

# CONCERTATION PUBLIQUE

30 MAI-30 JUIN 2023

DOSSIER DE **CONCERTATION**



## Sommaire

<b>1. AVANT-PROPOS .....</b>	<b>3</b>
<b>2. POURQUOI CE PROJET ? .....</b>	<b>4</b>
▶ UN AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE AU SEIN D'UN TERRITOIRE URBAIN ATTRACTIF.....	4
▶ UN TERRITOIRE À DOUBLE FACETTE ENTRE LIEU DE VIE ET LIEU DE LOISIR .....	5
▶ LES BÉNÉFICES DU PROJET .....	8
<b>3. LES SOLUTIONS DE FRANCHISSEMENT ÉTUDIÉES .....</b>	<b>10</b>
▶ L'APPLICATION DE LA SÉQUENCE ERC DANS L'ÉTUDE DES SOLUTIONS DE FRANCHISSEMENT .....	10
▶ HISTORIQUE DU PROJET ET DES ÉTUDES RÉALISÉES.....	11
<b>4. PRÉSENTATION DES VARIANTES .....</b>	<b>16</b>
▶ LA DÉFINITION DES VARIANTES DE POSITIONNEMENT DE LA PASSERELLE .....	16
<b>5. COMMENT INTÉGRER LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT ? .....</b>	<b>17</b>
▶ LA LOIRE AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE.....	17
▶ UNE BIODIVERSITÉ LIGÉRIENNE À PRÉSERVER.....	18
▶ ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES DU PROJET .....	21
▶ SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE .....	27
<b>6. LA CONCERTATION PUBLIQUE .....</b>	<b>28</b>
▶ LE CADRE DE LA CONCERTATION .....	28
▶ LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION .....	29
▶ LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION .....	30
<b>7. LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET .....</b>	<b>31</b>
▶ BILAN DE LA CONCERTATION.....	31
▶ LES ÉTAPES À VENIR .....	31
▶ ORDONNANCEMENT DU PROJET .....	32

## 1. AVANT-PROPOS

Tours Métropole souhaite répondre aux nouveaux besoins de mobilité, en développant une offre d'infrastructure de mobilité durable conciliant des objectifs à la fois économiques, sociaux et environnementaux. Le projet de franchissement de la Loire dédié aux modes actifs de transport s'inscrit pleinement dans cette dynamique.

En effet, l'évolution des modes actifs de transport est une vraie tendance de fond qui se révèle actuellement et qui est amplifiée par la prise de conscience de l'urgence climatique et la récente crise sanitaire. Consciente de cette tendance, Tours Métropole souhaite donner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé.

Proposer des alternatives de déplacements par les modes actifs permet de répondre aux différents engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie. Au-delà de ces enjeux, les modes actifs engendrent des bénéfices directs et indirects comme l'amélioration du cadre de vie. Ils ont aussi un impact très positif en matière de santé publique, puisqu'ils concourent à la pratique régulière d'une activité physique associée à une meilleure hygiène de vie.

L'environnement naturel de la Loire et du Cher traverse d'Est en Ouest la métropole et présente des contraintes importantes vis-à-vis des déplacements. Pour pallier ces contraintes topographiques, des réflexions sur des franchissements des cours d'eau sont menées depuis plusieurs années.

Parmi les franchissements envisagés par la métropole, celui situé entre les communes de la Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire répond à un besoin exprimé dès les années 2002-2003.

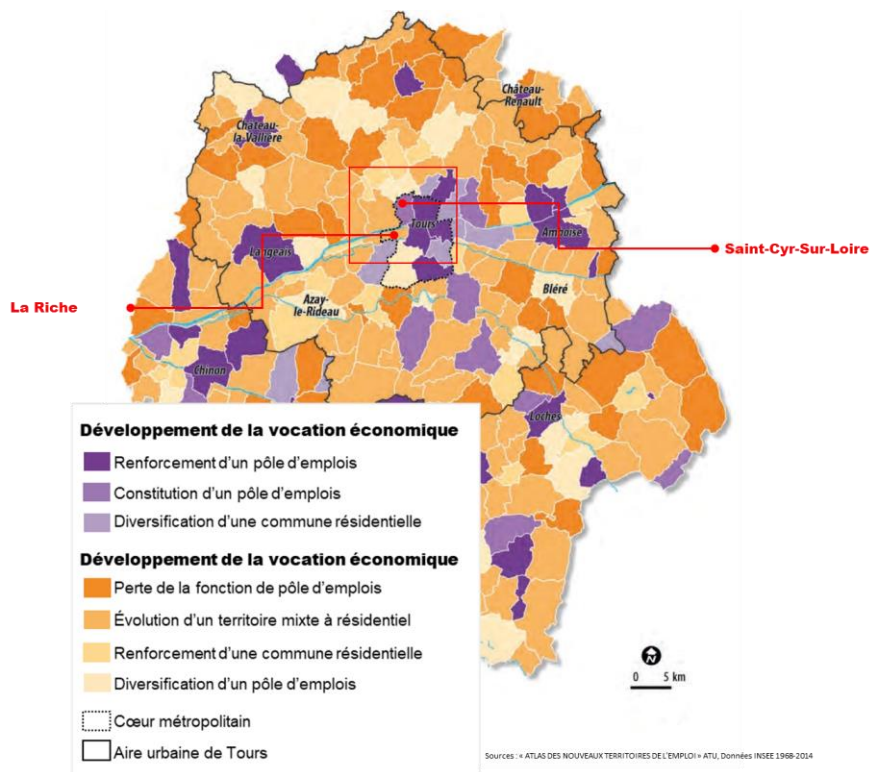


## 2. POURQUOI CE PROJET ?

### ► Un aménagement stratégique au sein d'un territoire urbain attractif

Tours Métropole Val-de-Loire rassemble 22 communes et 300 000 habitants. Elle se compose d'un noyau urbain qui concentre plus de 80% des habitants sur 7 communes (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Chambray-les-Tours, Joué-lès-Tours, la Riche, Saint-Cyr-sur-Loire) et d'une couronne périphérique de 15 communes (Rochechouart, Parçay-Meslay, Chanceaux-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Mettray, La Membrolle-sur-Choisille, Fondettes, Luynes, Saint-Étienne-de-Chigny, Saint-Genouph, Berthenay, Savonnières, Villandry, Ballan-Miré et Druye).

Son dynamisme repose sur les interactions avec les intercommunalités voisines et en interne entre les différentes communes de la métropole selon leur vocation résidentielle ou économique.



► **Un territoire à double facette entre lieu de vie et lieu de loisir**



La métropole de Tours par ses connexions ferroviaires et routières bénéficie d'une localisation propice à une vocation résidentielle et économique, notamment touristique à travers le développement d'une offre sur de courts séjours, (aussi appelé "city break"). Son cadre environnemental et patrimonial offre ainsi aux habitants et aux touristes l'occasion de se ressourcer au sein d'un territoire aux multiples facettes : historique par

ses édifices religieux et ses châteaux, gastronomique par ses terroirs notamment viticoles et fromagers, naturel et paysager par la traversée de la Loire et ses affluents.

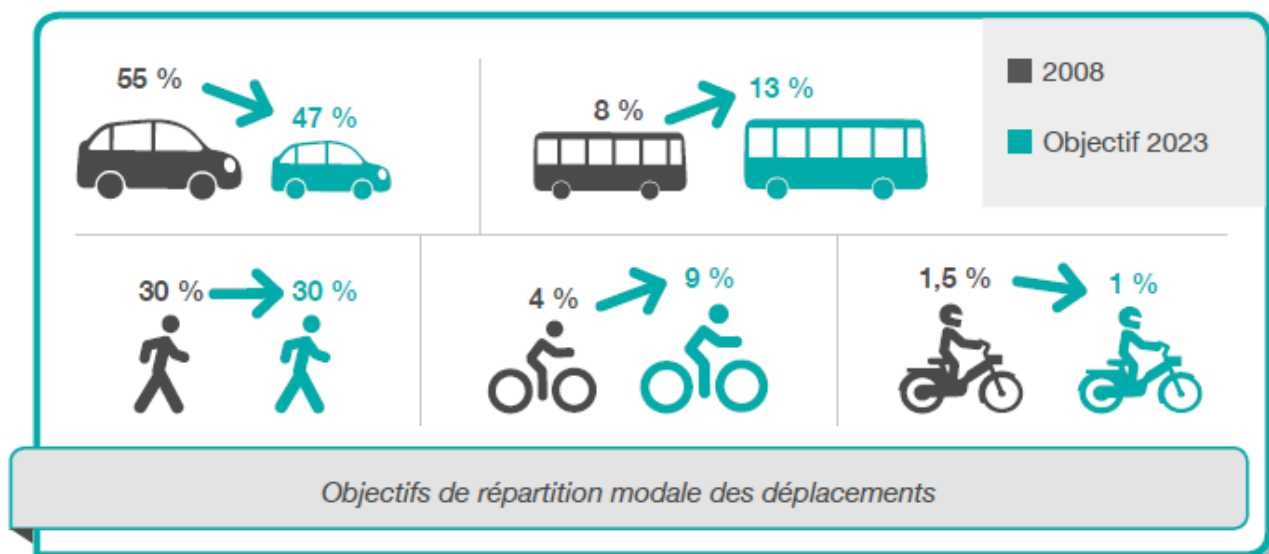
Hormis au droit des coteaux, le relief globalement peu contraignant et l'existence de véloroutes nationales et internationales ont favorisé, depuis plusieurs années, la pratique sportive et de loisir du vélo sur le territoire métropolitain. Face aux enjeux climatiques et économiques mais également à la prise en compte du bien-être apporté par une balade au bord de la Loire, la pratique du vélo (vélotaf/loisir) quotidienne connaît actuellement un essor significatif (**13% d'augmentation entre 2021 et 2022**).



### Part modale des déplacements au sein de la métropole en 2019

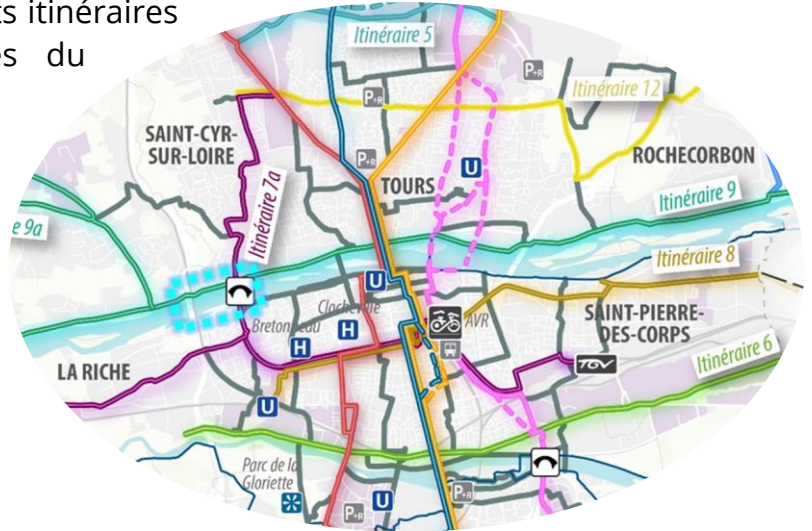


### Objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023



Afin d'accompagner l'évolution des pratiques des mobilités actives des tourangeaux, la métropole a élaboré en 2022 un schéma directeur cyclable constitué de **13 itinéraires structurants** qui permettront, à long terme, de faciliter et sécuriser les déplacements des usagers sur l'ensemble du territoire métropolitain. Par ailleurs, un maillage secondaire autour de ces itinéraires contribuera à structurer le réseau.

La mise en œuvre du schéma implique la création d'ouvrages de franchissement permettant de connecter les différents itinéraires cyclables et les différentes parties du territoire.





### ► Les bénéfices du projet

Ce projet de franchissement à l'Ouest de Tours s'inscrit dans les ambitions de la métropole et plus particulièrement du Schéma Directeur Cyclable. Ces ambitions sont les suivantes :

- Résorber les discontinuités majeures du réseau entre le Nord et le Sud de la Loire à l'Ouest de Tours ;
- Répondre aux besoins d'échanges (domicile – travail et loisirs) ;
- Améliorer l'offre aux usagers et assurer la cohérence du réseau afin de favoriser le report modal de la voiture vers un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement ;
- Sécuriser les déplacements des modes actifs ;
- Positionner la métropole de Tours en tant que "hub cyclable régional".
- Promouvoir la marchabilité dans un espace sécurisé et agréable.



## Les chiffres clés



**2** communes

La Riche et Saint-Cyr-Sur-Loire



**430m** de traversée au-dessus de la Loire



**4m** de largeur minimum pour les flux piétons et cyclistes,



**850** vélos prévus par jour sur la passerelle réalisée à terme



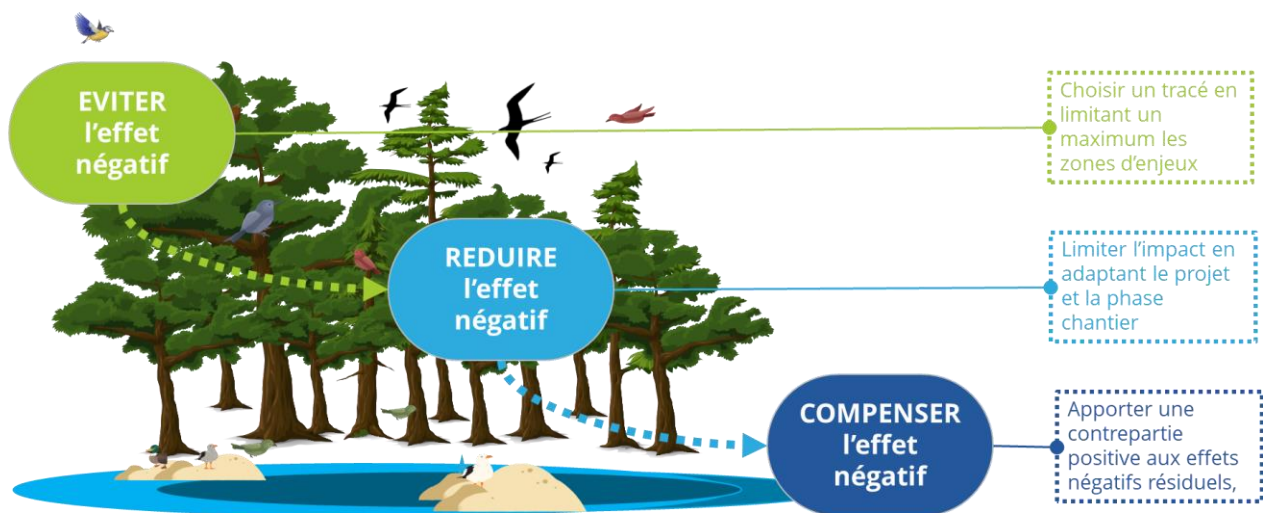
**2 ans** de travaux

### 3. LES SOLUTIONS DE FRANCHISSEMENT ÉTUDIÉES

#### ► L'application de la séquence ERC dans l'étude des solutions de franchissement

Conformément à la doctrine « Éviter, réduire, compenser », la prise en compte des enjeux environnementaux fait partie intégrante des données de conception du projet. Ceci permet d'éviter les impacts sur l'environnement y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation). Les mesures d'évitement et de réduction des impacts s'inscrivent dans une démarche progressive et itérative, propre à l'évaluation environnementale.

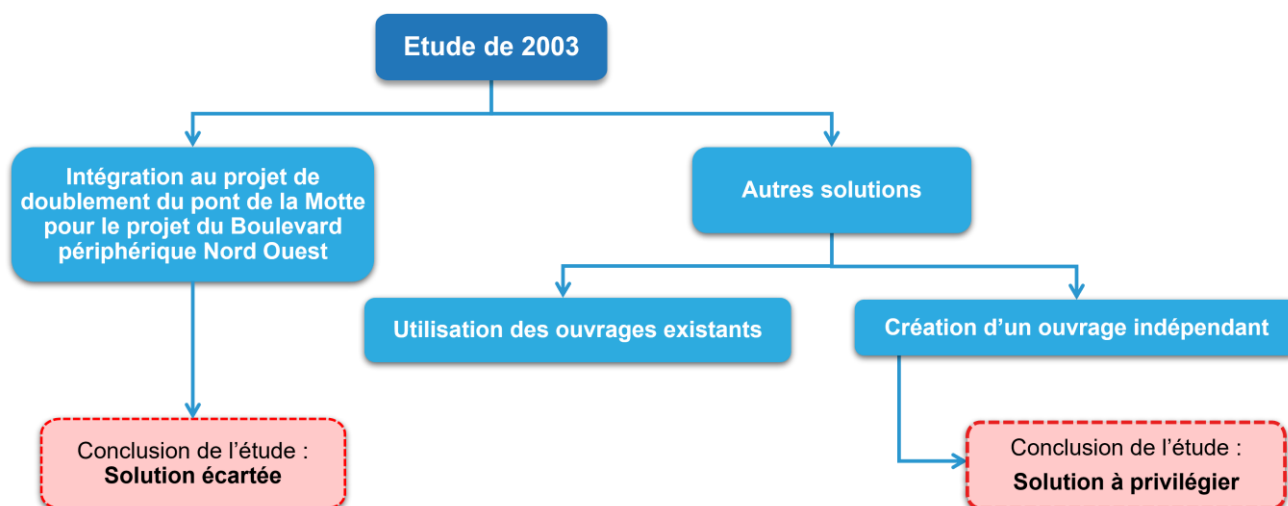
L'application qui en est faite ici s'adapte à la phase du projet, c'est-à-dire niveau « étude préliminaire », où les mesures d'évitement et de réduction sont les premières à envisager.



## ► Historique du projet et des études réalisées

### ⇒ Étude faisabilité de 2003

L'étude d'un cheminement piétons/cyclistes à l'Ouest de Tours permettant le franchissement de la Loire voit le jour au cours des études du doublement du pont de St-Cosme. La question de son intégration au projet du boulevard périphérique Nord-Ouest y fera l'objet d'une étude de faisabilité en 2003 qui conduira à écarter les solutions utilisant le nouveau viaduc du périphérique ou le pont de la Motte existant et d'orienter la réflexion vers la création d'un ouvrage indépendant.



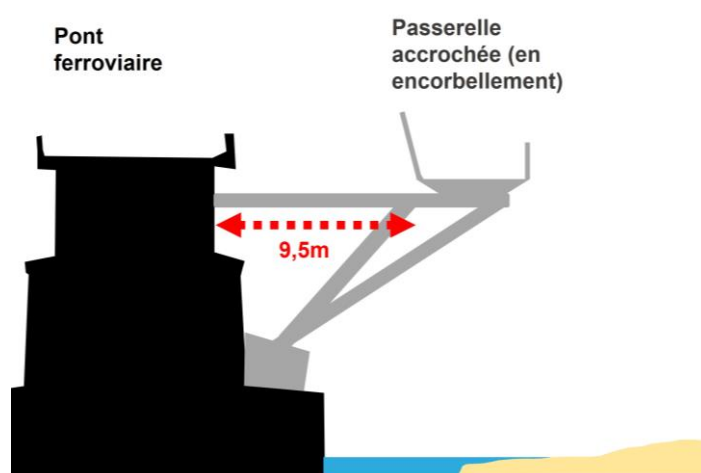
### ⇒ Étude d'opportunité de 2008

Une étude d'opportunité approfondissant les solutions en ouvrages indépendants ou accrochées aux ouvrages existants verra le jour en 2008. Au regard de l'insertion paysagère de la passerelle, des contraintes techniques et administratives et de l'absence d'une évaluation de la stabilité du pont ferroviaire en cas d'ajout des charges supplémentaires de la passerelle, l'étude de 2008 oriente la réflexion du projet autour d'un ouvrage indépendant en amont du pont ferroviaire de St-Cosme.

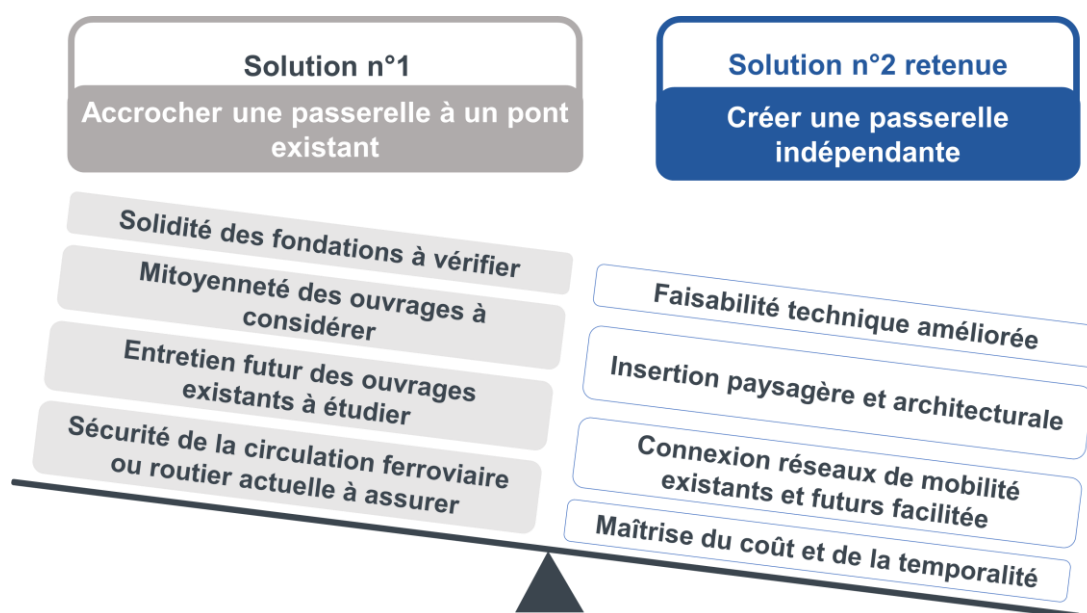
## Analyse des études antérieures en 2022

En 2022, un diagnostic de l'état initial au droit des solutions de passerelle en amont du pont ferroviaire ou accroché à celui-ci, ainsi que la rencontre des différents acteurs concernés ont été réalisées dans le but d'approfondir la faisabilité des solutions présentées dans les études ultérieures.

Cette analyse a mis en lumière de fortes contraintes techniques pour la solution de passerelle accrochée au pont ferroviaire qui sont liées au respect **d'une distance de 9,5m minimum** entre les deux ouvrages, afin de permettre les travaux d'inspection et d'entretien du pont ferroviaire par une nacelle négative.



La mitoyenneté future d'ouvrages ayant des gestionnaires différents pour la solution d'une passerelle accrochée au pont ferroviaire a mis en évidence l'existence de contraintes techniques complexes.



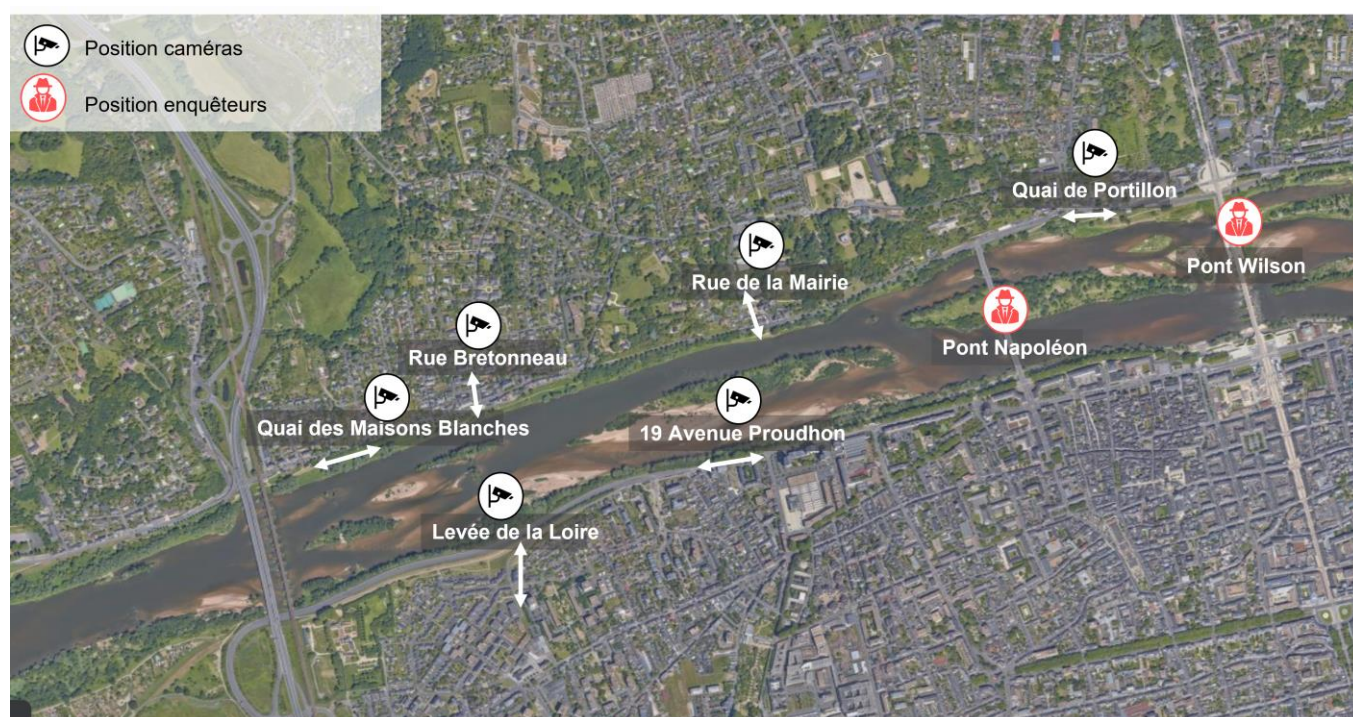


Face aux multiples incertitudes, la solution en encorbellement qui paraissait être la plus aisée à mettre en œuvre s'avère être plus complexe à réaliser qu'un nouvel ouvrage indépendant. Au regard de l'ensemble des contraintes évoquées ci-dessus, la solution d'une passerelle accrochée au pont ferroviaire a été écartée au profit de l'étude de solutions en amont de l'ouvrage SNCF.

## ⇒ *Étude du trafic vélo à l'Ouest de Tours.*

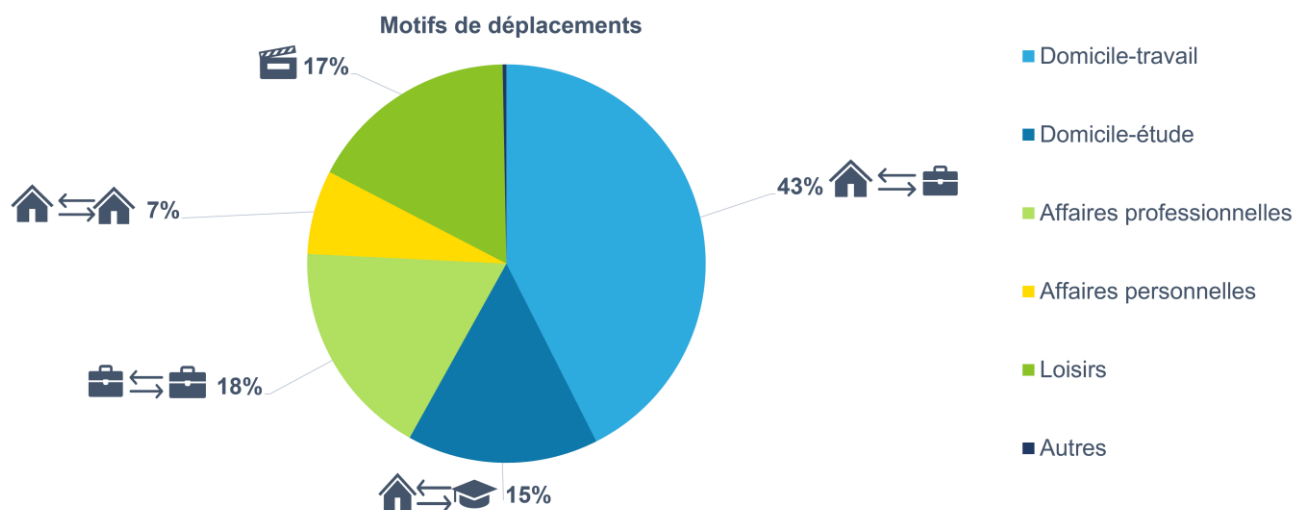
En 2021, INGEROP a réalisé un diagnostic des mobilités au droit du site afin d'identifier les besoins de déplacements des usagers.

### Plan d'implantation des caméras et enquêteurs

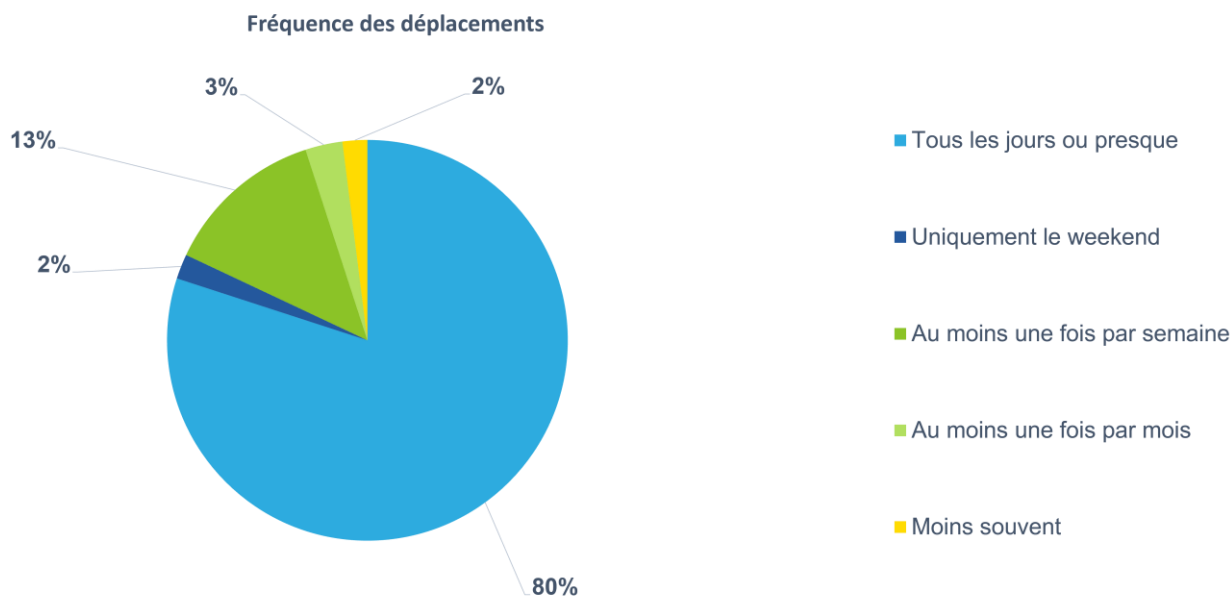


Les cyclistes empruntant les ponts Napoléon et Wilson ont été enquêtés afin d'analyser leur pratique du vélo.

Ce diagnostic a mis en évidence les éléments suivants :



Des déplacements cycles en 2021 sur les ponts Wilson et Napoléon sont des trajets professionnels ou domicile-étude.



Des trajets depuis le domicile vers le lieu de travail se font du Nord au Sud de la Loire.



Des déplacements cycles nécessitant le franchissement de la Loire se font en direction de Tours .

## ⇒ Modélisation du trafic vélo à l'horizon 2030 à l'Ouest de Tours.

À l'issue de ce diagnostic trafic de 2021, une modélisation du trafic attendu en 2030 en l'absence et présence de la future passerelle a été réalisée (cf. cartes ci-après). Cette modélisation reposant sur le réseau cyclable du schéma directeur a permis de confirmer le positionnement de la passerelle en amont du pont ferroviaire de St-Cosme.

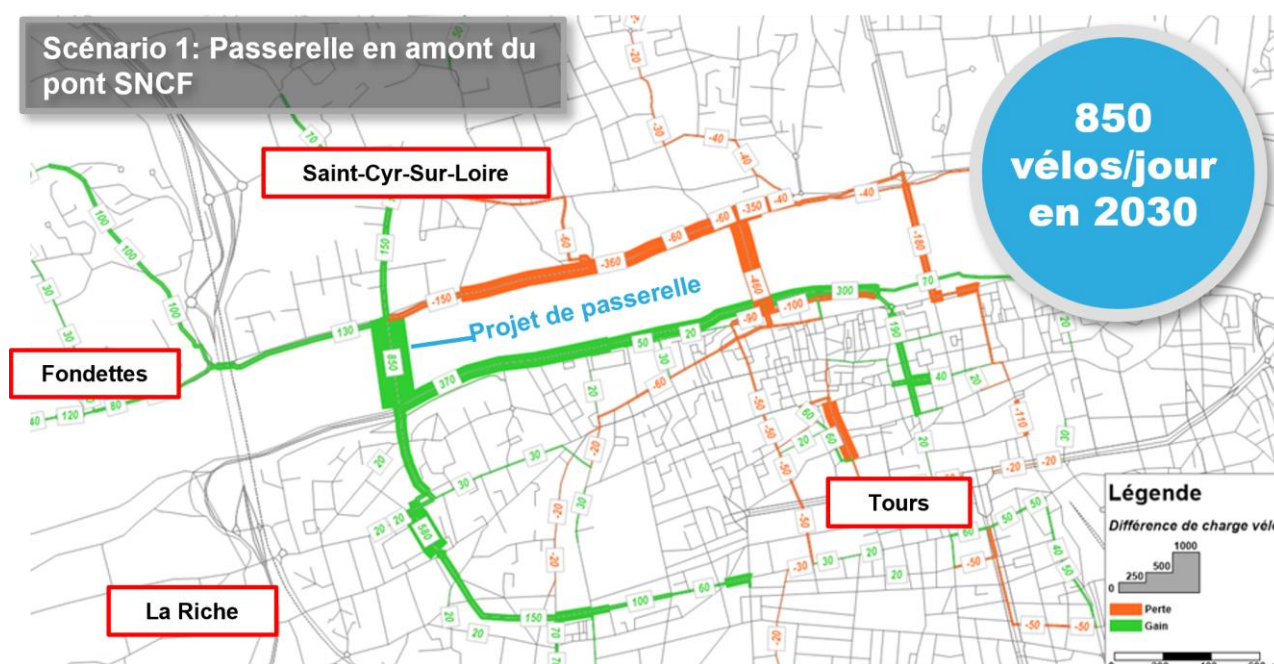


Figure 1 : Modélisation du trafic vélo sur la future passerelle à l'horizon 2030 selon deux scénarios de localisation (Source : INGEROP)

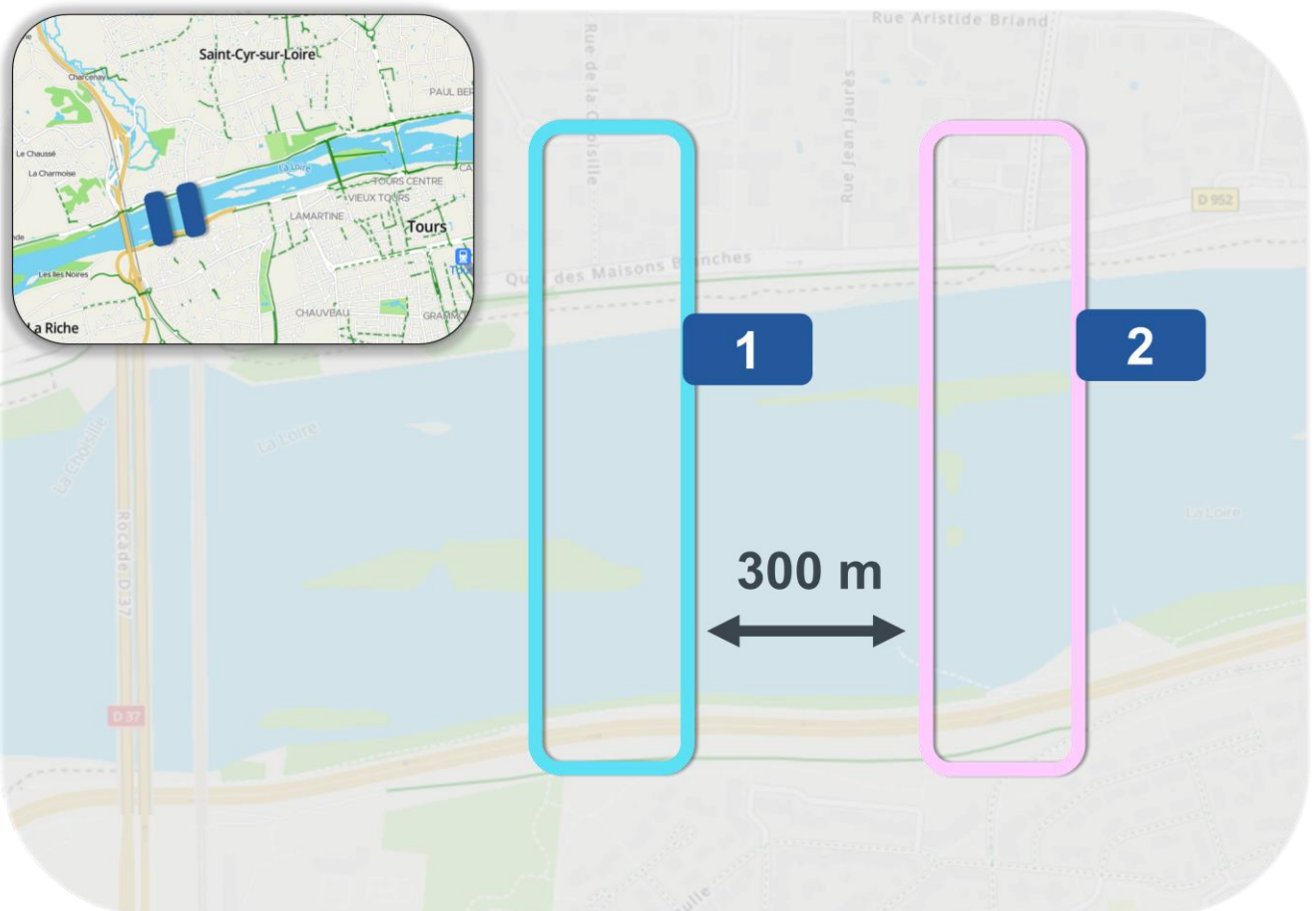


## 4. PRÉSENTATION DES VARIANTES

### ► La définition des variantes de positionnement de la passerelle

En tenant compte des enjeux du site et des opportunités environnementales et techniques, deux variantes de positionnement en amont du pont ferroviaire ont été recensées :

- Une passerelle au droit du Prieuré St-Cosme.
- Une passerelle au droit de la Place des Terreaux.





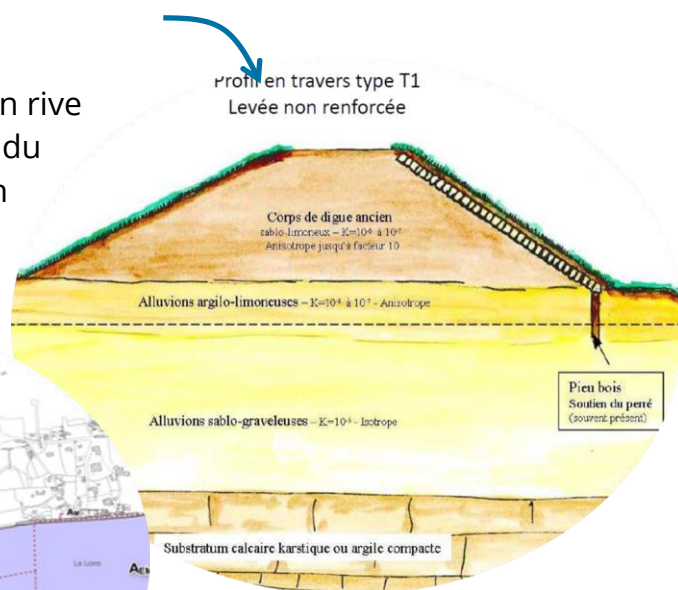
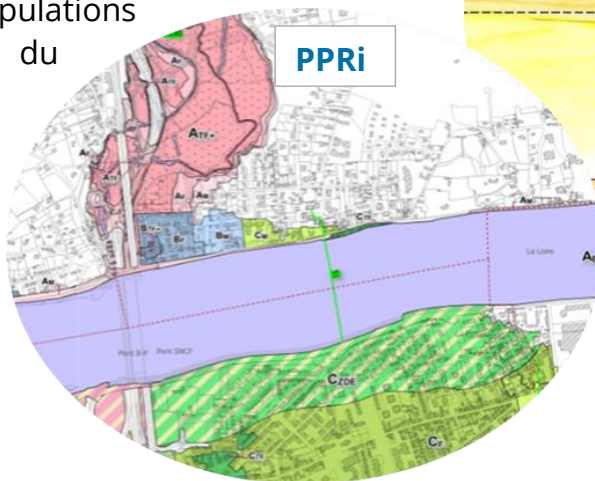
## 5. COMMENT INTÉGRER LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT ?

### ► La Loire au cœur de la métropole



La proximité des populations vis-à-vis de la Loire les soumet aux risques de submersion par débordement du fleuve. Afin de prévenir ce risque, les abords de la Loire ont fait l'objet de réalisation d'endiguement au XII<sup>ème</sup> siècle et qui s'est poursuivi jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle notamment au droit de la Riche. Le vieillissement naturel de ces aménagements soumet les populations à un risque d'inondation par rupture de digue.

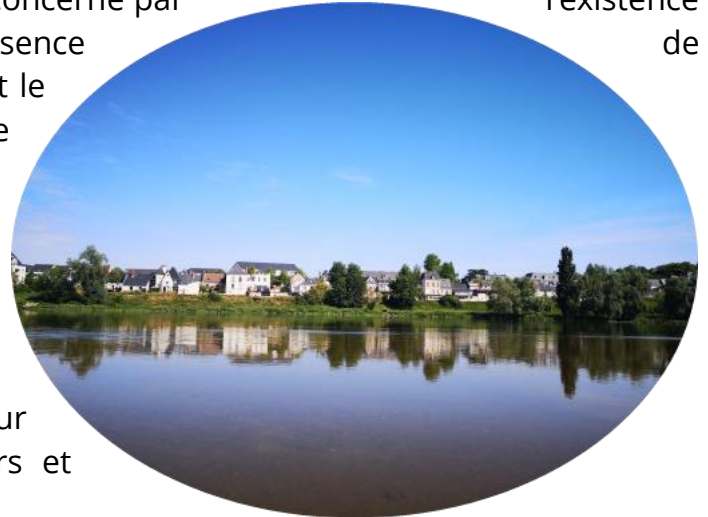
La prise en compte de la fragilité de la digue en rive gauche de la Loire ainsi que les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) sont donc essentielles lors de la conception du projet afin de garantir la sécurité des populations à proximité du projet.



Le site de la future passerelle est également concerné par d'enjeux patrimoniaux avec notamment la présence monuments historiques (Prieuré St-Cosme) et le classement du Val-de-Loire en tant que patrimoine mondial de l'Unesco. La proximité des habitations de part et d'autre des rives du fleuve notamment sur le quai des maisons blanches induit de forts enjeux paysagers.

l'existence de

Le projet devra donc s'insérer dans un cadre à l'interface entre nature et urbanisation pour respecter les besoins des différents usagers et notamment le cadre de vie des riverains.



## ► Une biodiversité ligérienne à préserver



La Loire constitue un site remarquable d'un point de vue de la biodiversité comme en témoigne la présence de zonages réglementaires (APPB, site Natura 2000) ou d'inventaires (ZNIEFF) du milieu naturel. Cet intérêt est renforcé par sa définition en tant que corridor naturel pour de nombreuses espèces animales et végétales dans la traversée de la métropole Tourangelle qu'il convient de préserver. La prise en compte des enjeux écologiques constitue une contrainte majeure pour le projet.



Pour mieux appréhender les enjeux écologiques du site et concevoir un projet respectueux des sensibilités ligériennes, un diagnostic écologique du site et de ses abords a été réalisé par le service d'écologie et zones humides d'Ingérop sur une année entière afin d'observer un cycle biologique complet. Ces investigations de terrain en toute saison ont permis de recenser les différents habitats ainsi que les espèces faunistiques et floristiques présents sur le site pour évaluer les sensibilités écologiques.

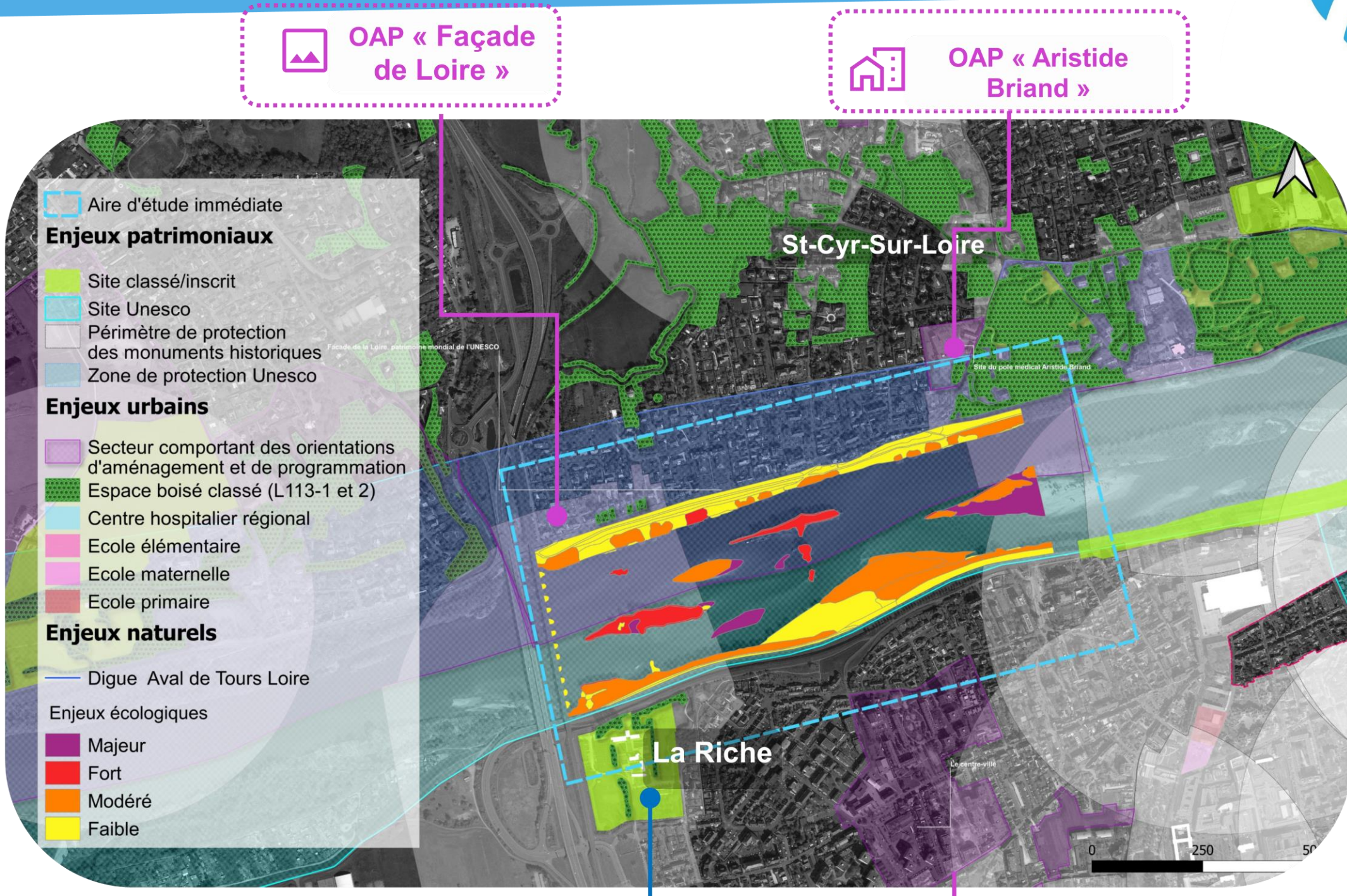
Parmi les divers habitats offerts par la Loire, celui des **grèves constitue un enjeu majeur**. Ces bancs de granulats sableux ligériens sont les **sites de reproduction et de nidification de nombreuses espèces d'oiseaux vulnérables dont diverses espèces de sternes ayant conduit à une protection préfectorale de ce biotope**.



Figure 2 : Illustration simplifiée des grèves (Source : INGEROP)



# PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES A L'OUEST DE TOURS



- Aire d'étude immédiate
- Enjeux patrimoniaux**
- Site classé/inscrit
- Site Unesco
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Zone de protection Unesco
- Enjeux urbains**
- Secteur comportant des orientations d'aménagement et de programmation
- Espace boisé classé (L113-1 et 2)
- Centre hospitalier régional
- Ecole élémentaire
- Ecole maternelle
- Ecole primaire
- Enjeux naturels**
- Digue Aval de Tours Loire
- Enjeux écologiques**
- Majeur
- Fort
- Modéré
- Faible

OAP « Façade de Loire »

OAP « Aristide Briand »

Prieuré St-Cosme monument historique et protégé

OAP « Centre-ville »

\*OAP : Orientation d'aménagement et de programmation - orientations du PLU



## ► Analyse comparative des variantes du projet

L'analyse comparative s'effectue en phase d'étude préliminaire, sur la base de tracés de principe, c'est-à-dire que les détails du projet pourront être modifiés et affinés en phase d'étude ultérieure.



La comparaison des variantes a été réalisée au regard des enjeux du site mais également des enjeux propres au projet qui pourraient nuire à sa faisabilité.

L'objectif recherché de l'analyse des variantes est l'évitement des enjeux environnementaux majeurs et des zones les plus sensibles et, in fine, la définition d'une variante préférentielle parmi celles étudiées.

L'évaluation des variantes au regard des différents critères a été illustrée au travers de la gamme de couleurs

suivantes :



Le terme « variante » utilisé dans ce document fait référence uniquement au positionnement de la future passerelle au sein de l'aire d'étude.

La couleur est attribuée en fonction de l'importance de l'impact d'une variante par rapport à l'autre.

Lorsque l'impact est globalement équivalent (différences jugées non significatives à l'échelle de la zone d'étude), les variantes apparaissent de la même couleur.

### Les enjeux hydrauliques.

Les variantes 1 et 2 sont implantées en travers du fleuve, à distance du pont ferroviaire. Elles auront un impact équivalent sur le fonctionnement hydraulique de la Loire.

À ce stade des études, le nombre d'appuis et leurs formes ne sont pas définis.

Les variantes 1 et 2 sont équivalentes du point de vue de la libre circulation de l'eau dans la Loire car la création d'un ouvrage neuf permet d'adapter ses dimensions afin de favoriser le libre écoulement des eaux.

Les appuis seront limités et s'implanteront, autant que possible, au droit des îles existantes et en fonction des courants principaux dans le fleuve.

### Les enjeux écologiques

La Loire constitue un site remarquable d'un point de vue de la biodiversité et un corridor naturel pour de nombreuses espèces animales et végétales dans la traversée de la métropole Tourangelle.

La création d'appuis a des impacts sur l'habitat des poissons, des odonates ainsi que des mollusques protégés et/ou menacés. Ainsi quel que soit la variante, le nombre d'appuis sera réduit autant que possible. Dans le cas de la variante 2, les appuis pourront être envisagés sur les îlots qui disposent d'un état dégradé.

La mobilité des granulats sableux de la Loire permet le développement de nombreux bancs de sables aussi appelés, grèves exondées. Ces grèves constituent des habitats de reproduction pour des oiseaux d'intérêt communautaire comme la Sterne naine (*Sterna albifrons*), la Sterne pierregarin (*Sterna hirundo*) ou remarquable comme le Petit gravelot (*Charadrius dubius*) et le Chevalier guignette (*Actitis hypoleucos*).

## Les enjeux urbanistiques

La création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire est soumise aux règles d'urbanisme présentes au sein des documents de planification locaux et supra locaux. L'existence de monuments historiques tel que le Prieuré St-Cosme induit le respect de la réglementation visant à protéger le patrimoine.

La variante 2 est localisée à proximité de zones d'aménagements futurs favorisant l'usage des mobilités actives et de l'absence d'interception de zonages contraignants ou incompatibles avec le projet tel celui des Espaces Boisés Classés.

## Les contraintes techniques et opérationnelles

La conception de la passerelle est conditionnée au respect de principes intangibles quel que soit le positionnement de la variante :

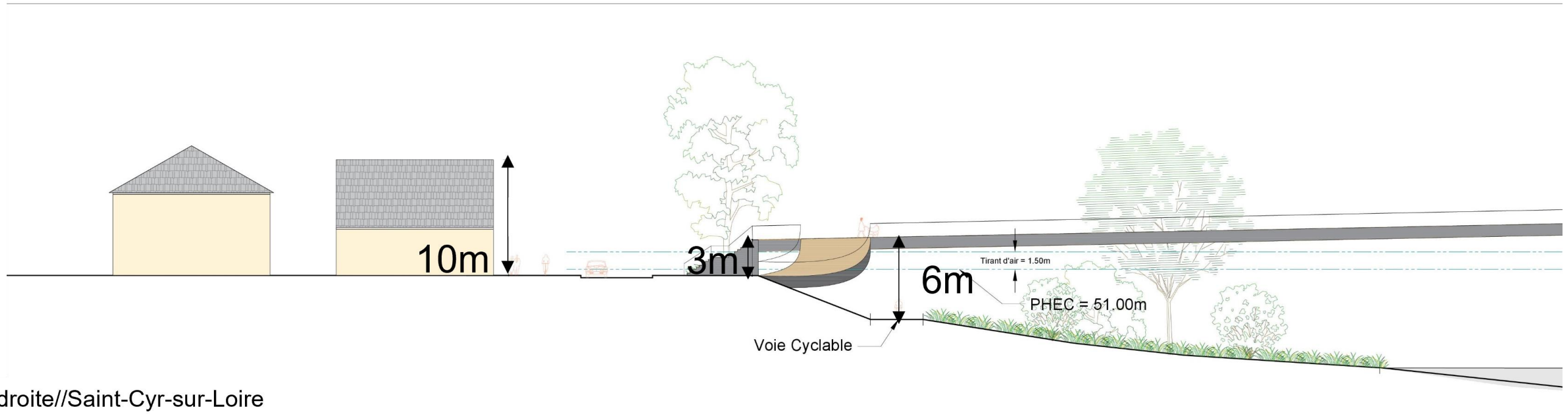
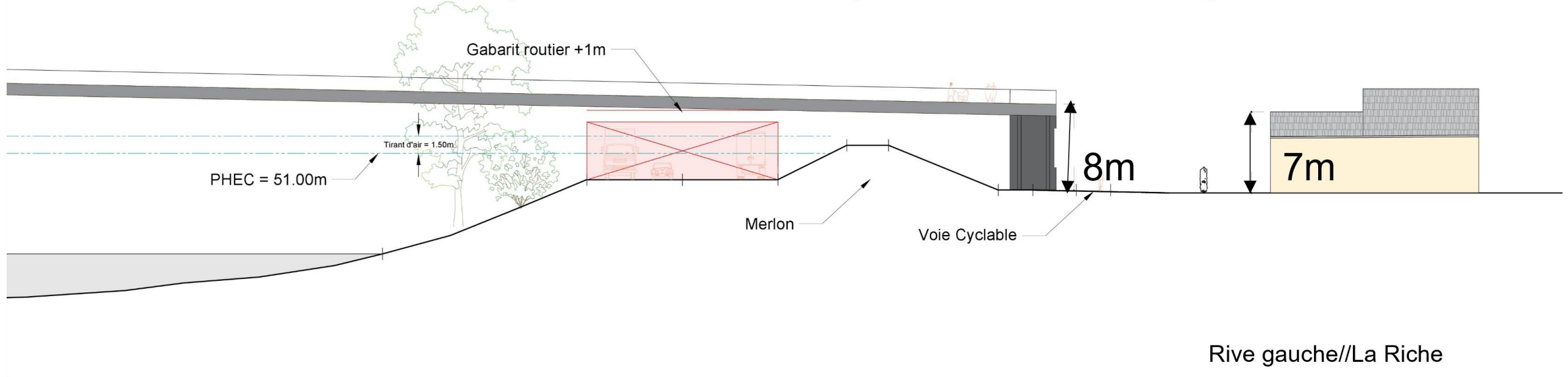
**Coté La Riche :** Respect du gabarit routier de l'avenue Proudhon, respect de la hauteur de la digue.

**Coté Saint-Cyr-sur-Loire :** Respect du Niveau des Plus Hautes Eaux Connues (NPHEC) : la passerelle doit être située au-dessus du niveau des crues historiques dont celles de 1846, 1856 et 1866.

Dans les deux cas de figure, respecter les contraintes ci-dessus conditionne la hauteur de la passerelle et ses modalités de raccordement.

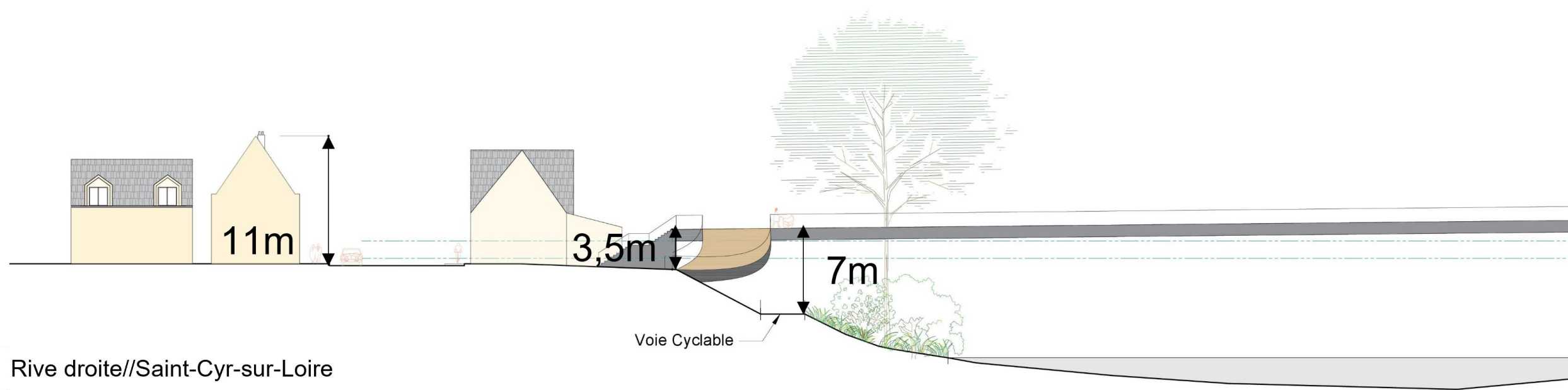
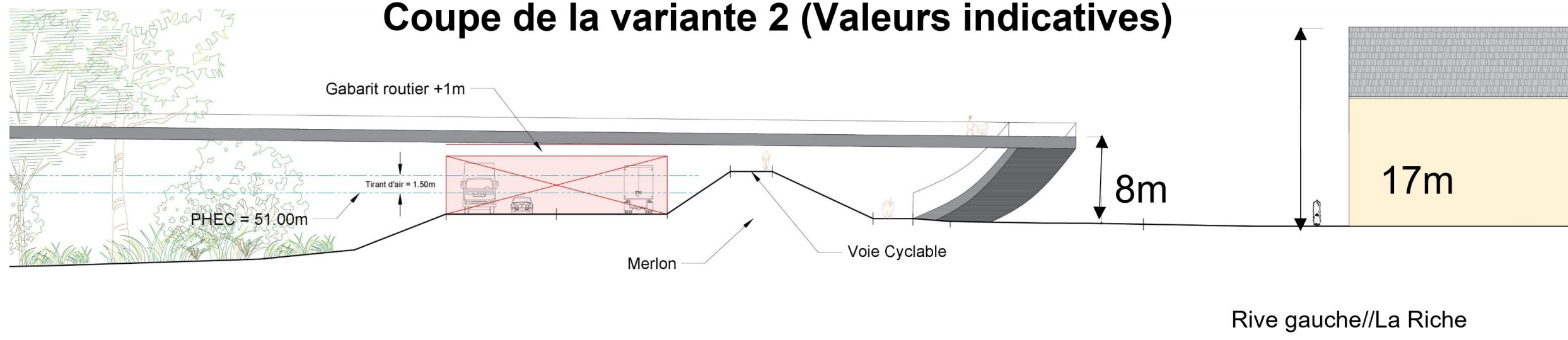
- La hauteur de la passerelle est estimée **entre 6 à 8 m** au-dessus des voies cyclables existantes.
- Le raccordement entre la passerelle et les berges en rive droite pourrait justifier l'aménagement d'un ascenseur ou l'installation d'une rampe.
- Le linéaire des rampes de raccordement à l'ouvrage est évalué entre **150 à 200 m en tenant compte de l'accessibilité PMR** (Personne à Mobilité Réduite).

### Coupe de la variante 1 (Valeurs indicatives)





### Coupe de la variante 2 (Valeurs indicatives)



### Les enjeux architecturaux et paysagers

L'inscription spatiale de la passerelle du point de vue de composition urbaine reste très acceptable pour une bonne lisibilité urbaine de ses accès, quelle que soit les variantes. Au droit de la place des Terreaux, l'existence d'îlots constitue des éléments de verticalité dans le paysage qui facilitent l'insertion de l'ouvrage.

### Les enjeux territoriaux

La prise en compte des nuisances sonores générées par les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que le potentiel touristique de la passerelle dans la création de nouvelles boucles cyclotouristiques montre un positionnement de la passerelle plus avantageux à proximité de la place des Terreaux.

### La connexion aux réseaux de mobilité

La connexion de la future passerelle selon son positionnement a été étudiée selon le gain de temps, l'existence ou le besoin d'aménagement cyclable et à la proximité des autres réseaux de mobilité (tram, bus etc.).

La variante 1 offre un **gain 26% sur des temps de parcours vélos** entre les mairies de La Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire.

La variante 2 offre un **gain 34% sur des temps de parcours vélos** entre les mairies de La Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire.

### Les contraintes opérationnelles

La durée des travaux est assez similaire entre les variantes et elle sera d'environ 2 ans.

Quel que soit son positionnement, le projet sera concerné par la procédure de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Aucune des variantes ne présentent de contraintes juridiques spécifiques liées à l'utilisation d'un ouvrage tiers.

# Analyse multicritère

Variante 1  
Prieuré  
St-Cosme

Variante 2  
Place des  
Terreaux

Enjeux hydrauliques 



Enjeux écologiques 



Enjeux urbanistiques 



Contraintes techniques 



Enjeux architecturaux  
et paysagers 



Enjeux territoriaux 



Connexion aux réseaux  
de mobilité 



Contraintes  
opérationnelles 



Au regard de l'analyse multicritère, **la variante 2 représente le meilleur compromis au regard des critères environnementaux, techniques et d'insertion** dans le cadre du développement territorial de la métropole en tant que hub cyclable de la région Centre-Val-de-Loire.

## 6. LA CONCERTATION PUBLIQUE

### ► Le cadre de la concertation

Du 30 mai au 30 juin 2023, le projet de création de la passerelle piétonne et cyclable entre la Riche et Saint-Cyr-sur-Loire, fait l'objet d'une concertation publique.

Toutes les personnes intéressées par le projet, c'est-à-dire les riverains, les usagers du réseau cyclable, piétons, les acteurs économiques et associatifs... sont invitées à s'informer et à donner leur avis sur le projet soumis à la concertation.

La concertation est organisée par Tours Métropole Val-de-Loire au regard des articles R.103-2 et R. 103-1 du Code de l'urbanisme. Elle intervient à l'issue de l'étude de faisabilité menée par INGEROP, Conseil et Ingénierie qui a permis de définir les grands principes et les caractéristiques du projet.



## ► Les objectifs de la concertation

La concertation publique réglementaire a pour objectifs de :

- Porter à la connaissance du public (usagers, riverains, acteurs économiques, associations...) les objectifs du projet et les bénéfices attendus.
- Recueillir les avis, les observations et les suggestions sur la future passerelle mais aussi répondre aux questions sur le projet d'aménagement, son insertion et ses bénéfices.



**Deux questions** sont ainsi soumises dans le cadre de cette concertation publique :

- Au regard des deux variantes présentées, quelle localisation de la passerelle vous paraît être la plus adaptée à vos besoins ?
- Au-delà du cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, quelles suggestions proposez-vous pour bien intégrer le projet dans son environnement ?

Les contributions formulées, ainsi que les réponses apportées par Tours Métropole Val-de-Loire seront présentées de manière synthétique dans le bilan de la concertation.

En s'appuyant sur les avis émis lors de la concertation, la phase d'études détaillées permettra de préciser le projet, notamment les mesures d'accompagnement relatives aux impacts de l'aménagement, et de soumettre le projet dans un second temps à l'enquête publique

## ► Le dispositif de la concertation

Pour permettre à toute personne intéressée par le projet de s'informer et de s'exprimer, la concertation se déroule du 30 mai au 30 juin 2023. Les modalités de participation et d'information ont été définies par Tours Métropole Val-de-Loire.

### S'informer



- Une exposition publique dans les mairies des communes de La Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire aux jours et heures habituels d'ouverture au public.



- Un dossier de présentation du projet sera tenu à la disposition du public dans les mairies des communes de La Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire et au siège de Tours Métropole Val-de-Loire.



- Il sera également mis en ligne sur le site de la métropole : [www.tours@metropole.fr](http://www.tours@metropole.fr).

### S'exprimer

Le public pourra exprimer et faire connaître ses observations tout au long de la concertation : -



- Sur un registre mis à la disposition du public dans chacune des mairies de La Riche et de Saint-Cyr-sur-Loire (à l'accueil des mairies) et au siège de Tours Métropole Val-de-Loire, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.



Par courrier postal à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de Tours Métropole Val-de-Loire

CONCERTATION PUBLIQUE- AMÉNAGEMENT DE LA PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DE LOIRE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES A L'OUEST DE TOURS

60 avenue Marcel Dassault  
37206 TOURS CEDEX 3 –



- Par courrier électronique à l'adresse suivante : [passerelleconcertation@tours-metropole.fr](mailto:passerelleconcertation@tours-metropole.fr)

## 7. LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

### ► Bilan de la concertation

Un bilan des échanges, arrêté par la métropole, sera réalisé à l'issue de la concertation publique réglementaire.

Le bilan de la concertation reprendra les avis et recommandations émis par le public. Tours Métropole Val-de-Loire indiquera si besoin la façon dont le projet sera modifié pour tenir compte de l'avis du public.

Ce bilan fera l'objet d'une deuxième délibération du Conseil métropolitain, conformément à l'article L. 103-6 du Code de l'urbanisme.

Les résultats de cette concertation seront exploités dans le cadre de l'élaboration des études techniques de définition du projet préalables au dépôt des autorisations administratives.

### ► Les étapes à venir

À l'issue de la concertation publique, Tours Métropole Val -de-Loire engagera les études détaillées et les procédures réglementaires qui permettront de préciser les caractéristiques techniques et environnementales du projet.

Les études détaillées seront menées conjointement aux études réglementaires et présentées à l'enquête publique. Celle-ci constituera pour le public un second moment d'expression et d'information sur le projet. À l'issue de l'obtention des autorisations administratives et des interventions préalables au chantier (archéologie préventive...), les travaux pourront être engagés.



► Ordonnancement du projet

