

DOSSIER DE CONCERTATION PREALABLE

Tours Métropole Val-de-Loire a engagé une réflexion sur l'aménagement de la voie de desserte du plateau entre Fondettes et Luynes.

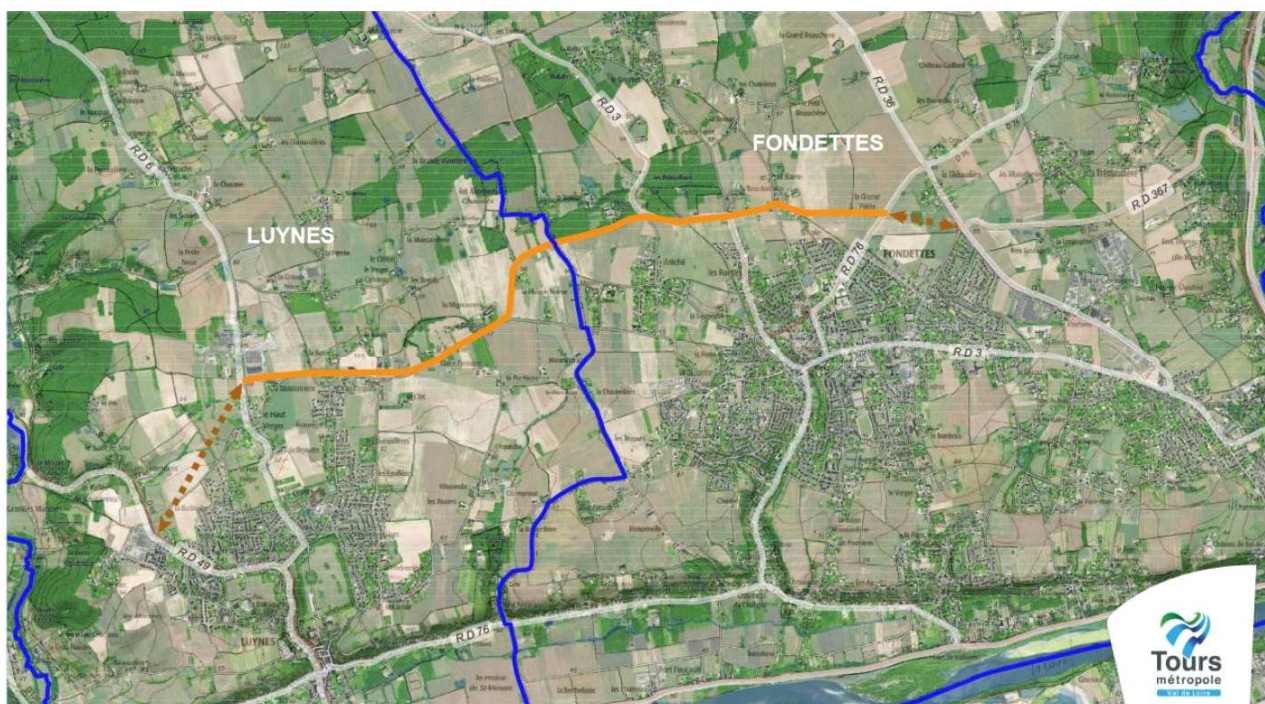
Ce projet, souhaité par la métropole et les communes concernées, s'inscrit dans une action d'aménagement du territoire de l'Ouest de la métropole, afin de faciliter et de sécuriser les déplacements routiers, tout en assurant une meilleure desserte du plateau entre Fondettes et Luynes.

L'objectif recherché par la collectivité est de renforcer la desserte des communes situées à l'Ouest de l'agglomération, en restructurant la liaison routière du plateau (au Nord des communes), délestant ainsi les liaisons existantes inadaptées au trafic (centre historique, secteurs contraints...) (cf. carte suivante).

Les études préalables ont permis de confirmer l'opportunité d'un réaménagement de voiries existantes au Nord de Fondettes et Luynes, avec deux nouvelles connexions permettant de rejoindre l'ex RD49 à l'Ouest, et l'ex RD367 à l'Est.

Le périmètre du projet étudié s'inscrit entre le carrefour giratoire des Cochardières à Fondettes et l'ex RD 49 à Luynes en passant aux abords des zones d'activités de ces deux communes, tout en facilitant les échanges avec le réseau de desserte locale notamment la route de Saint-Roch, de Pernay...

Il consiste majoritairement à restructurer une voirie existante (composée d'ex-voies communales et départementales), et à envisager à ses extrémités la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière (linéaire total de près de 6,5 km).



Sur la base de ce périmètre, différentes études ont été menées :

- **Un état initial du site** : étude socio-économique, diagnostic territorial et environnemental (inventaires de terrain), permettant d'identifier les enjeux du site vis-à-vis de l'aménagement envisagé ;
- **Une analyse réglementaire du projet**, c'est-à-dire l'identification des procédures réglementaires auxquelles serait soumis le projet au regard du Code de l'urbanisme (autorisations foncières, autorisations d'aménagement, concertation), et du Code de l'environnement (impacts environnementaux et humains, concertation, etc.).
- **L'étude des variantes d'aménagement**, proposition de tracés, variantes d'aménagement des intersections, mesures d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement, etc.

La présente concertation s'inscrit en continuité de l'étude de variantes d'aménagement. En effet, plusieurs possibilités d'aménagement et composantes de l'opération sont encore à l'étude, et font l'objet de la présente exposition.

A l'issue de ce temps de concertation, le projet sera susceptible d'évoluer pour tenir compte des remarques et observations du public.

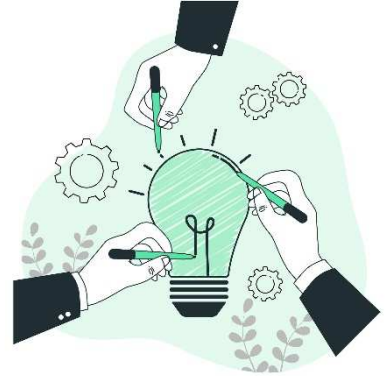
Par la suite, les études réglementaires et de projet pourront être engagées.

Cinq panneaux ont été conçus et s'organisent comme suit :

- **Panneaux 1 et 2** : retour sur la justification historique du projet, les enjeux auxquels il doit répondre en matière de sécurité et de trafic, et la description du projet lui-même et de son planning.
- **Panneaux 3, 4 et 5** : présentation d'éléments de détails du projet soumis à avis et observations (tracé, intersections, implantation de la piste cyclable, prise en compte des enjeux environnementaux, etc.).

Le présent rapport a vocation à accompagner les panneaux, vous donnant davantage de détails sur les propositions d'aménagement qui sont faites à ce stade du projet.

Un registre est à votre disposition pour faire part de vos observations.



SOMMAIRE

1.	LE PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER ENTRE FONDETTES ET LUYNES...	5
1.1.	UN AMENAGEMENT... POURQUOI ?	5
1.1.1.	ANALYSE DES DÉPLACEMENTS ET TRAFICS	5
1.1.2.	REGISTRE DES DIFFICULTÉS RELEVÉES	7
1.1.3.	ACCIDENTOLOGIE	8
1.2.	UN AMENAGEMENT... POUR QUI ?	9
2.	LES PISTES D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ	11
3.	LE TRACÉ ET LES VARIANTES PROPOSÉES (REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE)	12
3.1.	LE TRACE	12
3.2.	LES VARIANTES DE RACCORDEMENTS	13
3.2.1.	LES VARIANTES DE RACCORDEMENT OUEST - LUYNES	13
3.2.2.	LES VARIANTES DE RACCORDEMENT EST - FONDETTES	14
3.3.	POSITIONNEMENT DE LA PISTE CYCLABLE	16
3.4.	INTERSECTIONS PROPOSEES	17
4.	LES INCIDENCES SUR LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT	19
4.1.	LES FLUX DE CIRCULATION	19
4.2.	INSERTION PAYSAGERE	21
4.3.	LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX CONSIDERES DANS LA CONCEPTION ET L'APPLICATION DE LA SEQUENCE ERC	23
5.	LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION	27

Le présent document concerne les dispositions que le Maître d'Ouvrage porte à la connaissance du public dans le cadre de la concertation réglementaire préalable à la réalisation du projet de voie de desserte du plateau entre Fondettes et Luynes.

LE MAITRE D'OUVRAGE

Le projet est porté par TOURS METROPOLE VAL-DE-LOIRE.

LE CADRE JURIDIQUE

L'opération est soumise à concertation au titre du Code de l'urbanisme en application des articles L.103-2 et R.103-1 2.

La concertation préalable est une procédure qui permet d'associer le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les objectifs et les grands principes du projet.

Plus précisément, la concertation doit permettre :

- De débattre des enjeux socio-économiques qui s'attachent au projet et de ses impacts significatifs sur l'environnement et le fonctionnement du territoire ;
- De répondre aux interrogations des habitants et usagers, liées aux changements engendrés par le projet ;
- D'échanger sur les solutions alternatives ;
- D'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

PLACE DE LA CONCERTATION PREALABLE DANS LE PROCESSUS DE REALISATION D'UNE OPERATION ROUTIERE

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes, dont les études occupent une part importante. Différents types d'études sont nécessaires :

- Les études préliminaires qui ont pour but d'explicitier les principales caractéristiques du projet. Elles comprennent le diagnostic du territoire, la recherche de variantes d'aménagement ;
- La définition du programme de l'opération qui sert de cadre aux études de conception détaillées ;
- Les études de conception détaillées (avant-projet et projet) qui visent à affiner la définition du projet et appréhender les différentes possibilités de sa réalisation.

Ces différentes phases s'accompagnent de périodes d'échanges avec les acteurs du territoire mais également avec le public afin d'assurer une bonne prise en considération des points de vue des parties prenantes et nourrir ainsi la définition du projet.

A l'issue de la concertation préalable permettant l'expression des différents points de vue, un bilan de concertation est établi et rendu public. Ce bilan comprend notamment les éléments qui seront pris en considération par le Maître d'Ouvrage pour améliorer le projet ainsi que :

- Les chiffres clés du projet ;
- Les dispositifs de concertation ;
- Les résultats de la concertation ;
- Les recommandations au Maître d'Ouvrage.

1. LE PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER ENTRE FONDETTES ET LUYNES...

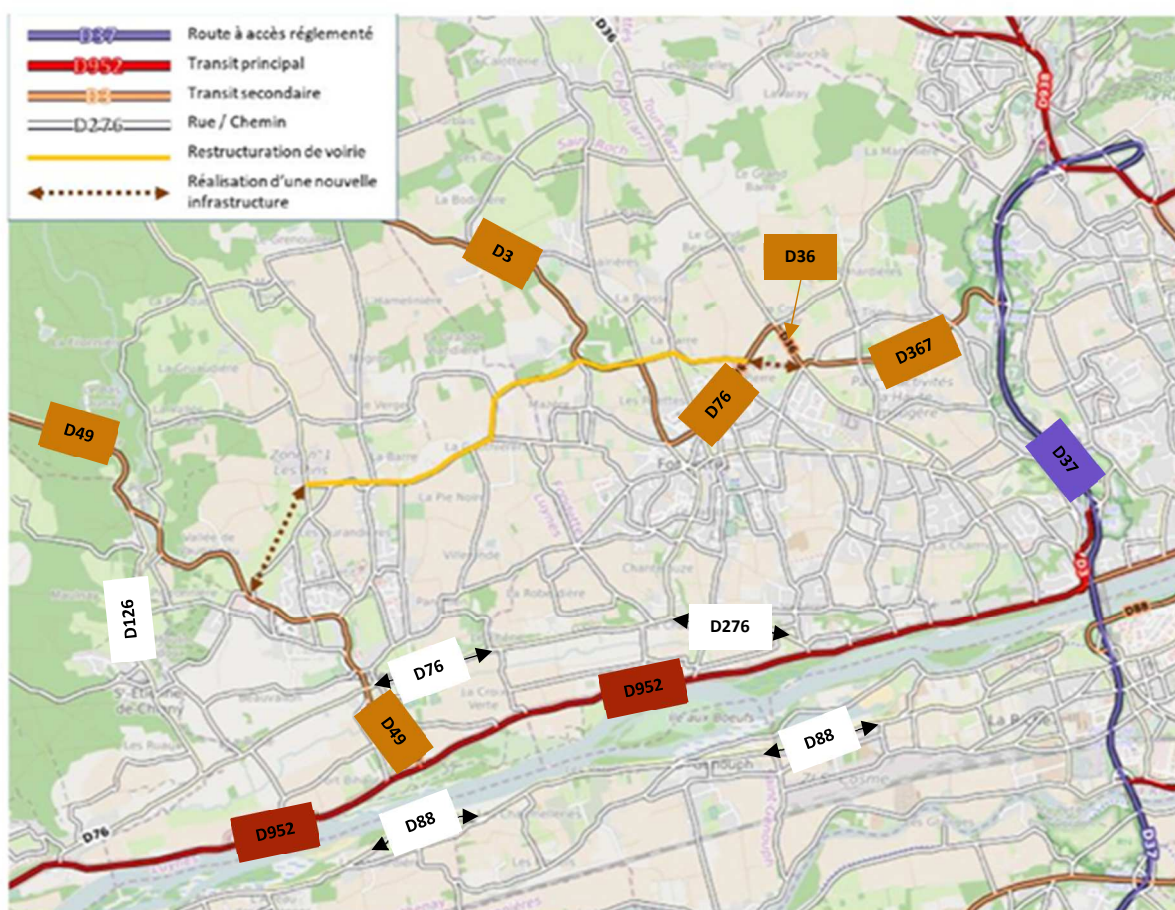
1.1. UN AMENAGEMENT... POURQUOI ?

La justification initiale du projet se base particulièrement sur l'analyse des déplacements, du trafic et de l'accidentologie.

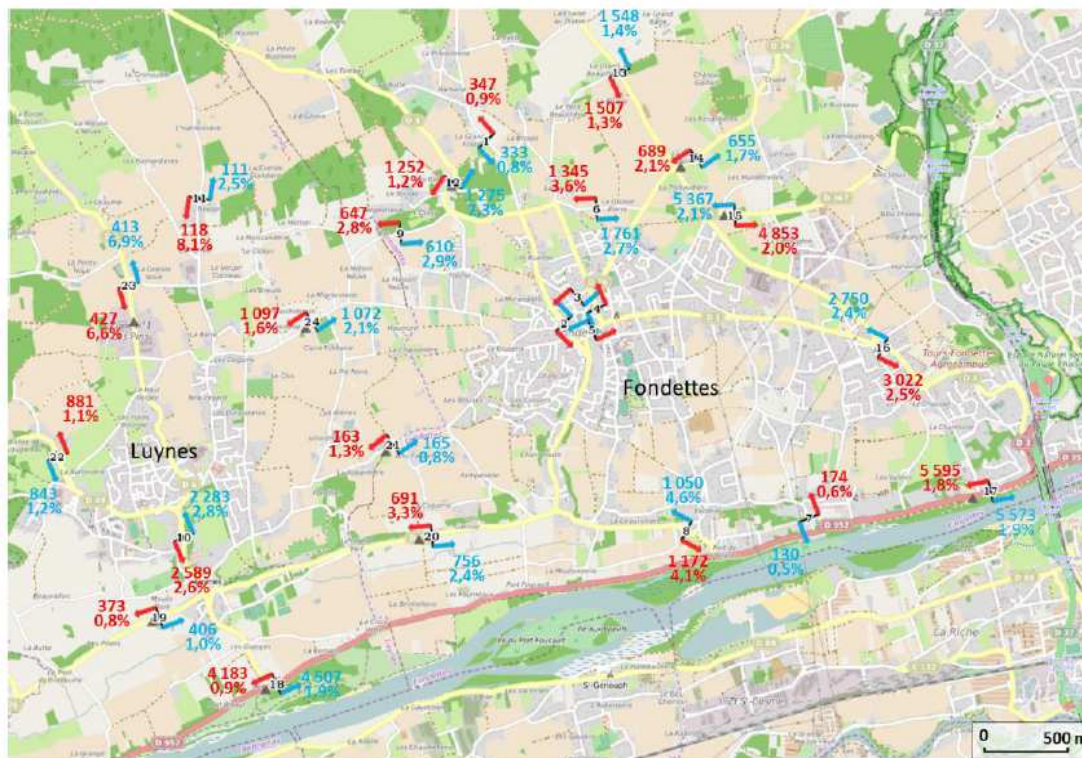
1.1.1. Analyse des déplacements et trafics

L'analyse suivante s'est appuyée sur différents comptages réalisés sur le secteur depuis 2014, complétés par une campagne spécifique au projet menée en 2021.

Les cartes suivantes présentent la localisation des ex-routes départementales (ex RD), ainsi que l'état du trafic en moyenne journalière, sur le réseau routier en février 2021.



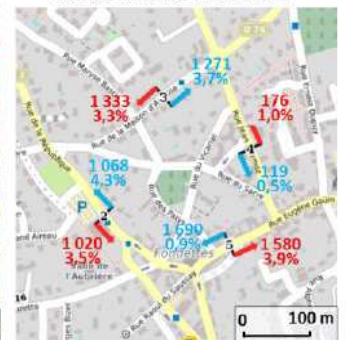
Plan de localisation des routes départementales



Comptages automatiques

689 Trafic moyen en jour ouvré et
2,1% taux de poids lourds (%) parmi
ce trafic (Données : Alyce)

Centre-ville de Fondettes



Au niveau de la commune de FONDETTE, le trafic vers TOURS est réparti sur plusieurs axes :

- Au Nord de la commune, l'ex RD3 en provenance de la commune PERNAY se connecte à l'ex RD76 qui rejoint l'ex RD36 puis l'ex RD367, qui elle-même est reliée au boulevard périphérique Nord-Ouest de TOURS. D'après les données présentées ci-avant, 2 500 véhicules par jour transitent sur l'ex RD3 à l'entrée Nord de FONDETTE. Cette même campagne de comptages estime à 3 000 véhicules journaliers sur la rue de la Grosse Pierre, qui rejoint l'ex RD76. Un trafic important, en provenance de FONDETTE, transite alors par l'ex RD367 pour rejoindre la ville de TOURS.
- Au Sud de la commune, les véhicules empruntent l'ex D952 pour rejoindre TOURS.

Concernant la commune de LUYNES, il est noté que les habitants empruntent majoritairement l'ex RD49, voirie qui traverse la commune, pour rejoindre l'ex RD952. Cette route est aussi empruntée au Nord-Ouest par les habitants de CLERE-LES-PINS.

D'après la campagne de comptages conduite en 2021, plus de 1 700 véhicules par jour sont recensés en amont de LUYNES, sur l'ex RD49, contre plus de 4 800 en aval, au niveau de l'ex RD952. Il est déduit que plus de 3 000 véhicules empruntent chaque jour l'ex RD49 pour rejoindre l'ex RD952 via le bourg de LUYNES.

Ces mêmes comptages routiers, estiment le trafic à plus de 11 000 véhicules par jour sur l'ex RD952 à hauteur de FONDETTE, et près de 8 700 véhicules par jour à hauteur de LUYNES.

Avec près de 5 000 véhicules par jour, l'ex RD49 alimente fortement le trafic généré sur l'ex RD952 en amont de FONDETTE.

1.1.2. Registre des difficultés relevées

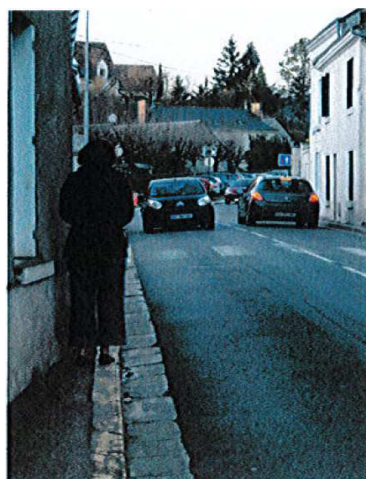
Le secteur d'étude a fait l'objet de plusieurs informations de la part de riverains ou d'associations de riverains ayant constaté des dysfonctionnements sur la voie. Ces informations relatives à la voirie et aux déplacements sont recensées dans le tableau ci-après.

Commune de FONDETTES :

Date de l'information	Personne morale	Objet
06/05/20	Riverain	Carrefour de la Bourdonnière extrêmement dangereux (croisement rue de la République avec la route de Pernay)
08/01/20	Riverain	Rue de la Grosse Pierre et rue des Malabris en mauvais état et dangereuses
03/02/19	Riverain	Dangerosité de la rue de la Grosse Pierre
20/11/18	Riverain	Dangerosité de la rue de la Grosse Pierre
18/10/18	Riverain	Rue de Tréché dangereuse, notamment le trafic de poids lourds

Commune de LUYNES :

Date de l'information	Personne morale	Objet
26/02/13	Association de riverains	Problèmes et nuisances générés par le trafic sur l'ex RD49 dans le centre bourg de LUYNES, en particulier les poids lourds
19/12/12	2 riverains de LUYNES	Nombre important de poids lourds dans le bourg de LUYNES, nuisances et dégâts occasionnés



Poids lourds dans le centre historique de LUYNES (à gauche), passant sur un trottoir étroit rue Paul Louis Courier

Ces relevés et illustrations démontrent que l'enjeu des déplacements sécurisés est majeur dans ces deux communes.

1.1.3. Accidentologie

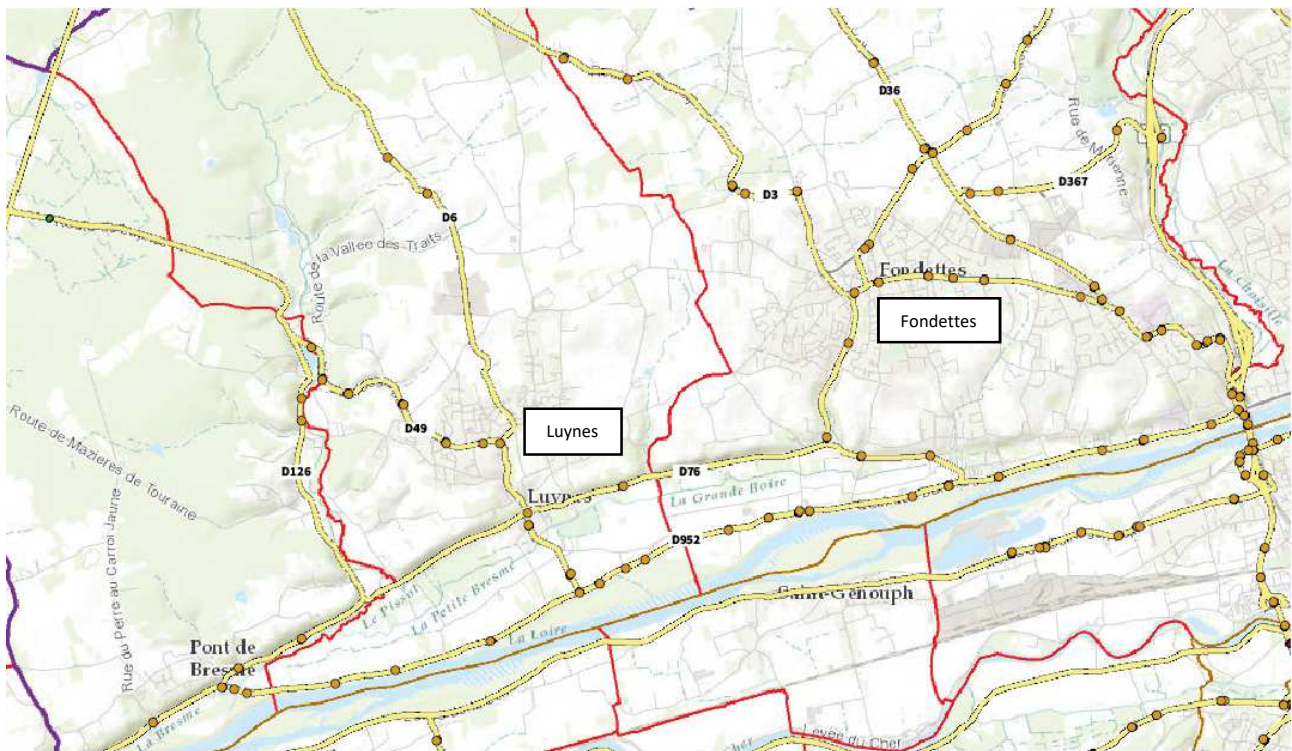
Sur le secteur d'étude, 97 accidents ont été recensés entre 2001 et 2018 dont 60 à FONDETTES, 21 à LUYNES.

Pour la période 2001 à 2012, ces accidents ont généré 77 blessés et 2 morts (informations non connues pour la période 2013-2018).

En fonction des données disponibles, les accidents sont recensés et localisés ci-après.

Accidents sur les axes de trafic principaux, de 2001 à 2018

Axes	Nombre d'accidents
EX Départementale 3	26
EX Départementale 952	17
EX Départementale 76	16
EX Départementale 49	14
EX Départementale 36	7
EX Départementale 367	4



Localisation des accidents enregistrés de 2001 à 2018 sur le secteur d'étude

1.2. UN AMENAGEMENT... POUR QUI ?

Ces améliorations de desserte sont attendues pour une meilleure fluidité des déplacements locaux. Les acteurs ainsi concernés sont tout particulièrement :

- les riverains (plus de sécurité, fluidité de trafic, meilleure insertion des intersections, accessibilité aux équipements, etc.),
- les usagers du quotidien empruntant l'axe régulièrement pour des raisons personnelles ou professionnelles,
- les usagers ponctuels devant rejoindre TOURS par l'Ouest de la métropole,
- ainsi que les acteurs économiques bénéficiant d'une meilleure accessibilité et visibilité.

Desserte des zones d'activités et autres équipements

La requalification de la voie de desserte du plateau facilitera les relations entre les secteurs urbanisés de LUYNES et de FONDETTES, dont le nouveau quartier de la Barbinière à LUYNES.

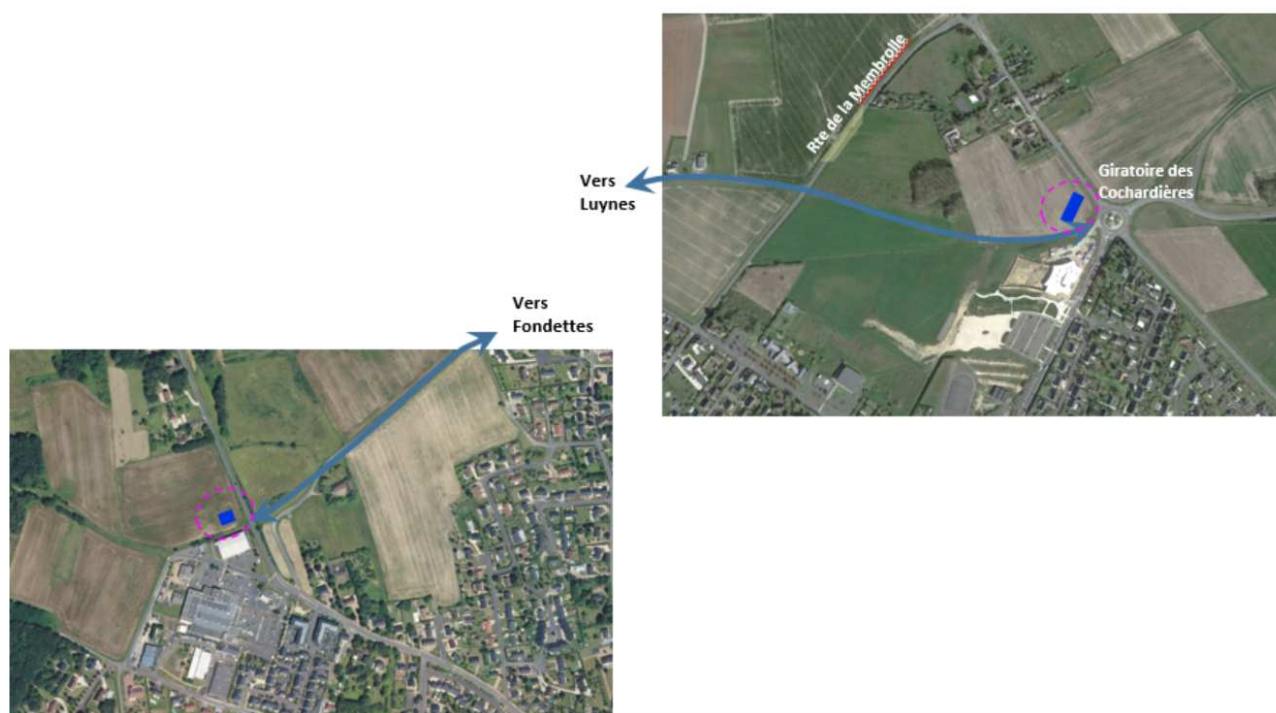
Il permettra de dynamiser et de sécuriser les accès aux zones d'activités déjà présentes sur le secteur (ZI les Pins, ZA la Grande Noue, ZA les Deux Croix, ainsi que la ZA du Chapelet située en bordure de l'ex RD49). D'autre part, l'accès au pôle économique Nord-Ouest métropolitain, ainsi qu'aux autres équipements métropolitains (comme le nouvel espace aquatique) sera favorisé pour les communes du Nord/Ouest de la métropole.

Ce nouvel itinéraire permettra également de se substituer au transit Nord/Sud existant dans les cœurs historiques de FONDETTES et de LUYNES.

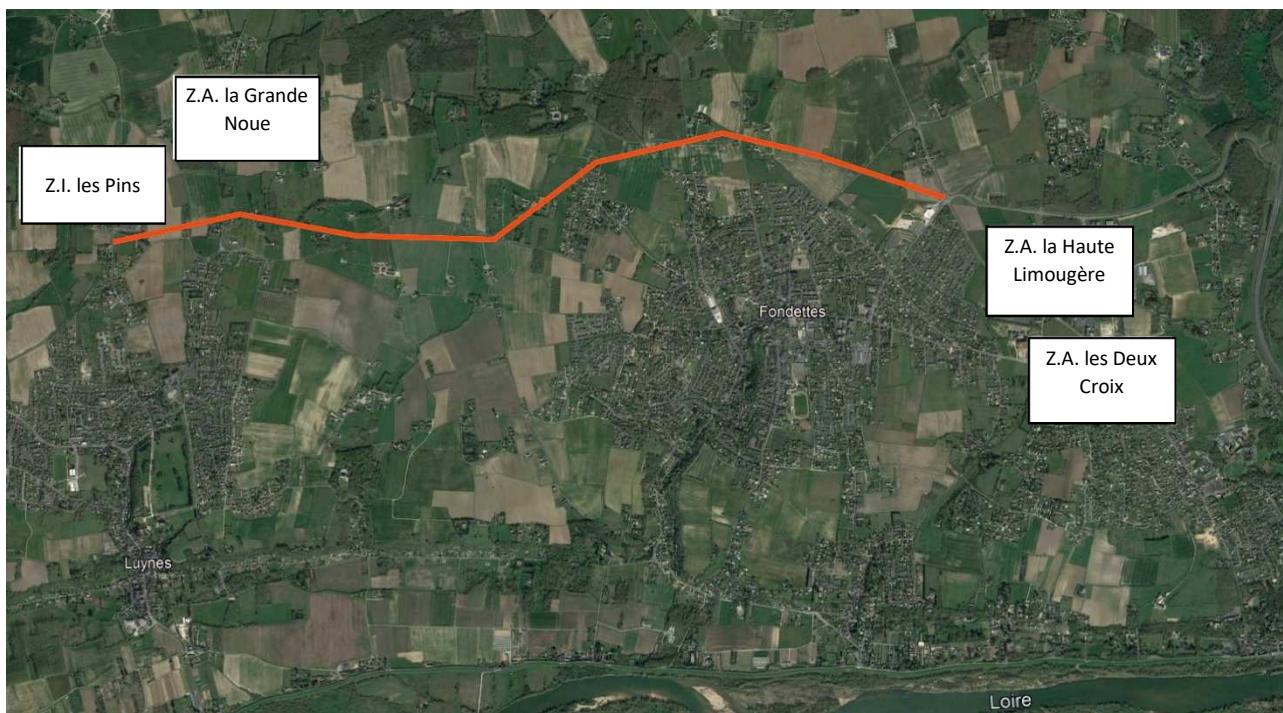
Intermodalité des transports : bus, cycles, aires de covoiturage

La réalisation d'une piste cyclable majoritairement adossée à la voie de desserte de plateau permettra de créer un itinéraire de liaison propice aux déplacements quotidiens.

Deux aires de stationnement pour le covoiturage permettront là encore une optimisation de cette intermodalité. Cette intermodalité des transports est en cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de la métropole (PDU).



Localisation des aires de covoiturage



Localisation des zones d'activités sur les communes de Fondettes et de Luynes

Structuration de la lisière urbaine avec un rôle de transition entre les bourgs et le plateau

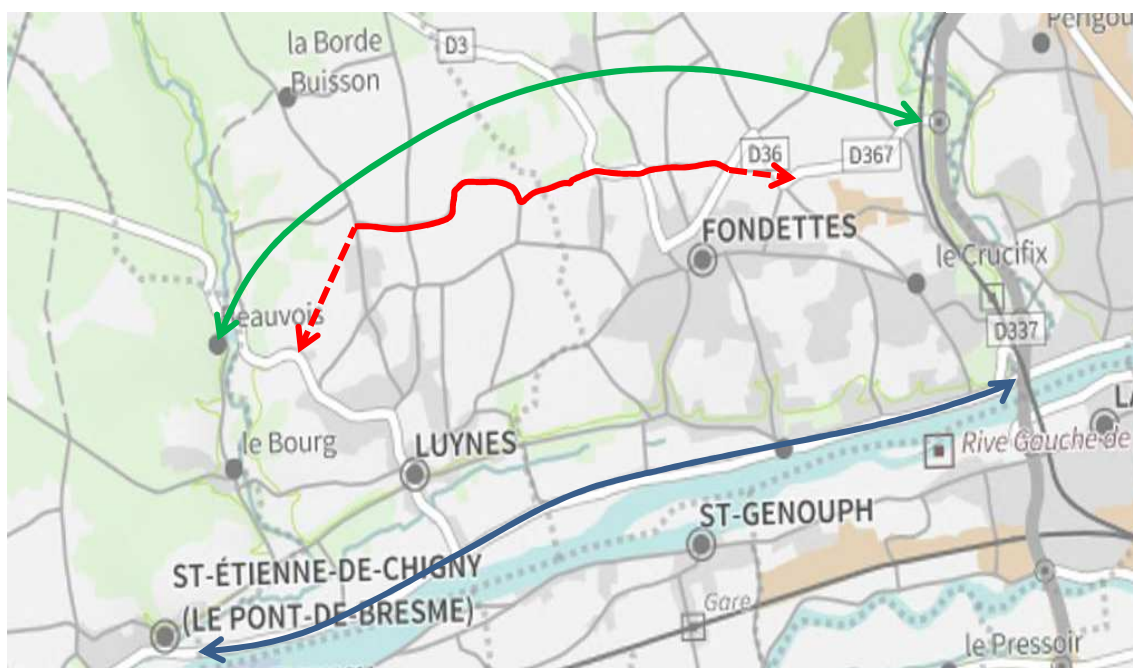
Conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), l'aménagement peut jouer un rôle important dans la structuration d'une limite entre l'empreinte urbaine actuelle et le plateau rural.

La route constituera alors une transition en imposant une dynamique de renouvellement urbain côté Sud et la préservation des paysages et des milieux naturels et agricoles côté Nord.

2. LES PISTES D'AMENAGEMENT DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE

Pour répondre aux problématiques de trafic, d'accidentologie et d'engorgement des bourgs, 3 scénarii globaux d'aménagement ont été examinés, à l'échelle de l'Ouest de la métropole entre la Loire et le plateau :

- Variante globale 1 : mise en 2 x 2 voies de la levée de la Loire (ex D952), qui assurerait toutes les évolutions de trafics du territoire (en bleu sur la carte) ; 
- Variante globale 2 : création d'une nouvelle infrastructure sur le plateau, au Nord de LUYNES et de FONDETTES (en vert sur la carte), afin de fluidifier le trafic et faciliter l'accès au périphérique de TOURS ; 
- Variante globale 3 : réaménagement de voiries existantes au niveau du plateau, au Nord de LUYNES et de FONDETTES, avec deux nouvelles connexions permettant de rejoindre la D49 à l'Ouest, et la D367 à l'Est (en rouge sur la carte). 



Après une analyse multi-facteurs, la 3^{ème} option (rouge) a été retenue, notamment au regard des arguments suivants :

- Maintien de la cohérence paysagère du territoire et limitation de la consommation de l'emprise foncière par la restructuration d'une voie existante,
- Sécurisation des déplacements sur l'axe actuel,
- Désengorgement des bourgs de Luynes et de Fondettes, et amélioration de l'accessibilité des zones d'activités desservies,
- Limitation des impacts sur les espaces naturels remarquables, et absence d'enjeux d'inondations, en particulier par rapport à un aménagement dans le lit majeur de la Loire.

Cette nouvelle infrastructure restructurée s'inscrit dans un schéma d'aménagement du territoire cohérent avec les objectifs des communes (affichés dans les PLU) de développement des zones d'activités économiques du plateau, le projet d'équipement sportif et de loisirs, et également les projets de développement de l'habitat.

3. LE TRACE ET LES VARIANTES PROPOSEES

(REPRESENTATION SCHEMATIQUE)

Les études préliminaires menées ont permis :

- **de conforter la nécessité d'un réaménagement de voiries existantes** (en comparaison à une mise à 2 x 2 voies de la levée de la Loire, ou la création d'une nouvelle infrastructure sur le plateau), notamment pour limiter la consommation d'espace ;
- **de consolider et préciser les enjeux et les contraintes du projet** au travers de diagnostics thématiques ;
- **proposer différents tracés** au sein d'un périmètre d'étude, accompagnés d'une analyse comparative basée sur la doctrine ministérielle « Eviter – Réduire – Compenser les impacts du projet ».

Les panneaux d'exposition, ainsi que les résultats d'étude présentés ci-après, constituent une synthèse des variantes et éléments de projet envisagés à ce stade. Les variantes présentées sont accompagnées d'une synthèse d'analyse multicritères, permettant de prendre connaissance des critères de comparaison. Néanmoins, aucun choix n'a été opéré à ce stade, le recueil des avis et observations étant l'objet de la présente phase de concertation.

Les éléments de projet présentés dans les paragraphes suivants, et ne faisant pas l'objet de variantes restent également soumis à avis et observations.



3.1. LE TRACE

Le projet prévoit de réaliser un aménagement entre le carrefour giratoire des Cochardières à FONDETTES et l'ex RD 49 à LUYNES en passant aux abords des zones d'activités de LUYNES et FONDETTES, tout en facilitant les échanges avec le réseau de desserte locale. Comme indiqué précédemment, il consiste majoritairement à restructurer une voirie existante (composée d'ex voies communales et départementales), et à envisager, à ses extrémités, la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière (linéaire total de près de 6,5 km).

Le projet se composera d'une route à 2 x 1 voie, avec une vitesse de référence de 70 km/h au regard de sa configuration, accessible aux véhicules agricoles, et à laquelle sera intégrée une piste cyclable dédiée.

Les modalités de raccordements aux extrémités du projet sont prévues au droit du carrefour des Cochardières (giratoire existant) à l'Est, et au moyen d'un giratoire à créer au droit de la zone d'activités du Chapelet, sur la commune de Luyne, à l'Ouest (cf. schéma de principe ci-contre).



3.2. LES VARIANTES DE RACCORDEMENTS

Des variantes de raccordement du tronçon routier en projet sont à l'étude. Une analyse des atouts et faiblesses de chacune de ces variantes a été réalisée, les résultats sont proposés ci-après.

3.2.1. Les variantes de raccordement Ouest - Luynes

A hauteur de la section à créer, à proximité de la ZI des Pins, deux variantes ont été définies sur la base des enjeux identifiés sur le site (cadre de vie, zones humides réglementaires, cours d'eau, haies bocagères ou boisements). Ces deux variantes, ainsi qu'une synthèse de l'analyse multicritères réalisée sont présentées ci-après.

Variante de raccordement Ouest A1 : Tracé neuf 750 m



Variante de raccordement Ouest A2 : Tracé neuf 500 m



Légende :

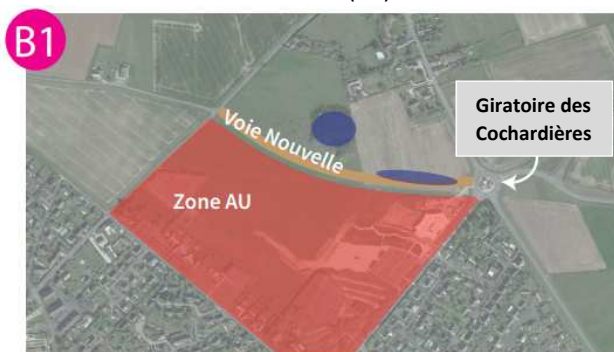
	Plus favorable
	Moins favorable
	Défavorable
	Non discriminant

Thèmes	Variante A1 Tracé neuf 750 m	Variante A2 Tracé neuf 500 m
Milieu humain, cadre de vie	Ce tracé implique : - Une suppression de haies et bosquets, - Augmente l'emprise des aménagements dans le paysage, - Une dégradation du paysage	Le tracé permet : - La préservation des haies existantes - De limiter l'emprise des aménagements dans le paysage
Milieu physique	Caractéristiques hydrogéologiques	
Milieu naturel	Suppression de haies et bosquets Tracé sur zones humides Destruction d'habitats	
Paysage, urbanisme, patrimoine et archéologie	Dégradation paysage	Effet d'emprise et coupure paysagère moindre
Milieu agricole	Ilôts d'exploitation scindés Emprises agricoles Délaisés agricoles	Ilôts d'exploitation scindés Emprises agricoles Délaisés agricoles
Fonctionnalités		Sinuosité, fluidité moindre
Sécurité		Sinuosité, visibilité
Faisabilité de l'aménagement	Coût ++	Coût - -

3.2.2. Les variantes de raccordement Est - Fondettes

Coté Est, le raccordement sera effectué via un giratoire déjà existant, le giratoire des Cochardières. Le raccordement entre ce giratoire et la rue de la Grosse Pierre requiert la création d'une section nouvelle (cf. illustrations ci-après). Tout comme la section Ouest, l'identification des enjeux sur le site (zones humides, boisements, zones AU du Plan Local d'Urbanisme, etc.) a abouti à la définition de trois variantes de tracé. Ces variantes, ainsi que la synthèse de l'analyse multicritères associée, sont présentées ci-dessous.

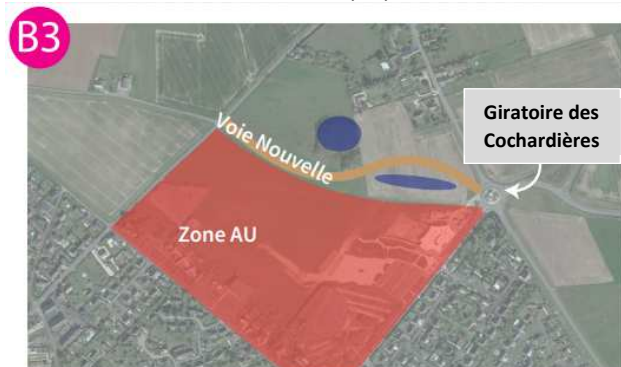
Variante de raccordement Est 1 (B1) :



Variante de raccordement Est 2 (B2) :



Variante de raccordement Est 3 (B3) :



 Zones humides réglementaires

Thèmes	Variante EST 1 B1	Variante EST 2 B2	Variante EST 3 B3
Milieu humain, cadre de vie	Habitation à 140m	Habitation à 150m	Habitation à 100m
Milieu physique	Caractéristiques hydrogéologiques		Caractéristiques hydrogéologiques
Milieu naturel	Chevauchement zone humide		Fonctionnalités zone humide
Paysage, urbanisme, patrimoine et archéologie	Unité paysagère préservée Juxtaposition zone 1AU	Unité paysagère préservée Chevauchement zone 1AU	Altération du paysage Respect zone 1AU
Milieu agricole	Ilôts d'exploitation scindés Délaissés agricoles	Ilôts d'exploitation scindés Délaissés agricoles	Ilôts d'exploitation scindés Délaissés agricoles
Fonctionnalités			Sinuosité, fluidité moindre
Sécurité			Sinuosité, visibilité
Faisabilité de l'aménagement			

Légende :

	Plus favorable
	Moins favorable
	Défavorable
	Non discriminant

3.3. POSITIONNEMENT DE LA PISTE CYCLABLE

Le projet d'amélioration de la voie de plateau comporte la mise en service d'une piste cyclable sécurisée et adaptée aux usages actuels, mais aussi futurs. Il est ainsi prévu que cette piste cyclable soit déconnectée de la voie routière par un aménagement paysager, permettant la sécurité des cyclistes qui l'emprunteront. L'amélioration de cet itinéraire est également en lien avec les ambitions de la métropole et des communes, affichées dans le Schéma Directeur Cyclable métropolitain (approuvé en février 2022), de diversifier les modes de déplacements, et plus particulièrement de développer l'usage du vélo pour les trajets domicile/travail.

Au-delà de cet objectif, la création de la piste cyclable permettra d'éloigner la voie routière des limites cadastrales des propriétés riveraines, et constituera ainsi une zone tampon pour les habitations.

La création d'une piste cyclable suppose d'acter son positionnement au Nord ou au Sud de la voie routière. Une analyse des avantages et inconvénients de ces deux variantes a été réalisée et est insérée ci-dessous.



Thèmes	Variante Voie cyclable Nord	Variante Voie cyclable Sud
Milieu humain, cadre de vie	Zone tampon pour 3 habitations	Zone tampon pour 22 habitations
Milieu physique		
Milieu naturel		
Paysage, urbanisme, patrimoine et archéologie	Ouvertures paysagères pour les VL/PL	Ouvertures paysagères pour les cycles
Milieu agricole		
Fonctionnalités	Secteurs desservis plutôt au Sud	Secteurs desservis plutôt au Sud
Sécurité	7 intersections à enjeu fort 2 basculements	4 intersections à enjeu fort 0 basculement
Faisabilité de l'aménagement		

Légende :

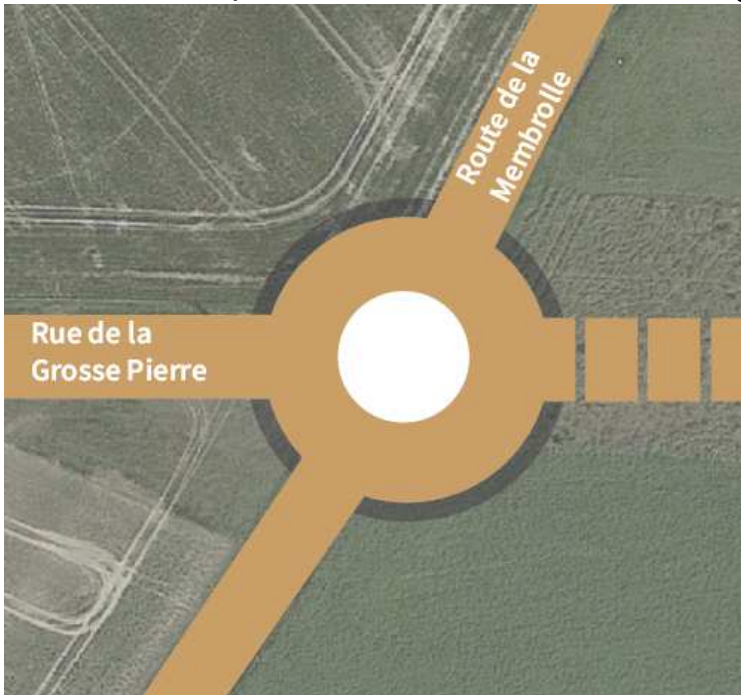
	Plus favorable
	Moins favorable
	Défavorable
	Non discriminant

Le projet prévoit le réemploi de voiries existantes côté **Sud** pour la circulation des cyclistes. Ainsi, une implantation de piste cyclable côté Nord suppose deux traversées, pour basculer vers le Sud.

3.4. INTERSECTIONS PROPOSEES

Le projet suppose de travailler sur les modalités d'intersections de la voie de plateau à requalifier avec les autres axes interceptés. La configuration des intersections a ainsi fait l'objet de propositions qui sont présentées de manière schématique ci-après.

Intersection ex RD76/route de la Membrolle-sur-Choisille : Aménagement d'un carrefour giratoire



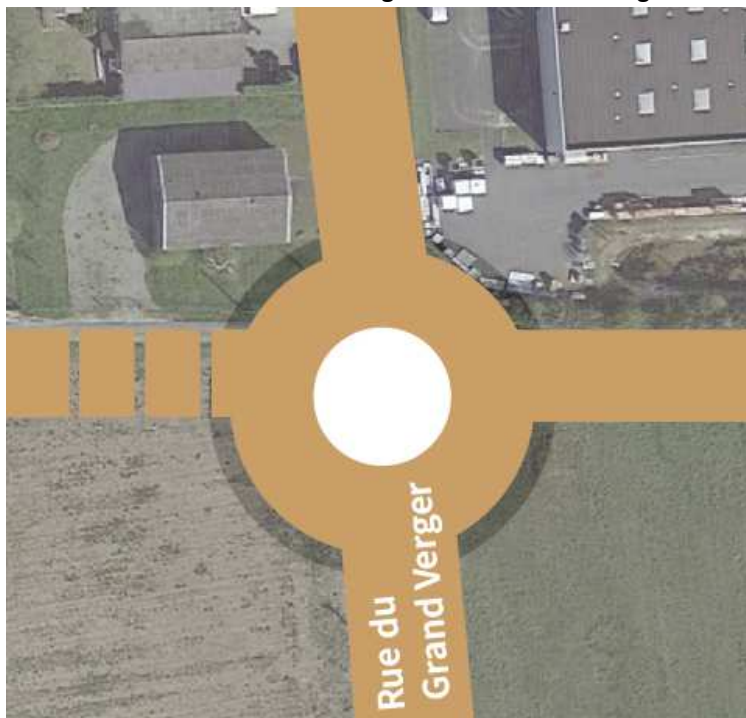
Rue de la Barre : aménagement d'un carrefour en croix



Route de Pernay : aménagement d'un carrefour en croix



Zone industrielle des Pins : aménagement d'un carrefour giratoire



Carrefour de la Pinsonnerie

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, les conditions de visibilité à ce carrefour seront étudiées.

4. LES INCIDENCES SUR LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

A ce stade du projet, le diagnostic détaillé du site a été réalisé dans le cadre des études préliminaires (inventaires terrain des enjeux environnementaux, étude socio-économique, mobilisation des résultats de mesures in situ, etc.).

Les études de projet, qui interviendront par la suite (cf. « Les grandes étapes du projet » panneau 2), permettront de préciser le projet, et seront accompagnées, comme l'impose la réglementation, d'études complémentaires détaillées sur les incidences du projet sur le cadre de vie (impacts sonores, paysagers, trafic, etc.), et sur les différentes composantes environnementales (espaces naturels, qualité de l'air, ressources en eau, etc.).

Les paragraphes qui suivent proposent une synthèse des premières analyses d'incidences réalisées, et présentent les démarches itératives engagées (enjeux paysagers, écologiques, etc.) (cf. panneaux 4 et 5).

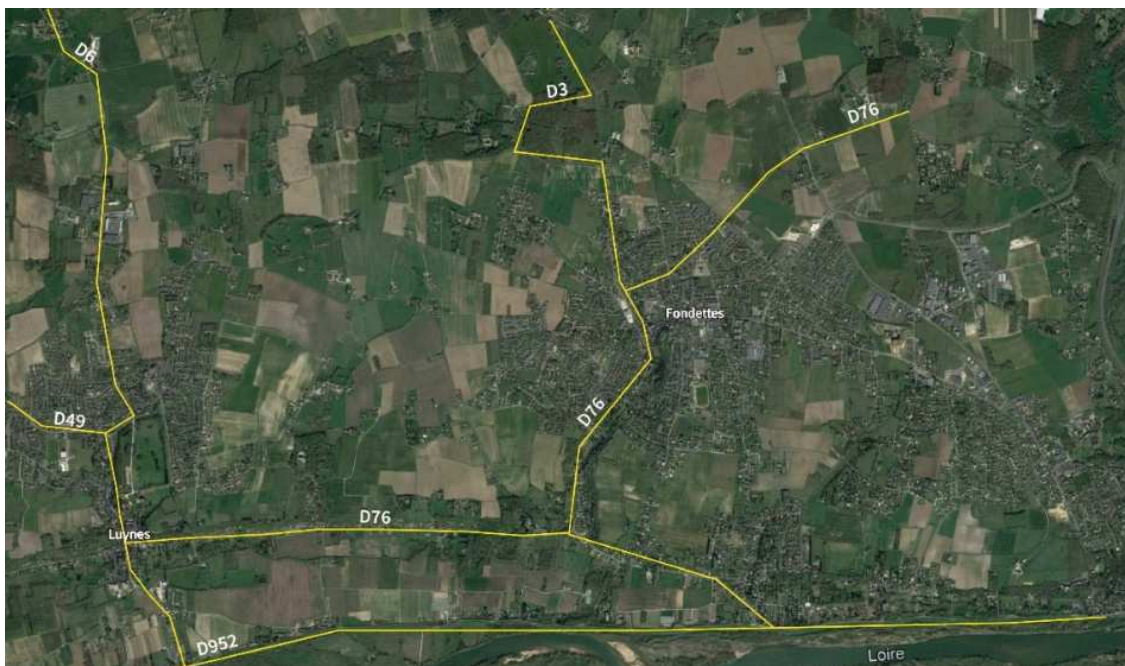


4.1. LES FLUX DE CIRCULATION

Trafic et sécurité

Comme indiqué précédemment, la voie actuelle, déjà très empruntée, ne répond pas de par son dimensionnement, aux besoins de circulation. Le réaménagement des voiries sur le plateau permettra de répartir le trafic avec l'ex D952 et fluidifier les itinéraires pour accéder au boulevard périphérique de TOURS. Les habitants de LUYNES ne seront plus contraints d'emprunter massivement l'ex RD952 et la RD49. Le trafic étant moins chargé sur ces axes, les accidents seront moins fréquents.

Pour FONDETTES, ce réaménagement facilitera également l'accès au boulevard périphérique, en mettant à disposition un axe direct contre la succession de voiries actuellement à emprunter (ex RD3→ex RD76→ex RD36→ex RD367).



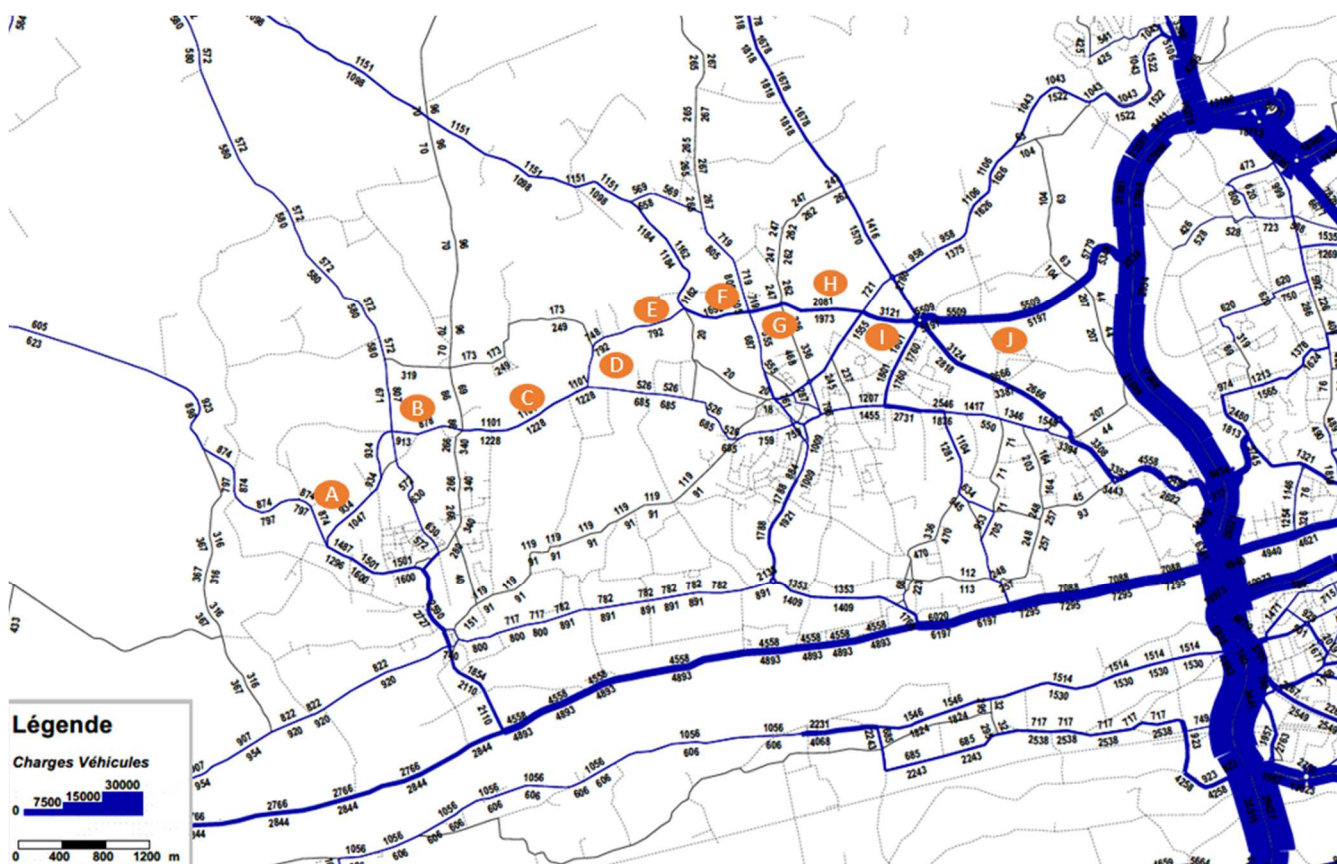
Localisation des ex routes départementales sur les communes de Luynes et Fondettes

Désengorgement des bourgs

Avec un axe Nord (voie de desserte du plateau) et un axe Sud (ex RD952), les flux de véhicules en transit vers le boulevard périphérique de TOURS n'impacteront plus les cœurs historiques de LUYNES et de FONDETTES.

Le flux en provenance de l'ex RD49 sera orienté vers la voie de desserte du plateau, ce qui permettra le désengorgement du bourg de LUYNES, entraînant notamment une limitation forte du flux de poids lourds en provenance des communes du Nord-Ouest.

Estimation du trafic projeté à l'horizon 2030 :



Carte du trafic projeté par jour et par sens à l'horizon 2030 (voie de desserte aménagée)

Répartition du flux tous véhicules par jour et par tronçon, selon 3 scénarii :

Tronçons	REF 2019	REF 2030	Projet 1
A	1 570	1 801	1 981
B	1 238	1 340	1 792
C	1 712	1 912	2 328
D	702	776	1 118
E	860	1 086	1 540
F	2 568	2 712	3 480
G	2 884	2 963	4 590
H	2 498	2 565	4 054
I	0	0	5 603
J	8 913	10 025	10 705

Les tronçons (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J) représentent des sections de voirie comprises entre les principales intersections (I tronçon neuf à construire, et J tronçon existant hors projet).

REF 2019 : Situation de référence 2019

REF 2030 : Situation de référence 2030 (sans aménagement)

Projet 1 : situation projet (avec aménagement à horizon 2030)

A horizon 2030, le projet permettrait de capter un flux supplémentaire de l'ordre de + 40 % (comparaison des situations REF 2030 et Projet 1), en moyenne par tronçon (tronçons I et J non calculés). Pour information complémentaire, cette attractivité pourrait concerner jusqu'à 175 Poids Lourds par jour selon les tronçons.

4.2. INSERTION PAYSAGERE

Afin de limiter les effets négatifs des nouveaux aménagements, et permettre au projet de préserver les valeurs esthétiques fondamentales des paysages, des mesures de réduction, de compensation ou de suppression des impacts doivent être prises.

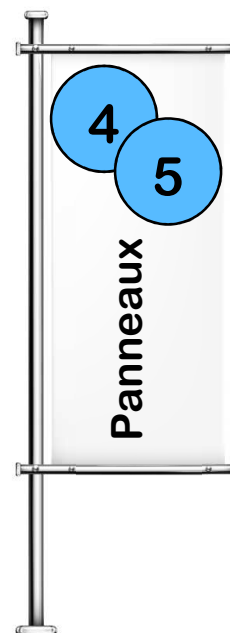
Cette partie s'attache à définir des objectifs d'aménagement de l'itinéraire en lien avec les enjeux précédemment fixés :

■ Enjeux de préservation

- Préserver les boisements comme éléments occultant.
- Assurer la pérennité des paysages agricoles pour favoriser les milieux en plateaux ouverts.
- Conservation d'un milieu ouvert pour préserver les covisibilités.

■ Enjeux d'intégration

- Intégrer la frange urbaine existante et l'habitat immédiat.
- Assurer une perception qualitative des zones d'activités.
- Intégration des intérêts patrimoniaux.
- Insérer les aménagements nouveaux dans le paysage.



Plusieurs principes majeurs sont déclinés et exposés sur différents profils ou coupes paysagères représentatives des aménagements projetés.

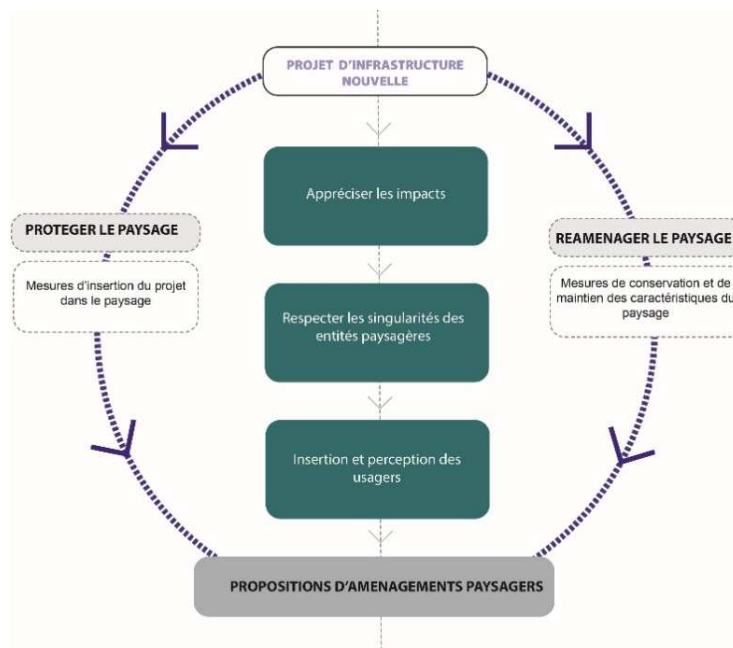
Ces principes assurent l'intégration paysagère du projet et déclinent les actions visant à renforcer la structure paysagère existante au voisinage des aménagements.

Trois objectifs sont assignés aux mesures d'intégration paysagère :

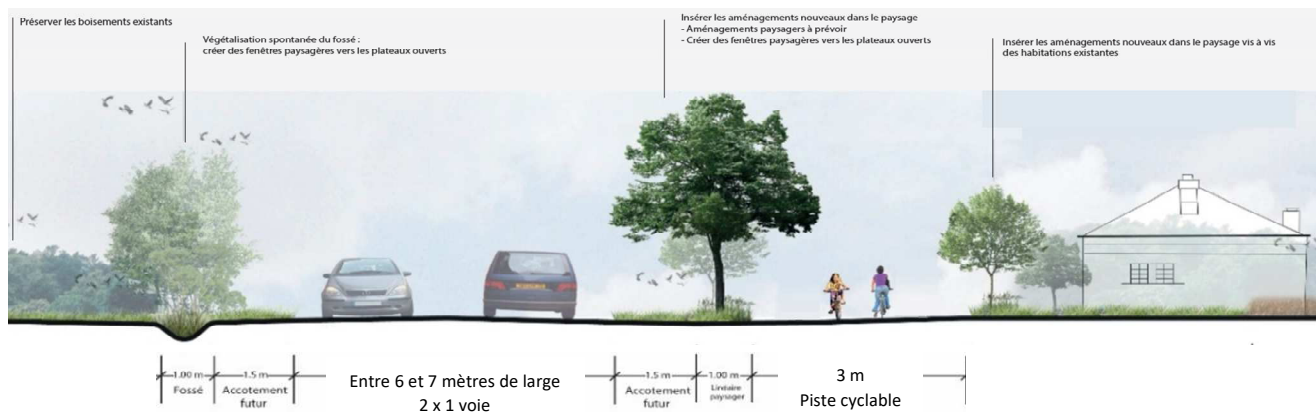
- **Se rapprocher au mieux des composantes paysagères présentes ;**
- **Respecter le paysage quotidien des habitants situés à proximité ;**
- **Rechercher les possibilités de découverte depuis la route.**

Sur la base du diagnostic paysager, les aménagements paysagers proposés permettent de :

- **Protéger le paysage** : mettre en œuvre des mesures de conservation et de maintien des singularités paysagères mises en avant lors du diagnostic.
- **Réaménager le paysage** : cicatriser le paysage en fonction des impacts des aménagements sur le paysage existant en mettant en œuvre des mesures d'insertion pour reconstituer le paysage.



Exemple d'insertion paysagère sur la voie de desserte :



▪ Insertion paysagère de la voie cyclable :

Vue actuelle



Insertion côté Sud



Insertion côté Nord



4.3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX CONSIDERES DANS LA CONCEPTION ET L'APPLICATION DE LA SEQUENCE ERC

L'état initial de l'environnement a été réalisé suivant les sensibilités du territoire et les risques d'impact du projet d'aménagement de la voie de desserte. **Les objectifs des diagnostics environnementaux étaient de :**

- **Considérer l'ensemble des thématiques susceptibles d'être impactées par le futur tracé ;**
- **Définir les enjeux de l'ensemble des thématiques abordées ;**
- **Analyser les enjeux des thématiques influençant le choix du tracé.**

Le tableau suivant présente les thématiques abordées dans le cadre des diagnostics environnementaux et techniques, ainsi qu'une synthèse des principaux enjeux associés :

- Le milieu humain : foncier, bruit, terres agricoles.
- Le climat et la qualité de l'air ;
- Le sol, le sous-sol et les terres ;
- L'eau : hydraulique, hydrologie, hydrogéologie ;
- La biodiversité ;
- Le paysage ;
- Le patrimoine culturel ;
- Les risques majeurs ;

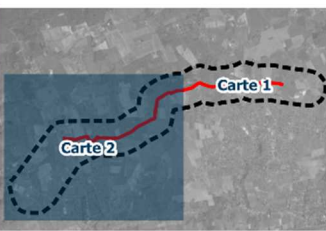
L'état initial s'est appuyé sur des données bibliographiques ainsi que des inventaires de terrain réalisés par des écologues, hydrauliciens, pédologues, paysagistes et analyses d'experts entre septembre 2020 et juillet 2021.

Au regard des études réalisées, les enjeux à prendre en compte dans l'étude des tracés sont plus particulièrement :

THEMATIQUES	SOUS-THEMATIQUES	ENJEUX
Milieu humain	Foncier	Limiter les emprises de l'aménagement, spécifiquement sur les parcelles construites.
	Bruit	Limiter les nuisances sonores au droit des habitations identifiées.
	Terres agricoles	Préserver les terres agricoles et maintenir les modalités d'exploitation (accès aux parcelles, etc.).
Sols et sous-sols	Zones humides	Éviter l'impact sur les zones humides (sous-thématique également abordée dans la thématique « biodiversité »).
	Topographie Hydrogéologie	Éviter les remaniements de type déblais/remblais pour conserver le profil topographique existant, et limiter l'impact sur l'hydrogéologie.
Eau	Cours d'eau et points d'eau	Limiter les impacts sur les cours d'eau (éviter les nouvelles coupures). Préserver le vallon situé à l'Ouest du périmètre d'étude (= habitat de refuge, d'alimentation et de reproduction pour bon nombre d'espèces).
	Captage eau potable	Préserver les emprises du périmètre de captage de la Bourdonnière en limite Nord du projet. Préserver les captages ou puits connus.
Biodiversité	Habitats et flore	Réseau bocager associé à des boisements (principalement au Nord du périmètre d'étude), à préserver car jouant le rôle important d'habitats refuges au sein d'un secteur fortement dominé par la polyculture.
	Zones humides	Milieus protégés situés en particulier à l'Ouest du périmètre d'étude, à préserver.
	Faune	Préserver les habitats protégés d'espèces protégées (avifaune, amphibiens, mammifères et insectes), ainsi que les autres habitats jouant un rôle important dans le maintien des populations

		Un enjeu fort a été identifié dans les fourrés et boisements, les zones humides et les mares.
	Corridors écologiques	Maintien des corridors écologiques locaux identifiés dans le cadre du projet.
Paysage	Paysage	Préservation des zones boisées et des haies bocagères qui en plus de représenter des zones d'habitats pour les espèces faunistiques, participent à la diversification d'un paysage marqué par la polyculture.
Patrimoine culturel	Patrimoine architectural	Prise en compte du patrimoine architectural associés aux hameaux de la Besnerie, la Gauthièrerie et la Mignonnerie, et périmètre de protection des monuments historiques.
	Patrimoine paysager	Préservation des espaces boisés et haies bocagères, classés ou non au Plan Local d'Urbanisme (PLU) – prise en compte du site classé et du Site Patrimonial Remarquable (SPR)

Synthèse des enjeux



--- COMMUNE
Projet
--- Périmètre d'étude

Enjeux relatifs au milieu physique

• Forage ou puits connu de la BSS

Enjeux relatifs à la biodiversité

Mare
Zone humide

Enjeux relatifs au contexte architectural et paysager

Espaces boisés et haies bocagères, classés ou non au PLU
Frange urbaine existante et habitats immédiats
Site Patrimonial Remarquable

Site Inscrit/Classé (code de l'environnement)

Classé
Inscrit
Périmètre monuments historiques

Patrimoine mondial UNESCO

Patrimoine mondial
Zone tampon approuvée

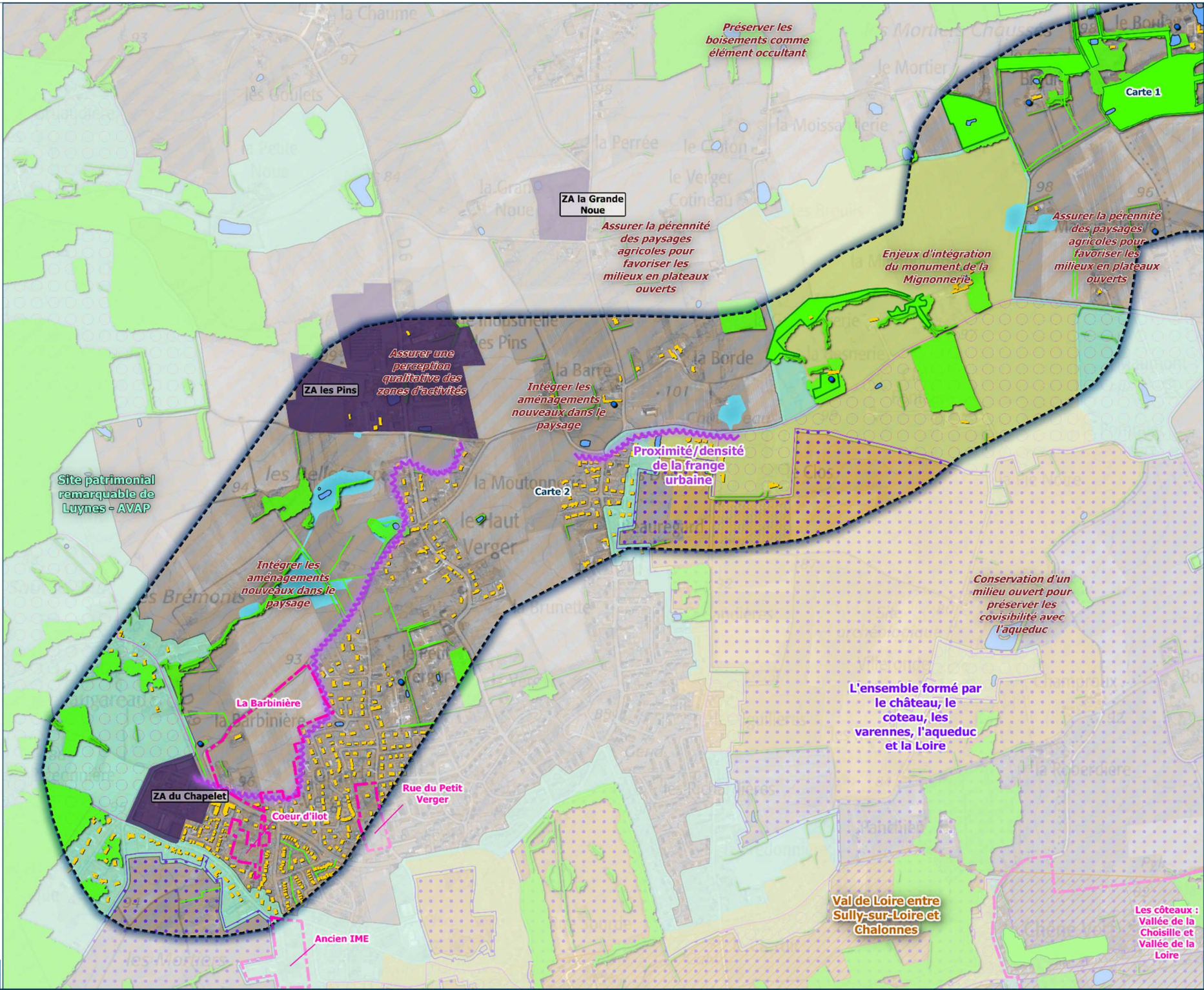
Enjeux relatifs au milieu humain

Bâtiment résidentiel
Secteur comportant des orientations d'aménagement



Source(s) : Google satellite, SCAN 25 TOPO®, DNSB, BD TOPO®, Cadastre, PLU, Atlas des patrimoines

Conception et réalisation : ARTELIA 2022



5. LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

Les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) définissent les orientations d'urbanisme de chaque commune mais également les règles d'aménagement à l'échelle parcellaire. Leur lecture vise à vérifier l'adéquation du projet avec les orientations et règles des PLU des communes de FONDETTES et de LUYNES.

PLU de FONDETTES :

Approuvé en décembre 2016, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de FONDETTES a pour objectif de dynamiser son centre-ville en structurant l'urbanisation à partir de celui-ci.

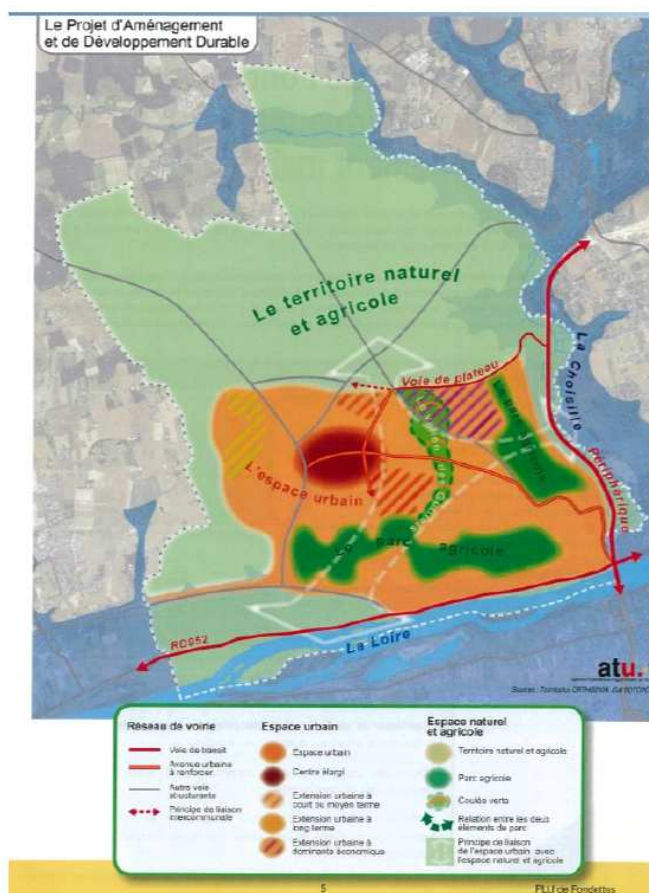
Comme sur LUYNES, le PADD favorise le renouvellement urbain à proximité des équipements et des services et limite toute urbanisation diffuse sur le plateau rural. La lutte contre l'étalement urbain est prioritaire.

La perspective est de mettre en œuvre le concept de ville compacte en dissociant bien les espaces agricoles des espaces urbanisés.

Un autre enjeu majeur est alors de façonner une limite identifiable entre l'espace rural et l'espace urbain.

Sur la carte de son PADD, le PLU montre bien une limite de l'espace urbain par la « voie du plateau » (ex RD367).

Une volonté de « principe de liaison intercommunale » avec un raccordement de voirie est envisagée, pour délimiter et rendre plus accessible la commune de FONDETTES et désengorger le lieu-dit de la Thibaudière. Des emplacements réservés sont retenus sur le plan de zonage du PLU de FONDETTES pour la mise en œuvre du projet.



Carte du PADD du PLU de FONDETTES

PLU de LUYNES :

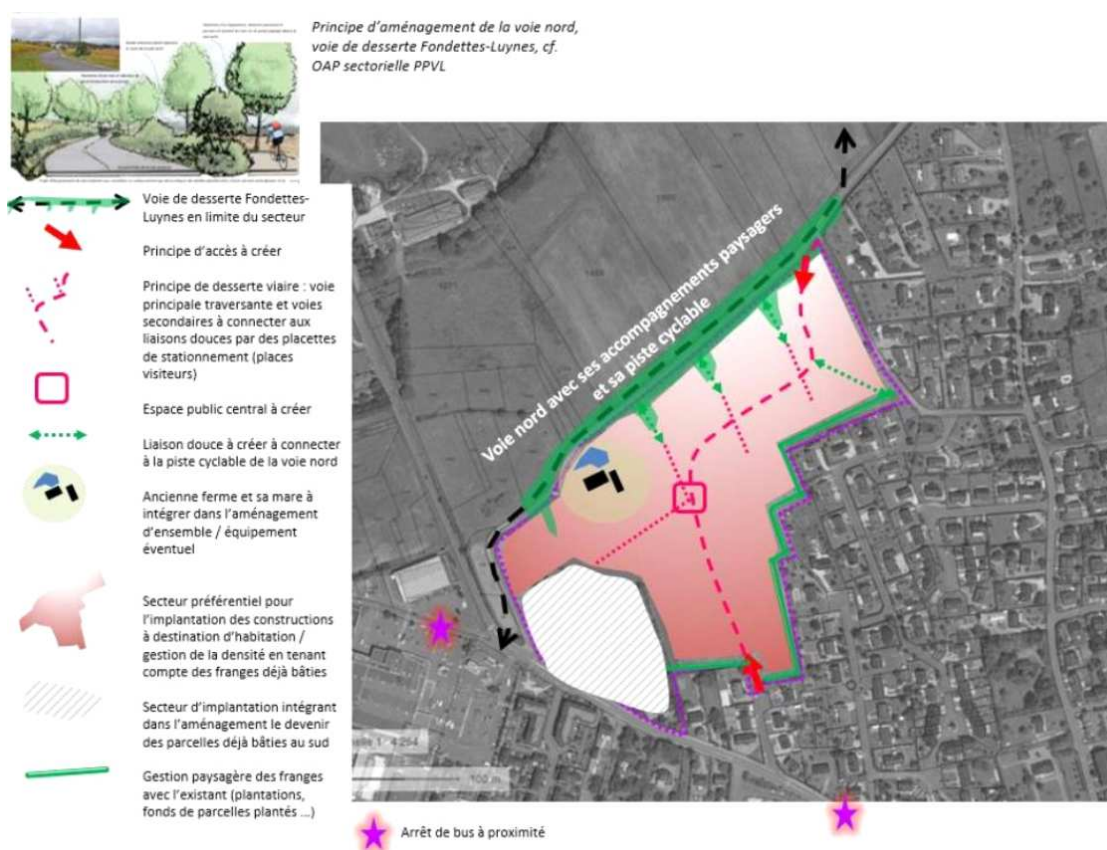
La dernière révision du PLU de LUYNES a été approuvée le 21 mars 2021.

Le PADD précise l'orientation de densification urbaine pour l'accueil résidentiel à l'intérieur de l'empreinte urbaine existante, tout en reconnectant le bourg historique avec les quartiers plus récents qui se sont développés au niveau du plateau.

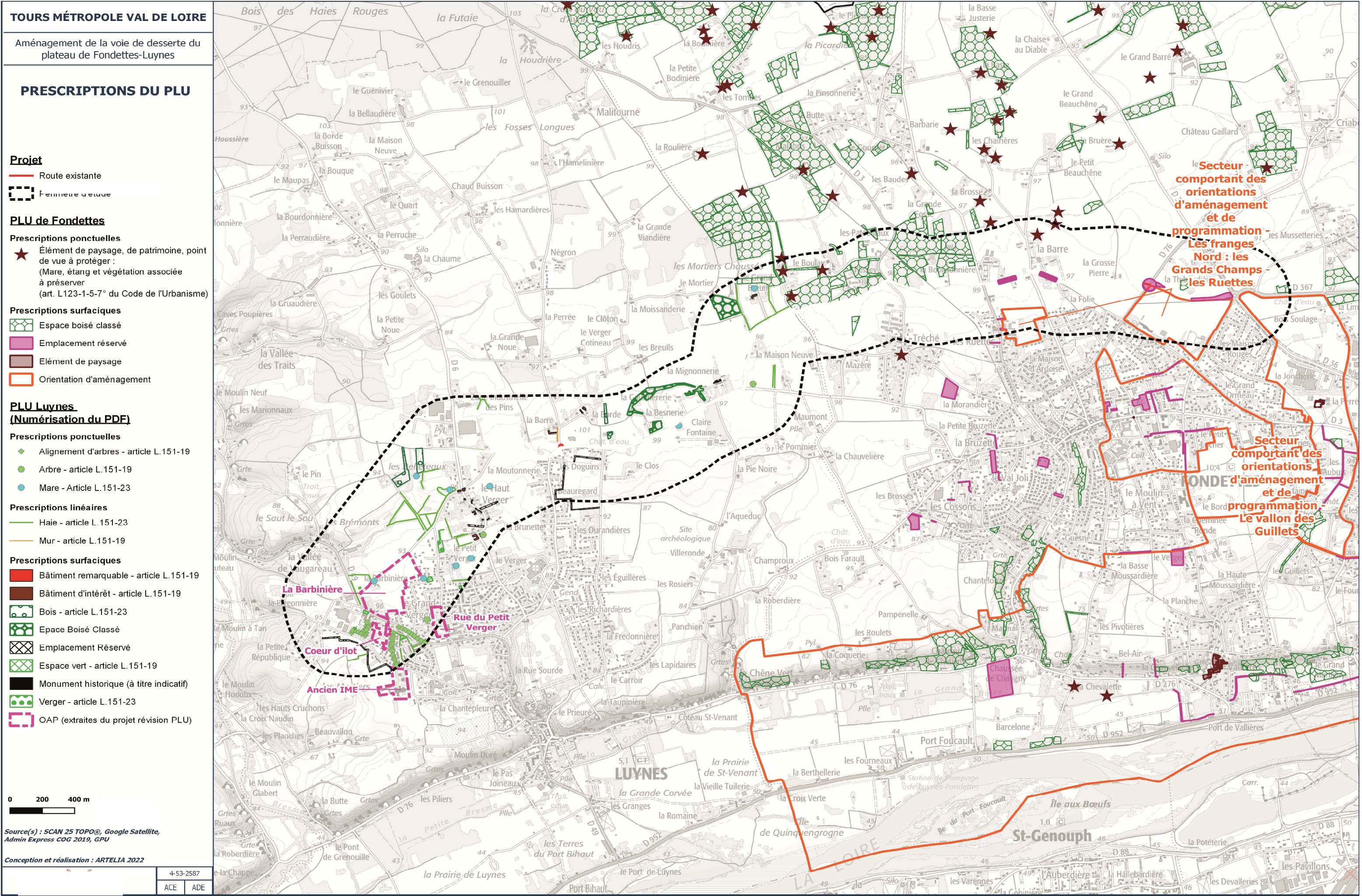
Des voies vertes et des réseaux de circulation doux permettront de développer le tissu urbain existant et de boucler son prolongement.

Un nouveau quartier en entrée de ville est projeté à la Barbinière, sous la forme d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation). Ce quartier permettra de marquer la limite urbaine et la transition entre l'espace agricole et l'espace déjà urbanisé.

Le principe d'aménagement est présenté dans le PLU. Cette voie permettra de limiter les risques et nuisances dans le bourg, de connecter entre elles les zones d'activités et les équipements du territoire de la métropole et de composer une nouvelle limite à l'extension de l'urbanisation sur le plateau Nord.



Projet de nouveau quartier de la Barbinière et aménagement de la voie Nord (source : OAP du PLU de LUYNES)



Aménagement de la voie de desserte du plateau de Fondettes-Luynes

- **Projet**
- Périimètre d'étude
- Zonage des PLU**
- Commune de Fondettes :**
données SIG extraites du site
Géoportail de l'urbanisme
- Zone urbaine (U)
- Zone urbaine (UX)
- Zone à urbaniser, ouverte
- Zone à urbaniser, bloquée (AUH)
- Zone à urbaniser, bloquée (AUX)
- Zone agricole
- Zone naturelle
- Emplacements réservés**
- ER 01, ER 12, ER 49 et ER 50

Commune de Luynes : Plan de zonage au format PDF en cours de révision

- Zones AU - A Urbaniser**
- 1AU
 - 2AU
- Zones U - Urbaines**
- UAvp
 - UAsc
 - UAvpi
 - UB
 - UBvp
 - UBsc
 - UBjsc
 - UC
 - UCvp
 - UCj
 - UCvpv
 - UE
 - UEvp
 - UH
 - UXc
 - UXm
- Zones A - Agricoles**
- A
 - Ap
 - Acvp
 - Avp
 - Asc
 - Asci
 - Agvsci
 - Ascla
- Zones N - Naturelles**
- N
 - Nvp
 - Nsc
 - Nvpi
 - Nsci
 - Nf
 - Nfvp
 - Nfvpv
 - Ne
 - Ncvp
 - Nevpi
 - Nesci
 - Njsc
 - Njvpv
 - Njsi
 - Ns

0 200 400 m

Source(s) : SCAN 25 TOPO®, Google Satellite,
Admin Express COG 2019, GPU

Conception et réalisation : ARTELIA 2022

4-53-2587

ACE	AD
-----	----

