

Le 21 octobre 2010  
Dossier remis à M. le Préfet d'Indre et Loire  
sur la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle

# **CONVERGENCE D'ANALYSE ET D'ORIENTATION**

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

## Sommaire

1.	L'enjeu.....	3
2.	Lacunes, distorsions et faiblesses du projet et des conclusions d'enquête.....	3
2.1.	Circulation automobile et circulations douces.....	3
2.2.	Place du végétal en ville.....	4
2.3.	Loi sur l'eau .....	5
2.4.	Observations citoyennes insuffisamment étudiées .....	6
2.5.	Loi LOTI .....	6
2.6.	Coût au km .....	7
2.7.	Problèmes de mise en compatibilité des documents d'aménagement et d'urbanisme.....	8
2.8.	Confusions entretenues .....	8
2.9.	Manque de concertation et précipitation .....	9
2.10.	Vice de forme.....	9
2.11.	Neutralité.....	9
3.	Demandes à M. le Préfet d'Indre et Loire.....	10
4.	Pour une réorientation vers un tram-train.....	10
4.1.	Un manque de consensus dans la population.....	10
4.2.	Un tram qui va au delà de l'agglomération.....	10
4.3.	Un meilleur service aboutira à un vrai consensus.....	11
5.	La convergence.....	12

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)

Abréviations utilisées :

CC : Conclusions de la Commission - CE : Commissaires-Enquêteurs - CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions - DE : Dossiers d'Enquête - LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - MO : Maître d'Ouvrage - PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours - PAV : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie - PDU : Plan de Déplacement Urbain - POS : Plan d'Occupation des Sols - PLU : Plan Local d'Urbanisme - SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale - SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

Copies à :

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

# 1. L'enjeu

---

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

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

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

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

---

### 2.1. Circulation automobile et circulations douces

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

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

Réglementations et engagements de l'état ne sont pas suffisamment pris en compte. En effet, ces dispositions sont contraires aux dispositions de Grenelle II (développement insuffisant des déplacements doux), Kyoto et Copenhague (réduction de CO<sub>2</sub>), la loi sur l'air (les déplacements automobiles sont la première de pollution à particules, le Plan Climat Tours Plus (réduction de CO<sub>2</sub>, usage des déplacements doux, réduction des places de stationnement...). Elles ne permettront pas de réaliser les objectifs de réduction des gaz à effets de serre (20 % en 2020).

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

## 2.2. Place du végétal en ville

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

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

- Le bilan vert est très négatif sur la moitié centrale du tracé, avec une importante diminution de la biomasse : 510 arbres abattus, 370 plantés.
- Sur les 510 arbres abattus, 374 ne sont pas directement sur le tracé et ne sont pas concernés par les réaménagements de voirie. Le patrimoine arboré pourrait donc être bien mieux préservé. Les replantages ajoutés récemment ne modifieront que légèrement ces chiffres (par exemple 13 des 177 arbres du mail du Sanitas sont prévus à transplanter et ce sont les plus jeunes).

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

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

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

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

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

Sur les 29 stations du trajet, seulement 4 sont arborées, sans explication dans les DE et avec l'explication suivante fournie par le MO dans les CC : "Elles répondent à des logiques d'intégration". Les CE ne se sont pas demandés pourquoi 25 stations ne répondent pas à des logiques d'intégration, pourquoi les passagers devront supporter la chaleur directe du soleil dans les mois d'été...

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

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

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

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

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

### 2.3. Loi sur l'eau

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage et la commission sur ce sujet semblent insuffisantes et tout particulièrement concernant les observations VIII-5 et 6 de M. F. Louault et de Mme Massoy (page 195 des CC). En effet, le MO répond à une non prise en compte de crues concomitantes Loire-Cher dans sa modélisation par l'évocation d'un unique exemple. Aussi nous dénonçons un comportement qui, sur un sujet aussi grave, consiste à donner valeur de considération générale à un seul exemple. La commission, elle-même, refuse de se prononcer sur la "qualité" de la réponse donnée par le MO, ce qui ne l'empêche pas de formuler un avis favorable.

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

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

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

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

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

## 2.4. Observations citoyennes insuffisamment étudiées

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

Questions partiellement abordées :

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

Questions non traitées :

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

Il est à signaler que la "Synthèse des observations" est très incomplète. Certains dossiers de plusieurs pages ne sont pas détaillés et semblent avoir été peu étudiés. Mieux vaut faire vingt dépositions, chacune pour un unique sujet, que les regrouper en un dossier. Cela n'a pas été signalé au public par les CE.

## 2.5. Loi LOTI

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

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

envisage de poser des bandelettes sur les roues des véhicules. Le coût de cet accessoire est évalué à 50.000 euros par véhicule et par an. Au total, c'est donc plus d'un million de dépense de fonctionnement par an pour ce seul accessoire qui serait probablement bien moindre pour un passage de rames de 5 voitures en site propre.

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

## 2.6. Coût au km

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.8. Confusions entretenues

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

- "Plus de la moitié des observations sont favorables au projet du tramway" et certaines d'entre elles "sont cependant souvent assorties de considérations qui peuvent parfois conduire à remettre en cause le projet". Conduire à remettre en cause le projet ne peut pourtant que lui être défavorable. Cette formulation alambiquée laisse présager que plus de la moitié des observations seraient défavorables au projet. Notons au passage que la classification des observations en favorable / défavorable ne peut qu'amener une part de subjectivité tant l'enquête ne saurait inclure un référendum.
- A propos des travaux de voirie, le MO démontre que "bien qu'indépendants" du tramway, ils en dépendent (pour supporter la plate-forme, etc.) et les CE ont validé une telle contradiction. Cette dépendance au tracé du tramway



est apparue clairement au Sanitas quand les travaux de déplacement de la canalisation de gaz à hauteur de l'allée de Montrésor ont été annulés suite à la demande des CE de déplacer le tracé vers l'est (cette annulation s'est faite une semaine avant que les CC ne soient connues).

## 2.9. Manque de concertation et précipitation

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

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

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

## 2.10. Vice de forme

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

## 2.11. Neutralité

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

### 4.1. Un manque de consensus dans la population

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

Les causes en sont de deux ordres.

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

Ensuite il y a eu des critiques à l'encontre du projet considéré comme insuffisamment ambitieux. Parmi celles-ci, deux d'entre elles ont été plusieurs fois soutenues et sont essentielles. La première est que le tramway ait été préféré au tram-train. la seconde est que ce projet n'ait pas été précédé d'un SCOT. Nous avons déjà souligné que ces deux points étant non expliqués dans les DE, la population n'a pas pu les juger et commenter pleinement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

logiquement abouti à un tram-train, ces deux soucis les ont amené à converger vers la proposition commune ici présentée.

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

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

## 5. La convergence

---

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

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

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