être un critère de valorisation des arbres plus pertinent, mais moins facile, que celui pratiqué à Orléans, qui a tout de même le mérite d'exister [Christian Clairon dans "Détente Jardin" d'août 2021].

Le schéma ci-contre a été réalisé par la société Cerema pour la ville et la métropole de Metz dans le cadre d'une étude sur les services rendus par les arbres en ville. 85 espèces d'arbres et d'arbustes ont été identifiées avec pour enjeux la pollution de l'air et la biodiversité.



Le constat qui vient d'être tiré pourrait ne pas être à l'avantage des associations environnementales telles que l'AQUAVIT. A quoi sert de lutter si on perd presque toujours et si le vandalisme se poursuit ? A cela deux réponses. La situation peut toujours être pire. Contribuer à une prise de conscience collective change progressivement les esprits. En 2021, les défenseurs des arbres sont mieux compris par les habitants qu'en 2011, voire même par les édiles pour lesquels l'écoblanchiment est un premier pas. Les plus rétifs semblent être les aménageurs, trop désireux de façonner les lieux à leur façon en méprisant la nature en place. Ensuite, il y a malgré tout quelques victoires. Par exemple la sauvegarde en 2011 des jardins Saint Lazare, seuls "jardins ouvriers" entre Loire et Cher, dans le quartier Febvotte, après une mobilisation tardive mais efficace des riverains. Et il y eut le cas du séquoia pleureur...

L'arbre le plus "moche" de la ville. La NR du 19 juillet 2001, extrait. Alors, lorsque Solange Pinguet, 81 ans, découvre voici quelques jours que le séquoia Wellington pleureur planté dans les années 1880 dans le jardin de l'ancienne pépinière, aujourd'hui propriété de la ville de Tours, est menacé par la construction d'un parking, l'octogénaire lance un cri de détresse auprès de l'association AQUAVIT. "Cet arbre a été planté par le grand-père Pinguet. Mais ce type d'arbre se vendait très mal car, tout petit, c'est un horrible manche à balais dont les branches tombent ! Les châteaux n'en voulaient pas, il est donc resté là..." raconte madame Pinguet, qui espère bien que le séquoia survivra aux pelleteuses.

La NR du 24 octobre 2001, extraits. Le vieux séquoia Wellington est sans doute sauvé ! En juillet dernier l'AQUAVIT s'était émue de la possible disparition de cet arbre centenaire menacé par la création d'un parking relais, rue des Bordiers à Tours Nord. Le président de Tour(s) Plus, Jean Germain, vient de faire un geste envers les amoureux de la nature [...]. Hervé Buisson, le président d'AQUAVIT, est désormais "rassuré", le séquoia Wellington ne subira pas les lames des tronçonneuses.



Extrait du fascicule "Les arbres remarquables de l'agglomération tourangelle" par "Plan Climat Tour(s) Plus", 2012.

Les Tribunaux et la protection des alignements d'arbres

Nos documents d'urbanisme non seulement protègent les alignements d'arbres mais prévoient aussi de les renforcer, comme vu précédemment (PSMV, UNESCO...).

Des décisions judiciaires récentes (2017-2019) viennent concrétiser la volonté de protection de tels alignements. Des conclusions des Tribunaux Administratifs de Toulouse, Strasbourg, Orléans ont tranché en ce sens, confirmées par le Conseil d'Etat (juillet 2018).

L'exemple de Gien, dans le Loiret, est révélateur. Le 26 septembre 2019, le tribunal administratif d'Orléans (dont dépend la métropole de Tours) a jugé illégal l'abattage d'un alignement de platanes en stipulant que "*Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres*".

A Strasbourg, l'abattage de 30 arbres a été suspendu par jugement du Tribunal Administratif du 20 septembre 2018 :

En l'espèce, l'association Alsace Nature se prévaut de ce que cette coupe d'arbres porte une atteinte grave et irréversible à des éléments essentiels pour la préservation de la biodiversité et de l'imminence de l'exécution de l'abattage des arbres, autorisée entre le 1^{er} septembre et le 15 octobre. Il n'est pas justifié par les parties en défense, comme elles l'invoquent, dans quelle mesure les travaux du contournement ouest de Strasbourg seraient compromis par l'effet de la suspension de cette décision autorisant l'abattage de 30 arbres, de façon à écarter la présomption posée au point 4. L'association requérante est dès lors fondée à soutenir que la condition d'urgence précitée est satisfaite.

Le Tribunal s'est appuyé sur l'article L. 350-3 du code de l'environnement qui débute ainsi :

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Voici un extrait de l'avis n° 446662 du 21 juin 2021 du Conseil d'Etat sur la protection des alignements s'appuyant sur le même article :

Il résulte des dispositions de cet article L. 350-3 du code de l'environnement que le fait d'abattre ou de porter atteinte à un ou à plusieurs des arbres qui composent une allée ou un alignement d'arbres le long des voies de communication est interdit, sauf si l'abattage ou l'atteinte est nécessaire pour des motifs sanitaires, mécaniques ou esthétiques ou s'il a été autorisé, à titre dérogatoire, pour la réalisation d'un projet de construction. L'abattage ou l'atteinte portée à un ou plusieurs arbres composant une allée ou un alignement doit donner lieu à des mesures compensatoires locales.

Certes il y a la notion de "*mesures compensatoires locales*", mais en plein centre-ville, sauf à avoir une vision géographiquement très large de la localité, de telles mesures ne sont pas possibles. Ajouter quelques arbres derrière la chapelle Saint Eloi à l'ouest du boulevard Béranger, comme il est envisagé, ne compense pas grand-chose... Bien sûr, on l'a vu, la présence des alignements d'arbres dans un périmètre sauvegardé renforce leur protection, les Tribunaux devraient le prendre en compte.



La Justice a donné raison aux défenseurs des arbres de Gien

Impact sur la place Jean Jaurès



La jonction des deux lignes de tramway implique un réaménagement complet de la place.

La municipalité de Tours se targue de consulter les Tourangeaux pour reconfigurer la place Jean Jaurès et passe sous silence la violence qu'elle met en œuvre pour bafouer leur avis. Disons le clairement, dans leur grande majorité les habitants veulent maintenir en l'état cette place patrimoniale. L'article de la NR du 28 septembre 2021, de Raphaël Chambriard, titré "À Tours, la concertation autour de la place Jean-Jaurès fait débat" en rend partiellement compte :

La Ville voulait son happening hier pour lancer sa consultation sur la place Jean-Jaurès, elle l'a eu ; pas tellement avec l'averse à midi, mais plutôt avec la participation de personnes hostiles au déplacement des fontaines.

Et sur la forme, elles n'ont pas apprécié les vociférations de l'événement, avec quatre personnes dont une avec un mégaphone pour demander à s'allonger dans la pelouse, réclamer de bancs, de l'ombre.

« Une façon d'interpeller les gens, de toucher une autre population que celle qui vient dans les réunions publiques, notamment les jeunes », défend Annaëlle Schaller, adjointe à la démocratie permanente.

Les fontaines « emblématiques »

Pour ce diagnostic, la Ville a fait appel à un cabinet bordelais, Deux Degrés, spécialisée dans la co-construction de projets de territoire. Au début du mois, il a réalisé une centaine de micros-trottoirs pour connaître les attentes. La dernière question voit loin : « À quoi ressemblera cette place en 2100 ? » À plus court terme, le sondage continue aujourd'hui et demain.

Des ateliers démarreront avec les conseils de quartier, le conseil municipal des jeunes, pour continuer à échanger jusqu'à la restitution en fin d'année. [...]

Calmement mais fermement, les opposants à ce réaménagement ont estimé, sur la forme, « scandaleuse » cette manifestation « gesticulation ». Martine Bonnin, déléguée de l'association Sites et patrimoine pour l'Indre-et-Loire (qui s'était exprimée contre l'aile pour la collection Cligman dans le jardin du musée des Beaux-Arts) demande plutôt une consultation écrite, un référendum local « comme pour la reconstruction du pont de pierre », en 1978.

en savoir plus

« Cette place constitue un espace végétal important, sert de corridor entre deux boulevards structurants, percés au XIX^e siècle, poursuit Martine Bonnin. Nous ne sommes pas contre le tram, mais il faut trouver une autre solution et surtout, ne pas abattre les platanes. Au XIX^e, la place a été aménagée de façon à remplacer l'ancienne porte de fer, l'entrée sud de la ville, avec l'octroi, des rangées d'ormeaux, tout en répondant au palais de justice et à un ancien hôtel particulier avant la construction plus tardive de l'hôtel de ville. »

« Oui au tram, mais pas là. L'aurait-on fait passer place de la Concorde à Paris ? », demande Claude, de l'Association pour la sauvegarde du patrimoine arboré et architectural de Tours.



Un premier projet de la place pour 2026 (document Richez Associés)
Le tram passerait au milieu de la place, un long bassin avec jets d'eau longerait l'hôtel de ville...

Sur le blog "*Le tram de Tours*", le 27 septembre 2021, Mathis Navard donnait des précisions suite à un sondage :

Le maintien des jets d'eau semble être au cœur de l'attention. Un sondage réalisé en novembre dernier par la rédaction d'Info Tours nous apprenait que 69% des 1500 participants souhaitaient les voir conservés. Il ne sera cependant pas possible de passer outre certaines contraintes techniques. Nous savons déjà que la fontaine ouest est condamnée à son emplacement actuel.

En effet, le nord de son emprise – située à proximité du palais de justice – sera utilisé pour permettre la giration de la future ligne B entre l'actuelle station Jean Jaurès et le boulevard Béranger. Cela ne signifie pas pour autant que l'eau disparaîtra du cœur battant de Tours. La municipalité souhaite y développer la place du végétal tout en mettant fin à l'un des plus importants giratoires de la ville.

Une piétonisation de la partie nord serait envisagée, donnant possiblement naissance à un large parvis devant l'hôtel de ville et le palais de justice. Toujours selon l'enquête d'Info Tours, les trois quarts de sondés sont en faveur de la suppression de la circulation automobile sur une partie de la place.

L'article se termine en forme d'avertissement municipal : "*Autant de points qui devront être affinés d'ici les prochains mois. Attendue de longue date, la mue de la place Jean Jaurès paraît être engagée, quel que soit le sort réservé au projet de la 2e ligne de tramway de Tours Métropole*". Prétendre que cette transformation était "*attendue de longue date*" fait sourire, personne n'a en mémoire un programme électoral qui le prévoyait...

Si la municipalité veut vraiment connaître l'avis des Tourangeaux, il lui suffit d'organiser un référendum local en présentant des projets bien différenciés les uns des autres dont le maintien en l'état de la place Jean Jaurès. C'est le cœur de la cité, celui des habitants davantage que celui des édiles aux idées déconnectées. Les citoyens sont les seuls à avoir la légitimité pour en changer l'aspect. Dans l'histoire de la ville, il y a eu un précédent qui a très bien fonctionné : en 1978, après l'effondrement du pont de pierre sur la Loire (pont Wilson), les Tourangeaux avaient à choisir entre trois projets, ils avaient préféré réparer le pont abîmé, rejetant le pont en acier et le pont en béton qui étaient aussi proposés.

A Tours, la "*concertation*" a vraiment du mal à exister, les pages qui suivent le démontrent davantage encore. Mais dès l'instant où on demande un véritable référendum, la surdité et le mutisme font office de réponse. Nous avons vu précédemment l'intérêt historique de cette place qui serait bafoué si un tel projet était adopté. Et peu importe les variantes, elles seraient toutes mauvaises.

En effet, à cause de la courbe du tracé du tram, la symétrie essentielle à ce lieu serait rompue.

Après les places de la Tranchée, Choiseul, Anatole France va-t-on défigurer la place Jean Jaurès ?

La concertation de 2018 et le choix contrarié des Tourangeaux

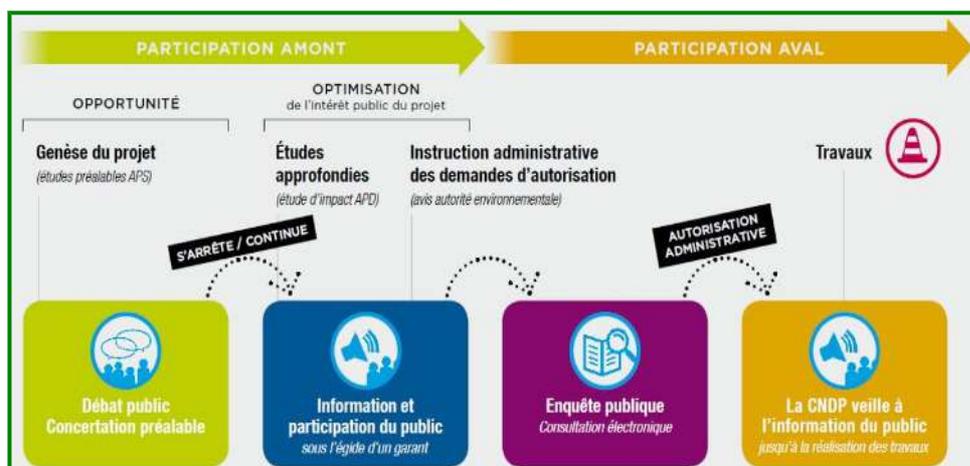
Le 18 avril 2018 a débuté une consultation publique préalable au lancement de la seconde ligne de tramway de l'agglomération tourangelle. Cette procédure est obligatoire pour tout investissement public supérieur à 300 millions d'euros. Elle est supervisée par l'Etat qui, pour ce faire, désigne un "garant" de son bon déroulement. Cette consultation est un temps fort pour permettre aux citoyens de manifester leur avis et faire évoluer le projet, voire le contester.

La concertation s'appuie sur un gros dossier technique où, en apparence, tout est ficelé. D'ailleurs, la Métropole a déjà lancé une procédure de marché public concernant les relevés topographiques du tracé. La médiatisation, avec réunion publique, exposition, affichage, n'a eu d'autre but que de convaincre les Tourangeaux du caractère incontournable des choix retenus. Une fois de plus, l'AQUAVIT a dénoncé en vain ce type de gouvernance verticale où le citoyen est mis devant le fait accompli. Et a fortiori quand on prétend développer une démocratie participative.



Les options Béranger et Royer proposées lors de la concertation de 2018

Dans le "Bilan du garant" du 8 juillet 2018, il est noté que les options Royer et Béranger sont très disputées. "Compte-tenu des divergences fortes sur ce sujet", "la mise en place d'ateliers de dialogue territorial permettant de sélectionner avec les habitants concernés" était recommandée. Mais dans le schéma suivant la "participation du public" dans l'optimisation n'a pas existé :



C'est à la suite de ce processus de concertation qu'a été retenue par le conseil municipal de Tours fin 2018 l'option du tracé empruntant le boulevard Béranger. Le seul critère aboutissant à ce choix est la fréquentation, le critère environnemental a été ignoré.

L'AQUAVIT estime que les résultats de cette concertation ont été manipulés et que l'option Royer était préférée par la population de la métropole.

En effet, alors que la métropole a estimé que les avis des participants étaient partagés moitié-moitié entre les deux options avec un léger avantage Béranger, il s'avère que, après recomptage minutieux des dépositions écrites, la proportion d'avis favorables à l'option Royer est de 2/3 contre 1/3 à l'option Béranger. Cette proportion est beaucoup plus nette sur les dépositions écrites d'habitants de la ville de Tours traitant ce choix : 4/5^{ème} pour Royer contre 1/5^{ème} pour Béranger. Ces résultats du dépouillement exhaustif de la concertation renforcent un sondage de La Nouvelle République du 2 décembre 2017 donnant 70% pour Royer et 30% pour Béranger :

En deux semaines, 2777 réponses ont été enregistrées : 1907 en faveur de l'axe Jean Royer, contre 870 pour le boulevard Béranger.

Depuis une vingtaine d'années à Tours, surtout avec les "*conseils de la vie locale*" (CVL) renommés "*conseils de quartier*" (qui essaient désormais la participation "*ludique*"), aussi pour la Métropole avec le "*CODEV*" qui actuellement ne fonctionne plus après peu d'années d'existence, on est envahi par une démagogie permanente qui consiste à faire croire qu'il y aurait une "*démocratie participative*". Basée, comme on vient de le voir, sur des consultations arrangées, voire des sondages aux questions manipulées, elle ne laisse les citoyens participants décider que de points annexes. Le summum avait été atteint en 2010 quand il y avait eu un large sondage pour savoir quelle allure aurait le "*nez*" du tramway ! C'est à cela qu'a été réduite la participation du public pour le projet de première ligne. L'enquête publique, en particulier, n'avait pratiquement rien permis de modifier, émettant quelques vœux pieux non suivis...

L'expertise dissimulée : ce sont les quatre rangées qui sont menacées d'abattage !

Juste avant la concertation du printemps 2018, la direction des Mobilités de Tours Métropole avait demandé en février 2018 à un bureau d'étude spécialisé dans les grands projets d'infrastructure (ADRET) une expertise sur les impacts potentiels des travaux de terrassement sur les racines des platanes le long de ces boulevards.

Le contenu de cette étude est longtemps resté confidentiel, donc ignoré des Tourangeaux et probablement aussi du Garant. La métropole ayant refusé de le remettre, Richard Moreau, de l'ASPAAT, a dû recourir à la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) pour obtenir gain de cause.

Ce document prouve que les inquiétudes que l'AQUAVIT avait soulevées concernant l'impact de ce choix sur le patrimoine arboré des boulevards étaient totalement fondées. Notamment : "*Il est à craindre que les arbres les plus développés ne soient sérieusement menacés par la mise en œuvre du projet de terrassement, quelle que soit la distance retenue à partir du tronc*". Cela signifie que, non seulement les deux alignements externes seraient condamnés, mais aussi, à terme, les deux alignements internes. On est loin des discours officiels ! Notamment celui du Maire de Tours Christophe Bouchet qui prétendait que, les rails étant implantés à trois mètres de l'allée centrale, il n'y aurait aucun impact sur les platanes.

Ainsi le risque est grand à Tours que les travaux du tramway endommagent le système racinaire des platanes des alignements centraux qui, s'ils ne sont pas abattus lors des travaux, ont une forte probabilité de l'être quelques années plus tard.

Le 10 janvier 2020, l'AQUAVIT est la première à le dévoiler dans un communiqué intitulé "*Avenir des platanes des boulevards : l'inquiétante expertise enfin révélée !*", rappelant que "*Face aux besoins, au nombre de nouvelles lignes envisagées et aux fortes contraintes financières et environnementales, le choix du mode tramway apparaît dépassé face à d'autres technologies de transport en commun en site propre. Ce choix n'avait pas été présenté lors de la Concertation !*".

Après une reprise du communiqué par la NR, Mathis Navard en parle sur son blog "*Le tram de Tours*" le 21 janvier, sous le titre "*Ligne B : le mail Béranger condamné ? Un rapport sème le doute*", faisant le tour des candidats engagés dans la campagne des élections municipales :

Nul ne doute que ces récentes révélations sauront nourrir les échanges en cette période électorale. Dès le mercredi 15 janvier, le candidat LREM Benoist Pierre interpellait au sujet de ce rapport à l'occasion d'un débat. 5 jours plus tard, ce fut au tour d'Emmanuel Denis, tête de liste "*Pour Demain Tours 2020*", d'interroger ses confrères à l'occasion du conseil métropolitain. Pour l'heure, ni Frédéric Augis, vice-président délégué aux mobilités, ni Christophe Bouchet, maire de Tours, ne se sont exprimés au sujet de ce document. Xavier Dateu quant à lui continue de s'opposer fermement au tramway et défend la préservation de ce mail arboré.

Tramway : existe-il un risque pour les arbres des boulevards ?

Une étude souligne les risques du passage du tramway pour les arbres des boulevards. Le maire de Tours assure que toutes les précautions seront prises.

La question a été mise sur la place publique à plusieurs reprises au cours des derniers jours. D'abord par Benoist Pierre, le candidat LREM aux élections municipales qui, alerté par un riverain, a soulevé la question lors du débat organisé par les étudiants de l'école de journalisme de Tours. Puis par Emmanuel Denis, lui aussi sur les rangs pour la conquête de la mairie, lors du dernier conseil de Métropole. Une étude menée en 2018 dans le cadre de la réflexion concernant la seconde ligne de tramway laisse entendre en effet qu'il existe un risque pour les arbres remarquables qui ornent les boulevards Béranger et Heurteloup (lire ci-contre).

« Personne ne veut prendre le moindre risque avec ces arbres »

Cette étude est jugée « inquiétante » par l'Association pour la qualité de vie dans l'agglomération tourangelle. « Cette expertise laisse planer un doute sur l'impact que les travaux peuvent avoir sur les arbres », s'inquiétait aussi Emmanuel Denis lors du conseil de Métropole de lundi soir, tout en ajoutant qu'il était « favorable au tracé de la seconde ligne par les boulevards ».



Le système racinaire des arbres des boulevards pourrait être menacé par les travaux du tramway. (Photo NR, Hugues Le Guellec)

Interrogé sur ce sujet, le maire de Tours et vice-président de la Métropole, Christophe Bouchet, reconnaît que cette étude « n'est pas pleinement satisfaisante ». Mais agacé par la polémique lancée par ses adversaires à ce sujet, il réplique sans détour : « Il est évident qu'on ne prendra aucun risque avec ces arbres et qu'on sera extrêmement prudents ».

Le maire de Tours rappelle que ce tracé de la seconde ligne de tramway a été voté à la Ville et à la Métropole « par la majorité et par les opposi-

tions ». Ce tracé a notamment été préféré à celui qui passerait par le boulevard Jean-Royer.

« Le passage du tramway par le boulevard Jean-Royer serait un cauchemar pour les habitants des alentours, affirme Christophe Bouchet. Et aussi sur le plan de l'élégance et de l'esthétique, le passage par les boulevards Heurteloup et Béranger permettra de faire le mariage du patrimoine et de la mobilité. »

Reste que l'expertise du cabinet d'expertise missionné par la Métropole lors de cette pre-

mière phase n'est pas complètement rassurante. « Le service des parcs et jardins, qui a une solide expérience en la matière, est en train de mener des expertises complémentaires, ajoute Christophe Bouchet. Et bien entendu, cela sera validé par d'autres analyses menées par des tiers indépendants, notamment pour connaître les précautions qu'il faudra prendre en éloignement des arbres et en profondeur pour ne prendre aucun risque. »

Caroline Devos

en savoir plus

13 arbres analysés

Docteur en écologie, Laurent Herquin a réalisé l'étude évoquée en février 2018. Celle-ci porte sur 13 arbres - 3 sur le boulevard Heurteloup, entre la rue Buffon et la place Jean-Jaurès, 10 sur le boulevard Béranger. Pour effectuer ces analyses, l'expert a procédé à des ouvertures de tranchée de 3 m de large à 2 m des troncs d'arbres d'âges et de tailles différents, et au dégagement des sols sur une profondeur de 80 cm. Une fois ces ouvertures, il a inspecté le système racinaire, estimé les risques en cas de travaux et apporté ses préconisations pour le futur chantier.

Sur Béranger : « L'examen des sondages fait état de 40 % d'entre eux accompagnés par des impacts faibles à nuls [...], 20 % avec des impacts moyens [...] et 40 % avec des racines de très grosse section dont l'ablation ou la suppression entraînerait des désordres mécaniques et/ou physiologiques. »

Sur Heurteloup, les risques semblent plus importants sur la rangée nord avec des impacts potentiels « majeurs » en cas de mise en œuvre d'un « terrassement profond ».

Au sud, le système racinaire plus faible des arbres limiterait l'impact, à condition de limiter l'enlèvement de terre.

C'est surtout par La Nouvelle République du 22 janvier 2020 (ci-dessus) que les Tourangeaux ont appris l'existence de l'expertise de février 2018. Sur le plateau de TV Tours, le Maire de Tours, Christophe Bouchet, agacé par la polémique est allé jusqu'à prétendre que, en dehors des 30 arbres des rangées extérieures, on ne prendra aucun risque, ce que l'on sait désormais impossible tant ceux des rangées intérieures seraient fragilisés. Extraits de l'expertise (disponible sur le site de l'AQUAVIT) :

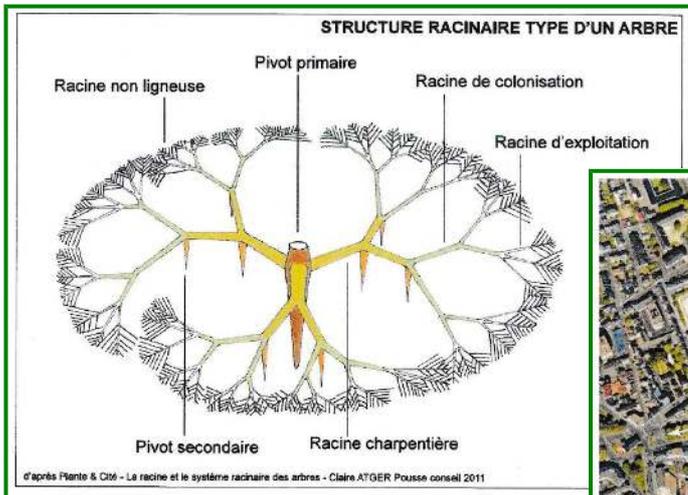
Toute la zone sondée révèle un important enracinement impliquant des axes de taille variable dont certains participent à l'ancrage de l'arbre. La charpentière la plus profonde passe manifestement sous la chaussée.

La mise en œuvre d'un décaissement sur cette zone (quelle que soit la distance du tronc) entraîne inévitablement la section de la charpentière avec un impact ,significatif sur l'ancrage et la physiologie de l'arbre.

Le principe rendu nécessaire de couper des racines de plus de 10 cm de diamètre ne peut s'envisager sur un arbre adulte que de manière extrêmement ponctuelle. Les sujets présentant des racines charpentières traversantes ne peuvent supporter l'ablation de plusieurs d'entre elles sans que leur mécanique d'ancrage et leur physiologie ne soit durablement affectées. Des champignons lignivores spécifiques sont par ailleurs susceptibles d'infecter les plans de coupe à partir de 7 à 10 cm de diamètre et de développer des pourritures en direction des troncs.

La destruction de tout ou partie des enracinements d'un arbre donné peut impacter potentiellement ses voisins plus ou moins immédiats et non affectés directement par ailleurs par les travaux. Ce réseau racinaire transindividuel peut également servir aux passages de produits toxiques ou d'agents pathogènes.

Ce dernier point constitue aujourd'hui le "talon d'Achille" de l'espèce avec la menace très sérieuse d'une infection par *Ceratocytis platani*, l'agent du chancre coloré du platane.



259 arbres accompagnent actuellement le boulevard sur un linéaire d'environ 770 m. A l'exception d'un érable sur l'une des rangées, le peuplement est constitué de platanes d'âges et de développement variés. Le tableau ci-dessous figure la composition des différents alignements.

RANG	Essence	Nbre arbres	Diamètre tronc < 0,3 m	Diamètre tronc 0,3 - 0,5 m	Diamètre tronc 0,5 - 0,7 m	Diamètre tronc > 0,7 m
EXTERNE NORD	Platane	13		7	5	1
INTERNE NORD	Erable plane	1		1		
	Platane	111	20	68	19	4
INTERNE SUD	Platane	112	34	44	33	1
EXTERNE SUD	Platane	22		19	2	1
TOTAL		259	54	139	59	7

Les rangs externes, très résiduels, ne concentrent que 13 % des arbres en place. Les jeunes sujets représentent 21% du peuplement et les plus anciens et volumineux 25%. On note de légères variations entre les rangs internes sud et nord. Le premier apparaît concentrer un peu plus d'arbres âgés et jeunes que le second, celui-ci se caractérisant par une population d'arbres d'âges intermédiaires plus importante. De par leur disposition, les enrachements des alignements internes ont vraisemblablement colonisé toutes les surfaces du terre-plein. La minéralisation de celles-ci a également favorisé le développement des racines superficielles par les ruptures de perméabilité opérées par les revêtements a priori imperméables. Les emprises latérales dédiées aux stationnements qui ont pu être remaniées à différents moments constituent des espaces a priori peu favorables aux développements et extensions racinaires. Les sujets les plus âgés ont pu cependant structurer leurs enrachements dans leurs directions avant que les minéralisations n'imposent leurs contraintes aux sujets plus jeunes.

Tours métropole
Val de Loire

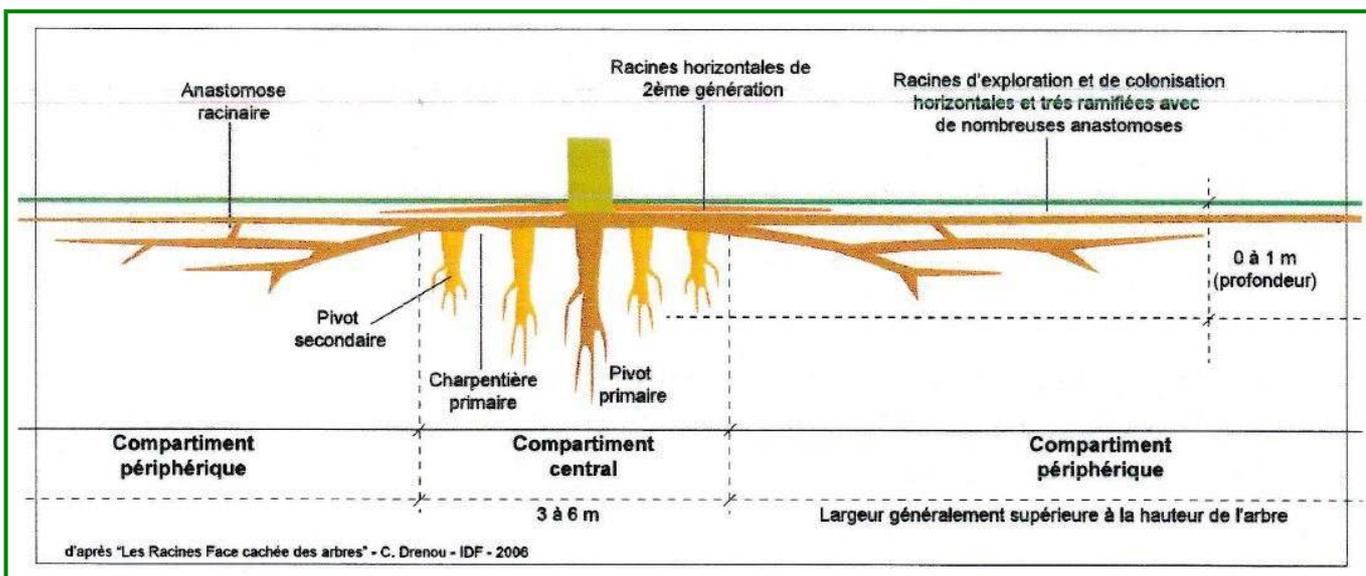
ETUDE DES IMPACTS POTENTIELS DE TRAVAUX DE TERRASSEMENT SUR LES RACINES DES PLATANES LE LONG DES BOULEVARDS HEURTELOUP ET BERANGER

RAPPORT D'EXPERTISE

Laurent HERQUIN
Docteur en Forêt
Ingénieur-consultant des
Sécheresses arboricoles
10000 TOURS
Tél. 02 47 44 12 12
Fax. 02 47 44 12 12
Mail. herquin@orange.fr

FEBRIER 2018

Le tableau ci-contre présente le détail des 259 arbres du boulevard Béranger selon leurs quatre alignements et le diamètre de leurs troncs.



Le "réseau racinaire transindividuel" dont parle l'expert est une des découvertes majeures des récentes études sur l'arbre. Le livre à succès *"La vie secrète des arbres"* de Peter Wohlleben (2015) l'a révélé au grand public. Les forêts et aussi les alignements "ressemblent à des communautés humaines. Les arbres se montrent solidaires, font preuve de mémoire et savent répondre avec ingéniosité aux dangers. Leurs racines, tel un réseau internet végétal, leur permettent de partager des nutriments, mais aussi de communiquer entre eux".

Les conséquences de cette expertise sont sans appel, elles doivent conduire à un changement de tracé. Le passage du tramway par le Boulevard Béranger est incompatible avec la préservation des platanes. C'est bien pour cela que la municipalité a mis l'étude sous le boisseau, confirmant ainsi ses mauvaises intentions. Désormais le document d'expertise est dans le camp des Tourangeaux et des associations mobilisées pour la préservation du mail. La municipalité pourra toujours évoquer le passage de la 1^{ère} ligne de tramway au milieu d'une allée de platanes en direction de Joué les Tours, cela n'annulera pas le résultat de l'expertise sur le boulevard Béranger. Ce précédent apparemment sans conséquence évidente pour les platanes est trompeur, le contexte s'avère très différent.



[photo : Michel Bozzola - mars 2019]

Sur la route de Joué les Tours, on est, en effet, en zone inondable. Ainsi les platanes vécurent pour ainsi dire à la campagne sans contraintes importantes pour étendre leurs racines. Pour le boulevard Béranger, les racines sont très contraintes par de nombreuses canalisations, l'une d'entre elle, d'après un témoignage recueilli, pouvant contenir un homme debout. De plus l'accès des racines aux ressources hydriques est difficile et pourra être empêché par les travaux, ce qui provoquerait leur assèchement. Les platanes de Pont-Cher se sont épanouis facilement, un peu moins maintenant, on voit qu'ils ont été élagués et les racines ont souffert de la mise en place de l'infrastructure du tram. Leur solide assise les a aidés dans l'épreuve. Ce décor presque bucolique avec de l'herbe pour respirer ne concerne donc pas les platanes de Béranger coincés dans un carcan de bitume. Ils ont grandi en plein centre ville avec tout ce que cela comporte comme agression au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Ils ont eu du mal à trouver leurs marques dans un sous-sol encombré et l'équilibre qu'ils ont acquis est fragile.

Il y a d'ailleurs lieu de s'étonner que l'expertise (et aussi la seconde, on le verra) n'ait pas traité la présence des canalisations et l'accès aux ressources. En cela elle minimise les dangers. D'ailleurs c'est la cause essentielle qui est avancée pour les abattages à Angers...

Angers. L'abattage des arbres pour la construction des futures lignes de tramway suscite le débat

Les travaux d'aménagement des lignes de tramway ont débuté en 2017 et se poursuivront jusqu'à l'été 2022. Un chantier qui déchaîne les passions en cette période de canicule : l'abattage massif des arbres, afin de garantir cette future construction, était-il vraiment nécessaire ?

Interrogée sur la nécessité d'abattre ces platanes, Hélène Cruyppenninck, adjointe municipale à l'Environnement et aux Espaces verts, répond : "On ne coupe jamais un arbre de gaieté de cœur. Nous étions obligés. Il faut déplacer les réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et de télécommunications" "qui se trouvent sous les tracés des lignes de tramway, pour mener à bien les travaux." Les racines de ces arbres, parfois centenaires, sont entremêlées aux anciens réseaux. D'un point de vue technique, l'abattage était donc inévitable.



Les arbres abattus sur le tracé de la future ligne de tramway, avenue Yolande-d'Aragon, suscitent la colère des riverains. | CO

Nous allons maintenant voir deux autres exemples d'abattage massif de platanes en milieu urbain, le premier à Colombes avant les travaux du tramway en prévision de tous les risques encourus, le second à Clamart dix ans après parce que leur assise avait été fragilisée par les travaux. Ajoutons qu'à Tours la profondeur de fouille des tranchées est plus importante que pour le tram de Clamart.

Il n'y a pas de doute : en ville, platanes et tramway ne savent pas cohabiter.

A Colombes, 600 platanes abattus. Article du Parisien du 16 février 2021.

Colombes : 600 platanes trépassent pour que le tram passe

Le département prépare les travaux du prolongement du tramway. La municipalité écologiste s'en désolé mais le conseil départemental assure qu'il plantera de nouvelles essences en un nombre supplémentaire.



Colombes, le 11 février. Environ 600 platanes, dont quelques dizaines ici rue Salvador-Allende, sont abattus pour permettre le prolongement du tramway T1.

Au total, plus de 600 arbres sont concernés sur l'ensemble de la ville. Même si l'opération est jugée indispensable, elle suscite des sentiments violents dans la seule commune du département gouvernée par un maire écologiste.

Le conseil départemental, maître d'ouvrage du prolongement du T1, doit enlever ces arbres pour deux raisons : soit parce qu'ils se trouvent juste sur le passage du tram, soit parce qu'ils sont trop proches de la future plate-forme. La proximité de leurs branches avec le système électrique du tramway serait trop risquée. Leur abattage va permettre de commencer les travaux préparatoires, à savoir déplacer les réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et d'eaux usées.

A Clamart, 105 platanes le long de la ligne de tram Châtillon - Clamart créée en 2010 ont été abattus dix ans plus tard, en 2020, tant ils avaient été fragilisés. Article du Parisien du 23 août 2020 :

Châtillon - Clamart : les 105 arbres abattus le long du tram T6 seront remplacés

Le département procède à l'abattage de platanes, qui ont été fragilisés par de nombreux travaux, jusqu'au 28 août.



Châtillon, le 21 août. Une centaine d'arbres seront abattus jusqu'au 28 août, le long du tram T6, jusqu'à Clamart.

On remarque que les platanes n'étaient pas juste au bord de la ligne de tramway.

« L'arbre peut être potentiellement dangereux »

« On pense qu'on peut préserver des arbres le long des tramways en construction mais c'est un leurre. L'impact sur les systèmes racinaires est très dommageable pour les arbres. On le voit aujourd'hui car les nouvelles pousses sont inexistantes, la cime dépérit et meurt. Ça veut dire que l'arbre est en très mauvaise santé et qu'il peut être potentiellement dangereux », explique Thierry Martin, chef de ce service.

Lors des deux précédentes campagnes d'abattage d'arbres, en 2015 et 2017, pour les mêmes raisons, plus de 200 platanes ont déjà dû être coupés. Les 56 arbres abattus à Châtillon (avenues de Paris et de Verdun) et les 49 à Clamart (avenues du Général-de-Gaulle et de Villacoublay) seront remplacés par des frênes d'Amérique, aulnes pourpres, chênes de Bourgogne et micocouliers de Provence. Plus résistants à la chaleur et aux maladies, ils seront plantés dans le courant de l'hiver prochain.

Il est légitime de craindre qu'il en soit de même pour nos boulevards. Si le tram y passe, dans 5, 10 ou 15 ans il est probable que tous les platanes du boulevard Béranger seront abattus

Ce sont donc les quatre alignements d'arbres du boulevard Béranger qui sont menacés d'abattage par l'actuel projet de seconde ligne du tramway.

Il est scandaleux que cette expertise ait été cachée aux Tourangeaux lors de la concertation de 2018. On mesure le degré de duplicité des pouvoirs publics envers lesquels on ne peut que manifester de la défiance face au boniment enjôleur des services de communication.

Celui-ci, en effet ne manque pas d'expressions fleuries : "projet vert", "ruban vert" "le projet s'inscrit dans une démarche écosystémique forte", jusqu'à oser : "L'un des principes directeurs qui ont guidé les études d'insertion a été la préservation des grands alignements d'arbres qui constituent la structure majeure du paysage (boulevard Béranger, boulevard Heurteloup, Avenue Grammont, Pont du Cher...)."

Ligne 2 du tramway : ces arbres à préserver

Dans le cadre de la future ligne 2 du tram, des études sont menées sur une cinquantaine d'arbres et leur système racinaire. Dans le but de les préserver.

Les études de la deuxième ligne de tramway se poursuivent le long du tracé, qui, rappelons-le, reliera La Riche à Chambray-lès-Tours, en desservant notamment l'hôpital Bretonneau; les quartiers Marryse-Bastié, Beaumont-Chauveau, place Rabelais, rue Girardeau, le boulevard Béranger, l'avenue de Grammont, le complexe aquatique du Lac, les Fontaines, la cité scolaire Grandmont et l'hôpital Trousseau jusqu'au terminus de La Papoterie à Chambray.

Une cinquantaine d'arbres identifiés sur le parcours dans Tours

Après les études géotechniques et de diagnostic des ouvrages d'art, effectués lors du premier semestre 2021 et en complément de l'expertise racinaire qui avait été effectuée en 2018, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des mobilités de Touraine ont engagé une nouvelle campagne de diagnostics racinaires. Laquelle a débuté hier lundi par des opérations de terrassements. Un expert, docteur en écologie, interviendra dès lundi prochain pour étudier les arbres et leurs racines, qui seront en bordure de la future ligne de tramway.



Les études de diagnostic menées depuis lundi concernent notamment des grands arbres situés à Tours, boulevard Béranger (photo), rue d'Entraigues, avenue du Lac et avenue Stendhal.

« Ces travaux, sans nuisance pour les riverains, permettront d'apprécier les systèmes racinaires des arbres et d'évaluer les mesures à mettre en place pour assurer leur pérennité », indique-t-on à la Métropole. « Cette étude va permettre d'adapter les méthodes de travail pour ne pas toucher aux racines ni aux arbres. Les arbres qui seront analysés ne sont pas

concernés par un quelconque abattage », souligne Quentin Jost, chargé de communication à la Métropole.

La technique utilisée consiste en « un dégagement soigné des terres et matériaux ». Les racines rencontrées sont ensuite diagnostiquées, pour déterminer leur profondeur, leur emprise, leur typologie. Une fois le diagnostic réalisé, les maté-

riaux seront remis à l'identique.

Dans le cadre de cette campagne de diagnostics racinaires, une cinquantaine d'arbres ont été identifiés au niveau de la rue d'Entraigues, du boulevard Béranger, des extrémités du pont du Lac et de l'avenue Stendhal, à Tours.

Pascal Landré

En 2021, la municipalité élue en mars 2020 sous l'étiquette EELV-PS-LFI a décidé une seconde expertise (annonce ci-dessus dans la NR du 24 août 2021). Celle-ci s'est déroulée dans de mauvaises conditions apparentes, comme le montre cet article de France Bleu Touraine du 1^{er} novembre 2021 :



Tramway de Tours : une plainte contre la mairie après l'expertise des platanes du boulevard Béranger

Trois associations portent plainte contre la mairie de Tours, pour atteinte à l'environnement. Elles estiment que l'expertise des racines des platanes boulevard Béranger, réalisée en août dernier dans le cadre du projet de deuxième ligne de tramway, a abîmé et menacé les arbres.

Cette expertise a été réalisée fin août 2021. D'énormes trous sont alors creusés autour des platanes pour analyser et cartographier leurs racines. "Elles ont été complètement mises à nu, coupées et écorchées", dénonce Richard Moreau, vice-président de l'ASPAAT (association pour la sauvegarde du patrimoine arboré et architectural tourangeau).

Problème, quand un platane est écorché, il a davantage de risques de contracter un champignon, le chancre coloré. "La moindre écorchure, c'est une saignée par laquelle le chancre arrive, bloque la remontée de sève et tue l'arbre inévitablement", alerte l'association. Ce champignon se transmet d'arbre en arbre, sans qu'il soit possible de l'arrêter. "Ça décime des colonies entières. On est obligé de les abattre", explique Richard Moreau.

La mairie de Tours s'est défendue en minimisant les déprédations du chantier d'expertise. Parlant de blessures superficielles "regrettables" mais pas aussi dangereuses que des coupes ou arrachements [France Bleu Touraine du 3 novembre 2021]. En dernière ligne de défense, elle a signalé que ces travaux ont été supervisés "par un expert reconnu", "qui avait déjà effectué un diagnostic racinaire en 2018". À l'époque dit la mairie, son travail "avait été salué, y compris par les opposants au tramway". C'est amusant, car à l'époque (2018), on l'a vu, personne, hors de la Mairie et la Métropole, ne connaissait l'existence de cette expertise !

Le 16 novembre 2021, La Nouvelle République a donné des informations sur l'avancement de cette expertise dans un article titré "Deuxième ligne de tram à Tours : vers un tracé revu pour préserver les arbres de Béranger" et annoncé en page 1. Extrait :



Sur 24 arbres étudiés, près d'un tiers concerné

Les résultats (1) sont parvenus la semaine dernière au SMT. Et, en l'état, n'apportent pas toutes les garanties espérées quant à la préservation des arbres : "Il y a aujourd'hui trop d'incertitudes sur le degré d'impact sur les arbres", reconnaît lundi 15 novembre 2021 Wilfried Schwartz, président du SMT.

Selon le rapport, que nous n'avons pas pu consulter, les travaux, "pourraient avoir une incidence sensible pour la pérennité de quelques arbres", ajoute le président. Dans le détail, l'expert, qui a analysé 24 arbres, estime les risques à 30 %.

Eloigner davantage la plate-forme du tram

En conséquence, le SMT, en lien avec le groupement Transamo-Set, maître d'ouvrage délégué pour cette deuxième ligne, souhaite des études complémentaires afin d'étudier d'autres options pour le passage par Béranger.

Le tracé actuel prévoit les deux voies du tram sur la chaussée nord. Parmi les plans B, un écart plus important entre la plateforme du tramway et les arbres, 4 mètres contre 3 aujourd'hui ; ou l'aménagement d'une voie sur la chaussée nord et d'une autre sur la chaussée sud.

Et rebelote le 18 novembre, La NR insiste, comme si un virage décisif se prenait. Extraits :

Dans ses recommandations, l'expert met en garde contre une menace majeure sur le plan national pour les platanes : le chancre coloré. Lundi soir, lors d'une réunion publique, il a été fait état d'un risque pour 30 % des arbres. Dans le détail, cela signifie que 32 arbres de la partie nord seraient susceptibles d'être impactés par des terrassements potentiels sur des espaces de stationnement [30 % de l'alignement central Nord de 111 platanes, cela fait effectivement 33 platanes à ajouter aux 35 autres des deux rangées externes, sans prendre en compte l'impact des canalisations et de l'assèchement des ressources hydrauliques].

Dans ses recommandations, l'expert écrit que "le nord présente des impacts majeurs sur 41% des arbres de l'échantillon relevé dans le cadre de terrassements potentiels mis en oeuvre sur une bande de 1 à 2 m de la bordure de l'esplanade centrale. Cette population exposée diminue à 25% si ces mêmes travaux étaient mis en oeuvre entre 2 et 3 mètres. Au-delà de trois mètres, trois des arbres de l'échantillon resteraient fortement impactés dans la mesure où leur racines s'étendent jusqu'au boulevard."

L'expert met aussi en garde contre le risque de chancre coloré du platane, qui peut être transmis par des engins de chantier. Tous doivent être désinfectés, nettoyés avec des produits autorisés.

A relire l'article de la NR du 16 novembre, on peut comprendre que, quoiqu'il en soit, le SMT (Syndicat des Mobilités de Touraine) veut toujours passer par le boulevard Béranger. Mais cette seconde expertise interroge. La première était assez catégorique pour renoncer au tracé Béranger, donc pourquoi la lancer ? Et pourquoi la confier au même expert Laurent Herquin ? Et surtout pourquoi à ce moment là ? Car, logiquement, c'est avant le choix définitif du tracé le 12 novembre 2018 qu'il fallait s'interroger, pas après. Est-ce un gros cafouillage ? Une volonté tardive de correction ? La recherche d'une excuse pour céder au manque de financement ? Ou une recherche d'arguments pour contraindre les obstinés du tram ? L'opacité est de mise...

L'article du 16 novembre annonce deux mois de réflexion supplémentaire. Pourquoi est-ce si nécessaire ? Et pourquoi s'épancher dans la presse ? Car si au moins 68 platanes sont directement menacés, c'est bien au-delà de ce qui était prévu et devrait suffire à abandonner le tram Béranger. Ce délai nous amènera au 15 janvier 2022 environ.

C'est dans cet intervalle que paraît le présent dossier, en espérant qu'il aidera les décideurs à sauver les platanes. Il restera donc interrogatif sur l'issue...

Revenons sur la crainte du "chancre coloré", déjà exprimée lors de la première expertise et lourdement appuyée lors de la deuxième. Un exemple récent nous montre les dégâts causés...

Montpellier : vingt platanes infestés par le chancre coloré abattus

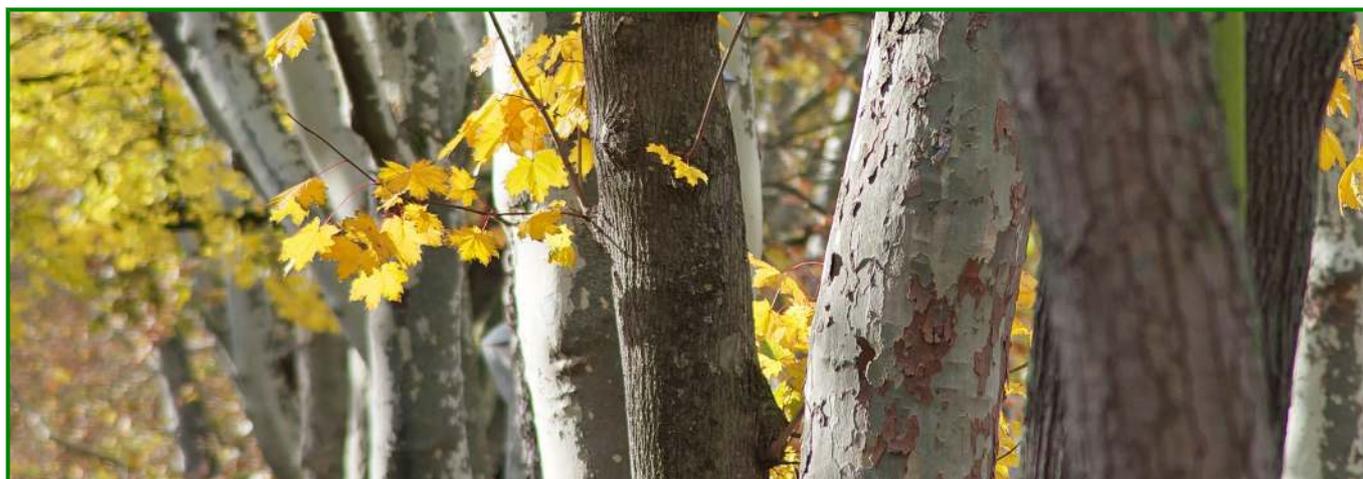


Des platanes malades sur le boulevard Henri IV à Montpellier (©Tramwaydemontpellier.com)

En raison de la détection d'un foyer de chancre coloré sur des platanes du boulevard Henri IV, la Ville de Montpellier est contrainte d'abattre vingt arbres. Le chancre coloré est un champignon provoquant le dépérissement irrémédiable des arbres contaminés, pour lequel aucun traitement n'existe.

[site actu.fr Occitanie, 24 octobre 2021]

Multiplier les plantations ne justifie pas les abattages



Il y a un tel écart entre l'affichage de bonnes intentions et la réalité d'abattages toujours répétés, qu'il convient de rappeler à quel point ces mises à mort, sauf lorsqu'elles sont vraiment nécessaires comme à Montpellier, soulèvent l'opprobre chez la plupart des habitants et ne sauraient être compensées par des plantations. Si à Colombes, le maire écologiste n'a rien pu faire contre la volonté du conseil départemental, à Tours, c'est actuellement un maire écologiste qui voudrait des abattages, alors que la Métropole, maître d'œuvre, pourrait y renoncer. S'il laisse abîmer les plus beaux alignements du cœur de la cité, à quoi riment ses grands projets de plantations, tels qu'annoncés :

30.000 arbres plantés d'ici la fin du mandat

La municipalité veut aussi créer des mini-forêts urbaines et des nouveaux parcs pour que chaque habitant puisse accéder à un espace vert à pied depuis chez lui. L'objectif est de planter 30.000 arbres et arbustes d'ici la fin du mandat, ce qui contribuera aussi à lutter contre les îlots de chaleur et le réchauffement climatique, "les arbres, quand ils sont matures, sont des climatiseurs naturels" explique le maire de Tours, Emmanuel Denis. "La différence de température entre un îlot de chaleur entièrement minéral et un endroit arboré peut dépasser cinq degrés. On essaiera de traiter trois îlots de chaleurs par an en plantant du végétal là où il n'y a pour l'instant que du bitume ou de la pierre". "Un seul arbre correspond à cinq climatiseurs, par un phénomène d'évapotranspiration et ça permet localement de réduire la température" précise Emmanuel Denis.

Article de France Bleu Touraine du 17 février 2021

Le terme de "forêt urbaine" se répand et se fait entendre dans le discours des édiles. Applaudissements garantis par les temps qui courent. Il est bien joli d'en créer, "585 arbres et arbustes, d'une trentaine d'essences différentes, et qui abritera une clairière en son centre, à côté de l'avenue Maginot" sur le plateau de Tours Nord, c'est La NR du 12 juillet 2021 qui nous annonce la bonne nouvelle ou du moins qui retransmet les bonnes intentions affichées en hauts lieux. Mais encore une fois on reste dans le même schéma démagogique : on plante en périphérie pour abattre au centre-ville des arbres patrimoniaux du secteur sauvegardé. Si les décideurs veulent rompre avec ce modèle du siècle précédent, ils doivent faire en sorte que la forêt urbaine du "Grand Mail" ne soit pas abattue dans quelques années, comme ce fut le cas à Clamart. Ils ont manqué l'opportunité de la première expertise, ils peuvent encore saisir celle de la seconde. Après un an et demi de mandat, l'équipe municipale EELV-PS-LFI peut montrer qu'à Tours, un réel changement en matière de politique environnementale s'opère. Le premier des dix commandements de Francis Hallé à l'égard des élus serait appliqué :

d'abord respecter les arbres en place.



Le point sur l'avancement du projet de deuxième ligne

D'après le site tours-metropole.fr en novembre 2021 :

Jun 2021 : démarrage de l'avant-projet. Le maître d'œuvre sera amené à compléter, clarifier et préciser les études d'insertion et d'aménagements. Des adaptations pourront être proposées du fait de contraintes techniques ou d'adaptation du projet urbain et paysager.

Mars 2022 : démarrage des études du Projet. Ces études, plus détaillées, vont permettre de préparer les dossiers de consultation des entreprises qui auront en charge la réalisation des travaux.

Passées ces étapes, le projet entrera dans sa phase de réalisation.



Le planning ci-dessus est à corriger, puisque l'enquête publique est, d'après La NR du 16 novembre 2021, reculée à novembre 2022...



Un BHNS de la ligne Tempo. Sur le tracé Jean Jaurès - hôpital Trousseau, cette ligne serait remplacée par la 2^{ème} ligne de tram.

La troisième ligne et l'impossibilité de répondre aux besoins avec le seul tramway

Le tracé de la seconde ligne a été contesté de multiples façons tant les besoins sont divers. La ville de Tours compte environ 140.000 habitants, la métropole environ 300.000. Les déplacements péri-urbains sont donc très importants. L'axe Nord-Sud a été privilégié par la première ligne de tramway. Si La Riche à l'Ouest est pris en compte pour la 2^{ème} ligne, Saint Pierre des Corps à l'Est fait figure d'oublié.

Article de France Bleu Touraine du 20 avril 2021 :

79 mannequins installés entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps pour la création d'une ligne de tram

Mardi 20 avril 2021 à 12:18 - Par Adel Beloumri, France Bleu Touraine

Au carrefour situé entre le Boulevard Heurteloup à Tours et l'entrée de Saint-Pierre-des-Corps, le Collectif citoyen du tram a installé 79 mannequins pour sensibiliser la population à la création urgente d'une ligne de tramway entre Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Cyr-sur-Loire.



79 mannequins ont été installés sur le rond-point entre Tours et Saint-Pierre en mémoire des 79 décès annuels à Tours à cause au dioxyde d'azote à © Radio France - Adel Beloumri

Plusieurs hypothèses ont été évoquées, ici sur Info-Tours du 9 mars 2018 :

Un autre projet entre Tours et La-Ville-aux-Dames

Si Philippe Briand a reconnu l'ampleur de la mobilisation (« on ne peut pas oublier St-Pierre-des-Corps ») et l'importance de mieux desservir les Atlantes ou le Parc Expo (« je préfère que ceux qui viennent à la Foire de Tours le fassent en tram qu'en voiture »), l'élu ne s'est pas engagé sur le délai avant l'arrivée d'un tram à St-Pierre-des-Corps. Il espère par ailleurs pouvoir financer une partie des futurs travaux du tram avec des fonds européens. Car c'est bien le principal handicap de ce tracé à 3 branches : si la deuxième ligne actuellement proposée dépasserait les 300 millions d'euros, l'ajout d'une branche à l'Est pourrait porter la facture à 500 millions d'euros, « mais c'est un investissement pour 50 ans » répondent les partisans du projet.

Le projet LREM

De leur côté, les élus La République En Marche de St-Pierre-des-Corps ont aussi une idée de tracé similaire à celui du tram-train de l'ADTT. La ligne partirait de la gare de Tours, passerait par la Rotonde puis le Point Zéro (sous l'A10) avec un éventuel parking relais et une nouvelle sortie d'autoroute à proximité pour inciter les automobilistes à s'y garer. Les trams passeraient ensuite par-dessus les voies SNCF via un pont et rejoindraient la gare de St-Pierre-des-Corps, le centre-ville, la Rabaterie, le lycée Nadaud et l'Est de la commune. Un projet incluant une nouvelle ouverture de la gare au sud avec parkings, dépose minute et accès taxis. Ce projet (très ambitieux, en cours de chiffrage) sera présenté le 23 mars à 19h Salle de la Médaille.

Remarquons que l'AQUAVIT est vigoureusement opposée au projet LREM ici présenté. Il percerait la digue du Canal qui en 1866 avait protégé la ville de Tours de l'inondation par l'amont de la Loire. Cette protection est toujours essentielle, d'autant plus que le risque d'inondation par l'aval est aussi reconnu, auquel cas la digue protégerait Saint Pierre des Corps (et ses sites SEVESO) et La Ville aux Dames.



Voilà où le projet LREM voudrait faire passer la 3^{ème} ligne de tramway. A gauche, la digue du Canal bordant l'autoroute A10 est trouée par le passage étroit de la rue du D^r Zamenhof, qui peut être obturé par des batardeaux pour arrêter une inondation, comme en 1866. A droite, extrait d'un document de l'Atelier Tourangeau d'Urbanisme [ATU - juillet 2016] où la digue a été arasée, permettant aux inondations de s'étendre en aggravant les catastrophes. Cette très large brèche avait été décidée en 2015 en catimini par l'Etat et le Maire de Tours Serge Babary. Elle devait être accompagnée de la création d'un déversoir à Conneuil sur la commune de La Ville aux Dames, qui n'est plus envisagé. L'AQUAVIT a déposé un recours pour empêcher cette destruction de la digue et a obtenu du Tribunal Administratif d'Orléans qu'elle ne puisse pas être à nouveau décidée sans consultation préalable de la population. Détails sur le site de l'AQUAVIT.

Afin de calmer les demandes, la Métropole a proposé un projet officiel de troisième ligne :



La Nouvelle République du 10 décembre 2020

Le boulevard Heurteloup subirait alors le même sort que le boulevard Béranger...



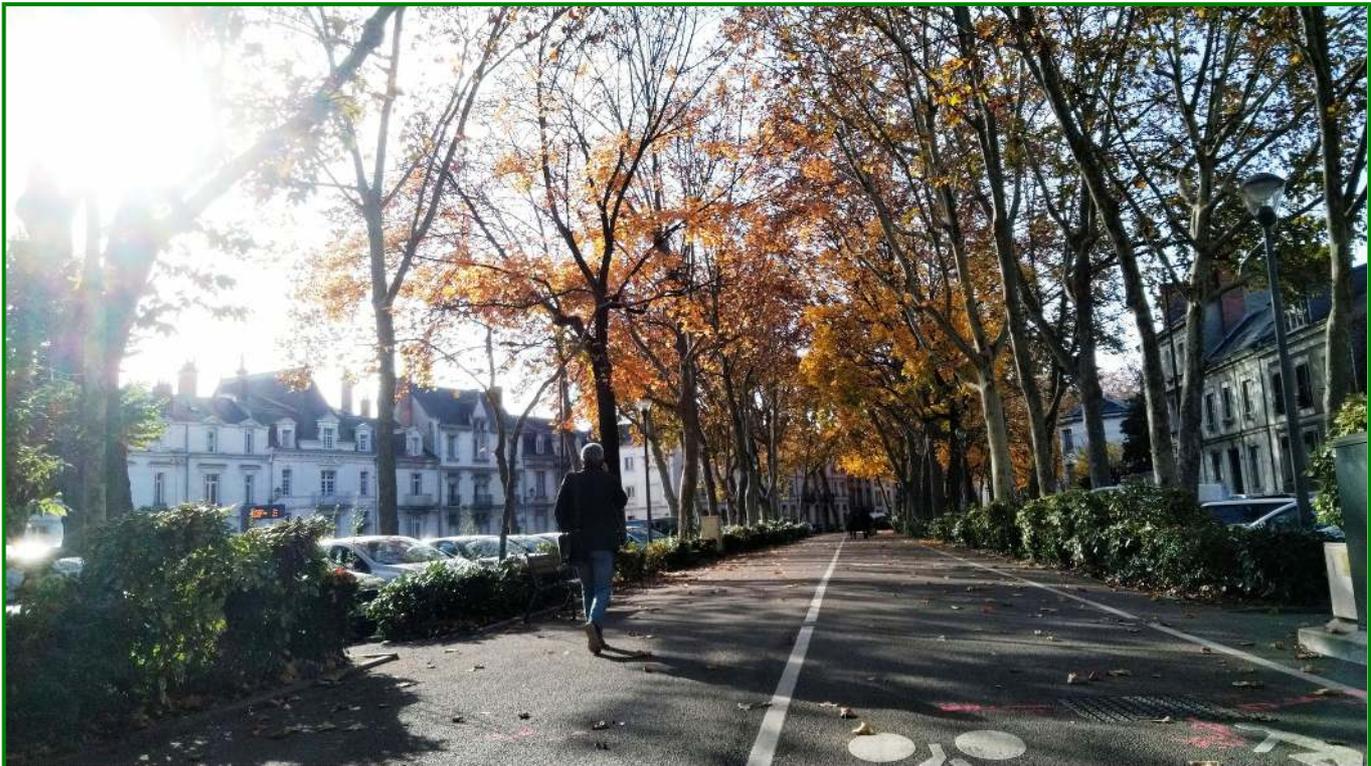
Vue du boulevard Heurteloup

Crainces pour le boulevard Heurteloup

Comme on vient de le voir, il y a lieu de craindre que le passage de la ligne n°2 de tramway par le boulevard Béranger signe aussi l'arrêt de mort des platanes du boulevard Heurteloup pour le passage de la ligne n°3. Pourquoi s'interdire ce que l'on a permis à côté ? Cela fait très longtemps que la municipalité de Saint Pierre des Corps veut ce trajet. Il est vrai qu'elle a investi pour créer l'avenue Jean Bonnin disposant d'un large terre-plein herbeux n'attendant que le passage d'un tramway. La présence d'un prestigieux patrimoine arboré a toujours été le cadet des soucis de la municipalité corpopétrussienne et force est de constater que ni la métropole ni la municipalité de Tours n'ont vraiment voulu l'en dissuader.

Ainsi, au-delà de la destruction à terme des quatre alignements de platanes du boulevard Béranger, c'est aussi la destruction des quatre alignements du boulevard Heurteloup qui est aujourd'hui programmée à long terme. Rien n'a changé depuis la première ligne : derrière la communication radieuse de projets verts, le mépris pour l'arbre en ville est toujours intrinsèque aux aménagements préparés.

Donc pour sauver les platanes du boulevard Heurteloup,
il faut d'abord sauver ceux de Béranger.



Le boulevard Heurteloup en novembre 2021 en début de secteur sauvegardé. Contrairement aux recommandations du PSMV, le sol bitumé ne laisse pas beaucoup respirer les racines des arbres...

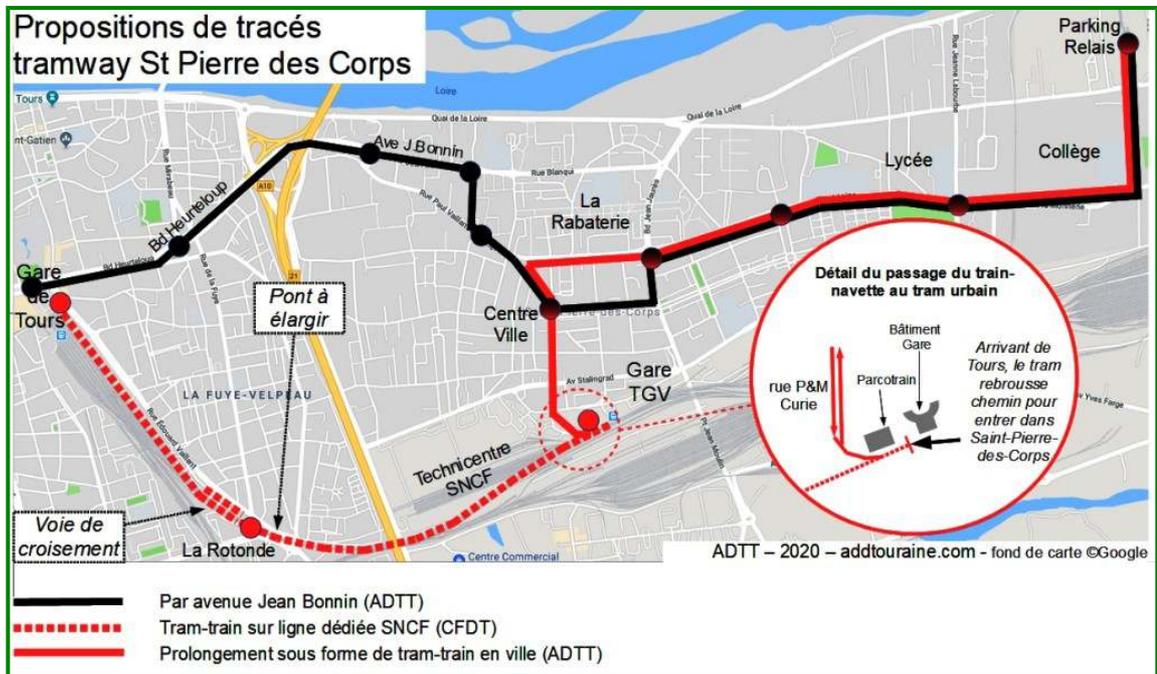


Boulevard Heurteloup, en face de la Gare et de la place de la Gare au Sud, on voit ici, au Nord, le jardin de la Préfecture, en sa partie publique trop étriquée (quand la partie privée permettra-t-elle de l'agrandir ?) et le centre des Congrès Vinci, inauguré en 1993, et, au fond à droite, derrière la rue Bernard Palissy, l'office de Tourisme (novembre 2021).

5) Pour une réorientation de la politique des transports en commun

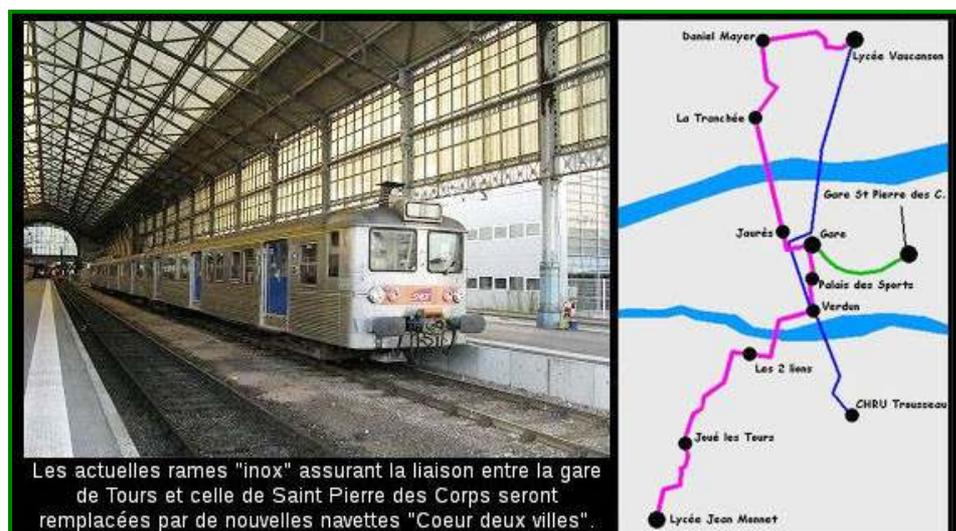
Enfin relier rapidement les deux gares SNCF ?

Le 14 décembre 2020, l'ADTT a présenté deux hypothèses de troisième ligne. Passons sur celle en noir, qui comme le projet de la métropole emprunte le boulevard Heurteloup, nous avons dit tout le mal que nous en pensons. Par contre la seconde hypothèse, en rouge, utilisant en grande partie les rails de chemin de fer, retient l'attention :



L'AQUAVIT soutient pleinement ce projet tram-train de l'ADTT et souhaite qu'il soit prioritaire sur toute 2^{ème} ligne de tramway. En effet, la liaison rapide et cadencée entre les gares de Tours et Saint Pierre des Corps est une réalisation que l'on attend depuis trop longtemps. Lors de la Concertation publique sur la deuxième ligne de tramway, en 2018, le garant avait particulièrement insisté pour que la gare de Saint Pierre des Corps soit rapidement desservi par un transport en commun dédié. Deux arrêts intermédiaires supplémentaires au centre commercial des Atlantes et à la Passerelle Fournier (avec un accès piétonnier à la station de tramway du Sanitas / palais des sports) seraient à envisager.

La liaison entre les deux gares existe, on le voit avec cette navette, mais elle n'est guère efficace. Dans les propos tenus ci-avant et après, elle est oubliée. Elle est en vert sur le schéma ci-dessous, du site leportailferroviaire.free.fr, et la légende rend compte du projet de 2011, mais la réalisation n'a pas suivi. Après une initiative pertinente du syndicat CFDT de la SNCF, celle de l'ADTT est digne d'attention et pourrait être prioritaire. A condition de s'en donner les moyens...



Tramway : un choix inadapté et dépassé

Lourdeur, dépenses inconsidérées, dette insoutenable, manipulation des chiffres du trafic, vandalisme environnemental et patrimonial... telle sont les réalités associées à la mise en place de la première ligne de tramway à Tours. Jusqu'à présent, la nouvelle équipe municipale a décidé de l'ignorer et de poursuivre dans le même sens. Alors que des voix de tous bords demandent plus de pragmatisme et plus de respect envers le patrimoine tourangeau, un premier pas a tout de même été franchi dans la bonne direction : la première expertise a cessé d'être dissimulée et niée. La volonté vraiment nouvelle du Tribunal Administratif d'Orléans de protéger les alignements d'arbres a pu aider : le jugement des platanes de Gien devrait faire jurisprudence. La deuxième expertise se révèle moins accablante que la première mais présente à nouveau un bilan funeste. De plus, on a vu qu'elle néglige des paramètres aggravants. Même avec davantage de précisions, elle ne peut pas se déjuger, elle ne peut pas contredire ce qui s'est passé à Colombes, Clamart ou Montpellier, elle ne peut que conclure à l'abattage à moyen terme de nombreux platanes des alignements internes..

La lourdeur d'un chantier de construction et de mise œuvre d'une ligne de tramway implique des dépenses colossales d'énergie et de moyens techniques incompatibles avec les impératifs d'économies qui s'imposeront aux villes dans la décennie avenir. D'un point de vue écologique, on fait fausse route en continuant dans cette voie et d'un point de vue financier on alourdit la dette de façon critique, tout en développant a minima les autres tracés de transports en commun. L'évolutivité de ces structures démesurées est d'emblée plombée par la lourdeur des moyens financiers et matériels.

L'expérience acquise ici à Tours associée à celle d'autres villes de même importance permet d'affirmer que le tramway high tech d'aujourd'hui constitue un choix inadapté et dépassé pour les agglomérations de taille moyenne. On va voir qu'elles sont nombreuses à se tourner vers des Transports en Commun en Site Propre (TCSP) autres que le tram. La Métropole de Tours voudrait se comparer à Lyon et Toulouse (réunion publique du 23 mai 2018) mais elle n'en a pas l'envergure. Il convient de changer son fusil d'épaule et de s'appuyer sur des solutions d'avenir.

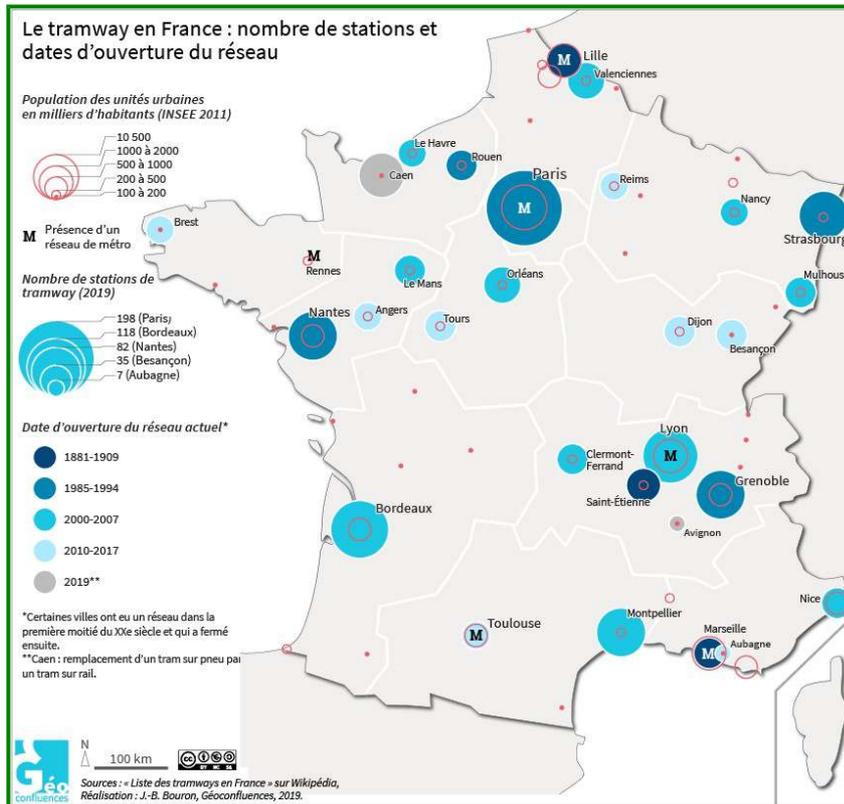
Pour retrouver la dimension humaine, la douceur, l'évolutivité régulière, le respect des patrimoines culturels et environnementaux et la bonne gestion d'un budget il faut s'orienter vers un réseau de TCSP s'appuyant sur des infrastructures moins lourdes et diviser de deux à quatre fois le coût kilométrique. Sortir au plus vite de cette vieille spirale où le béton coulait à flot s'impose comme un impératif urgent de notre temps. En libérant et réorientant les fonds disponibles, il permettrait de créer un réseau TCSP aussi performant, adapté aux besoins évolutifs de la population sur des distances de déserte deux à quatre fois plus longue et modulable sans dégât environnemental.

En revenant aux aspects techniques, utiles pour les usagers, la réussite de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Tempo montre que c'est possible. A tel point que, pour mettre en place la deuxième ligne de tramway et atteindre le nombre prévisionnel minimum de 42.000 montées, on prend d'emblée les 20.000 montées de cette ligne. Ce faisant on aboutit à un recul : sur le tracé Jean Jaurès - Trousseau, le passage de Tempo à une deuxième ligne de tram rallongerait la durée du parcours (détours par la gare et le quartier des Fontaines) et éloignerait le tracé de l'hôpital Trousseau (sauf variante).

Pour avoir un réseau de transport en commun efficace, une agglomération de 300.000 habitants devrait disposer de 150 à 200 km de TCSP. A raison de 15 km tous les 13 ans, on est très loin du compte, il faut abandonner ce tramway élitiste et sous-dimensionné aux besoins, pour adopter une solution pragmatique d'avenir, comme l'on fait d'autres villes.

Un dossier établi en septembre 2019 par Raymond Woessner pour l'école ENS Lyon, titré "*Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française*" fait le point : "*Dans le sillage du tramway sont également apparus des réseaux de bus en site propre, moins coûteux et plus souples à mettre en œuvre*". L'auteur commence par la "*tramwaymania*", que nous avons appelé "*phénomène de mode*". Le premier est celui de Strasbourg, décidé en 1994 et déjà il y avait eu des "*escarmouches avec les écologistes, notamment à cause de l'abattage de marronniers*", comme si c'était intrinsèque à ce type de transport. "*Début 2019, 22 agglomérations sont dotées de tramways ; leurs réseaux cumulent plus de 1100 kilomètres de lignes. Le réseau lyonnais est le plus long avec 84,9 km*".

Avant d'en faire une description précise, ville par ville, et de montrer la puissance d'Alstom, Raymond Woessner présente ainsi les "villes du tramway en France", avec à droite sa conclusion :



Carte Wikipédia, réalisation J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2019.

Le choix du mode de transport repose sur un compromis entre les capacités de financement, la part modale que l'on veut atteindre avec les transports en commun, ainsi que le niveau de service que l'on veut offrir en termes de vitesse commerciale, de confort et de force symbolique. Le BHNS apparaît fréquemment comme un bon choix puisqu'il est aussi rapide et bien moins coûteux qu'un tramway. La capacité du BHNS est inférieure à celle d'un tramway, mais il est possible de resserrer les fréquences de passage, et le coût de l'opération sera toujours plus faible. Tout au plus faut-il prendre en compte le fait qu'un matériel sur rail s'amortit en une trentaine d'années, alors qu'il faudra consommer deux BHNS dans le même temps. Au quotidien, un tramway paralysé par un incident bloque une ligne, parfois de bout en bout, alors qu'un BHNS peut contourner un obstacle inopiné. Favorable au tramway, l'argument de la pollution s'effrite année après année avec les progrès des motorisations que proposent tous les constructeurs (gaz, hybridation, électricité).

Une forte mobilisation contre cette 2^{ème} ligne de tramway

Nous avons vu à quel point, lors de la concertation de 2018, une forte opposition s'était manifestée contre le projet Béranger au point que la Municipalité / Métropole avait dû user d'artifices pour éliminer le tracé du boulevard Jean Royer. Comme indiqué sur l'article du 1er novembre 2021 de France Bleu Touraine, trois associations, l'ASPAAT (Association de Sauvegarde du Patrimoine Arboré et Architectural Tourangeau, aspaat.fr), le GNSA (le Groupe de Surveillance des Arbres, gnsafrance.org) et l'AQUAVIT se rassemblent pour protéger les platanes du grand mail. Le 21 novembre 2021, Mathis Navard sur son blog letramdetours.net a publié un article "La défense des arbres du boulevard Béranger s'organise" montrant l'action des associations, avec la photo qui suit.



Le boulevard Béranger et quelques-uns de ses défenseurs Richard Moreau, Hélène Michaud, Franck Lepetit, Martine Bonnin, François Louault et Claude Delaveau des associations Sites & Monuments, ASPAAT, GNSA et AQUAVIT (septembre 2021)

Les trois associations ont compris l'enjeu historique pour la ville, elles se sentent portés par les habitants qui ne manquent pas de les encourager quand le sujet est abordé. Le dossier à charge est épais. Si le projet actuel est maintenu "il faudra que la mairie l'assume devant la justice", estiment-elles. "Elles [les associations] sont d'ailleurs prêtes à aller devant le tribunal administratif et au conseil d'Etat s'il le faut". Elles estiment que la concertation de 2018 a été dévoyée, que la population tourangelle est largement opposée au passage du tramway sur les boulevards. Elles pensent qu'une solution alternative permettrait d'aller vers un consensus actuellement impossible.

D'autres associations et "électrons libres" refusent aussi la destruction des fontaines de la place Jean Jaurès et les abattages. Ainsi "C'est au Tour(s) du peuple !" (catdp.org) avec cette affiche présentée place Jean Jaurès le 6 novembre 2021 :

2^E ET 3^E LIGNES DE TRAMWAY
NOUS DEMANDONS UN REFERENDUM MUNICIPAL AVEC
TOUS LES ÉLÉMENTS DU DOSSIER.

↓↓ CE QUE L'ON NE VOUS A PAS DIT : ↓↓

<p>Des dépenses Exorbitantes et irresponsables.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dette actuelle de la ville de Tours : 201M€ plus un nouvel emprunt de 55M€. Dette de la métropole de 372M€. Rappel à l'ordre par la Cour Régionale des Comptes pour les deux collectivités. • Coût annoncé d'une ligne de 500M€. 1 Milliard les 2! Aucun autre investissement ne sera plus possible pour réhabiliter les logements, les écoles, ou la gratuité des transports. 	<p>Des atteintes écologiques et patrimoniales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abattage obligatoire de plusieurs dizaines de platanes boulevard Béranger et fragilisation des arbres survivants. • Ravage de la place Jean Jaurès, notamment avec la suppression des jets d'eau. 	<p>Des profits pour les banques et les grandes entreprises du BTP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction des lignes de tram et aménagements urbains. Les entreprises comme Eiffage, des agences comme Citya et promoteurs comme Icade, interviennent au Plessis-Botanique à La Riche, à l'écoquartier des casernes et aux rives du petit Cher à Tours, sur des projets à Chambray. Ils lorgnent sur le site de l'hôpital Clocheville.
---	--	---

Nos solutions sociales et écologiques pour les transports publics dans la métropole.

Des tram-bus sur pneus à pile à hydrogène. Ils permettent de diversifier les lignes et dessertes avec des délais plus courts de réalisation. Coût au km d'un tram-bus 5M€ ; d'un tramway 25M€.

La gratuité totale des transports publics. C'est déjà possible à Dunkerque, Montpellier et dans des dizaines d'autres villes en France.

Rejoignez C'est au Tour(s) du Peuple (CATDP)
www.catdp.org | www.facebook.com/cestautoursdupeuple

Le collectif C'est au Tour(s) du Peuple « dénonce les pratiques anti-démocratiques et pas éthiques (pathétiques !) des élus de la Métropole où l'on voit la droite plurielle et la gauche plurielle s'affronter pour des places tout en se mettant d'accord sur le projet de 2e et 3e lignes de tramway ». Le collectif pointe un « projet au coût exorbitant qui entraînera de graves atteintes écologiques et patrimoniales mais aussi des profits pour les grandes entreprises du BTP et de l'immobilier » et préconise une « véritable alternative avec la mise en place de tram-bus à hydrogène, cinq fois moins coûteux que le tramway ».

[La Nouvelle République du 2 octobre 2021]

Hésitations et interrogations

Depuis longtemps, seule ou accompagnée, on l'a vu précisément en 2011 avec le Front de Convergence, l'AQUAVIT propose une alternative au tramway. L'idée a pris de l'ampleur en 2020 et 2021.

Article de la Nouvelle République du 20 janvier 2020 :

Un nouveau débat animera les élus métropolitains : choisir entre un tram toujours sur rail ou sur pneus. Les arguments, pour ou contre, ne manquent pas.

Plus qu'ailleurs, la deuxième ligne du tramway prévue pour 2025 peut s'appeler désir. Depuis l'ouverture de la première en 2013, le sujet a alimenté les passions, animé de longs débats parfois houleux sur son itinéraire : privilégier d'abord le lien avec la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps (le vœu de Marie-France Beaufrès) ou relier les deux hôpitaux, Bretonneau et Trousseau, tout en sachant que le premier rejoindra le second en 2026, pour le Nouvel Hôpital Trousseau. Autre question : passer par le boulevard Béranger ou par Jean-Royer ? En décembre 2018, le trajet par Béranger a été validé par la Métropole.

Des élus partagés

Dans le courant du mois, un nouveau sujet s'est discrètement invité à la table des élus : le type de tram, sur rail, comme la première ligne, ou sur pneus. « Je suis moi-même très partagé. La réflexion est ouverte », reconnaît Philippe Briand, président de la Métropole. Même position pour Frédéric Augis, en charge des transports. Le maire de La Riche, Willfried Schwatz, l'affirme : « pourquoi pas les roues ? Si la technologie le permet et s'il est moins coûteux, on pourra avancer plus vite pour les futures branches de Saint-Pierre et Saint-Cyr, mais on conserve le tracé jusqu'à La Riche. »

Une nouvelle génération sur pneus

Si cette discussion n'arrive que maintenant, c'est parce que dans le contexte financier, les aides s'annoncent probablement plus difficiles à obtenir qu'en 2014. Et l'avantage souvent présenté du tram sur pneus est son coût, avec des infrastructures moins chères (25 %). Pas négligeable, quand on sait que le kilomètre se chiffrait à 25 M€ pour la première ligne. Autre point positif, son emprise au sol réduite (10 à 15 %) et son rayon giratoire plus faible. Il est aussi plus silencieux.

Article de la NR du 8 octobre 2021 titré "Métropole de Tours : Philippe Briand relance le débat autour d'un tram sur pneus" :

Le propos est inattendu, surtout au lendemain de l'annonce d'une subvention de 42 M€ accordée par l'Etat à la métropole de Tours. Annonce faite au maire de Tours, par le premier ministre en personne. Jusqu'ici on pensait que le projet du tramway de la Métropole de Tours était sur de bons rails, même si le financement est encore loin d'être balisé, et que rien ne pouvait le dévier d'une route qui va de Chambray à La Riche, en passant par le CHRU Bretonneau. Mais voilà que Philippe Briand, ex-président de la Métropole, actuellement vice-président en charge notamment du rayonnement international, lance un gros pavé dans la marre : **"Pourquoi ne pas réfléchir à un tramway sur pneus, avec un rail central pour le guider"**.

"Je dis qu'il est encore temps de s'interroger et d'aller voir ailleurs ce qui se fait"

"Je constate que **le tramway est bloqué toutes les semaines** à cause des manifestations. Il ne propose aucune souplesse dans sa trajectoire. Par ailleurs, si ce transport est confortable et structurant, il coûte très cher à cause des nombreuses déviations de réseaux souterrains. Pourquoi ne pas s'inspirer des villes qui utilisent ce mode de transport en voie réservée mais qui a l'avantage d'être souple, et qui permet les déviations lorsque des obstacles se présentent sur son chemin."

A la question des 42 M€, déjà promis par l'Etat, le vice-président et maire de Saint-Cyr-sur-Loire fait ses comptes : **"Pour l'instant ce n'est qu'une promesse. Et puis 42 M€ sur une somme globale de 500 M€, ça fait toujours plus à payer que si l'Etat ne nous versait rien et qu'il fallait faire face à une dépense de 200 M€**, dans le cas d'un tramway sur pneus. Je ne dis pas qu'il faut tout remettre en question, mais je dis qu'il est encore temps de s'interroger et d'aller voir ailleurs ce qui se fait."

La question sera posée lors du prochain conseil de Métropole. Une question choc qui risque de faire l'effet d'une petite bombe au sein d'une instance vacillante qui a déjà bien du mal à marcher sur ses deux pieds.

Retenons surtout qu'il est encore temps de s'interroger et d'aller voir ailleurs ce qui se fait. Il est vrai que jusqu'ici la Métropole n'a pas su prendre de recul et est restée prisonnière des choix de 2010, se montrant incapable d'en reconnaître le mauvais bilan.



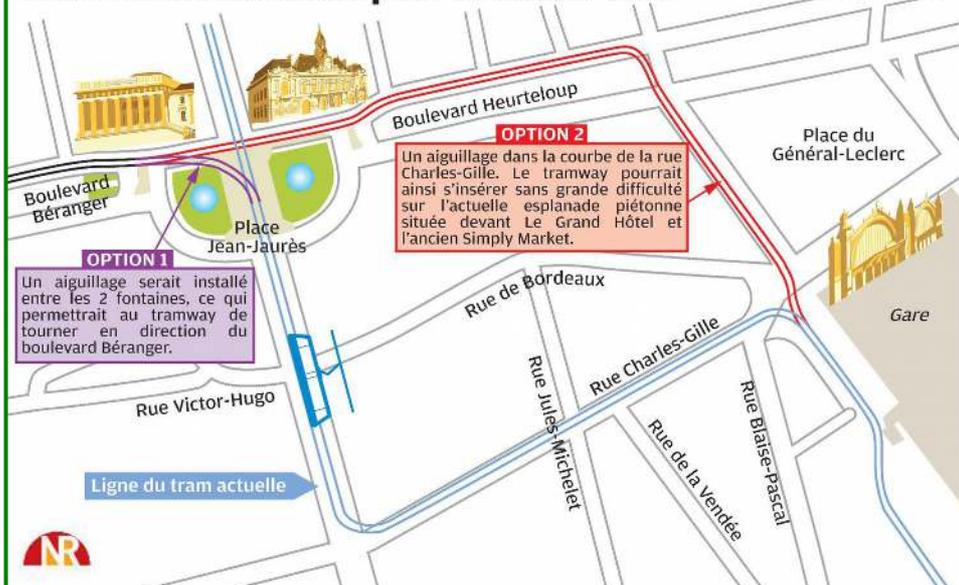
photo illustration © Radio France - ©Maëva Pailler

Tours : La deuxième ligne du tramway passera par le Boulevard Béranger

Mardi 13 novembre 2018 à 6:46 - Par Marie-Ange Lescure, France Bleu Touraine

31 voix pour le boulevard Béranger, 15 voix pour le boulevard Jean Royer. Les élus de la ville de Tours ont tranché ce lundi 12 novembre. Ils étaient réunis en commission générale, à huis-clos. La deuxième ligne du futur tramway passera donc par le boulevard Béranger. La Métropole devrait entériner ce choix. Théoriquement, cet avis n'est que consultatif, mais Philippe Briand, le président de Tours-Métropole a précisé récemment que la décision des élus tourangeaux serait suivie. [article du 13/11/2018]

Tram : deux variantes pour le centre-ville



Un autre conseil municipal, celui du 9 novembre 2020, décida de modifier le tracé, l'option 2, jusque là retenue, passant par le boulevard Heurteloup fut remplacée par l'option 1 avec raccordement sur la place Jean Jaurès. Pour ces deux conseils municipaux de fin 2018 et fin 2020, l'AQUAVIT et SITES & MONUMENTS adressèrent un communiqué à chaque conseiller municipal pour éviter le pire. Sans succès la première fois, avec plus de réussite la seconde puisque le passage par Heurteloup aurait provoqué d'importants abattages de très beaux platanes. Il reste que la restructuration de l'historique place Jean Jaurès est une mauvaise solution. Le tracé Béranger aussi.

Après le choix Béranger de fin 2020, la donne politique a changé en 2021 : la métropole est gérée par la droite (Frédéric Augis, drivé par Philippe Briand), la ville de Tours par la gauche verte (Emmanuel Denis). Et c'est la Métropole qui a autorité sur le projet de tramway. Les vives critiques de Christophe Bouchet et Philippe Briand dans la majorité métropolitaine peuvent donc conduire à une rupture avec la municipalité de Tours accrochée au projet. On se rend compte à quel point la population est écartée, alors que par référendum ou par respect de son expression dans l'enquête publique, elle pourrait trancher. L'article qui suit paru dans la NR le 15 octobre 2021 et signé "N.R." fait écho à ces dissensions politiques.

la phrase

« Si l'ensemble du conseil métropolitain n'est pas d'accord, ce n'est pas la Ville de Tours qui portera seule le projet de deuxième ligne de tramway. »

Emmanuel Denis a réagi publiquement aux propos tenus par Philippe Briand dans notre édition du samedi 9 octobre. Le maire de Tours s'est dit surpris et inquiet de la sortie de l'ancien président de Tours Métropole Val de Loire (TMVL) lequel avait relancé l'idée d'un tramway sur pneus.

Si, depuis, Wilfried Schwartz, président du Syndicat des mobilités de Touraine, le bras armé de la Métropole pour le dossier du tram, a rappelé que cette technologie, un temps

étudié, n'était plus d'actualité les mots du maire de Saint-Cyr-sur-Loire n'ont pas rassuré l'élu écologiste : « Ce ne sont pas des propos en l'air », estime Emmanuel Denis qui attend maintenant une position claire de la majorité métropolitaine : « Je pense que j'aurai au moins le soutien de deux alliés majeurs les maires de Chambray et La Riche. »

Christian Gatard, maire de Chambray et vice-président aux finances à TMVL, s'est de son côté voulu rassurant : « Le tracé est figé, les deux parkings relais sont tranchés, les acquisitions immobilières sont en cours, tout comme le financement, il faut le dire et ne pas ajouter de l'inquiétude à l'inquiétude. »

N.R.

Un autre sujet d'hésitation avait auparavant été soulevé par le Maire précédent de Tours, Christophe Bouchet, comme indiqué sur l'article ci-dessous du 25 juin 2020 du site "37 degrés" :

Dans un entretien long format avec notre Rédaction, Christophe Bouchet a ainsi clairement annoncé avoir revu sa position sur le sujet, souhaitant se concentrer pour le mandat à venir sur le tronçon Verdun-Trousseau, ce qui permettrait de relier l'hôpital à la gare de Tours. Une position finalement dans la lignée du souhait de Philippe Briand de penser par demi-lignes. Pour le candidat radical, la Métropole n'aurait pas les capacités de faire plus dans les six ans à venir. Rappelons que le projet global Chambray-La Riche avait été chiffré à 450 millions d'euros. Oui mais Christophe Bouchet a été plus loin dans sa réflexion. Pour ce dernier, l'axe vers l'ouest et La Riche ne serait finalement pas le plus pertinent pour la suite et le maire sortant de Tours a clairement indiqué sa préférence pour une orientation vers l'est et Saint-Pierre-des-Corps. Un choix justifié par deux arguments : d'abord le temps de trajet entre Tours et le terminus de La Riche qui serait trop long car serpentant trop dans les rues et d'autre part par la nécessité de développer des réseaux à l'est du territoire métropolitain au regard des connexions journalières qui se font.

Lire sur Info Tours : Objectif Maire avec Christophe Bouchet : « On s'est trompés sur le tracé de la 2e ligne de tram »

Cela revient à remplacer la 2^{ème} ligne très contestée par une demi-ligne sans forte contestation. Elle remplacerait, en allongeant le parcours, la ligne BHNS Tempo performante. Où est le gain ?

Dans le même sens, l'opposition municipale s'exprime dans la NR du 23 septembre 2021 :

Le tramway

« L'inquiétude » d'Emmanuel Denis sur les engagements de la Métropole pour la 2^e ligne de tram a fait tilt chez Christophe Bouchet : « *J'ai la faiblesse de croire que tout le monde finira par se ranger derrière ma position.* » Cette « position » fait référence à l'option défendue par l'ancien maire durant la campagne des municipales : à savoir la priorité donnée à une demi-ligne entre Tours et Chambray. Christophe Bouchet y voit deux raisons : « *Aujourd'hui, il n'y a pas le financement pour une ligne complète ; ensuite, le tracé à l'ouest est beaucoup trop sinueux et donc trop long, sans compter qu'il débouche sur un cul-de-sac, la zone de la Confluence.* ». Pour Christophe Bouchet, il est « urgent » de débiter la demi-ligne vers Trousseau, de geler celle vers l'ouest mais, en revanche, de penser les liens (tram ou autres) vers l'est où les échanges vers Montlouis, Amboise voire Blois sont « *beaucoup plus importants.* »

Benoist Pierre, lui, ne comprend pas très bien l'inquiétude du maire. « *Je suis surpris quand on connaît son engagement sur ce dossier. Surpris aussi qu'il en parle maintenant : le dossier avançait avant l'été et avancerait moins maintenant...* » L'ex-candidat aux municipales, qui avait défendu un tracé par les Tanneurs plutôt que le boulevard Béranger, estime qu'il ne faut pas rester sans deuxième ligne de tram. « *Mais on peut étaler un peu...* »

Toujours dans le même sens, un article de la NR du 23 octobre 2021 titré "*Tours : plaidoyer pour un tram adapté aux besoins de la Métropole*" :

"On n'a aucun mandat à défendre et aucun avenir à ménager. Nous sommes juste des citoyens qui ont une expertise dans notre domaine et qui, pour certains d'entre nous, habitent Tours, donc attachés aux conséquences financières de l'aménagement de la seconde ligne tramway. Voilà pourquoi, aujourd'hui, nous souhaitons prendre la parole."

« Nous », c'est Patrice Wolf, Alain Devineau, Mathis Navard, Sybille Madelain-Beau, Arlette Bosch et Jean-Pierre Lapaire (lire par ailleurs). Élus, techniciens, urbanistes, architectes, blogueur passionné... Ils savent de quoi ils parlent, même s'ils n'ont plus aucune fonction élective.

« Nous plaidons pour un ajustement du projet »

Leur souci, aujourd'hui, c'est le coût d'un projet de deuxième ligne de tramway dont on ne sait pas vraiment s'il est dimensionné pour la Métropole tourangelle et s'il n'est pas encore temps de l'amender alors qu'il ne fait pas vraiment l'unanimité. Illustration récente, avec la prise de position inattendue du vice-président, Philippe Briand, qui roule pour un tram sur pneus.

« Nous plaidons pour un ajustement du projet, indiquent-ils. Compte tenu du consensus autour du tracé sud, nous militons pour une réalisation du tronçon entre le carrefour de Verdun et l'hôpital Trousseau (en desservant les Fontaines, la Bergeonnerie et le pôle d'enseignement de Grandmont). En revanche, les 2,5 km entre l'hôpital Trousseau et la Papoterie (Chambray) doivent être abandonnés. À 20 millions d'euros le kilomètre, rien dans ce secteur peu dense et majoritairement boisé ne justifie d'investir aussi lourdement. À l'ouest, le tracé n'est pas mature. La reconfiguration de la place Jean-Jaurès et le mail historique du boulevard Béranger concentrent toutes les inquiétudes. S'agissant des platanes centenaires, le rapport 2018 d'un docteur en écologie était alarmant. De nouveau mandaté cet automne, il ne devrait pas être différé. »

Enfin l'itinéraire sur la ville de La Riche n'est pas plus enthousiasmant. « L'itinéraire voit s'enchaîner huit virages qui nuiront à la rapidité et donc à l'attractivité de la ligne. Par parenthèse, il y a de quoi s'étonner lorsqu'on apprend que 6,7 millions d'euros ont déjà été engagés dans les acquisitions foncières de La Riche, alors que l'enquête d'utilité publique n'est pas encore commencée. »

Comment se fait-il que des sommes aussi importantes aient été dépensées alors que l'enquête publique n'a pas eu lieu, alors que la déclaration d'utilité publique (DUP) n'a pas été publiée et alors que les futurs recours au tribunal administratif n'ont pas été traités ? On devine qu'il y a derrière ce projet une volonté de court-circuiter tout débat démocratique. La pseudo-concertation de 2018 écartant abusivement l'option du boulevard Royer et l'expertise cachée de 2018 en étaient d'autres signes. Il y a à Tours un lobby très puissant qui impose ses vues au détriment de l'intérêt général. Mais n'est-il pas en train de se diviser ?

Car les dés ne semblent pas encore définitivement jetés. Ce dernier article parle d'un "consensus" d'un nouveau genre, repris en page 1 de "Tribune Hebdo" du 18 novembre disant que la dernière expertise "conforte les opposants à ce tracé et la solution d'une demi-ligne au sud, du carrefour de Verdun à l'hôpital Trousseau, plus consensuelle". Ce "consensus" serait surtout celui de la droite tourangelle et elle est majoritaire dans la Métropole, l'autorité qui décidera.

Revenons à la fin de l'article qui précède, tellement, comme pour le boulevard Béranger et la Place Jean Jaurès, on nage en plein coup de force visant à passer outre toute contestation populaire, alors que le projet est encore loin d'être validé. En deux articles des 6 et 17 mars 2021, Mathias Navard sur son blog "Le tram de Tours" en a rendu compte :



Nous apprenions cette semaine que l'Indre-et-Loire était le département qui artificialise le plus ses sols en région Centre-Val de Loire. La Riche, 10e commune du département, est un exemple intéressant. En l'espace de 3 décennies, les parcelles maraîchères hier dominantes ont entièrement disparu du centre-ville pour laisser place à des programmes immobiliers. De tout temps, la rue de la Mairie a constitué l'un des axes majeurs de la ville de 10 330 habitants. C'est pour cette raison que l'on y retrouve un bâti ancien qui remonte bien souvent au XIXe siècle.

45 maisons seront détruites et une centaine de personnes devront être relogées dans le cadre de l'élargissement de la moitié sud de la rue de la Mairie afin d'y faire passer le tram en 2025.

Rien ne laisse encore présager la métamorphose de cette rue, mais en coulisse, les appels d'offre pour la sécurisation du bâti et les démolitions sont déjà en cours. Rencontré, le 1er adjoint de la Ville de La Riche en charge du tramway note qu'un quart des propriétaires ont déjà accepté une indemnisation à l'amiable et qu'un autre quart ne s'est pas encore manifesté. Pour les autres, les démarches seraient engagées.

A l'approche du début du conseil municipal et du couvre-feu, les participants doivent se rendre à l'évidence. Ils ne pourront pas échanger ce soir avec leur maire, Wilfried Schwartz. L'homme est également Président de Tours Métropole Val de Loire et du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT). Il sait se faire discret sur ce sujet, cette soirée ne semble pas faire exception. Il brille par son absence. La banderole est remballée, chacun rentre chez soi.



Même s'il n'y a pas lieu d'y croire exagérément, des pressions indirectes au niveau national peuvent peser sur les décisions finales. Le ministère de la Culture a été interpellé. Avec retard, la réponse suivante, du chef de cabinet de la Ministre, a été envoyée le 6 septembre 2021 au président de l'AQUAVIT :



Monsieur le Président,

Vous avez appelé l'attention de Madame Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la Culture, sur un projet de ligne de tramway à Tours et sur son éventuel impact sur les sites patrimoniaux remarquables de cette ville.

La ministre a pris connaissance de votre correspondance avec attention et m'a chargé de la transmettre aux services concernés de la direction régionale des affaires culturelles du Centre-Val de Loire, afin qu'ils l'étudient avec le plus grand soin. Ces derniers ne manqueront pas de vous tenir informé de la suite qui pourra être réservée à votre démarche.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.


Djilali GUERZA

Des solutions pragmatiques dans d'autres villes

Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) traditionnels sont polluants et bruyants. Or les nouvelles motorisations disponibles aujourd'hui éliminent ou diminuent ces deux nuisances. On a désormais l'embarras du choix : bus électrique (tram-bus Irizar à Amiens, Bayonne ou Busway à Nantes, Maubeuge) ou à hydrogène (H2Bus) de récente évolution. Cela permet de traiter les TCSP de 20 000 à 40 000 montées par jour, fourchette qui correspond à une métropole comme Tours. De tels réseaux permettent d'aller au plus près des lieux d'activité.

Les transports sur pneus, BHNS.



Le tram-bus Irizar à Amiens



Le Busway de Nantes



Le Mettis de Metz



L'Aptis de La Rochelle, électrique



Le H2Bus de Pau, BHNS à hydrogène, "offre aux voyageurs un confort et une qualité de service dignes d'un tramway"

Les transports sur rails.



TER à hydrogène



Tram-train

Le trolleybus peut aussi être envisagé. Ici l'Irisbus Cristalis ETB 18 du réseau TCL de Lyon :



Plusieurs villes ont récemment trouvé une autre solution que le tramway. Ce sont surtout des agglomérations moyennes de la taille de celle de Tours, parfois même des grandes, comme Bordeaux qui passe au bus express. Un mouvement général amène à abandonner un mode de transport trop coûteux et trop lent à mettre en place. A Tours 15 km pour 13 ou 14 ans entre l'arrivée de la 1^{ère} ligne en 2013 et celle de la 2^{ème} en 2026 ou 2027, cela fait environ un km par an. Est-ce raisonnable de continuer à ce rythme ? Cette projection, d'autres villes l'ont constatée et en ont tiré les conséquences pour choisir un autre mode de Transport en commun moins onéreux et donc plus rapide à développer. Revue de presse.

Nîmes. Le Midi Libre du 13 décembre 2014.

Le président de Nîmes Métropole Yvan Lachaud opte pour un trambus à haut niveau de services.... *"On ne peut pas opter pour un tramway à moins de reculer ce projet à des décennies"*, a justifié Yvan Lachaud, avant d'annoncer que l'Agglo nîmoise a décidé *"de réaliser la ligne 2 par un bus à haut niveau de services, comme la ligne 1"*. *"l'agglomération n'a tout simplement pas les moyens financiers de se payer ce tramway estimé aux alentours de 250 M€"*. *"Avec le choix du bus, ce sera 80 M€ de moins"*, a assuré l' élu qui espère aussi qu'avec un *"simple"* trambus il pourra passer à la vitesse supérieure.

Annecy. La radio du lac d'Annecy du 22 octobre 2021.

Il n'y aura pas de tram sur la rive ouest du lac d'Annecy. Hier soir, les élus de l'agglomération du Grand Annecy étaient réunis en conseil communautaire privé pour retenir 2 des 6 scénarios présentés. Concrètement, le projet de transport en commun en site propre intégral concerne 5 branches qui convergent vers la gare d'Annecy depuis Duingt, Cap Périaz, Épagny, Pringy Gare et le Parc des Glaisins. Les 6 scénarios allaient de 5 axes équipés de tram à 5 axes équipés en bus à haut niveau de service.

Bordeaux - Gradignan. France Bleu Bordeaux du 10 septembre 2021.

Transports à Bordeaux Métropole : pas de tram à Gradignan et Parempuyre dans le nouveau schéma des mobilités. [...] Le tram trop coûteux est mis de côté au profit d'un maillage plus serré de bus. [...] *"Le tram n'a plus la cote, les bus express prennent le relais. "On a mis 20 ans pour construire 77 kilomètres de tram, on va mettre 10 ans pour 104 kilomètres de bus express"*.

Clermont-Ferrand. France Bleu Auvergne Rhône-Alpes du 8 juin 2018.

Olivier Bianchi a annoncé l'abandon du projet de création d'une seconde ligne de tramway. A la place, le maire de Clermont-Ferrand et président de Clermont-Métropole souhaite réaménager les lignes B et C en lignes de bus à haut niveau de service. [...] Ces deux lignes de bus électriques devraient être opérationnelles à l'horizon 2025. Coût de l'opération : 240 millions d'euros pour les travaux et l'achat des bus. Selon Olivier Bianchi, maire de la commune, ces lignes cadencées auront les mêmes niveaux de service que le tramway.

Nantes. Ouest-France du 29 novembre 2021.

Cette ligne qui doit relier Beaulieu au prochain CHU de l'Île de Nantes verra bien le jour. Mais c'est un bus qui fera la navette. Et non un tramway, comme il avait été annoncé. [...] *"Il nous faut trouver une formule hybride entre le busway et le chronobus"*, indique une source métropolitaine.

Nancy. Lorraine Actu du 11 et du 8 février 2021 :

Nancy remet à plus tard son projet de tram et promet un nouveau réseau de bus *"efficace"* pour 2023. [...] La métropole du Grand Nancy (20 communes, 250 000 habitants) va enterrer officiellement ce jeudi 11 février 2021 son projet de nouveau tram sur fer, en tout cas pour ce mandat qui s'achève en 2026. [...] *"Il ne faut pas qu'on se passe des autres grands investissements. Je ne doute pas qu'on trouvera le budget mais il faudra faire des choix. Aujourd'hui, l'actuelle majorité ne peut garantir que 250 millions d'euros sur 412"*.

La ville de Nancy s'est lancée dans une expérience intéressante, le tramway devenant hybride :

Depuis quelques années, on assiste à une innovation technique importante orientée vers des systèmes hybrides, dans l'espoir de tirer parti des avantages du tramway sans en subir toutes les contraintes. Ainsi est né pour le réseau de Nancy, un tel système réutilisant les lignes aériennes de contact du réseau de trolleybus, bénéficiant d'un guidage mécanique en centre-ville (pour un ajustement parfait avec les quais).

Le caractère polyvalent de ce véhicule permet de l'utiliser successivement comme :

- un bus diesel-électrique, en mode autonome non guidé ;
- un trolleybus, en mode non-guidé (avec alimentation par perches) ;
- un transport routier guidé.



Le "trolley Stan" de Nancy. A gauche en mode bus, au centre en mode trolley, à droite en mode tram, guidé par un rail.
[extrait du site techno-science.net, photos : Wikipédia]

Un tramway à pneus ?

A la base les tramways roulent tous sur des rails. Toutefois le terme de "*tramway à pneus*" s'est généralisé dans un premier temps à des engins sur pneu ayant pour guide un rail et maintenant à des véhicules sur pneus, sans rail de guidage, ayant l'allure d'un tramway, par exemple le tram-bus. En fait ce sont des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Et comme on vient de le voir à Nancy, les tramways hybrides arrivent.

Les exemples qui viennent d'être présentés montrent que ces véhicules sont maintenant largement adoptés, y compris dans des villes, comme Bordeaux, ayant un tramway traditionnel. Le gros avantage est bien sûr d'avoir un moyen de locomotion plus proche du bus et donc plus facile et beaucoup moins coûteux à mettre en place. Quels sont les inconvénients ? Dans un article du 18 octobre 2021, l'ADTT les présente ainsi :

- Guidé par un rail, le tram sur pneu ne peut contourner un obstacle et nécessite donc une déviation des réseaux tout comme le tram sur rail. L'argument invoqué de pouvoir éviter un blocage sur la voirie (manifestations) ne tient pas. Le tramway de Tours, équipé de 2 cabines de conduite, peut aisément faire marche arrière et repartir en sens inverse, ce qu'il fait couramment (manifestations, braderie Rue Nationale, rassemblement sur le Pont Wilson).
- Un tel tramway nécessiterait un autre centre de maintenance alors que l'actuel a été prévu et est dimensionné pour recevoir des rames supplémentaires sur rail. Un gâchis inacceptable.
- Un tram sur pneu sera obligatoirement limité à son trajet sur la ligne desservie. Il ne pourra donc y avoir de trajets combinant les lignes A et B (par exemple des liaisons Joué les Tours- La Riche) et le tram ne pourra sortir de la ville au cas où l'on voudrait expérimenter un tram-train.
- Choisir un tram sur pneu c'est perdre totalement l'effet Réseau que l'on recherche en complétant la ligne A par une ligne semblable et connectée à cette première ligne par des aiguillages. Nous l'avons souvent répété : une ligne ne fait pas un réseau. Avoir 2 lignes avec 2 technologies différentes et incompatibles entre elles empêchera définitivement toute possibilité de réseau

Il apparaît que l'ADTT s'appuie sur la définition restrictive du tramway à pneus, celle où le véhicule est "*guidé par un rail*", alors que les élus et médias tourangeaux l'ont apparemment utilisée dans une signification plus courante, sans rail, comme les exemples montrés précédemment faussement appelés tram. Au sens BHNS, cela fait tomber les principaux inconvénients présentés par l'ADTT. On a vu, avec Nancy, qu'il y a aussi des véhicules hybrides roulant parfois avec rail parfois sans. Quant au trolleybus, il est moins onéreux que le tram mais est aussi contraint de suivre ses lignes électriques aériennes.

Relancer l'étoile ferroviaire



Un train TER en gare de Tours, juste à côté de la ligne n°1 de tramway (photo : ADTT)

On en a déjà parlé, cela fait des dizaines d'années qu'existe une volonté affichée de relancer l'étoile ferroviaire tourangelle, souvent qualifiée d'exceptionnelle. S'il y a eu quelques avancées en ce sens, elles sont restées timides. Une raison principale est le manque de financement à cause du tramway qui assèche les autres projets. Ainsi, récemment, 36 millions d'euros sont affectés à la ligne Tours-Loches pour que les trains puissent y rouler à 75 / 85 km/h. Quelques millions de plus n'auraient-ils pas permis une vitesse de 100 km/h sur les lignes droites, une multiplication des trajets et l'ajout de quelques stations ?

L'Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT) (adhérente de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports, FNAUT) promeut cette étoile ferroviaire depuis longtemps, mais elle ne s'est pas rendue compte à quel point le financement du tram n'a pas permis la mise en place d'un réseau de TER (Transport Express Régional) performant.

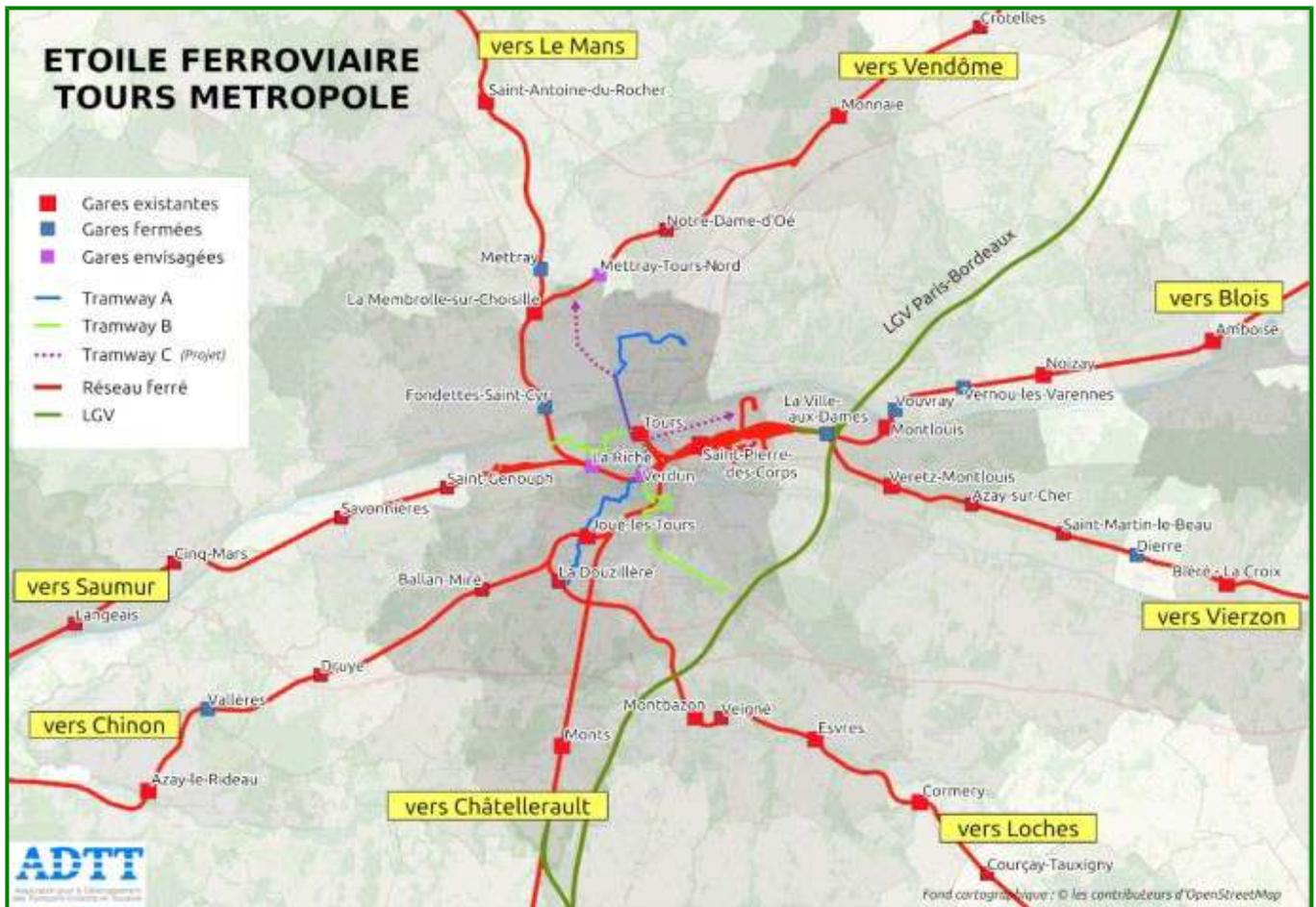
L'ADTT a publié en mars 2021 une étude "*Rallumer l'étoile ferroviaire, et la connecter au tramway*". L'AQUAVIT soutient pleinement cette volonté et souhaite surtout qu'elle bénéficie d'une bonne part des 500 millions d'euros prévus pour la 2^{ème} ligne de tramway. Voici, extraits de la page dédiée du site de l'ADTT, une description de ce projet.

L'ADTT a ainsi proposé (voir Métropolitram N° 15) de revaloriser cette étoile et d'y établir des services de proximité sous forme de navettes ferroviaires (un RER tourangeau) avec, pour commencer, des terminus possibles à Saint-Antoine du Rocher, Monnaie, Amboise, Bléré, Cormery, Sainte-Maure, Azay-le-Rideau, Langeais. Ceci permettrait, dans un premier temps d'assurer des dessertes rapides et plus fréquentes de tout le territoire de la Métropole. Plus tard, on pourrait envisager d'étendre ces services à Château-du-Loir, Château-Renault, Blois, Montrichard, Loches, Châtellerault, Chinon, Saumur, dans une optique de desserte régionale.

Tickets et abonnements Fil Bleu, REMI et SNCF devraient être utilisables et au même prix.

Un ajout de stations avec des parkings-relais, surtout à proximité de Tours, permettrait enfin de diminuer véritablement l'emploi de la voiture.

La NR du 1^{er} décembre 2021 rapporte que le maire de Tours "*appelle de ses vœux la mise en place de solutions tram-train sur l'étoile ferroviaire de Tours dans le cadre d'un service express métropolitain*". Comme déjà dit, des déclarations de ce type, on en a entendu régulièrement ces vingt dernières années, sans que les moyens financiers suivent. Renoncer à la deuxième ligne de tram dégagerait les ressources budgétaires permettant véritablement de lancer la réalisation de ces vœux. Le moment est propice.



L'ADTT propose aussi une correspondance Train-Tram au Carrefour de Verdun, comme l'AQUAVIT (avec le Front de Convergence) l'a défendu.

Des avancées sont en cours, comme en témoigne un article de France Bleu Touraine du 1^{er} mars 2021. L'expérimentation ne s'est pas déroulée, mais les fermetures pour travaux ont bien eu lieu. Extraits :

C'est une première en France, un train à propulsion hydrogène circulera sur la ligne Tours-Loches en septembre prochain. Pas pour le grand public mais pour des essais techniques à l'initiative de la région Centre qui espère une mise en service commerciale d'ici 2025-2026 vers Loches et vers Chinon.

Ce train à propulsion hydrogène, c'est le Coradia iLint qui circule déjà en Allemagne notamment. Il faudra donc le faire venir jusqu'en Touraine.

Avec cette expérimentation, la région Centre confirme sa volonté de sauver et de pérenniser cette ligne Tours-Loches dont elle a repris la totalité des charges des travaux. A ce sujet, juste après l'expérimentation menée pour le train à hydrogène, elle va lancer une nouvelle grosse opération de rénovation et de reprise des voies pour 36 millions d'euros. Pour cela, la ligne Tours-Loches devra être fermée de novembre à début juin 2022. Une autre campagne de travaux concernera aussi la ligne Tours-Chinon en fin d'année avec là aussi l'interruption des circulations pendant trois mois.

"Nous travaillons déjà avec la SNCF pour développer l'offre TER sur ces deux lignes à partir de l'été 2022 avec davantage d'aller-retour", confirme Philippe Fournié.



C'est ce type de rame, le Coradia iLint fabriqué par Alstom que la région Centre-Val de Loire fera venir d'Allemagne jusqu'en Touraine pour réaliser cette expérimentation en septembre entre Tours et Loches © Maxppp - DAVID HECKER / EPA/Newscom

Conclusion

Nous avons vécu une douloureuse mésaventure à Tours, celle de la première ligne de tramway avec des dégâts environnementaux affligeants et une augmentation critique de la dette. D'autres villes ont connu la même expérience. S'il y a une leçon à retenir des deux décennies passées, que ce soit à Tours ou dans d'autres villes, c'est que le tramway nouvelle génération est inadapté et dépassé. Le développement des transports en commun évolue. D'autres villes l'ont compris et se sont détournées du tramway. Elles ont désormais opté pour un mode de transport collectif plus facile à mettre en place.

Pour les besoins des usagers et pour inciter les automobilistes à abandonner leur voiture, il est nécessaire de multiplier les kilomètres de lignes de transport en commun prioritaire et il est impératif d'en diminuer le coût au km en utilisant notamment des voies existantes, qu'elles soient sur rail ou sur bitume. Et c'est justement possible à Tours Métropole Val de Loire.

Le patrimoine arboré du grand mail des boulevards Béranger et Heurteloup est protégé. Il était prévu en 2013 de le renforcer. Si la ville a mis en place de telles sécurités et si elle a voulu en accentuer la valeur environnementale, ce n'était pas pour que des aménageurs ignorent ces protections et ne jurent que par un chiffre de fréquentation nécessaire à atteindre pour aboutir à une rentabilité toute théorique d'une ligne de tramway.

Au-delà des promesses et surenchères électorales de mars 2020 de planter toujours plus, il est primordial de préserver les arbres existants. Avant tout projet d'aménagement, on doit protéger ce qu'il a été prévu de protéger de notre patrimoine arboré. Donc oui, au terme de notre analyse, entre les platanes et le tram, il faut choisir la préservation des platanes et donc renoncer à ce que son tracé passe sur les boulevards Béranger et Heurteloup. Et si l'on veut être cohérent en regard des impératifs environnementaux, il faut aussi renoncer au tramway lui-même pour un autre type de transport collectif moins coûteux et plus évolutif. Le virage a déjà été pris par d'autres, pourquoi la nouvelle municipalité étiquetée "verte", resterait-elle à la traîne ?

Aujourd'hui l'intérêt écologique tient au moins une place aussi importante que le développement d'un réseau de transport en commun en site propre.

De ce plaidoyer pour les arbres devenu dossier à charge contre le tramway on retient : coût exorbitant 500 millions au moins par ligne, encombrement spatial, rigidité des lignes fixes, contraintes de courbes, largeur, dévoiement des réseaux, durée de mise en place (actuellement 13 ans par ligne). Ce choix révèle de graves carences quant à l'analyse des besoins et des possibilités avec des conséquences fâcheuses pour l'avenir. Durant deux décennies, il a empêché le déploiement de l'étoile ferroviaire et la multiplication des lignes BHNS.

En résumé, L'AQUAVIT se prononce :

- pour la sauvegarde des boulevards Béranger et Heurteloup et de la Place Jean Jaurès,
- pour le respect de la politique de transport en commun inscrite dans la planification du PDU de 2013,
- pour l'abandon de la deuxième ligne de tramway telle qu'elle est proposée actuellement,
- pour la création de lignes de Bus à Haut Niveau de Service et la conservation de la ligne BHNS Tempo,
- pour le renforcement de l'étoile ferroviaire, à commencer par la liaison entre les deux gares de Tours et Saint Pierre des Corps.

Ces infrastructures compléteraient la 1^{ère} ligne de tram, les grands axes routiers, les bus Macron et les trains, l'ensemble étant en intermodalité (parkings-relais, gares et stations de correspondances).

A défaut de réviser le PDU, l'AQUAVIT a proposé et propose à nouveau un référendum local avant toute décision.

Glossaire des sigles

ADTT	Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine
AQUAVIT	Association pour la QUALITÉ de la Vie dans l'agglomération Tourangelle
ASPAAT	Association de Sauvegarde du Patrimoine Arboré et Architectural Tourangeau
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BMT	Bibliothèque Municipale de Tours
CODAT	Comité d'Organisation de la Défense des Arbres en Touraine
GNSA	Groupe National de Surveillance des Arbres
NR (La)	Nouvelle République (La)
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PSMV	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
SAT	Société Archéologique de Touraine
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SEPANT	Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Ce dossier est disponible en format pdf sur notre site aquavit37.fr
(permettant ainsi une recherche dans le texte)

Ce livre, créé par l'AQUAVIT, est sous licence Creative Commons by-sa

Rédaction : Alain Beyrand, Martine Bonnin, François Louault, Jean-Marc Sérékian.

Recherches historiques : Martine Bonnin.

Choix des illustrations et mise en page : Alain Beyrand.

Dessin de couverture : Michel Bigot.

Photos : Alain Beyrand, Richard Moreau (page 1), Jacqueline Moreau-Talbert, Frédéric Proust (pages 71, 88, 91).

Participation : Sandra Daveau, Annie Goléo, François Louault, Jean-Marie Magi, Jacqueline Moreau-Talbert.

Remerciements particuliers : Mathis Navard, La Nouvelle République.



Le boulevard Béranger en novembre 2021

Cette page 110 est presque vide sur la version papier, ne présentant que les indications d'impression (CoolLibri décembre 2021). Les pages qui suivent sont des pages complémentaires absentes de la version papier, spécifiques à la présente version pdf.

Page 17

1603, la création des quatre alignements d'arbres.

• ANNEXE 4 : Dépenses pour la plantation d'ormeaux le long du jeu de mail en 1603

« De par le Roy,
a messieurs les Maires et Échevins de la ville de
Tours,

l'on fait à savoir à tous et apprendre que le bail à louer à bail donné au rabais... pour y replanter quatre rang d'ormeaux feuillus, des plus beaux et de la plus belle venue que faire ce pourra à commencer depuis la Porte de Bourbon, jusqu'à la porte Saint-Éloy. Seront plantés les dits ormeaux de deux toises en deux toises (3,89 m) et seront de six à sept pieds (1,94 à 2,27 m) de grosseurs en pied... de tour et d'egale hauteur... et sera le dit mail planté d'allées alignées, dont celle du milieu aura quatre toises et demi de largeur (8,76 m) et les deux autres allées de sept pieds de largeur (2,27m) sur la dicte longueurs de la dicte Porte Bourbon jusqu'à la dicte Porte Saint-Éloy ».

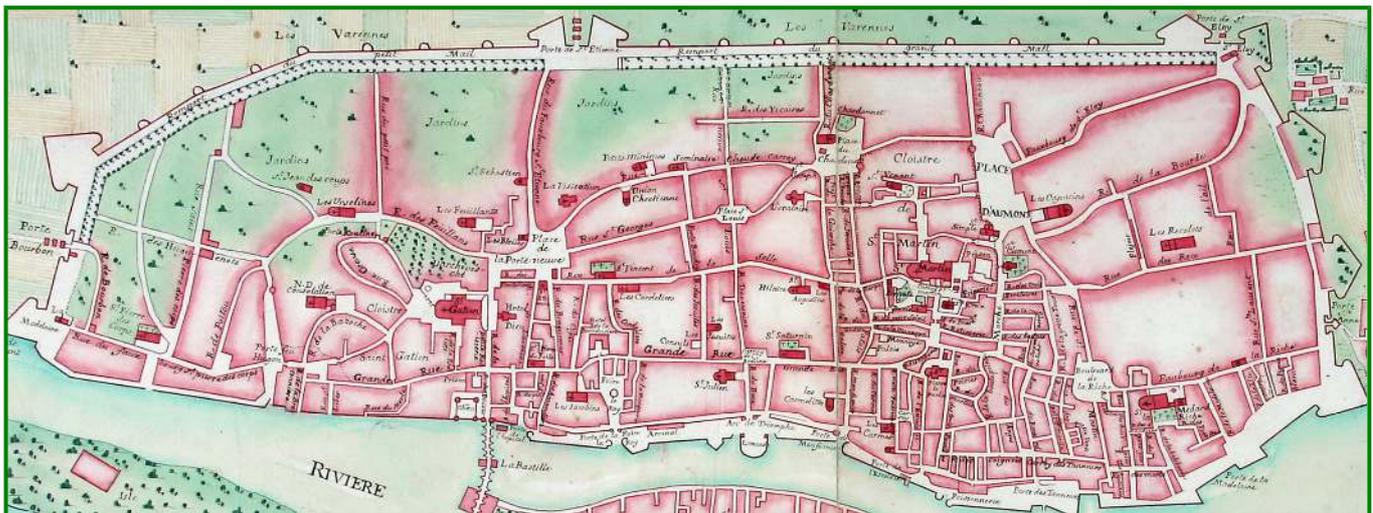
(Archives Municipales de Tours, DD3).

1592, Henri IV décide la création de nouvelles fortifications pour la ville de Tours.

1603, la décision est prise d'arborer avec quatre rangées d'ormeaux le grand mail de la porte de Bourbon (correspondant à la place de la gare / du général Leclerc) à la porte Saint Eloy (chapelle saint Eloy des archives municipales, donc tout le boulevard Béranger et le début du boulevard Heurteloup. Le mot "mail" vient du jeu de "mailler" du XVI^e siècle (ancêtre du golf ou du croquet).

Ce document est un extrait de l'article de Didier Dubant, "L'enceinte urbaine de la fin du XVI^e-début XVII^e siècle à Tours", Bulletin de la SAT, 2006.

1739, le long des remparts, le grand et le petit mail



Ici le sud est en haut. Sur ce plan de 1739, on distingue tous les remparts. Le "grand Mail" va de la porte St Eloy à la "porte de St Etienne" (aussi nommée "porte neuve", "porte Bourbon"), le "petit Mail" continue jusqu'à la "porte Henri de Bourbon" près de la Loire. La carte de Tonon de Rochefou vers 1670, en page 17, nomme ces deux portions "Le mail" et "Le petit mail".

1810, le grand mail longe les communes de Saint Etienne Extra et Saint Pierre des Corps



Extrait du plan dit "napoléonien" institué en 1807, correspondant au virage du boulevard Heurteloup à hauteur de la place Loiseau d'Entraigues. Les quatre rangées d'arbres sont bien distinctes. La dénomination est "Grand mail" à cet endroit, donc tout le long du mail. Les remparts longent les communes de Saint Etienne Extra et de Saint Pierre des Corps, de part et d'autre du virage.

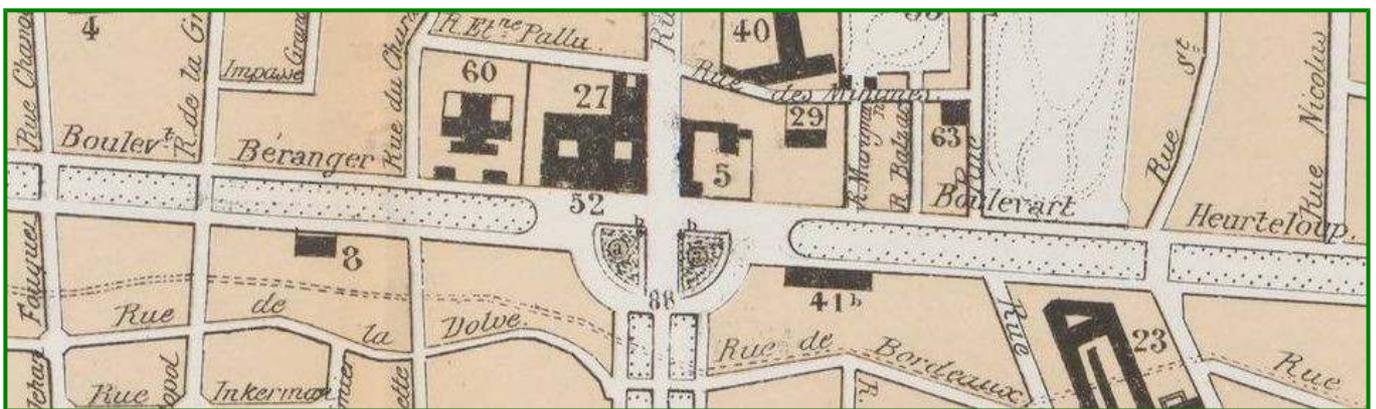
En 1847 les massifs n'existent pas, en 1855 ils sont en place sans les fontaines (cf. les deux premières illustrations de la page 36). Les illustrations ci-dessous montrent l'existence des massifs en 1848 et 1849, ils seraient donc créés en 1847 ou 1848. Quant aux bassins avec jets d'eau, ils sont dans le plan ci-dessous de 1870, ils seraient donc créés entre 1855 et 1870, à supposer que ces dates de documents soient justes.

1848, 1849, la présence des massifs de la place du Palais



1848, carte de Coumes (complétée en 1858) [RCVdL]. "Plan de la ville de Tours" [Clarey - Martineau Editeur 1849 - Gallica].

1870, la présence des bassins de la place du Palais.

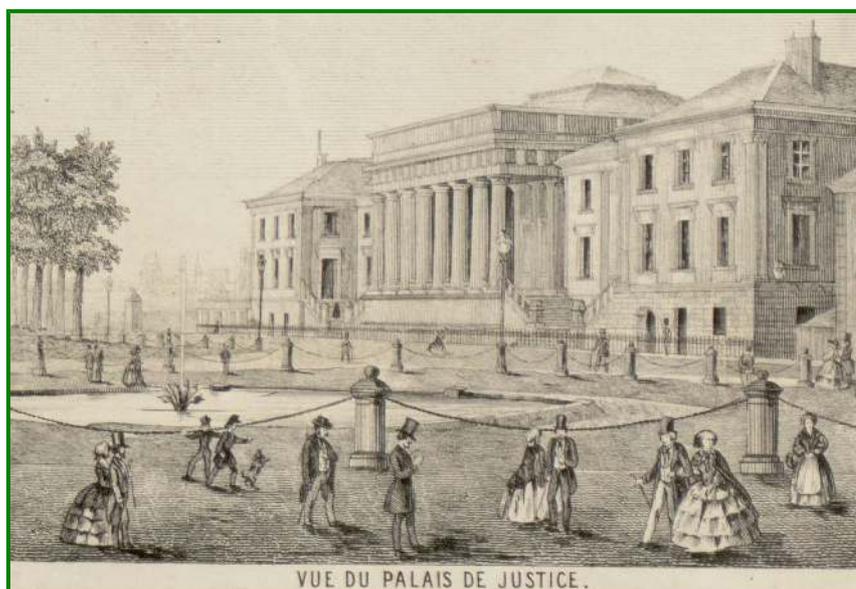


88 — Place du Palais de Justice. — a. a Pelouses et jets d'eau. — b. b Kiosques.

4 Banque de France, 8 Caisse d'Epargne, 60 Pénitencier, 27 Gendarmerie, 52 Palais de Justice, 5 Bibliothèque, 40 Lycée, 29 Gymnase municipal, 41 Hôtel de l'Univers, 63 Télégraphe, 23 Embarcadère.

Les fontaines existent en 1870 (datation BMT, au plus tard 1874) d'après cet extrait du "Plan général de la ville de Tours" [Guilland Verger Editeur]. Le ruisseau enterré de la Dolve, en pointillés, suit les anciennes douves.

1874, première illustration des bassins

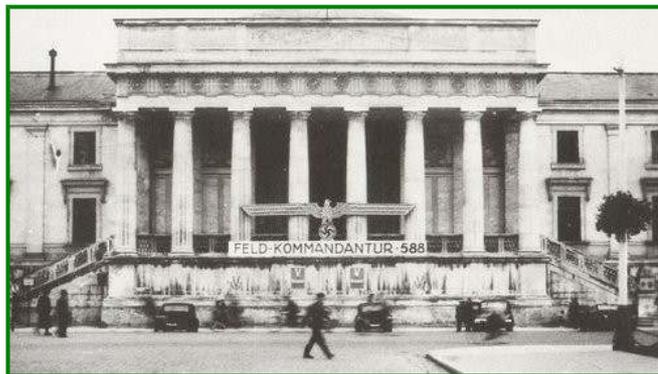


La plus ancienne image des fontaines de la Place du Palais que nous ayons trouvée est celle d'un "plan général de la ville de Tours et de ses environs" datant de 1874 (aux côtés de vues de l'embarcadère, de la cathédrale et de l'abbaye de Marmoutier). On peut s'étonner de l'absence des kiosques. [Guilland Verger Editeur, BMT].

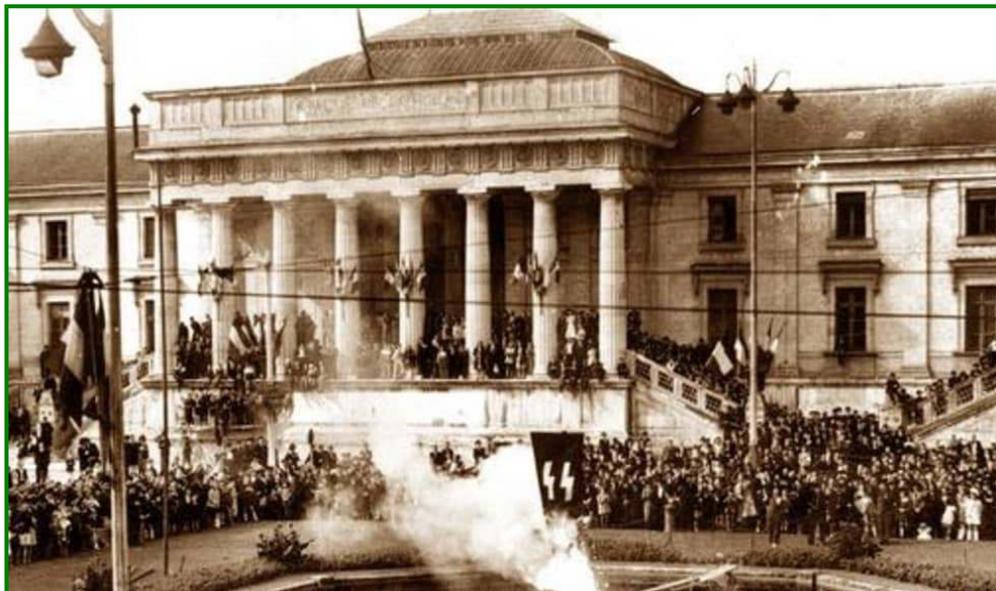
Début du XX^{ème} siècle, carte postale



1941, la Feld-Kommandantur s'installe au Palais de Justice



1^{er} septembre 1944, épuration place du Palais



Le drapeau SS est brûlé sur la place du Palais. Le 1^{er} septembre au matin, tandis que la foule massée devant la mairie de Tours, la ferveur populaire suscite les premiers dérapages de l'épuration. Des femmes soupçonnées de collaboration sont tondues et précipitées dans les jets d'eau de la place du palais. Pour ramener le calme, Jean Meunier prétextera un bombardement imminent, ce qui permettra de disperser la foule et de confier les « réprouvées » à la police. [La NR du 30 août 2014]

20 et 21 juillet 2011, abattage de platanes au bord de la place Jean-Jaurès



Voir ces platanes découpés en morceaux était un crève-cœur et une injustice. Ils ne gênaient pas le passage du tramway, la station Jean Jaurès aurait pu s'adapter à leur présence. Les conseillers municipaux ne s'étaient pas aperçus qu'ils devaient être abattus mais, alertés, pas un seul s'en est indigné, n'essayant même pas d'avancer une excuse. En deux nuits, très discrètement, du côté Est (1^{ère} photo) puis Ouest (les deux autres photos), l'inavouable fut accompli devant quelques militants du CODAT venus pour témoigner et transmettre ces photos (et 1 vidéo) pour, plus tard, se souvenir et essayer de prévenir une récurrence. 53 platanes furent abattus avenue de Grammont pour la 1^{ère} ligne de tram, dont 24 de la place Jean Jaurès à la rue Charles Gille.

Ces photos sont sur le site pressibus.org/tram d'Alain Beyrand, qui donne le détail des 1.400 arbres abattus pour la 1^{ère} ligne. Le voici, effectué en deux temps, d'abord estimé à 1.600 le 6 août 2011 puis corrigé à 1.400, le nombre de plantations évalué à 2.000 par la Mairie apparaissant à peu près juste :

Voici maintenant comment je suis arrivé à 1600 1400 arbres abattus :

- o 923 croix rouges dans le dossier d'enquête.
- o 515 croix rouges oubliées (abattages probablement prévus, mais non marqués par une croix rouge, probablement parce que ça correspond à des terrains privés) : 15 place Pilorget (côté rue Pinguet-Guindon), 200 0 rue du Pont Volant (abattages non encore effectués, je crains que ça ne soit pire ; P.-S. : finalement, il n'y en eut pas), 150 station Jean Monnet (explications détaillées ci-dessus), 100 rue des Martyrs à Joué les Tours (voir aussi ci-dessus), 50 à la mairie de Joué (ci-dessus aussi).
- o 160 croix rouges ajoutées (abattages probablement non prévus en juillet 2010 et ajoutés par la suite) : 83 avenue de l'Europe, 28 place de la Tranchée, 10 avenue de la Tranchée, 4 rue Charles Gille, 5 devant la gare (au bout de la rue de Bordeaux), 5 au Sanitas (les cèdres rampants), 5 à Charcot Grammont, 20 boulevard Winston Churchill (explications détaillées ci-dessus)
- o 13 croix rouges supprimées (arbres prévus d'être abattus qui ne l'ont pas été) : 5 au Sanitas (marronniers devant le palais des Sports) et 8 à l'angle de l'avenue de Grammont et de la rue Charles Gille
- o $923 + 515 + 160 - 13 = 1585$ 1385 (P.-S. : + 19 arbres abattus avenue de Grammont + les 22 cerisiers du Japon de l'avenue de l'Europe que j'avais oubliés) que j'arrondis à 1600 1400 et j'estime encore que c'est un minimum, car mes estimations sont plutôt minimales, et je n'ai pas asculté tout le parcours. Je me base, en effet souvent, sur les chiffres du Sitcat qui sont soumis à caution, on l'a vu à de multiples reprises. reprises. Je n'ai pas estimé aussi les futures coupes à cause des racines coupées. Il m'apparaît possible qu'à terme **on approche les 2.000**. C'est même probable en prenant en compte les opérations immobilières consécutives au tramway, par exemple au bout de rue Nationale, près de la place Anatole France.

Ainsi les chiffres municipaux sont doublement faux :

- o les abattages sont sous estimés de plus de 60 40 % (1600 1400 et non 985), plus de 70 50 % par rapport à l'enquête publique (923).
- o le "bilan" complet masque le "bilan" en centre-ville où les abattages sont bien plus nombreux que les plantations, lesquelles de font surtout en périphérie, notamment dans les parkings relais qui sont créés.

J'ai marqué "Bilan" entre guillemet, car, je le rappelle, j'estime qu'on ne peut pas considérer qu'un arbre planté égale un arbre abattu.

"Bilan" revu à la baisse

Le 24 septembre 2012

Il restait à confirmer l'abattage des 200 arbres rue du Pont Volant à Joué lès Tours. A ma bonne surprise, cela ne s'est pas passé comme rue des Martyrs, et il n'y a pratiquement eu aucun abattage, avec l'élevation d'un muret protecteur. Je corrige donc les chiffres précédents. Le nouveau compte d'abattage, 1400, ne pourra maintenant qu'augmenter avec les arbres abîmés ou dérangeants...

Le 29 mai 2013

A la hausse, les muriers du lycée Monnet, une quinzaine, ont été abattus, là encore ce n'était pas prévu. Voir [page voisine](#) avec photos.
A la baisse, dix-huit arbres plantés, non prévus, à la station Jean Jaurès. Voir [page voisine](#) avec photo.

Comme indiqué à la fin, de façon inattendue, 18 platanes furent plantés à la station Jean Jaurès, remplaçant ceux abattus... Est-ce pour des raisons esthétiques tardivement révélées ?



Quelques exemplaires de ce livre, en version papier, sont mis en vente à Tours en décembre 2021, au prix de 25 euros, dans les librairies "Lire au Jardin" (5 rue de Constantine) et "La Boîte à Livres" (rue Nationale).

Date de dernière mise à jour : le 11 décembre 2021

D'autres ajouts seront effectués sur ce document pdf...

Concours "Allées d'arbres" 2020



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



François
Louault

Martine
Bonnin



Dossier réalisé par



AQUAVIT

aquavit37.fr

Voilà trente ans que l'AQUAVIT, Association pour la QUALITÉ de la Vie dans l'agglomération Tourangelle, demande le respect de l'arbre dans la ville, trente ans que des arbres adultes encore jeunes, tant ils pourraient vivre longtemps, sont abattus sans vergogne parce qu'ils sont ignorés, méprisés par les aménageurs et élus, estimant qu'il suffit de promettre de nouvelles plantations. Alors que les mentalités évoluent, rien ne change à Tours où l'on s'en prend maintenant aux arbres des jardins et mails patrimoniaux, quand d'autres solutions sont possibles. Pour le "Grand Mail" historique des boulevards Béranger et Heurteloup, l'AQUAVIT intervient à nouveau avec énergie pour que le tramway ne provoque pas des abattages massifs à court ou moyen terme. D'ailleurs le bilan environnemental et financier du tram pour une ville telle que Tours n'est pas bon et d'autres solutions sont préférables, utilisant notamment l'étoile ferroviaire.

Ce combat a été récompensé en 2021 lors du concours international de SITES & MONUMENTS dans la catégorie "Allée d'arbres". Se prévalant de ce prix, de ses trente ans d'âge, et surtout de l'appui d'une large majorité de Tourangelles et Tourangeaux, l'AQUAVIT a réalisé ce dossier dans un nouvel effort visant à convaincre de sauver les alignements des deux boulevards.

Le massacre à court terme de dizaines de platanes est déjà décidé. Toutefois, les remous provoqués par ce choix et aussi le pragmatisme d'opter pour une politique de transports en commun plus pertinente ont brisé l'unanimité politique. C'est le moment de montrer qu'on abandonne les mauvaises habitudes et que les actes peuvent s'accorder aux promesses d'améliorer la qualité de vie par un meilleur rapport avec la nature en ville.