

ENQUÊTE PREALABLE A DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET LIGNES2TRAM : CONTRIBUTION DU COLLECTIF BOULEVARD JEAN ROYER

Madame, Messieurs les enquêteurs,

En préambule, nous souhaitons préciser que **le Collectif Boulevard Jean Royer est une association citoyenne apolitique**. Créée en 2022 à la suite d'une information parue dans la presse locale qui indiquait le retour de l'hypothèse d'un passage par Jean Royer dans le projet de ligne 2 du tramway (*décision prise sans aucune concertation lors d'une réunion discrète entre 4 maires*), elle a pour objet la préservation et l'amélioration du cadre de vie des riverains du boulevard Jean Royer et des artères voisines, de favoriser le classement et/ou la sauvegarde du patrimoine végétal et architectural du boulevard, d'améliorer la sécurité des usagers empruntant le boulevard Jean Royer et les artères avoisinantes, avec le souci prioritaire des piétons et des cyclistes, grâce à une réflexion sur l'aménagement urbain et les plans de circulation (notamment automobile et cyclable). Elle s'est ainsi positionnée comme interlocuteur pour les institutions locales (ville, métropole, maîtrise d'ouvrage) de façon à porter la voix des riverains lors de tout projet qui pourrait impacter, directement ou indirectement, le boulevard Jean Royer. Elle regroupe non seulement les habitants du boulevard et des artères voisines, mais aussi toutes celles et tous ceux qui souhaitent s'engager en faveur et en accord avec les objectifs définis dans l'objet.

Outre le secteur qui nous concerne plus particulièrement, représentant à lui seul 10% du tracé de la ligne 2 et qui englobe plusieurs quartiers encore résidentiels du centre de Tours, ce sont les voix de centaines de sympathisants habitant le long du tronçon ouest jusqu'à La Riche que nous portons devant vous.

Le Collectif n'est pas opposé aux transports en commun, bien au contraire, ni au Tram par principe. Il demande simplement que des projets de cette ampleur, aux impacts si conséquents sur la vie quotidienne (qualité du cadre de vie, niveaux de service, sécurité, liberté de déplacements, contribution financière, ...) soient faits de manière réfléchie et dans une réelle logique d'intérêt général ; qu'ils soient faits en concertation et dans le respect des populations tant riveraines que métropolitaines.

L'étude de ce projet nous a rapidement permis de relever nombre d'incohérences et de contre-vérités eu égard aux objectifs et arguments présentés : gains sur le plan écologique, apaisement, qualité de service et amélioration de l'offre de transports, etc. Nous vous avons d'ailleurs remis en main propre, lors de votre permanence Place Strasbourg, un dossier étayé listant les nuisances et aberrations les plus évidentes et les plus problématiques pour les riverains.

Cette étude initialement ciblée sur le secteur bordant le boulevard Jean Royer nous a révélé que c'est le projet dans sa globalité qui était inacceptable en l'état et particulièrement sur le tronçon Ouest, allant de la Place de la Liberté jusqu'à La Riche.

Nous estimons que ce projet ne s'inscrit pas dans un schéma de cohérence globale, oubliant de projeter et d'anticiper les interconnexions entre les différents plans de circulation (Bus, tram, vélos, automobiles, futur SERM), n'apportant aucune amélioration écologiquement parlant et ayant perdu toute raison sur le plan budgétaire.

Vous trouverez ci-après les points que nous estimons de nature à démontrer qu'il est impossible de déclarer l'utilité publique de ce projet en l'état, tant il fait fi de l'intérêt général (au profit d'intérêts plus politiques et personnels ?)

A la lecture des contributions, il apparaît somme toute qu'une opposition franche s'est exprimée sur le projet tel que présenté. En revanche un consensus semble tout de même se dégager sur un tracé de la ligne de tramway, plus court mais plus pertinent : Gare > Trousseau (même si la desserte de cet hôpital est à améliorer, car en l'état il n'est pas desservi...).

Evidemment, cette option impliquerait de repartir de l'étape concertation ; mais cela ne signifierait pas pour autant repartir de zéro. En effet, les études sont faites pour la partie TRAM, ce qui est un gain de temps et d'argent significatif. Ce tracé permet également de faire revenir le coût à un niveau plus supportable et dans la moyenne des niveaux d'investissement d'autres Métropoles de taille équivalente à celle de TOURS.

Il semble donc nécessaire de retravailler le projet dans son ensemble. Cela permettrait en outre de revoir et d'optimiser la desserte du centre-ville, de Saint-Pierre-des-Corps et de retravailler sur un tracé concernant la partie ouest plus adapté et réellement structurant :

Un passage par les Tanneurs avait été envisagé puis abandonné sans raisons très claires...

Un passage par le Boulevard Churchill qui se raccorderait à la ligne A au niveau du carrefour Verdun n'a quant à lui même pas été envisagé, ce qui peut sembler étrange au vu du potentiel de report modal et donc de la réduction du trafic sur cette artère, mais également de l'interconnexion possible avec une 3ème ligne allant vers l'est (pourquoi pas, quitte à ne pas passer par le centre-ville et à ne desservir que des sites d'intérêt modéré sur la partie ouest...)

Ou encore serait-il possible de considérer le choix d'équipements moins lourds et moins figés, qui permettraient une reprise du tracé initial par le Boulevard Béranger et ne nécessiteraient pas de travaux de nature à endommager les arbres du mail : avec des bus (simples, articulés, double articulés) électriques ou à hydrogène, qui circuleraient en voie dédiée, des trams sur pneus qui permettraient d'adapter le tracé en cas de besoin ou encore des BHNS (bien qu'il ait été dit en réunion publique que la création de voies en site propre nécessitaient une largeur encore plus importante que celles créées pour les tramways...)

Aussi, Madame, Messieurs les enquêteurs nous vous demandons de prendre en compte les arguments mis en avant par la population et d'émettre un AVIS DEFAVORABLE à ce projet LIGNE2TRAM tel que proposé.

Nous regrettons le peu de temps alloué à l'étude de cet imposant dossier soumis à enquête (5 semaines pour la lecture et l'analyse de centaines de documents techniques, c'est vraiment peu pour un collectif composé majoritairement d'actifs et de familles avec enfants...) Il est impossible d'être exhaustif tant les sujets problématiques sont nombreux.

Voici toutefois les quelques remarques et oppositions que nous souhaitons formuler :

Le tracé ne répond pas au dossier de concertation établi en 2018 et n'a jamais été réactualisé.

Il ne dessert pas le centre-ville ni les gares (principaux points d'entrée de la métropole), oublie l'université des Tanneurs, les collèges et lycées dont dépendent les habitants du secteur ouest notamment les Larichois, et ne passe plus du tout à proximité de l'hôpital Clocheville ni de la Mairie de Tours.

Le projet vante la desserte des hôpitaux mais il n'en est rien ! Après avoir exclu la desserte de l'hôpital Clocheville en estimant qu'il était impossible de faire passer le tram par le Boulevard Béranger, au risque d'endommager une 20aine d'arbres de l'alignement extérieur du mail, on se questionne sur la desserte des 2 autres hôpitaux que sont Bretonneau et Trousseau.

Le projet présente un tram qui aura des arrêts tous les 400 à 500m et indique tout à la fois que les hôpitaux seront desservis par des arrêts à 300 ou 400m ! Ce n'est pas une desserte si l'arrêt est à la même distance que celle qu'on trouve entre deux stations et qu'il reste à parcourir un demi kilomètre pour accéder au site.

Avec une telle distance à parcourir, les patients n'auront aucun intérêt à utiliser le tram et prendront plus volontiers des ambulances, des VSL ou des taxis, ce qui a un coût non négligeable alors même que des solutions sont recherchées pour les optimiser voire les réduire.

De même, cette non-desserte de l'hôpital va pénaliser les soignants qui sortent tard le soir, travaillant en horaires décalés et le week-end. Une station devant l'hôpital aurait été un gage de sécurité, comme c'est le cas de la ligne 15 devant Bretonneau pour laquelle il suffirait d'augmenter l'amplitude horaire.

D'autre part, pourquoi investir dans un équipement aussi lourd et figé, avec objectif de fréquentation à horizon 2050 alors qu'un des points centraux du projet est voué à ne plus exister à horizon 2040? cf :Objectif supprimer Bretonneau en 2040 maximum _Projet d'établissement 2019 – 2023 CHRU de TOURS P4 : « La préparation du nouvel hôpital nécessite de faire évoluer nos organisations dès à présent. Le projet d'établissement 2019-2023 prévoit les actions à conduire pour permettre le regroupement des cinq sites hospitaliers sur deux sites en 2026 (Bretonneau et Trousseau), puis sur un seul en 2040 (Trousseau). » On voit là toute la logique et la Vision avec laquelle ce projet a été réfléchi...

Enfin, La directrice des 2 hôpitaux dans sa contribution écrit je cite « les contraintes horaires des agents et les contraintes de santé ou de prise en charge pour les patients ne permettront vraisemblablement pas de détourner massivement les trafics routiers des sites de Bretonneau et Trousseau vers le tramway .

L'utilité et la pertinence d'un tramway par ce tracé sont mises à mal par les projections et **objectifs de fréquentation très faibles sur sa portion ouest**. L'objectif initial de 45000 voyages/jr du tracé par Béranger chute à environ 30000 pour le passage par Jean Royer. Est-ce réaliste compte-tenu des fréquentations actuelles des lignes de bus sur les mêmes itinéraires ? Sur le tronçon Bretonneau-Liberté de la ligne 4 de bus, c'est 10000 voyages/jour sur l'ensemble de la ligne.

Il faut également prendre en compte l'absence de gain de temps, voire même **l'allongement du temps de trajet et la contrainte d'une rupture de charge Place de la Liberté pour les passagers venant de l'ouest désireux de rejoindre la gare ou la Place Jean Jaurès**.

La ligne 3 actuelle permet de rejoindre La Riche à la Place Jean Jaurès en moins de 15 minutes, bien plus rapidement qu'avec le tramway (25minutes + rupture de charge). Ce trajet c'est seulement 6 minutes en voiture et 10 en vélos, et moins de 30 minutes à pied. Lors des réunions publiques et de la présentation du tracé, les habitants de La Riche étaient surtout inquiets de conserver les lignes de bus existantes qui, contrairement au Tram dans cette configuration, leur sont indispensables car elles desservent les équipements utiles de manière adaptée, notamment les établissements scolaires (collèges et lycées) dont ils dépendent.

Il en est de même avec la ligne 5 qui permet aux habitants du quartier Maryse Bastié, et donc ceux des futurs quartiers Beaumont-Chauveau, de rallier la Place Jean Jaurès en 10 min, la gare en 15 min : aucun gain de temps n'est à attendre d'un passage par ces quartiers concernant l'accès à la gare et au centre-ville.

Ce tracé est donc non pertinent, sinueux et non compétitif.

Pourquoi la Ville de Saint Pierre des corps est oubliée ?

On parle d'intermodalité, d'étoile ferroviaire, de maillage des mobilités et sur un projet aussi titanesque et coûteux on abandonne une ville aussi importante que Saint Pierre des Corps et sa gare TGV ? Le projet n'a aucun sens. La SNCF espère doubler le nombre de voyageurs d'ici 2030. St-Pierre est l'une des communes les plus peuplées et défavorisées. Ne devrait-elle pas faire partie des quartiers prioritaires à desservir ? Ce tramway y est réclamé et très attendu.

Pour ce qui est du SERM (RER métropolitain) : on ne voit pas comment ce tracé permet de tel projet dans le futur, ni avec quelles interconnexions.

Les instances et Le CODEV (Conseil de Développement de TOURS Métropole) avait émis le 1^{er} juin 2018 à l'unanimité un avis défavorable sur le tracé passant par le Boulevard Jean ROYER : « Au-delà des contraintes techniques du fait de la longueur et de l'étroitesse du boulevard Jean Royer, il ne semble pas que ce tracé doit à court terme ou moyen terme être retenu. En effet, il ne permet pas de desservir la gare de Tours, rallonge l'accès au centre-ville pour les passagers en provenance de la Riche, et ne résoudra pas les problèmes de dessertes des quartier Prébendes-Entraigues et Royer-Febvotte. Le dossier technique montre que le tracé s'écarte de l'entrée de l'Hôpital Bretonneau. Cela représente un handicap certain pour la fluidité et la réduction du trafic pour accéder à cet établissement ». Ce tracé est donc contraire à l'avis du Conseil de développement de TOURS METROPOLE !

Un projet d'aménagement aussi important qu'une ligne 2 du Tram doit s'inscrire dans une démarche de cohérence et de compatibilité avec les documents locaux d'urbanisme et de planification, mais il n'en est rien puisque :

- Dans le SCoT intitulé « objectifs 2030 » il n'y a AUCUNE MENTION DE LA LIGNE 2 DE TRAM (*Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Tours, adopté en 2013 et toujours en vigueur cf doc J page 90 de l'enquête*). Sur la carte page 23 « Changer les pratiques de mobilité », il n'y a aucune trace d'une éventuelle ligne 2 de Tram.

- Dans le Plan Local d'Urbanisme de TOURS, la notion de corridor de tramway a disparu lors de sa révision de 2017.

- Dans le dossier d'enquête publique, la partie Étude d'Impact p455 Fig.270 : la source est fautive puisque la ligne 2 du Tram n'est pas inscrite dans l'original du SCoT (p 459 du même doc). Bien d'autres erreurs sont à relever qui concernent la partie technique.

Mise en compatibilité du PLU : (PIECE H : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME PIECE H1 : COMMUNE DE TOURS) Dans le Plan de zonage PLU on voit que les quartiers bordant le boulevard Jean Royer (Febvotte > Boisdénier, même au-delà) sont enregistrées en UCa, UCb pour la plus grande partie, UJ (Parc Place Strasbourg)

UCa : (...)La zone UC regroupe les quartiers ou séquences urbaines qui, par leur morphologie et leurs caractéristiques bâties, participent à la diversité et à l'identité du paysage urbain de la ville. Le secteur UCa est un secteur de forte valeur patrimoniale, caractérisé par un urbanisme classique de lotissement (maison de ville, habitat bourgeois) fin XIXe d'inspiration haussmannienne ;

▪ UCb : secteur de la zone UC englobant les quartiers établis postérieurement au début du XXe siècle. Il s'agit de secteurs présentant une grande cohérence d'ensemble. L'habitat individuel domine avec une forme architecturale et des matériaux variés ;

Pour être autorisé, le projet ne doit pas contrevenir à UC-Article 2 :

Les installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration sous réserve qu'elles soient liées à l'activité urbaine, qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ou que des précautions soient prises pour réduire les nuisances. L'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes, à condition qu'il n'en résulte aucune aggravation des dangers et nuisances.

A la colonne compatibilité du projet on peut lire : « Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UCb. Le règlement n'interdit pas la réalisation du projet. Il est donc autorisé »

Il est impossible que le seul fait de ne pas abattre d'arbre remarquable puisse être pris en compte quand le projet contrevient parfaitement aux termes de cet article ! Les nuisances liées au report de circulation sont évidentes et aucune précaution n'est prise pour les réduire, le plan de circulation n'étant pas fait... cela ne peut pas apparaître dans le dossier. L'abattage de l'alignement de 60 arbres adultes sur 1,2 kms du boulevard sur Jean Royer contrevient à l'article L 350-3 du Code de l'environnement renforcé par la loi « 3DS » qui précise et renforce le régime de protection des allées et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication. Les nuisances sont évidentes et multiples, transformant un couloir de fraîcheur en îlot de chaleur + Impact sur absorption CO2, la réduction acoustique sans oublier la transformation du visuel paysager caractéristique de ce boulevard et du quartier de façon notable. La perspective offerte par un alignement d'arbres au doux feuillage vert sur fond de ciel bleu sur 1,2km de profondeur va laisser place à une forêt de poteaux et un enchevêtrement de câbles électriques reliant nos façades. Si on n'est pas là clairement dans le registre de la nuisance, tout est permis !

Le même type de remarque peuvent être faites pour les zones UJ (Parc Place Strasbourg), ou encore rue d'Entraigues.

Il en est de même pour la caserne boulevard Jean Royer (classée UM) mais pour laquelle se pose également une autre question. A la lecture de la contribution des armées exposant des « réserves quant à sa mise en œuvre dans la configuration actuelle », il est à noter la **nécessité de l'intégration d'une modification parcellaire notable consistant en la « cession partielle de la rue Hoche**, permettant le repositionnement des entrées/sorties nord des 2 casernes vers le sud. **Cette modification transformera la rue Hoche en impasse et supprimera encore 10 places de stationnement** ». Nonobstant les difficultés de circulation supplémentaires que cela engendrera pour les riverains, il est nécessaire que la délibération et la procédure de déclassement soient effectives avant la déclaration d'utilité publique du projet tramway, or **il est également nécessaire de réaliser une enquête publique pour le déclassement de cette rue. Les modalités et la réalisation de cette enquête doivent donc être définies dans l'urgence, preuve encore une fois que le choix par défaut du passage par le boulevard Jean Royer donne l'impression d'un travail bâclé, non réfléchi et d'une décision prise à la hâte.**

Les études d'opportunité de 2018 envisageaient 3 options : Béranger, Tanneurs, Jean Royer.

L'option Jean Royer était jugée la plus défavorable (difficultés d'insertion, nombreuses contraintes techniques, intérêt du tracé et nombre de passages).

Cette option (**rejetée par la population lors d'une consultation**) n'a été défendue par aucune liste lors des municipales de 2020. Alors candidat, l'actuel maire de Tours et Vice-président délégué aux transports et aux mobilités douces, a même affirmé publiquement et dans la presse que cette option n'était pas réalisable.

Finalement, nous avons appris par voie de presse qu'elle était **devenue l'option « définitive », sans nouvelle étude ni concertation.**

Pour les habitants et commerçants de nos quartiers, qui n'ont d'ailleurs jamais vu passer le moindre élu pour évoquer ce projet, c'est un réel manque de considération et le signe d'une Municipalité et d'une Métropole totalement déconnectées de la population.

Il nous aura fallu passer par voie d'avocat pour obtenir les documents de l'étude de faisabilité et comprendre comment un projet techniquement irréalisable en 2018 était soudainement devenu potentiellement faisable.

Nous n'avons pas obtenu la totalité des documents demandés. Il manquait (et il manque toujours dans le dossier soumis à enquête publique) les éléments relatifs à l'analyse de l'état sanitaire des féviers composant l'alignement d'arbres du boulevard, au sujet desquels M. Denis n'a eu de cesse de nous répéter qu'ils étaient malades (quand on veut tuer son chien on dit qu'il a la rage...), ainsi que les informations relatives à la préservation des accès clients et accès livraisons des différents commerces du boulevard, notamment ceux du secteur automobile (accès véhicules et dépanneuses), superette (zone de déchargement éloignée de plusieurs dizaines de mètres de la zone de stockage ?), hôtel (plus de possibilité d'accéder à proximité de l'entrée pour les cars étant donné le « bouclage prévu de la Plca de la Liberté »), suppression des places de stationnement devant les établissements médicaux et paramédicaux (médecins, kinés, podologues, pharmacies) qui voient pourtant déjà nombres de VSL et ambulances stationner en double file quotidiennement.

Nous avons pu constater que le cahier des charges avait totalement changé par rapport au projet commandé au cabinet ayant réalisé les études en 2017, supprimant purement et simplement la nécessité de conserver tout ou partie de ce qui confère aux habitants du quartier une certaine qualité de vie : préservation de l'alignement d'arbres, places de stationnement, ramassage des déchets au pied des habitations, voies cyclables et trottoirs larges et confortables, circulation fluide et apaisée (à noter que pour les habitants résidant sur la portion du boulevard entre la place Strasbourg et la rue Giraudeau, il n'ont pas même la nuisance d'un passage de bus).

De l'aveu même de la maîtrise d'ouvrage, faire passer un tramway dans cette rue de 14m de large est une gageure ; « il faut le faire rentrer au chausse-pied » « c'est simple pour que ça passe il faut tout enlever et ne laisser que le tramway ». Il est en outre à souligner que les contraintes techniques sont telles et n'avaient tellement pas été anticipées, que ce tracé tel qu'il est présenté nécessitera encore d'autres études et donc d'autres frais (sols, possibilité d'insertion et de positionnement de PAVE dans les petites rues adjacentes pour la collecte des déchets, ...)

La Métropole se précipite, refuse la concertation et le débat démocratique qui s'avèrent pourtant légitimes s'agissant d'un projet aux enjeux et impacts si importants pour les contribuables des 22 communes de la Métropole et des 25 qui comptent le SMT.

La méthode interroge... et un autre cas interpelle sur ce projet : Les expropriations et destructions des maisons à La Riche. Des maisons entières vont être rasées sur ce projet, alors qu'une fois de plus les administrés n'ont rien demandé et subissent une décision politique. En démocratie, on ne devrait pas pouvoir imposer à des citoyens de perdre leurs maisons !! Les grands oubliés sont toutes les personnes que l'on va déposséder de leur bien : 45 maisons côté Nord de la rue de la Mairie sur La Riche, en appliquant des expropriations abusives et sans fondement pour les habitants. Pourquoi des expropriations au rond-point au début de la Riche alors qu'il n'y a aucun lien avec le trajet du Tram ? Pourquoi des expropriations au motif d'un problème de largeur de voie sur des rues de 20m de large alors que sur le boulevard Jean Royer, le passage d'un tram sur une voie large de 14m serait faisable ?

Les façons de faire des municipalités concernées sont problématiques. Sur certaines communes on s'empresse de faire partir les propriétaires afin de pouvoir dire « maintenant que c'est fait on est obligé de valider le projet sinon ces personnes auront perdu leurs maisons pour rien », sur d'autres c'est « on a construit et vendu des terrains avec la promesse du passage d'un tram donc on est obligé de valider le projet. » **La stratégie du « fait accompli » utilisée comme un argument poussant à la validation d'un projet ne doit pas être admise ni cautionnée !** Les habitants ayant acheté un bien Boulevard Jean Royer après la concertation de 2018 qui validait un passage par le Boulevard Béranger n'ont eux pas le pouvoir de dire « j'ai acheté avec la confirmation qu'il n'y aurait pas de Tram à 3m de ma fenêtre donc il est impossible de présenter un tel projet...

Concernant le coût, sujet sensible sur ce projet tant il est dispendieux, les choses sont claires : on n'a pas l'argent pour CETTE 2^{ème} ligne. La Construction estimée initialement à 307 M€, est actuellement estimée à +500M€ pour 12,5 kms, soit **+40 M€/km construit, à laquelle il faut ajouter le coût relatif au dévoiement des réseaux, 50M€ (non intégré dans le projet).** En comparaison 2 nouvelles lignes à Angers 10km = 285 M€.

Tours Métropole n'a ni les moyens ni le besoin de s'offrir la ligne la plus chère de France.

Tous les habitants de la Métropole vont payer un impôt supplémentaire que nous ne voulons pas !

cf : Conseil Métropolitain du 24/06/24 M. Frédéric AUGIS "Financement du Tram 2 soit la levée d'un NOUVEL IMPÔT Métropolitain soit la réduction de la dette mais avec arbitrage"

Le manque de transparence et de communication sur ce sujet est également problématique. En effet, nombre de métropolitains ne s'estiment pas concernés par ce projet, car non desservis, tombent des nues et expriment alors systématiquement leur opposition lorsqu'ils apprennent que cette ligne ne pourra être financée que par l'augmentation de l'impôt local. D'ailleurs tout cela reste flou... les élus ont-ils seulement commencé à chiffrer, évaluer, envisager la population concernée ?

« La Cotisation Foncière de TOUTES les Entreprises (de la Métropole) a déjà augmenté au 1^{er} janvier 2024 » (pour entre autres payer la 2ème ligne du Tram même si elles ne sont pas concernées.) NR du 25/09/23 - Christian GATARD

La cotisation mobilités a atteint le plafond pour les entreprises et ne pourra donc aller au-delà des 2% prévus.

Rappelons que la Taxe foncière pour les particuliers a augmenté de plus de 20% en 3 ans (des riverains nous ont même parlé de près de 30% pour certains !) L'inflation et la situation économique du pays laisse présager des pertes significatives du pouvoir d'achat des ménages. Il est impératif que la métropole retrouve la raison et n'inflige pas aux budgets des ménages, notamment petits propriétaires des classes moyennes ou retraités, une taxe supplémentaire qui les ferait basculer dans une situation intenable.

Il est difficile d'obtenir un consentement à l'impôt s'agissant de financer un **tracé déficitaire par nature** : Pièce J page 96 « La Valeur Actuelle Nette Socio-Economique qui permet d'apprécier la rentabilité économique de l'investissement, est **négative : - 18 millions d'Euros !!!** »

On sait que la Ligne 1 difficile est difficile à rembourser et qu'un tel investissement n'est pas soutenable : l'épargne générée actuellement 8M€/an* (vs 18 M€ dans le BP**) est entièrement utilisée pour rembourser la dette de la ligne 1 (annuité de 9 M€) (*Réponse faite en conseil municipal ** Donnée issue du rapport de la cour des comptes).

« La ligne 2 du Tram coûtera 20 M€ / an à la Métropole sur le budget fonctionnement ». Philippe BRIAND lors du Conseil Métropolitain du 13/05/24 (visio à 1 h36)

Quelles capacités d'investissement restera-t-il à la métropole ?

Concernant la mobilité, on voit déjà une incapacité à mettre en œuvre un schéma des mobilités à l'échelle de la métropole (pour tous les contribuables non concernés par la ligne) ; on ne voit pas comment le financement sera possible pour les futures lignes, ni quelle marge il restera pour le projet réellement structurant et utile au plus grand nombre à l'échelle métropolitaine (contrairement à cette ligne 2 qui touche une faible population essentiellement tourangelles) qu'est celui du SERM.

D'autres sujets d'importance et réellement « concernants » pour la totalité des métropolitains nécessitent de lourds investissements : Rénovation énergétique, gestion des déchets, vulnérabilité de la ville face aux aléas climatiques... sans parler de la culture, du sport... (ex :1 piscine =10M€ ? retoqué faute de moyens !) Il est capital de conserver des marges de manœuvre pour tout ces sujets. Nous sommes opposés à la politique du « tram à tout prix, quoiqu'il en coûte ».

Après l'incohérence budgétaire, l'incohérence écologique :

L'argument du report modal (de la voiture vers le tram) est contestable car les chiffres de l'évolution des pratiques de déplacements (qui devaient justifier cette Ligne 2 du Tram), sont pratiquement atteints sans cette nouvelle ligne.

Nous voyons dans le dossier d'enquête publique que ces objectifs sont atteints avec ou sans cette 2nde ligne de Tram.

A défaut de décarboner, ce projet va polluer de manière significative lors de sa phase de construction et mettra des années à arriver à la neutralité (ce qui ne sera pas facilité par l'abattage de 644 arbres adultes sur le parcours).

Il faut également prendre en compte la décarbonation du parc automobile en cours, qui justifie encore moins d'investir autant sur le tronçon ouest, dans un projet figé, vulnérable aux aléas climatiques et qui transportera si peu de personnes.

La circulation des cyclistes sera reportée, nous y sommes parfaitement opposés : p 443 Étude d'Impact « Le projet intègre des aménagements doux, trottoirs, pistes cyclables... » Ces derniers seront **CONTINUS** et sécurisés mais p194 il est indiqué « la largeur du trottoir ainsi que la nécessité des stations(....) ne permettent pas d'aménager des pistes cyclables continues tout au long du boulevard » **Cet aménagement est donc en contradiction avec l'article 228-2 du code de l'environnement et les recommandations du CEREMA.** On comprend que sur le boulevard Jean Royer, les cyclistes n'auront plus droit de cité alors qu'à ce jour ils jouissent de pistes cyclables confortables. Le peu qui pourra être conservé obligera les cyclistes à faire des détours et même à traverser le jardin Boislevé à proximité directe des espaces de jeux très fréquentés par les familles avec jeunes enfants qui trouvent là un espace de liberté avec diverses zones de jeux et de détente, qu'ils peuvent parcourir et traverser en toute sécurité. La sécurité ne sera plus optimale pour ces piétons alors même qu'ils sont censés être dans un espace de détente qui leur est dédié.

La circulation des piétons Boulevard Jean Royer va également être très dégradée : Il est indiqué pièce G5 page 194 un trottoir piéton côté nord de 1 m 70 mais il n'est pas tenu compte de la 1^{ère} marche des maisons tourangelles qui dépassent de 15 cm ni de la volonté inscrite dans l'enquête de garder le dispositif « A fleur de trottoir » de 30 cm de large, avec des plantes qui se développent en largeur et rognent encore plus sur les trottoirs.

Il reste moins de 1m 40 de trottoir, soit en dessous de l'arrêté du 15/01/07 sur « l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées fixant à 1m40 minimum la largeur de trottoir libre de tout obstacle.

Comment allons-nous mettre sur un trottoir si peu large des poussettes, des fauteuils roulants, les élèves de l'École et Collège saint Jeanne d'arc, les sorties des 2 crèches, l'impossibilité de sortir un vélo, une poussette (+ de 1m75 de longueur) ?

Ajoutons à cela la perte de plus d'un kilomètre de parcours ombragé qui permet de circuler à une température inférieure de 10° par rapport à celle que l'on peut recenser au soleil, les conséquences sur la santé et sur le droit de circuler en sécurité que cela occasionne seront préjudiciables.

Le report de la circulation aura bien une incidence sur la pollution, notamment aux particules PM10 (Étude d'Impact page 309) : « En considérant les lieux vulnérables pris individuellement, il est possible d'observer que pour la majorité des lieux vulnérables, les teneurs en PM10 augmentent légèrement du fait du projet (augmentation maximale inférieure à 10 %) ; les hausses concernent principalement la rue de Boisdenier et les rues adjacentes ».

Les particules (PM₁₀) sont des entités solides de très petite taille, nocives pour la santé respiratoire et cardiovasculaire.

On accepte l'augmentation de particules nocives dans les rues qui serviront de fait de voies de délestage dans le but de l'intérêt général ? Encore une fois, l'utilité publique est difficile à apprécier tant l'impact semble significativement négatif pour les habitants des quartiers bordant cette voie de tram sur la portion ouest. Il y aura plus d'habitants impactés que de voyageurs transportés...

La place de la nature en ville sera encore mise à mal avec 644 arbres abattus, 4500m² d'espaces boisés protégés déclassés : Sur le boulevard Jean Royer, ces arbres n'ont peut-être pas la valeur patrimoniale de ceux de Béranger, mais ils participent à la qualité de vie en ville dans un contexte de réchauffement climatique (-10° côté arboré l'été, absorption des eaux, du bruit, maintien de la biodiversité...). La problématique est la même pour les alignements du boulevard Tonnelé ou encore de la rue M. Baugé et à l'extrémité de la rue d'Entraigues, qui apportent ombre et fraîcheur mais sont également des habitats pour des populations animales vulnérables qu'il est capital de préserver.

L'abattage des alignements d'arbres est **contraire L'article L.350-3 du code de l'environnement et aux préconisations CREREMA et DREAL s'agissant des compensations. Les arbres replantés ailleurs ne pourront jamais compenser l'abattage de cet alignement sur une voie qui représente 10% du tracé. Perte d'1,2km de déplacement ombragé.** Il est capital de conserver un maximum d'espaces non imperméabilisés afin de permettre aux sols d'absorber l'eau or à la Riche et dans le Parc Grammont, on perdra des surfaces significatives.

Nous sommes défavorables aux demandes d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres considérant qu'aucune mesure d'évitement n'a été envisagée, et que les mesures compensatoires sont totalement inadaptées ne permettant absolument pas de restituer les qualités de ces alignements d'arbres adultes sur des voies de plusieurs centaines de mètres, voir plus d'un kilomètre pour le boulevard Jean Royer.

Nous nous opposons également à la demande d'autorisation d'abattage de ces alignements en raison de l'abris qu'ils offrent à une population de Chauves-Souris, la Noctule commune : P123 tableau 17 – page 135 et 136 ; il est souligné que pour la Noctule Commune ayant son habitat dans les arbres du Blvd Jean Royer l'enjeu est FORT et classée VU Vulnérable.

(Pièce M4 page 122 de l'enquête) : « A souligner également une activité forte de la Noctule commune dans le secteur du boulevard Jean Royer, lors des trois sessions de terrain attestant son implantation toute l'année sur la ville de Tours. En ce sens, du point de vue des gîtes, de forts enjeux sont à souligner sur les arbres implantés le long du tracé. Ces derniers sont attractifs pour les Noctules et pourraient être occupés/exploités. »

Au regard des activités acoustiques détectées, de la présence de gîtes, l'enjeu relatif à la Noctule commune et la Noctule de Leisler est considéré comme fort, tout comme les alignements d'arbres concernés.

Doit-on laisser disparaître cette espèce en abattant son habitat ? Cette municipalité écologiste est décidément difficile à suivre. Fin des feux d'artifices pour protéger les populations de sternes mais abattage de l'habitat d'animaux qui remplissent pourtant un rôle non négligeable. Se nourrissant d'insectes et notamment de moustiques, leur rôle pour juguler la prolifération des moustiques tigre est pourtant simple à apprécier. Il serait incompréhensible de se passer de cet apport au risque de devoir dans le futur user de produits chimiques pour se débarrasser des moustiques.

Des questions restent sans réponses dans ce dossier concernant l'impact sur la vie des habitants des quartiers bordant le boulevard Jean Royer et celle des riverains :

Pour revenir sur **les incidences du report de circulation** évoquées précédemment avec l'exemple de la rue Boisdénier, il apparaît inévitable que les rues de tout un secteur allant de Febvotte aux Prébendes et plus à l'ouest au-delà de la rue Giraudeau jusqu'au jardin botanique, vont voir augmenter le flux de véhicules, occasionnant des contraintes notables tant pour les riverains que pour les automobilistes. On parle de report de la circulation, de changement de sens de circulation, de nouvelles voies vertes mais il n'y a à date **AUCUN PLAN DE CIRCULATION !**

IL est clairement indiqué Doc G5 page 195 et 270 de l'enquête **« Il n'existe pas à ce stade de calendrier précis de mise en œuvre de nouveau plan de circulation. Par ailleurs les modifications de circulation ne sont pas encore consolidées ».**

Comment est-il possible de répondre à une enquête portant sur la modification d'un schéma de transport argumentant sur un objectif d'impact positif sur la circulation sans plan de circulation ? **En ce sens ce dossier est incomplet.**

On se questionne là aussi sur la méthode : Quand et comment va-t-il être fait ? Quelles simulations ? Va-t-on encore avoir le droit à des décisions arbitraires et dénuées de bon sens, amenant à des aménagements aussi dangereux qu'inefficaces en terme de réduction de trafic comme on voit fleurir un peu partout dans la métropole ou ce plan de circulation sera étudié et établi en cohérence avec les autres modes de transport et dans l'intérêt de tous ?

Les problématiques de stationnement ne trouvent elles non plus aucune réponse dans le dossier.

Il semble bon de rappeler que **le boulevard Jean Royer est une artère résidentielle**, les habitants ont naturellement besoin de pouvoir circuler et stationner leurs véhicules près de chez eux. Certains n'ont pas d'autre choix que celui d'utiliser leur véhicule pour se déplacer, d'autres se déplacent quotidiennement en vélo, à pied ou en transport en commun, compte-tenu de la localisation assez centrale du boulevard, mais ne sont pas moins autorisés à posséder un véhicule...

La densité de population rend difficile le stationnement au quotidien, particulièrement en fin d'après-midi les gens rentrant du travail, ce qui tend à prouver qu'au-delà du trafic de transit (un peu le matin et un peu le soir), la circulation sur ce boulevard est principalement liée aux déplacements des gens du quartier. La mise en place du projet VéliVal réduit déjà les capacités dans les rues adjacentes (Auguste Chevallier) et se ressent déjà. Nous sommes donc particulièrement inquiets des contraintes que nous subirions si le tramway venait à passer par ce boulevard car le projet prévoit la suppression des 120 places de stationnement situées sur le boulevard, **plus de 300 places de stationnement en moins** avec les suppressions dans les rues adjacentes, sans aucune solution ni mesure compensatoire.

Les réponses du SMT dans l'enquête publique sont inacceptables : Étude impact P5 page 504 **« Le projet prévoit la suppression de place de stationnement, notamment en centre-ville de Tours. Pour compenser cette perte, deux nouveaux P+R seront réalisés aux terminus de la future ligne du tram » : Pensez-ils sérieusement que nous allons stationner nos véhicules à la Riche en habitant blvd Jean Royer ou Avenue de Grammont ?**

En réunion publique, il a été annoncé qu'une aire de stationnement serait à disposition dans les casernes du blvd Jean Royer : Pièce L page 121 **« Comme indiqué des discussions sont en cours par rapport aux interfaces entre le projet et les casernes situées boulevard Jean Royer » Il n'y a donc rien de certain ? D'autre part, ce boulevard fait 1,2km ! Pour les riverains côté Giraudeau il est impensable d'aller stationner son véhicule à 1km de son domicile !**

D'autre part, **60 habitations possèdent des garages, toutefois il n'est pas certain qu'ils puissent en conserver l'accès. Les simulations utilisées dans l'étude pour calculer le rayon nécessaire pour entrer et sortir sont celles du boulevard Béranger (bien plus large). Plus alarmant, ce n'est que lors des balades urbaines réalisées par Transamo, que la maîtrise d'ouvrage a**

pris connaissance de la spécificité de ces garages qui sont positionnés en oblique et non perpendiculairement à la voie de circulation ! Parmi d'autres non tenus, l'engagement avait été pris de venir réaliser des tests de giration *in situ* pour vérifier la faisabilité de la manœuvre. A ce jour, les habitants concernés attendent toujours. **Compte tenu du préjudice potentiel pour ces propriétaires de garages, il est incompréhensible que ces données n'aient pas été considérées comme devant être intégrée à l'étude.**

Les commerçants exerçant sur le Boulevard sont également laissés dans le questionnement concernant les impacts de ce projet sur leur activité. En deux ans, aucun élu n'a daigné venir les rencontrer ou les contacter par quelque moyen.

Bien que nombre d'entre eux soient membres du Collectif Jean Royer, les éléments de l'étude de faisabilité que nous étions parvenus à obtenir ne nous a pas permis de les renseigner davantage, car tous les éléments liés aux accès aux commerces étant maqués comme évoqué précédemment.

Il y a des cabinets de Kiné, des cabinets de médecin, des podologues, des studios d'Art thérapie, des pharmacies :

Comment l'accessibilité aux bâtiments sera possible pour les patients oxygéo-dépendants, ceux avec des troubles de l'équilibre ou ne marchant que difficilement ? Comment feront les VSL et les ambulances qui manquent déjà de stationnements et sont contraints à rester en double file le temps des séances ou consultations ?

Le boulevard compte également des superettes, des commerces de bouche et d'hôtellerie, des coiffeurs, esthéticiennes, des garages automobiles, un centre de contrôle technique :

Comment seront réellement les contraintes des accès clients et livraisons des différents commerces du boulevard (accès véhicules et dépanneuses), (zone de déchargement éloignée de plusieurs dizaines de mètres de la zone de stockage), hôtel (plus de possibilité d'accéder à proximité de l'entrée pour les cars), absence de stationnements pour les clients des coiffeurs ou restaurants.

Cet état de fait lié à la suppression de toutes les places de stationnement pour laisser passer un énorme tramway, à l'utilité somme toute relative, est un préjudice notable tant pour les habitants que pour les commerçants et leurs clients !

L'implantation de bandes plantées (compensation bien dérisoire au regard de ce qu'apporte un arbre adulte dont l'ombre rafraîchit notablement le périmètre) va occasionner des contraintes d'accès aux habitations situées côté nord du boulevard.

Nous serons empêchés d'accéder ou de positionner au plus près des véhicules ce qui impactera négativement notre capacité à faire effectuer des livraisons, à faire intervenir des artisans car s'ils doivent parcourir des dizaines ou centaines de mètres avec du matériel et des fournitures, il est probable que nous soions facturés des frais supplémentaires. De même l'organisation d'un déménagement ou la réalisation de travaux sur nos façades sera complexifié.

Nous nous opposons également à l'hypothèse selon laquelle nous devrions renoncer à la collecte des déchets en porte à porte. Les points de collectes seraient dans les rues perpendiculaires plus petites, espacés de dizaines voire de centaines de mètres, bien trop loin pour que les « anciens » ou les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer.

Le préjudice en termes de perte de qualité de service et donc de qualité de vie est inacceptable, notamment du fait des nuisances pour les riverains des rues adjacentes (majoritairement étroites) dans lesquelles seraient installés ces collecteurs.

Nous souhaitons également vous alerter sur le fait que nous avons relevé des mesures inexactes ou non conformes :

-Documents G3 : **Dans l'étude des vibrations du Sol** les points SO1 et SO2 sont indiqués en questionnaire, mais aucune explication n'est donnée dans tous les documents sur ces 2 points du Boulevard Jean Royer !

Les résultats des sondages de ces 2 points (tableau 31 page 890) n'apparaissent pas **Pourquoi ces 2 résultats ont disparus ?**

Pièce L : A l'avis de l'autorité environnementale qui demande d'étudier les effets cumulés entre bruits solidiens et aérien, le Syndicat des Mobilités répond : « Le bruit aérien d'une rame est généré par le contact roue/rail, le bruit du moteur (et des appareils auxiliaires) et le bruit aérodynamique. Il est ensuite propagé dans l'air. **Le niveau à l'intérieur d'une habitation est donc tributaire de l'isolement de façade de chaque habitation** »

Pièce G6 page 763 à 766 : **Tous les bâtiments et maisons du Boulevard Jean Royer sont indiqués « Bâtiment présentant un risque de perception auditive ».**

Donc ? Qui prendra en charge l'isolement de nos façades si cette nuisance était trop importante ?

Page 77 de la même pièce il est indiqué « qu'il n'y a pas de données concernant l'état acoustique initial sur les rues adjacentes » **Donc là on subit ?**

Les études sur ces items sont incomplètes.

Lors des balades urbaines, la question avait été posée à la maîtrise d'ouvrage. **Certains riverains étaient prêts à prendre à leur charge l'intervention d'un expert et/ou huissier afin d'établir des relevés de l'état du bâti permettant d'observer d'éventuels impacts futurs qui pourraient être causés par les vibrations engendrées par le passage du tramway à une si faible distance des habitations, ainsi que des relevés sonores et vibratoires.**

Dans ce cas-là comme dans le cas de la disposition des garages, **TRANSAMO** avait accueilli favorablement l'idée de réaliser de tels relevés effectivement pertinents, et avaient indiqué qu'ils étaient disposés à se charger de l'organisation de leurs réalisations. **Nous attendons toujours leur retour...**

-**Étude du Niveau sonore Actuel** : La présentation des études indique que les mesures acoustiques seront réalisées sur une durée d'enregistrement minimum de 24 h :

Nous remarquons une anomalie car les 2 mesures réalisées sur le Blvd Jean ROYER ne portent que sur 12 heures et uniquement sur les heures d'affluence.

D'autre part, le tableau récapitulatif des mesures acoustiques G6 annexe 6 ne reprend pas les mêmes chiffres que celle des mesures des mêmes points ?

FICHE DE MESURES ACOUSTIQUES NIVEAUX SONORES ROUTIERS INFORMATIONS



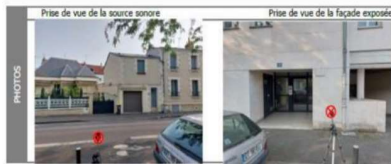
FICHE DE MESURES ACOUSTIQUES NIVEAUX SONORES ROUTIERS RESULTATS DETAILLES



G-20-01661 Tramway ligne T2 TOURS

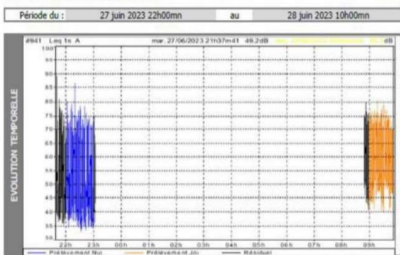
Date : du 27 juin 2023 22h00mn au 28 juin 2023 19h00mn
Adresse : 116 Bd Jean Royer, 37000-Tours

Type de mesure acoustique : Prélèvement Jour et Nuit
Emplacement du point de mesure : en champ libre
Orientation de la façade exposée : Nord-Nord-Est
Hauteur du microphone : 1,5 m de hauteur



Description du site : Nature du sol : surface bitumée, Type de tissu : dense, Type de zone : urbaine, Dist. source / récepteur : 5 m

Plan de situation



PERIODE	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5	Traffic
Diurne (09h-19h)	64.8	45.1	47.2	55.9	66.4	70.6	345 véh/h dont 3.5% PL
Nocturne (22h-23h)	61.8	36.1	37.6	46.7	64.6	68.6	92 véh/h dont 1.1% PL

La présentation des études nous annonce une « durée d'enregistrement minimum de 24h par Gamba » (cf : doc G3 p875 art. 10 ; 2 ; 4 ; 2) **MAIS** les mesures acoustiques réalisées au 116 boulevard Jean Royer ne portent que sur 12h ! (cf doc G-20-01661 Tramway ligne T2 TOURS)

Il est facile de montrer que le Tram est moins « bruyant qu'avec la circulation » en ne prenant que les heures d'affluence du matin !

Le document est donc non conforme et CES RELEVES SONT A REFAIRE !

On trouve également un tableau qui reprend des données qui ne sont pas celles des fiches acoustiques, mais surtout... qui sont fausses ! ! (cf : G6 annexe partie 6 p177&178)

SEP134 – 116 BLD ROYER : Etat initial diurne : 72,3 dBA Etat initial nocturne : 61,9 Dba
SEP056 – 60 BLD ROYER : Etat initial diurne : 71,8 dBA /état initial nocturne : 61,4 dBA
On vous explique pourquoi dans une seconde partie

FICHE DE MESURES ACOUSTIQUES NIVEAUX SONORES ROUTIERS INFORMATIONS



FICHE DE MESURES ACOUSTIQUES NIVEAUX SONORES ROUTIERS RESULTATS DETAILLES



G-20-01661 Tramway ligne T2 TOURS

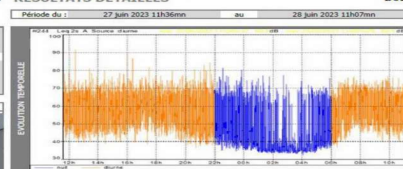
Date : du 27 juin 2023 11h36mn au 28 juin 2023 11h07mn
Adresse : 60 Bd Jean Royer, 37000-Tours

Type de mesure acoustique : LAeq court (1s) sur 24h minimum
Emplacement du point de mesure : à 2 m en avant de la façade directe
Orientation de la façade exposée : Nord-Nord-Est
Hauteur du microphone : au 1er étage



Description du site : Nature du sol : surface bitumée, Type de tissu : dense, Type de zone : urbaine, Dist. source / récepteur : 5 m, Description de la voie : 2x1, Nombre de voies(s) : 2x1

Plan de situation



PERIODE	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5	Traffic
Diurne (09h-19h)	62.9	43.9	46.2	56.8	66.0	67.9	318 véh/h dont 3.8% PL
Nocturne (22h-23h)	59.5	33.9	34.4	39.0	56.1	61.9	67 véh/h dont 2.5% PL

-L5 correspond au niveau de pointe 5% du temps
-L95 / L90 caractérisent le bruit de fond
-L50 est l'indice fractile à retenir dès lors que la différence entre l'indice LAeq et L50 est supérieur à 5dB(A), ce qui est le cas. (= imposé par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à l'évaluation des bruits)

On voit bien la différence avec les relevés mentionnés précédemment !
71,8dBA recensés au lieu de 56,5 dBA rien que pour le 60 BLD ROYER.
Un acte manqué ou une erreur visant à minimiser (pour ne pas dire cacher) l'impact du passage du tram ?

L'enquête devrait ainsi prendre comme données actuelles relatives aux **niveaux sonores routiers** :

- Etat initial diurne Diurne : **56.5 dBA** / état initial nocturne : **39 dB**.

Les relevés du **niveau sonore moyen de la ligne 1 du tram** pour une voie de profil en « U » comme le Bld Jean Royer sont :

- Niveau moyen diurne **73 dBA** / niveau moyen nocturne **68 dBA** (Arrêté préfecture 37 du 26 janvier 2016)

Il y aura bien une nuisance importante !!!
Même avec un aménagement qui diminuera que d'environ 3 dB.

Concernant les études relatives à la nature des Sols, nous avons pu lire dans les documents de faisabilité que ce sujet et la réalisation des études étaient les plus lourdes et les plus complexes et de nature à nécessiter des dispositifs techniques très complexes et de fait très coûteux.

Pièce G3 page 34, il est donné une courbe altimétrique du territoire d'étude : La ligne 2 passe par le Boulevard Jean Royer qui est l'endroit le plus bas de la Ville de Tours avec une pente descendante venant de la Place de la Liberté, en pleine zone d'alluvions de la plaine de la Loire et du Cher.

Pièce M1 page 95 Il est indiqué « Les alluvions de la plaine de la Loire et du Cher sont le siège d'une nappe peu profonde.... Le niveau du toit de la nappe alluviale au droit sur la zone d'étude peut donc se situer localement à moins de 2 m de profondeur ».

IL est même précisé p 385 de l'Étude d'Impact « que la remontée de nappe alluviale sur la plaine alluviale suivant les données piézométrique de la Ville de Tours (2016 à 2020) démontre la présence de la **nappe aux alentours de 1 m de profondeur par endroit** »

Carte Géologique G3 page 38 donne le tracé du Tram Boulevard Jean Royer à La Riche en Zone « Lit mineur et alluvions récentes ».

Carte Risque Naturel p145 Étude d'Impact met le tracé du Tram Boulevard Jean Royer en Zone de crue de moyenne probabilité.

Carte PPRI plan prévention des risques inondation page 152 classe la moitié du Boulevard Jean Royer en zone C TF = Zone en Aléa Très Fort

Carte Risque Naturel page 163 Classe le Boulevard Jean Royer en Zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Risque lié au retrait – gonflement des argiles page 384 « Les opérations réalisées lors de la phase travaux des projets d'aménagement peuvent générer des effets de tassement, des modifications de la première couche du sol et de la stabilité du sol, cet impact est susceptible de perdurer dans le temps » et « Pour rappel, le projet est exposé au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux, dont le niveau d'aléa varie de moyen à fort selon les secteurs ».

La ligne 2 du Tram va passer sur un tracé Boulevard Jean ROYER avec une nappe proche de la surface, en zone aléa très fort pour les risques d'inondation, sur un sol dont les seules mesures existantes montrent un sol composé de limon sur 60 à 80 cm puis du sable. Les mesures des 2 points de carottages sur le Boulevard n'apparaissent pas dans l'enquête ! les 2 autres mesures des effets vibratoires (points SO1 et SO2 doc G3) montrant une réponse « anormal » du sol ne font pas l'objet d'une explication dans l'enquête. De même que l'incident du 09 mars 2023 concernant l'apparition d'un trou de 15 cm de profondeur dû à un retrait du sol ne fait pas l'objet de citation (Rue Lakanal à 15 m du Blvd Jean Royer).

Nous avons alerté la maîtrise d'ouvrage sur le fait que **certaines habitations subissaient régulièrement des remontées d'eau provenant du sol de leurs caves**. Là encore, il nous avait été indiqué qu'ils iraient rencontrer les habitants concernés car nous leur apprenions. Nous ne savons pas s'ils ont contacté les propriétaires concernés, constaté et/ou réalisé des études supplémentaires, ni s'ils ont actualisé les documents en fonction.

De même que nous leur avons indiqué que **les constructions récentes avaient dû adapter leurs méthodes de construction afin d'aller chercher à plus d'une dizaine de mètres de profondeur un sol de nature à établir des fondations solides. Rien ne semble apparaître à ce sujet dans les documents du dossier. Peut-on ? Doit-on construire une ligne de Tram sur un sol aussi instable ?**

Enfin, nous souhaitons évoquer **le problème des champs magnétiques des tramway car rien de significatif n'est évoqué dans l'étude**. L'organisation mondiale de la santé donne sur son site « who.int » un tableau sur les sources les plus courantes de champs électromagnétique avec pour les Tram 300 V/m de champ électrique soit 30 fois celui d'un écran de télévision !

On aura avec la ligne 2 Boulevard Jean Royer 30 écrans de TV toutes les 7 minutes passant à 3 mètres de chez nous !!!!

Une étude du Luxembourg (science.lu) indique que le courant continu dans la LAC (ligne au-dessus du Tram) peut atteindre la valeur de 1200 Ampères, en comparaison le démarreur d'une voiture c'est 200 A. Quelle conséquence pour les riverains ? Aucune réponse dans l'enquête.

Bruxelles environnement Observatoire des données de l'environnement : « On connaît divers effets des champs magnétiques sur la matière, mais aux intensités qui nous concernent elles peuvent exercer une action perceptible que sur les animaux pourvus de sens de la magnétoréception. **Les caténaires émettent des champs magnétiques qui peuvent aller au double du champ terrestre. Mais rien n'a été véritablement étudié concernant l'être humain** » Cela ne choque personne ? *Article Midi Libre 30/09/2012 Jean Pierre Brasebin Ingénieur des télécommunications. Journaliste Malik BOUSSAHA : « Lorsqu'un Tram passe près de chez vous, l'électromagnétisme ressenti est beaucoup plus important que si vous avez une antenne relais sur votre toit »*

Monsieur Emmanuel DENIS, défenseur des riverains contre les antennes relais en 2012, militant des « Robin des toits » va laisser faire cette Ligne 2 ?

Pour toutes ces raisons et bien d'autres que nous avons pu lire dans les contributions et qui soulèvent davantage de points litigieux, incohérents, préjudiciables pour les habitants, nous réitérons notre ferme opposition à ce projet d'aménagement de transports urbains Ligne2Tram dans la configuration actuelle.

Vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette contribution et dans l'espoir de vous avoir convaincu du bien-fondé d'émettre un avis défavorable à ce projet de Ligne2tram dans la configuration actuelle ;

Veuillez, agréer, Madame, Messieurs les enquêteurs, nos sincères salutations.

Collectif Boulevard Jean Royer