

Table des matières

1. GENERALITES	3
1.1..... Origine et Contexte	3
1.2..... Le projet	3
1.2.1 – Le site	3
1.2.2 – Le projet.....	4
1.3..... Objet de l'enquête publique	4
1.4..... Cadre juridique et réglementaire	4
1.5 – Composition du dossier.	5
1.5.1 – Actes et documents administratifs	5
1.5.2 – Projet de déclassement d'une emprise de voirie située au nord de la rue Hoche	5
1.5.3 – Registre d'enquête.....	5
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	5
2.1 – Organisation	5
2.1.1 – Désignation	6
2.1.2 – Prise en compte du dossier et modalités d'organisation de l'enquête	6
2.1.3 – Visite des lieux - informations.....	6
2.1.4 – Permanences et siège de l'enquête.....	6
2.2 – Information du public	6
2.2.1 – Mesures de publicité	6
2.2.2 – Observations du commissaire enquêteur sur l'information du public	7
2.3 – Déroulement de l'enquête	7
2.3.1 – Ouverture et durée de l'enquête.....	7
2.3.2 – Réception des observations.....	7
2.3.3 – Participation du public.....	7
2.3.4 – Climat de l'enquête.....	8
2.3.5 – Clôture de l'enquête	8
2.3.6 – PV des observations – Mémoire en réponse.	8
3. EXAMEN DES OBSERVATIONS	8
3.1 – Participation du public	8
3.2 – Observations du public	8
Partie 2. Conclusions et Avis motivé du Commissaire enquêteur Document séparé	

1.2.2 – Le projet

Le projet de tram2 prévoit l'installation d'une sous-station de redressement de l'énergie nécessaire au fonctionnement du futur tramway au milieu de la rue Hoche la transformant de facto en impasse. L'emprise de cette structure imposante et murée nécessite d'empiéter sur une partie de la surface du quartier Baraguey d'Hilliers que l'armée a accepté de céder avec une parcelle de terrain supplémentaire à l'angle nord-ouest de celui-ci afin de créer environ 25 places de stationnement accessibles depuis la rue Hoche. C'est dans ce cadre que la commission d'enquête pour la 2^{ème} ligne de tramway a émis dans ses conclusions motivée la réserve suivante :

« 2) Boulevard Jean Royer : 2.1) que le déclassement d'une partie de la rue Hoche soit effectif avant la DUP ».

Par ailleurs, le tracé de la future ligne 2 du tramway passe par le boulevard Jean Royer et longe les sites militaires condamnant l'accès à leurs entrées nord actuelles ce qui entraîne la nécessité de les déplacer au sud de l'enceinte militaire.

De plus, la rue Hoche qui relie le boulevard Jean Royer à la rue du Général Renault en passant entre les casernes Rannes et Baraguey d'Hilliers est quotidiennement traversée par le personnel de ces sites pour se rendre d'un quartier à l'autre et plus particulièrement aux heures de déjeuner puisque le mess se trouve quartier Rannes. Cette situation engendre d'importants mouvements de piétons qui doivent passer par un sas de contrôle dans un sens comme dans l'autre.

Pour répondre aux besoins sécuritaires de sites sensibles et notamment au contrôle sécurisé du personnel comme des visiteurs tout en évitant les entraves à la circulation des riverains, un espace suffisant pour permettre stationnement, éventuel demi-tour et fluidité est nécessaire. La partie sud de la rue Hoche, entre l'emplacement de la sous-station de redressement d'énergie du futur tramway et la rue du Général Renault, d'une superficie d'environ 1618 m² offre la possibilité de satisfaire à ceux-ci tout en réunissant les 2 sites ainsi que le demande le ministère des Armées dans le cadre d'objectifs de sécurité-protection pour le fonctionnement des casernes et personnels associés et de l'arrivée de nouvelles unités.

1.3 – Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur le projet d'extraction du domaine public d'une emprise d'environ 1618 m² de la partie sud de la rue Hoche.

Elle a pour objet de porter ce projet de modification de l'emprise de l'espace public à la connaissance de la population et d'attirer son attention sur ses effets sur les conditions de desserte et de circulation afin qu'elle puisse s'exprimer à ce sujet.

1.4 – Cadre juridique et réglementaire

Les opérations de déclassement sont régies par :

- Code de la voirie routière, articles L141-2 à 5 ;
- Code de la voirie routière, Titre IV, section 1 « Emprise du domaine routier communal », sous-section 2 « Enquête publique relative au classement, à l'ouverture, au redressement, à la fixation de la largeur et au déclassement des voies communales », articles R141-4 à 11.

L'ouverture de cette enquête publique fait suite à :

- Délibération du Bureau métropolitain lors de la séance du Bureau du 10 juin 2024 ;

- Arrêté n°2024_0089 de Monsieur le Vice-Président de Tours Métropole, en date du 19 décembre 2024 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique du 13 janvier 2025 – 9h00 au 28 janvier 2025 – 17h00, en vue du déclassement du domaine public routier d'une emprise de 1618 m² de la rue Hoche et désignant le commissaire-enquêteur.

1.5 – Composition du dossier.

1.5.1 – Actes et documents administratifs

- Délibération du Bureau métropolitain en date du 10 juin 2024 décidant l'ouverture de l'enquête publique préalable au déclassement du domaine public routier d'une partie de la rue Hoche, à Tours, d'une surface d'environ 1618 m² ;
- Arrêté n°2024_0089 de Monsieur le Vice-Président de Tours Métropole, en date du 19 décembre 2024 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique du 13 janvier 2025 – 9h00 au 28 janvier 2025 – 17h00, en vue du déclassement du domaine public routier d'une emprise de 1618 m² de la rue Hoche et désignant le commissaire-enquêteur ;
- Exemple du communiqué ;
- Attestations de parution et extraits « NR » du 26 décembre 2024 et du 13 janvier 2025, « avis d'enquête publique » ;
- Attestations de parution et extraits « Terre de Touraine » du 27 décembre 2024 et du 17 janvier 2025, « avis d'enquête publique » ;
- Attestations d'affichage et mise en ligne des avis d'enquête publique.

1.5.2 – Projet de déclassement d'une emprise de voirie située au nord de la rue Hoche

Le dossier soumis à l'enquête publique comportait les éléments suivants :

- 1. Notice explicative.
- 2. Plans :
 - Plan de situation ;
 - Vue aérienne ;
 - Plan de l'emplacement des futures places de stationnement ;
 - Plan de l'emprise de la sous-station de redressement de l'énergie.

1.5.3 – Registre d'enquête.

Un registre d'enquête était disponible pour recevoir les observations du public dans les locaux de la mairie de Tours, direction voirie, aux jours et heures d'ouverture au public et pendant toute la durée de l'enquête.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 – Organisation

2.1.1 – Désignation

J'ai été désignée en tant que commissaire-enquêteur par arrêté n°2024_0089 de Monsieur le vice-président de Tours Métropole, en date du 19 décembre 2024.

2.1.2 – Prise en compte du dossier et modalités d'organisation de l'enquête

Le 6 décembre 2024, des représentants de la direction voirie et aménagement de Tours Métropole, secteur de Tours et du syndicat mobilité ont présenté et explicité ce projet de déclassement et son contexte. Les modalités de l'enquête : nombre et dates des permanences, information du public par affichages et publications dans la presse et sur le site de la ville et de la métropole, ont été définies en concertation à cette occasion.

2.1.3 – Visite des lieux - informations

Visite des lieux

A plusieurs reprises au cours de l'enquête, je me suis rendue rue Hoche et dans le quartier Febvotte-Marat pour mieux appréhender les observations et remarques du public.

Par ailleurs, le colonel Lagarde a organisé le 4 février 2025 une visite des quartiers Baraguey d'Hilliers et Rannes permettant d'avoir une idée plus claire de la problématique des sites et de leur configuration.

2.1.4 – Permanences et siège de l'enquête

Les jours et heures de permanence ont été choisis avec la direction circulation-voirie de Tours Métropole, secteur de Tours de telle sorte que le public puisse rencontrer facilement le commissaire enquêteur qui s'est tenu à sa disposition, dans les locaux de la direction voirie, à la mairie de Tours, siège de l'enquête, les :

- lundi 13 janvier 2025 de 9h00 à 12h00 ;
- jeudi 23 janvier 2025 de 14h00 à 17h00 ;
- mardi 28 janvier 2025 de 14h00 à 16h00.

2.2 – Information du public

2.2.1 – Mesures de publicité

Avis d'enquête dans la presse

Un avis d'enquête publique a été publié 18 jours avant l'ouverture de l'enquête publique dans « La Nouvelle République » et dans « Terre de Touraine » respectivement les 26 et 27 décembre 2024.

Un second avis est paru dans les 8 premiers jours de l'enquête dans « La Nouvelle République » et dans « Terre de Touraine » respectivement les 13 et 17 janvier 2025.

Affichage public

L'avis d'enquête publique a été affiché :

à partir du 27 décembre 2024, soit 18 jours avant le début de l'enquête publique et maintenu pendant toute sa durée, aux abords du site : aux angles de la rue Bugeaud, du boulevard Marchant Duplessis, de la rue Lakanal et de la place de Strasbourg

à partir du 23 décembre 2024, soit 22 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci aux panneaux d'affichage de la mairie et des mairies annexes.

L'accomplissement de ces mesures de publicité est attesté par les certificats d'affichage de Tours métropole, direction Circulation-voirie, secteur de Tours et de l'adjointe responsable des mairies annexes.

Publicité complémentaire

L'annonce de la tenue de cette enquête publique a été publiée dès le 19 décembre sur le site internet municipal et sur celui de la métropole.

2.2.2 – Observations du commissaire enquêteur sur l'information du public

De même que l'affichage des avis d'enquête sur les lieux concernés ainsi qu'en mairie et mairie annexe, les parutions dans la presse, dans deux journaux agréés ont été faits, comme requis, au minimum 15 jours avant le début de l'enquête.

Ils ont en outre fait l'objet d'une deuxième parution dans ses 8 premiers jours.

Enfin l'avis d'enquête était consultable 22 jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée sur les sites de la ville de Tours et de Tours métropole.

En conséquence, j'estime que la publicité a été bien faite, qu'elle a été plus conséquente que ce qui est exigé par les textes, qu'elle a donc été largement suffisante et que le public a disposé des moyens voulus pour prendre connaissance de la tenue d'une enquête publique, de son objet, de sa durée, des modalités de consultation du dossier et des moyens mis à sa disposition pour s'exprimer.

2.3 – Déroulement de l'enquête

2.3.1 – Ouverture et durée de l'enquête

Les pièces du dossier et le registre d'enquête mis à la disposition du public à la mairie de Tours, direction circulation-voirie ont été paraphés par mes soins le 13 janvier 2025 avant l'heure convenue de début de la première permanence.

L'enquête publique a été ouverte le lundi 13 janvier 2025 à 9h00.

Elle a eu lieu du lundi 13 janvier 2025, 9h00, au mardi 28 janvier, 17h00, soit durant **17** jours consécutifs.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier et le registre ont été tenus à la disposition du public, à l'accueil de la direction circulation-voirie à la mairie de Tours, pendant ses jours et heures d'ouverture, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30. Un fléchage a été mis en place et conservé pendant toute la durée de l'enquête afin que la population puisse aisément s'y rendre.

2.3.2 – Réception des observations

Le public pouvait pendant toute la durée de l'enquête consigner ses observations, propositions et contre-propositions directement sur le registre d'enquête mis à sa disposition à la direction circulation-voirie à la mairie de Tours ou, comme précisé par l'arrêté d'enquête et les avis affichés, par courrier adressé à l'attention du commissaire enquêteur à la Mairie de Tours centre ou par mail sur les sites www.tours.fr et www.tours-metropole.fr.

2.3.3 – Participation du public

Le public s'est senti concerné par le sujet et les riverains en particulier se sont déplacés pour rencontrer le commissaire enquêteur lors des permanences. Au cours de celles-ci, j'ai reçu 3 + 9 + 3 soit un total de 15 personnes qui se sont déplacées pour prendre connaissance du dossier, évoquer leurs préoccupations et pour certaines, laisser une observation au registre. Au total 8 personnes sont venues déposer une contribution au registre et 122 personnes l'ont fait par courriel.

Deux pétitions ont été ouvertes pendant la durée de l'enquête publique : une pétition papier qui a recueilli 61 signatures et une pétition en ligne pour 525 contributeurs

2.3.4 – Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein bien que les riverains directement concernés par le projet aient fait part de leur vif mécontentement sans pour autant qu'aucun incident ait été à déplorer.

Les relations avec les services concernés de Tours ont été courtoises et suivies avant et tout au long de la période. Tout a été mis en œuvre pour que le déroulement de cette enquête publique sur un projet mal perçu se déroule le mieux possible.

2.3.5 – Clôture de l'enquête

Conformément à l'arrêté de Monsieur le vice-président de Tours Métropole, j'ai clôturé la présente enquête le mardi 28 janvier 17h00 et ai emporté le registre et le dossier pour la rédaction de ce rapport.

2.3.6 – PV des observations – Mémoire en réponse.

Le PV des observations a été remis par mail à la direction du service circulation-voirie en mairie de Tours centre le 5 février 2025.

Le mémoire en réponse de Tours Métropole Val de Loire a été transmis par mail et courrier le 19 février 2025.

3. EXAMEN DES OBSERVATIONS

3.1 – Participation du public

Du fait de l'impact qu'il aura sur leurs déplacements, les riverains se sont sentis concernés par ce projet de déclassement d'une partie de la rue Hoche et ont largement participé.

Pendant les permanences qui se sont tenues les 13, 23 et 28 janvier 2025, j'ai reçu : 3 + 9 + 3 soit un total de 15 personnes qui se sont déplacées pour prendre connaissance du dossier, évoquer leurs préoccupations et pour certaines, laisser une observation au registre.

3.2 – Observations du public

3.2.1 – Analyse comptable

3.2.1.1 – Registre

6 observations signées de 8 personnes ont été inscrites sur le registre.

3.2.1.2 – Courriers

3 courriers ont été transmis à l'intention du commissaire-enquêteur.

3.2.1.3 – Courriels

108 mails dont un doublon, soit 107 courriels signés de 122 personnes ont été reçus.

3.2.1.4 – Observations orales

Il n'y a eu aucune observation orale

3.2.1.5 – Pétitions

1 pétition écrite de 61 signataires comportant les noms, commune de résidence et signature manuscrite a été déposée.

1 pétition en ligne a été lancée. À la clôture de l'enquête publique elle comptait 525 participations dont 95 sans mention de nom ni de lieu d'habitation ce qui ramène à 430 signataires.

3.2.2 – Analyse des observations

Cette enquête publique a fortement retenu l'attention du public qui, du fait de son objet, s'est mobilisé et y a largement participé compte-tenu de sa durée réduite (16 jours). On notera que pendant ce court laps de temps, un certain nombre d'articles, plutôt opposés au projet, sont parus dans divers supports : Info Tours, 37°, ainsi que, plus particulièrement, dans la Nouvelle République les 17 et 24 janvier.

Aux contributions reçues par mail, courrier ou inscrites sur le registre mis à disposition du public, s'ajoutent 1 pétition « papier » comportant 61 signatures et 1 pétition en ligne qui a atteint 525 signataires. Parmi ces derniers 95 ne renseignent ni nom ni adresse et ne seront donc pas pris en compte. Les 2 pétitions représentent ainsi un total de 491 signataires avérés.

3.2.2.1 - Observations déposées sur le registre ou reçues par courriel ou courrier

La majorité des contributeurs sont riverains ou travaillent sur le site militaire.

62 signataires habitent le quartier et ont précisé leur adresse, 10 personnes n'habitent pas le quartier, 53 n'ont pas précisé leur adresse mais indiquent dans la plupart des cas travailler sur le site militaire.

Cela se traduit par une dichotomie marquée : on distingue d'une part les opposants (70 signataires), majoritairement constitués des riverains et d'autre part, les personnes favorables au projet (59 signataires) constituées essentiellement des personnes civiles ou militaires travaillant sur le site et de quelques autres qui, dans l'ensemble, n'habitent pas le quartier Febvotte-Marat.

Les avis positifs mettent presque tous en avant la nécessaire mise en sécurité du personnel des sites lors des passages d'un quartier à l'autre, en particulier à l'heure du déjeuner.

En revanche, l'inquiétude des habitants porte essentiellement sur le fait que la rue Hoche étant un axe majeur pour la circulation et la liaison du quartier au reste de la ville, sa fermeture au public va renforcer l'enclavement d'un quartier déjà enserré et y compliquer les déplacements. Leur sentiment d'abandon, de mise de côté et de délaissement par la municipalité qui ne se préoccupe pas de leur quartier est palpable (8 remarques pour 11 signataires) ;

Les thèmes abordés sont les suivants :

NOTA : Chaque observation peut contenir plusieurs remarques. Les remarques du public sont transcrites en italiques et entre guillemets. Les observations déposées par mail sont notées Mx Les observations déposées par courrier sont notées Cx Les observations déposées sur le registre sont notées Rx
--

3.2.2.1.1- La fermeture de la rue Hoche va conduire à l'enclavement et l'isolement du quartier et compliquer la circulation du fait de la configuration des rues, d'autant qu'il est prévu de nouveaux arrivants

- Enclavement, effet de barrière - 53 remarques pour 66 signataires (49,6%)

Réf obs : M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M12, M13, M14, M15, M16, M19, M26, M30, M33, M34, M35, M41, M46, M50, M51, M54, M57, M60, M63, M64, M68, M69, M71, M74, M81, M84, M85, M91, M92, M94, M97, M102, M103, C2, C3, R1, R3, R4, R5, R6

La rue Hoche est l'axe principal du quartier. Il ouvre sur la ville et est le seul assez large et en bon état. Il n'y a pas eu de comptage du passage des véhicules, piétons, vélos dans la rue Hoche.

Pourquoi ?

EXTRAITS des contributions :

« le projet de fermeture de la r Hoche entraînerait l'isolement du quartier »

« enclavement du quartier (...) faire des détours importants (...) pour accéder aux différentes rues »

« (...) va encore plus nous sinistrer car cette rue reste un axe de ralliement vers le centre ville (...) cyclistes, piétons (...) commerçants pour qui cette rue est un axe d'accès »

« permet une connexion directe avec le centre ville (...) la fermeture (...) aggraverait l'enclavement d'un quartier déjà contraint (...) »

« (...) vise à couper notre quartier de son accès direct au centre ville (...) isolera des centaines de familles et compliquera considérablement la vie quotidienne des hbts et usagers de cette voie essentielle. (...) isolement aggravé (...) augmentation des trajets quotidiens (...) affaiblissement de la vie locale (en réduisant) les échanges et les liens avec le centre ville, appauvrissant la dynamique sociale et économique du quartier. »

« (...) rendre la vie du quartier plus difficile, non seulement pour les jeunes mais aussi pour les plus âgés »

« axe emprunté naturellement à pied, à vélo qui permet d'aller vers le centre ville (...) un des seuls axes confortable qui relie directement le milieu de la rue Febvotte à Jean Royer (...) isoler le quartier Febvotte entre la voie ferrée, la caserne et Auguste Chevalier »

« la rue Hoche est une traversante à double sens permettant de desservir le quartier Febvotte et le relier au centre ville. Peu de rues dans ce quartier, essentiellement à sens unique (...) permettent d'accéder au bd Jean Royer. »

« Les solutions de substitutions ne sont pas suffisantes et les conditions ne sont pas réunies pour permettre aux riverains de se déplacer, accéder et sortir de ce quartier. »

« axe stratégique et structurant pour le quartier (...) en raison de sa connexion directe avec le centre-ville via les Prébendes »

« Nécessité de conserver cet espace en tant que voie publique pour préserver la fluidité des déplacements et prévenir tout risque d'enclavement du quartier. »

« le quartier risquerait de subir un enclavement progressif avec des itinéraires détournés, moins adaptés et ainsi créer une fracture (...) nuisant à la qualité de vie de ses habitants. »

« (...) corridor essentiel pour relier (...) à la future ligne de tramway (...) connexion essentielle pour les habitants qui dépendent de cet axe pour leurs déplacements quotidiens vers les services, commerces, écoles et activités du centre. »

« ne mérite pas de supprimer la rue Hoche à toute une population qui va encore augmenter (projets immobiliers en cours) »

« Notre quartier va être complètement isolé, la rue Hoche est un axe très important pour rejoindre le centre ville. Déjà beaucoup de détours pour rejoindre notre lieu (...) et le monde se retrouve sur le même circuit, circulation dense, bouchons, temps de trajet allongé... »

« quartier tranquille à proximité du centre ville et projet qui va nous couper la route pour y accéder. Cette rue fréquemment empruntée va être coupée en 2 à notre détriment »

« isoler un quartier du centre de Tours à ce point est une aberration »

« axe majeur, véritable artère de franchissement du quartier qui permet aux riverains de passer du quartier Febvotte au centre ville »

« ne fait qu'enfermer le quartier sur lui-même »

« cette rue permet à bon nombre d'habitants de traverser un bloc très hermétique déjà très important, près de 500 m en linéaire. Grâce à cette rue, les usagers peuvent rallier simplement et en toute sécurité le quartier Prébendes, les écoles (dans un sens comme dans l'autre), les commerces, les lieux d'activité... Fermer cette rue serait un enclavement de plus de 5200 personnes sans rues réellement sécurisées pour les usagers à vélo. »

« étude des flux (routiers, vélo, piétons) abste du dossier »

- Déplacements – 50 remarques pour 58 signataires (43,6 %)

Réf obs : M1, M2, M3, M4, M7, M8, M9, M10, M13, M14, M15, M30, M34, M35, M46, M51, M54, M55, M59, M63, M64, M66, M67, M74, M77, M84, M85, M94, M103, C3, R2R4, R5

EXTRAITS des contributions :

« la ville de Tours ne peut renier ses engagements (cf p 17 et 18 du référentiel "Pour un urbanisme écologique et solidaire": "un îlot perméable est un îlot à l'intérieur duquel on trouve des venelles et des chemins piétons qui permettent de traverser l'îlot sans avoir à en faire le tour. Le chemin le plus court est toujours celui qui est emprunté."

Le projet est de créer volontairement un îlot de 430 m de long. Est-ce cela la ville des courts chemin? Un quartier enclavé, ratatiné entre une voie de chemin de fer au sud et un mut de caserne militaire au nord? »

La circulation est difficile du fait de la configuration du quartier ; en particulier, les rues sont trop étroites pour supporter un afflux de circulation qui sera augmenté avec la fermeture de la rue Hoche et l'arrivée prévue de nouveaux habitants.

EXTRAITS des contributions :

« enclaver ce quartier c'est y accéder par des petites rues peu pratiques, sortir par une seule rue, la rue Febvotte souvent encombrée et dangereuse »

« par où passeront les vnx arrivants pour rentrer chez eux et revenir ; circulation va être encore plus dense et complexe »

« Notre quartier va être complètement isolé, la rue Hoche est un axe très important pour rejoindre le centre ville. Déjà beaucoup de détours pour rejoindre notre lieu (..) tt le monde se retrouve sur le même circuit, circulation dense, bouchons, temps de trajet allongé... »

« si la rue Hoche est fermée les habitants des quartiers Febvotte et des Prébendes se verraient dans l'obligation de contourner un énorme bloc urbain »

« dangerosité rue Febvotte »

« ce déclassement coupe le quartier du centre ville (...) la rue Bugeaud risque de devenir une "autoroute". Ce déclassement va provoquer une gêne pour la circulation et une nuisance par le bruit généré par un trafic plus important (...) aura une conséquence sur la valeur des biens du quartier. »

« réunir les 2 blocs c'est contraindre (...) à le contourner en voiture, mais aussi à vélo ou à pied (...) »

« tout ce qui restreint la fluidité des mobilités nord/sud entraîne des déplacements importants de flux et des engorgements (...) le tram était une opportunité d'ouverture. »

« le bd Marchant Duplessis, la rue Bugeaud dans un sens et la rue Carnot dans l'autre ne sont pas en capacité d'absorber le flux qui sera détourné. Elles ne sont pas non plus aménageables pour les piétons et vélos. »

« Rue bugeaud en sens unique : pas utilisable à l'aller comme au retour »

« la rue Hoche permet de casser l'enclavement déjà existant »

« Les autres rues "empruntables" sont la rue Carnot (étroite et à sens unique) ou le bd M Duplessis (énorme détour) »

« les usagers perdent un axe majeur et se retrouvent à emprunter les autres petites rues »

Absence de transport en commun dans le quartier et privation de l'accès à la nouvelle station tram du fait de la fermeture de la rue.

EXTRAITS des contributions :

« les TC les plus proches sont à 500 m et près d'1km pour le tram place de la Liberté. La nouvelle ligne de tram qui aurait apporté un plus pour les transports nous éloignera encore de l'arrêt bd Jean Royer avec la fermeture de la rue Hoche »

« (..) va être enclavé, on nous a déjà supprimé les bus, ensuite les citadines.... »

« l'accès au TC sera également compromis en particulier pour le bus 4 (en ht av Hoche) que pour le futur tram »

« pas de TC dans le quartier et la nouvelle station de tram ne va pas servir aux hbts »

Retour TMVL et SMT :

La faible largeur des rues du quartier rend la desserte en transport en commun extrêmement compliquée. C'est pourquoi une ligne de bus avec de plus petits véhicules (citadine) a été mise en place entre 2019 et 2021. Cependant, il y avait très peu de voyageurs (0,2 personne par course). Elle a alors été arrêtée puisqu'elle circulait vide une grande partie du temps. Néanmoins, le quartier est bordé par 2 axes fortement pourvus en transport en commun (avenue de Grammont et rue Auguste Chevallier) situés à au plus 500 m de tout poi du quartier.

Par ailleurs, un service d'accompagnement des seniors à partir de 70 ans est proposé par fil bleu dénommé Mon Guide Fil Bleu au tarif d'un ticket ou abonnement. La prise en charge de l'utilisateur s'effectue de porte à porte ou d'arrêt en arrêt.

Circulation douce difficile aussi : rues et trottoirs en mauvais état et dangereux pour les piétons, en particulier ceux qui sont à mobilité réduite, et les vélos (étroitesse). Cela oblige à se déplacer en voiture. Quelle cohérence avec la politique mobilité de la ville ?

EXTRAITS des contributions :

« Merci de tenir compte des personnes âgées qui ont du mal à se déplacer et devront faire un grand détour »
« (...) il faut penser aux personnes âgées, à mobilité réduite... »
« fermeture rue Hoche obstacle à la circulation des personnes âgées »
« [la rue Hoche] un axe Nord Sud majeur pour le quartier Febvotte (...) un projet qui va imposer un mur de 30 m de long, soit la totalité de la "largeur" du quartier. Un projet qui va à l'encontre de la ville du quart d'heure puisqu'il va conduire à rallonger les temps de trajets à pied des habitants du secteur. »
« (...) c'est un point d'entrée très naturel et très emprunté depuis le bd Jean Royer pour se rendre sur ces lieux (...) c'est un itinéraire de mobilité douce qui disparaîtra (...) [et ramènera] les usagers vers la voiture. »
« pour nous riverains et habitants du quartier cela nous prive d'un passage où les larges trottoirs sont accessibles aux poussettes et aux fauteuils handicapés ou mobilité réduite et nous oblige à emprunter la rue Carnot aux trottoirs impraticables, la rue Febvotte encombrée, sale et peu sûre ou le bd Marchand Duplessis qui nous éloigne du centre ville et de l'avenue de Grammont. »
« coupure urbaine majeure, non-sens au regard des enjeux d'aménagement durable et cohérent de la ville. Risque d'enclaver davantage le quartier Febvotte-Marat en rendant plus difficile l'accès aux différents équipements tels que la future station de tramway, les arrêts de bus Carnot, le collège Jules Ferry, les écoles ou encore le collège privé Sainte Jeanne d'Arc »
« Impact négatif sur les modes actifs (piétons, cyclistes) qui sont pourtant une priorité affichée de la municipalité du fait de l'allongement des temps de parcours et de la complexification des trajets »
« l'usage d'un fauteuil roulant n'est pas possible [rue Bugeaud] (...) il faudra faire un grand détour par la rue marchant du plessis. »
« [en conséquence du déclassement] difficulté à se rendre au centre ville à pied ou à vélo »
« enclavement d'un quartier déjà sinistré »
« incitation à utiliser sa voiture pour se déplacer d'où un accroissement des bouchons (carrefour Saint Sauveur par la rue Febvotte et place de la Liberté) »
difficulté pour les lycéens pour se rendre au lycée Blazac »

Stationnement à l'intérieur du quartier Febvotte/Marat : les places de parking qui vont être réalisées côté nord ne concernent pas les habitants du quartier qui n'y auront pas accès du fait de la fermeture de la rue.

EXTRAITS des contributions :

« le quartier (...) est un quartier familial composé en majorité de maisons individuelles et de logements collectifs familiaux. Le stationnement des VL reste donc un enjeu (...) le parking prévu ne permettra pas de compenser cette perte (...) d'autant qu'il ne sera accessible que depuis le bd Jean Royer. »

Retour TMVL :

Des comptages des véhicules et des vélos rue Hoche ont été réalisés en 2022. Le trafic moyen journalier est de 680 véhicules dans le sens nord / sud (et 113 en heure de pointe), et de 457 véhicules dans le sens sud / nord (et 85 en heure de pointe), ce qui est un faible trafic (3,5 véhicules par minute en moyenne en heure de pointe dans les deux sens).

Pour les cycles, les mouvements quotidiens recensés sont de 178 dans le sens sud / nord et de 165 dans le sens nord / sud. Il n'y a pas de comptages de piétons à disposition.

Les voies situées à proximité pourront supporter les flux des véhicules redirigés, que ce soit le boulevard Marchand Duplessis, la rue Bugeaud ou la rue Carnot.

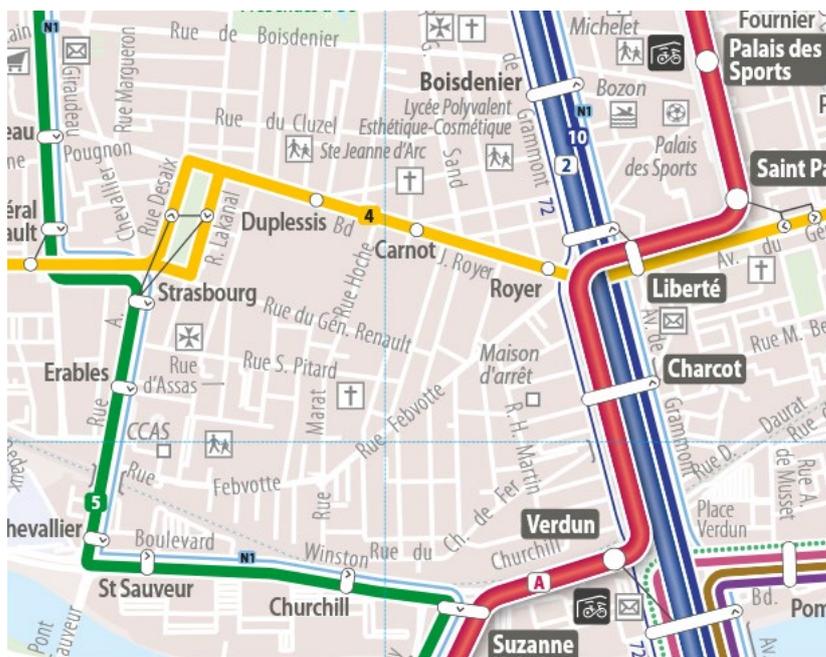
Pour les piétons et les cyclistes, des travaux d'amélioration du confort de cheminement seront programmés pour les rues Bugeaud et Carnot, par l'élargissement des trottoirs, la dissimulation des réseaux aériens et la reprise des revêtements. Des doubles-sens cyclables pourront être envisagés avec une redistribution des places de stationnement, afin de permettre le rabattement. Le boulevard Marchand Duplessis est quant à lui d'ores et déjà calibré pour l'ensemble des flux de circulation, avec une voie à double sens, du stationnement et des trottoirs larges et fonctionnels.

En complément, les seules opérations de construction dans le secteur sont le « Hangar Col » en cours, avec une quarantaine de logements, et un projet à l'angle Febvotte / Marat comptant environ 20 logements, mais

pour lequel il n'y a aucune visibilité sur le planning. Le nombre de nouveaux logements à l'échelle du quartier est donc faible.
 Dans le cadre plus général du développement du tramway et du BHNS, une étude de passerelle piétons / vélos, incluse dans la concertation de 2018 au même titre que d'autres passerelles, est en cours afin de relier le quartier Febvotte aux rives du Cher et à la station de tram Suzanne Valadon.
 L'offre de stationnement au sud du secteur des casernes n'a jamais provoqué de sollicitations auprès des services de la ville de Tours. Elle est adaptée au besoin actuel, et l'évolution envisagée ne remet pas en cause cette situation.

Analyse du commissaire-enquêteur

On ne peut que constater l'étroitesse des rues du quartier et la difficulté que cela peut entraîner pour la circulation en général et pour celle des véhicules de gros gabarit en particulier. Le service Mon Guide Fil Bleu existe en effet. Il s'avère cependant assez contraignant, peu souple et plutôt restreint. En revanche, le réseau de transport en commun autour du quartier est assez fourni (cf carte ci-contre) bien que la distance pour y parvenir puisse parfois dépasser les 500 m correspondant à la distance moyenne existant entre 2 stations de transport en commun dans la plupart des villes.



L'amélioration des rues Bugeaud et Carnot pour la circulation en général et les circulations douces en particulier devrait permettre de s'y déplacer plus facilement et confortablement. et, compte tenu des flux de déplacements « comptabilisés » en 2022 et de la relativement faible augmentation de logements à venir, devrait répondre aux besoins d'aller et venue des riverains.

3.2.2.1.2 – Sécurité

Réf obs : M1, M3, M4, M5, M9, M14, M20, M24, M33, M34, M35, M41, M46, M51, M53, M63, M67, M68, M71, M74, M75, M84, M85, M94, M97, M103, R1, R2, R5

Il s'agirait de la traversée de la rue par le personnel du site pour se rendre d'un quartier à l'autre. Or cela est pratiqué depuis longtemps sans difficultés particulières.

- Pourquoi pas une autre solution

Tunnel – 4 remarques pour 5 signataires (3,7%)

Passerelle – 13 remarques pour 17 signataires (12,8%)

Laisser un accès piétons, vélos – 12 remarques pour 17 signataires (12,8%)

Retour TMVL :

Les premières sollicitations de l'Armée pour relier les 2 casernes datent de 2010. Dès cette époque, des solutions d'ouvrage ont été envisagées. Les études ont fait apparaître des difficultés majeures :

- Passerelle ou tunnel reliant les 2 sites militaires (est / ouest) : les espaces nécessaires pour implanter les entrées / sorties que ce soit en aérien et en souterrain sont consommateurs de trop d'espace et viennent soit impacter des bâtiments soit nécessiter une surface au sol indisponible. Les réseaux souterrains sous la rue Hoche, et notamment un réseau de pluvial maçonné, empêchent également la construction d'un souterrain.
- Passerelle ou tunnel dans le prolongement de la rue Hoche (nord / sud) : la passerelle n'est pas envisageable du fait d'un défaut de sécurité lié au surplomb du site militaire. Concernant le souterrain, outre les problématiques de réseaux, l'expérience montre que le sentiment d'insécurité généré par ce type d'ouvrages les rend rapidement inutilisés par le public.

Analyse du commissaire-enquêteur

Il apparaît donc que ces moyens ont bien été envisagés mais que leur opportunité ou faisabilité n'est pas avérée.

3.2.2.1.3– Sentiment de manque de considération, d'abandon, de délaissement

En particulier :

EXTRAITS des contributions :

« nous avons le sentiment de ne pas être entendus et surtout de ne pas être concertés sur nos besoins (...) que notre quartier ne compte pas »

« (...) décision perçue comme une mise à l'écart (...) légitime d'attendre une égalité dans l'accès aux infrastructures et aux opportunités qu'offre la ville. »

« un projet de peut être mis en place en défaveur de ses habitants qui seront pénalisés Nous ne voulons pas être punis, enclavés, laissés pour compte »

« le quartier avait la possibilité de devenir un peu plus attractif avec l'arrivée du tramway (...) délaissé par rapport au reste du centre ville

notre quartier est vraiment délaissé (...) »

Face à ces remarques, factuelles, que peut-il être proposé ?

Retour TMVL:

Le quartier est concerné directement par les projets d'infrastructure majeurs menés par la métropole, que ce soit le tramway au nord et à l'est ou le réseau cyclable structurant Vélival à l'ouest (rue Auguste Chevallier) qui est en cours : la majorité des habitants sera à quelques minutes d'un arrêt de tram ou bus ou d'une piste cyclable. Des aménagements récents ont par ailleurs concerné les sites scolaires du quartier, que ce soit l'école Buisson- Molière avec l'opération « récré en herbe » ou l'école Ferry-Pitard avec la sécurisation de la voie par l'aménagement d'une « rue aux enfants ».

3.2.2.1.4– Divers

- Forme

Réf obs : M52, M74, M103, R1, R3, R4, R6

EXTRAITS des contributions :

« Aucune concertation ni information sur ce projet n'a été transmise à la population du quartier aucune étude préalable n'a été réalisée au préalable sur les différents types de circulation (voiture, vélo, piéton et autre) »

« pourquoi une enquête si tardive sans conséquence à l'heure actuelle. Deux ans trop tard. Aucun comptage des automobilistes qui empruntent la rue Hoche n'a été fait. »

« pas d'étude d'impact »

« dommage que les hbts du quartier n'aient pas pu s'exprimer dans une réunion publique »

« réalisé sans aucune concertation (...) aucun comptage de déplacements doux, ni de véhicules. 2 heures de présence le matin et l'après-midi auraient permis de se rendre compte des usages des piétons, cyclistes, et accessoirement des automobilistes. »

forme enquête : durée insuffisante, absence réunion publique et information en assemblées quartier, absence d'accès numérique au dossier, horaires pour consulter dossier (ouverture de la mairie) incompatibles avec les disponibilités des personnes travaillant, absence d'étude d'impact sur la circulation et le stationnement dans le quartier. Ces lacunes nuisent à la bonne information du public et risquent d'éroder la confiance des citoyens dans le processus démocratique. »

Retour TMVL:

Les modalités d'enquête prévues au titre du Code de la Voirie Routière ont été respectées.

Analyse du commissaire-enquêteur

Comme précisé plus haut dans le rapport, une enquête publique de déclassement de voirie est régie par les articles L 141-2 à 5 et R141-4 à 11 du code de la voirie qui ne prévoit pas l'organisation de concertation ou de réunion publique ni la réalisation d'étude d'impact. Les travaux d'aménagement de voirie soumis à étude d'impact sont listés à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Ce cas de déclassement de rue n'en fait pas partie.

- Survie commerce

Réf obs : M94

Retour TMVL:

La ville et la métropole sont très attentives au maintien d'un tissu commerçant.

- Aspect, Végétalisation

Réf obs : M1, M10

Retour TMVL:

La végétalisation du secteur est présente par les arbres d'alignement des rues Marchant Duplessis et du Gal Renault, et peut être renforcée ponctuellement si les conditions sont réunies par des plantations le long des façades entretenues par les riverains (dispositif « A fleur de trottoir »). Il est à noter que des poches de végétalisation ont été réalisées en 2023 et 2024 rues Galilée, Marat et du Gal Renault, qui seront complétées par un aménagement similaire à l'angle Febvotte / Bugeaud.

Analyse du commissaire-enquêteur

Une végétalisation de ces espaces ne pourra qu'améliorer l'agrément et donc le confort de ces rues.

- Compatibilité fermeture rue avec PPRI
Réf obs : M54

Retour TMVL:

L'enquête publique de déclassement n'est pas concernée par le PPRI. Il est à noter que les futurs travaux sur l'emprise déclassée devront faire l'objet d'une déclaration préalable, dont l'instruction intégrera les prescriptions du PPRI.

3.2.2.2 – Pétitions

2 pétitions ont circulé.

3.2.2.2.1– pétition papier

Elle compte 61 signatures sous la rubrique « *préservons l'accès et la vie du quartier Febvotte/Marat* » ce qui rejoint les thèmes déjà évoqués ci-dessus

A noter que pour chacune des signatures, manuscrite, l'identité et la commune d'habitation du signataire sont indiqués.

3.2.2.2.2– pétition en ligne

Cette pétition regroupait 525 participants à la clôture de l'enquête. Certaines ont fait l'objet de commentaires supplémentaires.

Toutefois, 95 des « signatures » ne portaient ni indication de nom, ni de lieu d'habitation et sont donc anonymes. Il n'en est donc pas tenu compte dans le décompte final qui porte à 430 signataires contre la problématique suivante :

« *le projet de déclassement porté par le Ministère des Armées et soutenu par la mairie de Tours vise à couper notre quartier de son accès direct au centre ville. Si ce projet aboutit, il isolera des centaines de familles et compliquera considérablement la vie quotidienne des habitants et des usagers de cette voie essentielle.*

Ce projet, bien que motivé par des préoccupations sécuritaires liées aux casernes voisines, ne tient pas compte des conséquences désastreuses pour notre quartier :

- *Isolation aggravé* : déjà enclavé par la ligne de chemin de fer au sud, le quartier Febvotte/Marat subirait une coupure supplémentaire, limitant les possibilités de déplacement et d'accès.
- *Augmentation des trajets quotidiens* : les riverains verraient leurs temps de trajet allongés, impactant aussi bien leurs activités professionnelles que personnelles.

Affaiblissement de la vie locale : la disparition de la rue Hoche réduirait les échanges et les liens avec le centre ville, appauvrissant la dynamique sociale et économiques du quartier.

Les 2 pétitions, portant sensiblement sur le même sujet regroupent ainsi 491 personnes. Ce nombre est suffisamment important pour être significatif et qu'une réponse soit apportée aux inquiétudes des riverains.

3.2.3 – **Observation du commissaire-enquêteur**

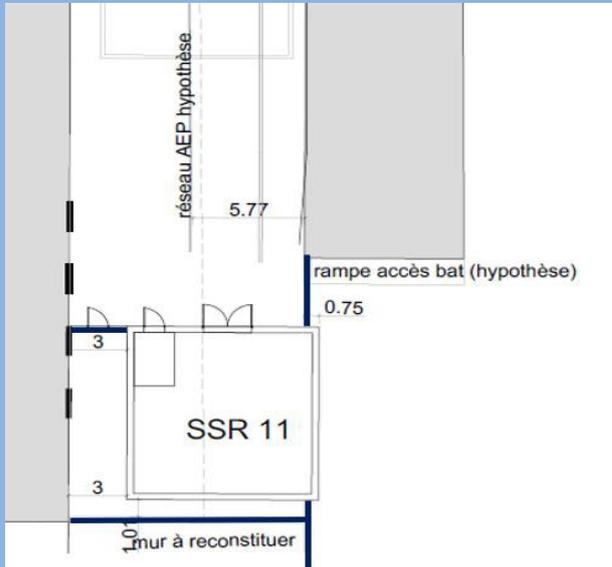
L'un des plans du dossier indique l'emplacement d'une sous-station de redressement de l'énergie nécessaire pour le bon fonctionnement du tram. Le colonel Lagarde, dans son courrier du 15 janvier 2025 (pièce C1) y fait également allusion en précisant qu'il a « *consenti (...) à céder une petite parcelle*

supplémentaire [de l'emprise du site militaire] limitrophe à la rue Hoche, pour garantir l'implantation de la sous-station (...) ».

Quelle est l'emprise au sol de cet équipement, comment sera-t-il positionné ?

Retour TMVL et SMT :

L'emprise au sol de la sous-station est d'environ 100 m². Il est à noter que cet emplacement a été choisi du fait de la transformation en impasse de la rue Hoche, qui rendait opportun cette implantation.



Analyse du commissaire-enquêteur

Cette sous-station est un élément du projet de tramway. Son emplacement n'a pu qu'être prévu lors de l'élaboration du tracé du tram et apparaître dans le dossier de la récente enquête publique sur le projet de tram2.

Même si cela n'a pas été relevé à ce moment là, il apparaît clairement sur ce plan qu'indépendamment du déclassement de la rue Hoche, l'emprise de la sous-station et la création d'un mur la protégeant la transforme en impasse.

4. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Compte tenu des éléments du présent rapport, mes conclusions motivées et avis sont établis sur le document séparé joint.

À Châtelleraut, le 23 février 2025
Le commissaire-enquêteur
Catherine GUENSER

Tableau récapitulatif des observations du public par numéro

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	invx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers	
mails																					
1	M1	1				1		1													le projet de fermeture de la r Hoche entrainerait l'isolement du quartier
								1													l'arrêt du tram le plus proche en prévision était une excellente nouvelle pour notre quartier. Non desservi par les TC, (...) une opportunité de permettre au quartier d'être enfin relié au réseau
														1	1						(...) relier les 2 casernes, d'autres solutions sont envisageables : un tunnel ou un pont permettraient de satisfaire les 2 parties(...)
																					1 végétaliser toute la ceinture des casernes avec un parcours santé
																					1 fermer la rue constituerait un non sens dans la logique actuelle de la municipalité
										1											le quartier febvotte est en phase d'être complètement mis de côté au grand désastri des habitants qui nre demandent qu'à être considérés autrement que des habitants de 2nde zone
1	M2	1				1															
								1													enclavement du quartier (...) faire des détours importants (...)pour accéder aux différentes rues
								1													(...) nous devons faire un grand détour pour accéder aux arrêts de tram
																					utilisateurs de vélos très nombreux dans le quartier (...) aurait pu faire un quartier exemplaire en termes de multimodalité (...) pourquoi ne pas laisser a minima l'accès des piétons et vélos (...) et PMR
										1											nous avons le sentiment de ne pas être entendus et surtout de ne pas être concertés sur nos besoins (...) que notre quartier ne compte pas
1	M3	2				2															
								2													(...) va encore plus nous sinistrer car cette rue reste un axe de ralliement vers le centre ville (...) cyclistes, piétons
									2			2									(...) commerçants pour qui cette rue est un axe d'accès
													2								(...) personnes âgées à qui vous avez déjà supprimé la citadine
																					est-ce compatible avec des projets immobiliers (Hangarcol, garage Jousse) qui prévoient des logements et commerces
														2	2	2					(...) une passerelle (...) un passage souterrain (...), au minium une voie pour les piétons et cyclistes sur un des côtés de la rue (...)
1	M4	1				1	1														permet une connexion directe avec le centre ville (...) la fermeture (...) aggraverait l'enc lavement d'un quartier déjà contraint (...)
								1													(...) prive les habitants de l'accès à un arrêt de tram
																					va à l'encontre des ambitions de la mairie en mtière d"écologie... plutôt que de fermer la rue Hoche, des aménagements pour une mobilité douce (...) pr en faire un exemple de mobilité durable en cdentre ville
														1		1					création d'une passerelle (...) am"nagement d'une circulation réglementée (...) circulation éservée aux résidents, piétons, vélos
											1										(...) décision perçue comme une mise àlécart (...) légitime d'attendre une égalité dans l'accès aux infrastructures et aux opportunités qu'offre la ville.
1	M5	1				1	1														quartier déjà bien isolé (...) cette rue Hoche permet à nos enfants de récupérer les TC de la place de la liberté, d'accéder au centre ville
										1											si tout est cloisonné et fermé notre quartier paisible risque de l'être un peu moins la rue du Gal Renault (...) voit de nombreuses voitures vandalisées (...)
																1					que vous fermiez cette rue aux voitures, je peux l'entendre, mais laissez nous un passage piéton et vélo SVP

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	nvx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers
1	M30	1				1	1													axe majeur, véritable artère de franchissement du quartier qui permet aux riverains de passer dur quartier Febvotte au centre ville. Rue bugeaud en sens unique : pas utilisable à l'aller comme au retour la rue Hoche permet de casser l'enclavement déjà existant Les autres rues "empruntables" sont la rue Carnot (étroite et à sens unique) ou le bd M Duplessis (énorme détour) les usagers perdent un axe majeur et se retrouvent à emprunter les autres petites rues
													1							par où passeront les nvx arrivants pour rentrer chez eux et revenir ; circulation va être encore plus dense et complexes
											1									un projet de peut être mis en place en défaveur de ses habitants qui seront pénalisés Nous ne voulons pas être punis, enclavés, laissés pour compte
1	M31		1			1														cette rue n'a plus lieu d'être en l'état et n'a finalement que très peu d'utilité. Avec l'arrivée du futur tramway, elle n'aura plus aucun intérêt pour les usagers de la route et risque même de poser des pbs de circulation supplémentaires sur la voie parallèle au bd Jean Royer.
1	M32			1	1															
1	M33			1		1	1													si la rue hoche est fermée les habitants des quartiers Febvotte et des Prébendes se verraient dans l'obligation de contourner un énorme bloc urbain
															1					passer la rue à un seul sens de circulation et y ajouter une piste cyclable
1	M34	1				1		1												les TC les plus proches sont à 500 m et près d'1km pour le tram place de la Liberté. La nouvelle ligne de tram qui aurait apporté un plus pour les transports nsou éloignera encore de l'arrêt bd Jean Royer avec la fermeture de la rue Hoche
							1													le quartier Febvotte se trouvera de plus en plus isolé, rendant l'accès au centre ville de plus en plus difficile et ne va pas simplifier la circulation dans ce quartier.
															1					que la rue Hoche reste au minimum accessible aux piétons et aux vélos pour ne pas rallonger la distance d'accès au bd Jean Royer et à l'arrêt de tram
1	M35	1				1						1								fermeture rue Hoche obstacle à la circulation des personnes âgées
							1													renforce l'enclavement du quartier febvotte-marat pour rejoindre les prébendes ou le centre ville, i faudra faire un très grand détour
										1										dangerosité rue Febvotte
											1									la métropole met un point d'honneur à la mobilité de tous, apparemment les piétons n'en font pas partie et les vieux encore moins.
1	M36		1			1														sécurité et organisation des infrastructures - cohérence avec projet 2è ligne tram
1	M37			1	1															
1	M38			1	1															
1	M39			1	1															
1	M40			1	1															contexte sécuritaire - augmentation nbre militaires
1	M41	1				1	1													pour tous les trajets à pied, à vélo ou en voiture, cette rue me permet de faire ts les déplacements vers mon lieu de travail, les commerces de la ville et l'accès aux TC. J'espère qu'elle restera ouverte aux usagers et riverains pour assurer une bonne fluidité dans notre quartier, nous permettre de ne pas d'être enclavés et garder une meilleure distribution dans les rues avoisinantes.

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	abscé TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	invx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers	
												1									Cette rue bénéficie maintenant d'un trottoir large et bien nivelé. Ds le cadre de la politique de mobilité (...) (accès facilité pour les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil), il est primordial de conserver une rue équipée de cette façon car celles des alentours ne permettent pas un accès aussi favorisé.
										1											la sécurisation du site [usagers le matin vers 8h00et le PM entre 17 et 17h30] ne devrait pas léser tout le quartier d'une utilisation libre et en double sens de la rue Hoche.
	1 M42			1	1																sécurité et efficacité militaires - 2ème ligne tram bénéfique
	1 M43			1	1																
	1 M44			1	1																sécurité armées - sécurité et modernisation structures urbaines
	1 M45			1	1																évident suite à venue tram bd Jean Royer
	1 M46	1				1	1														isolera encore un peu plus le quartier Febvotte déjà dépourvu de commerces
								1													de transports en commun et de ramassage individuel des ordures
														1	1						ils n'ont qu'à construire une passerelle ou un tunnel, une action pas compliquée pour des militaires
	1 M47			1	1																permet aussi d'alléger la circulation aux heures de pointe sur bd Jean Royer. Ce n'est peu le peu de trafic qui s'y trouve actuellement qui s'en trouvera bouleversé
	1 M48			1	1																
1	1 M49		2			2															
1	1 M50		2			2					2										le quartier avait la possibilité de devenir un peu plus attractif avec l'arrivée du tramway (...) délaissé par rapport au reste du centre ville
																					ne fait qu'enfermer le quartier sur lui-même
	1 M51			1		1	1														vaste ensemble qui couperait encore plus les habitants de ce quartier à l'accès de Tours centre
																					aggraverait les difficultés de stationnement (...) suppression du stationnement BD Jean Royer au titre projet tram2. La fermeture de la rue Hoche supprimerait au total 90 places de stationnement (...) compensatin totale des possibilités de stationnement des deux côtés de la rue (...) d'une surface minimale de 1618 m²
														1	1						passerelle, barrage ponctuel par barrières, passage souterrain pourrait constituer une réponse à un besoin de continuité physique
																					Tram2 qui apporte beaucoup de contraintes en termes de circulation, stationnement, desserte par les transports en commun compliquée et sans réelle avancée par rapport à la ligne 4 (...) n'améliore en rien l'accès au centre ville.
								1													il ne faudrait pas aggraver le risque de dévitalisation du quartier et d'engorgement de la circulation
	1 M52			1		1															inutile, non démocratique, précédent fâcheux de l'accaparement de l'espace public et serait une très mauvaise chose pour le quartier et des habitant(es) (...) De plus cette commission d'enquête z été décidée dans un délai très court (annonce et réalisation) ce qui contribue à empêcher l'expression des citoyen.nes.
	1 M53			1	1					1											augmentera sécurité bd Jn Royer pour la phase tvx et l'exploitation de la ligne de tram. Cela supprime un carrefour et réduit le risque d'accidents.
																					[la rue Hoche] un axe Nord Sud majeur pour le quartier Febvotte (...) un projet qui va imposer un mur de 30 m de long, soit la totalité de la "largeur" du quartier. Un projet qui va à l'encontre de la ville du quart d'heure puisqu'il va conduire à rallonger les temps de trajets à pied des habitants du secteur.
	1 M54	1				1															(...) c'est un point d'entrée très naturel et très emprunté depuis le bd Jean Royer pour se rendre sur ces lieux (...) c'est un itinéraire de mobilité douce qui disparaîtra (...) [et ramènera] les usagers vers la voiture.
								1													cela isolera le quartier fevotte-Marat du futur tramway

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	nvx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers
	1 M92	1				1	1													ce déclassement coupe le quartier du centre ville (...) la rue Bugeaud risque de devenir une "autoroute". Ce déclassement va provoquer une gêne pour la circulation et une nuisance par le bruit généré par un trafic plus important (...) aura une conséquence sur la valeur des biens du quartier.
	0 M93		DOUBLON AVEC 77																	
1	1 M94	2				2								2						une passerelle est aménageable en aérien
										2										l'argument de la sécurité des personnels quand ils passent d'un bloc à l'autre ne suffit pas et ces mvts de personnel existent déjà
															2					laisser les piétons passer avec fermeture par barrière entre midi et 2
																				réunir les 2 blocs c'est contraindre (...) à le contourner en voiture, mais aussi à vélo ou à pied tout ce qui restreint la fluidité des mobilités ord/sud entraîne des déplacements importants de flux et des engorgements (...) le tram était une opportunité d'ouverture.
							2													le bd Marchant Duplessis, la rue Bugeaud dans un sens et la rue Carnot dans l'autre ne sont pas en capacité d'absorber le flux qui sera détourné. Elles ne sont pas non plus aménageables pour les piétons et vélos.
																				le bar le Marat est le dernier commerce en activité. Il créé une vraie vie de quartier et de lien social (...) [s'il disparaît] le quartier continuera à se transformer en quartier d'ortoir sans âme et sans vie.
									1											la perspective d'une station de tram au bout de la rue Hoche était une compensation et un avantage pour nos maisons mais aussi une solution pour ses habitants et pour les mobilités "douces". Avec le contournement du bloc de caserne, il sera équivalent de marcher jusqu'à la place de la liberté pour prendre son tram, ce qui est déjà le cas aujourd'hui. Bénéfice pour notre quartier : nul.
	1 M95	1			1															il sera possible d'utiliser les rues parallèles pour rejoindre le sud du quartier, rues Bugeaud et MD
	1 M96			1	1															si le bd J royer est fermé à la circulation, il n'y a aucun besoin de passer par cette rue.
	1 M97	1				1	1													cette rue permet à bon nombre d'hbts de traverser un bloc très hermétique déjà très important, près de 500 m en linéaire. Grâce à cette rue, les usagers peuvent rallier simplement et en toute sécurité le quartier Prébendes, les écoles (dans un sens comme dans l'autre), les commerces, les lieux d'activité... Fermer cette rue serait un enclavement de plus de 5200 personnes sans rues réellement sécurisées pour les usagers à vélo.
														1						pourquoi ne pas intégrer un passage vélo/piéton? (...) une passerelle sécurisée passant au dessus de la rue Hoche (...) cette passerelle pourrait partir de la rue du général Renault et passer par-dessus le mur pour rejoindre le milieu de cette rue et arriver dans l'impasse Hoche (...) cette solution permettrait d'éviter de grandes tensions (...) entre plus de 5200 citoyens et seulement 3500 militaires (...) et leur permettre d'utiliser plus le vélo pour venir au travail et donc permettre au site militaire de réduire son empreinte carbone.
	1 M98			1	1															cela apporterait plus de sécurité et ne me paraît pas présenter un problème pour la circulation tant cette rue est peu empruntée (hors personnel du ministère des armées).
	1 M99			1	1															afin de garantir la sécurité des militaires traversant tous les jours cette rue.
	1 M100			1																(...) la rue Hoche est très peu empruntée (...) d'autres pénétrantes N-S permettent de relier le quartier Febvotte au reste de la ville et au bd J Royer
	1 M101			1	1															
1	1 M102	2				2	2													Nous utilisons régulièrement la rue Hoche que ce soit à pied, à vélo ou en voiture pour nous rendre dans le quartier Febvotte, au collège Jules Ferry (...) ou pour sortir de Tours via la rue Augusye Chevalier. (...) gêner l'accès à ces 2 artères deviendrait rapidement très compliqué lorsqu'il s'agit de sortir de Tours ou d'y revenir (...) cela reviendrait assez vite à enclaver le quartier Febvotte qui perdrait une voie d'accès au quartier des Prébendes.

	comptage	N°				hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	invx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers		
1	1	M103				2				2													2		réalisé sans aucune concertation (...) aucun comptage de déplacements doux, ni de véhicules. 2 heures de présence le matin et l'après-midi auraient permis de se rendre compte des usages des piétons, cyclistes, et accessoirement des automobilistes.	
														2									2		aucun lien avec le sujet "sécurité militaire" annoncé pour justifier la présente EP (...) sous couvert de "sécurité intérieure du pays" qui s'exprime en réalité sur 3 séquences dans la journée du lundi au vendredi (arrivée automobile du personnel militaire le matin, assage piéton entre les 2 casernes pour un aller/retour à la cantine le midi et sortie automobile -en trombe- en fin de journée), il serait question de déplacer les contraintes sur les habitants d'un quartier qui vivent ici quotidiennement toute l'année, présents avant l'arrivée des nouveaux services de l'armée (...) agir comme si le quartier Febvotte devait vivre au rythme de la caserne en excluant les habitants et leur mode de vie est difficilement entendable.	
																						2			ne permettra pas de créer des places de stationnement	
											2						2								opération immobilière sur l'emprise du hangar Col va aboutir à la création de 39 logements et apporter de nouveaux habitants. La fluidité de la circulation, tant automobile que piétonne va devenir un enjeu encore plus important.	
																						2			la ville de Tours ne peut renier ses engagements (cf p 17 et 18 du référentiel "Pour un urbanisme écologique et solidaire" : "un îlot perméable est un îlot à l'intérieur duquel on trouve des venelles et des chemins piétons qui permettent de traverser l'îlot sans avoir à en faire le tour. Le chemin le plus court est toujours celui qui est emprunté."	
											2											2			Le projet est de créer volontairement un îlot de 430 m de long. Est-ce cela la ville des courts chemin? Un quartier enclavé, ratatiné entre une voie de chemin de fer au sud et un mut de caserne militaire au nord?	
	1	M104						1	1																	
	1	M105						1	1																	
	1	M106						1	1																	
	1	M107					1		1																	
	1	M108					1		1																	

15 107 52 9 53 58 61 57 15 18 11 9 10 14 5 14 14 11 4 4

107	48,60	8,41	49,53	54,21	57,01	53,27	14,02	16,82	10,28	8,41	9,35	13,08	4,67	13,08	13,08	10,28	3,74	3,74
observations	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

pour 122 personnes

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	inv arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers
----------	----	--------------	------------------	----------	-----	-----	-------------	-------------	----------	----------	-------------------------	---------------------------	---------------	------------	--------	-------------------------------	--------------------------------	---------------	-----------------------	--------

COURRIERS

1	C1		1		1																avec tram plus possible d'accéder aux casernes (quartiers) par bd Jn royer, seul accès possible par la rue hoche. Nécessaire que le trafic soit convenablement absorbé càd que'une partie de l'actuelle rue Hoche soit cédée aux Armées pour qu'elles puissent s'assurer, sans gêne quotidienne, du contrôle sécurisé du personnel affecté ainsi que des visiteurs entrants sur le site.
																					1 au fond rue Hoche installation sous-station de relèvement électrique pour le tram
																					en compensation création 25 places (suppression de 10 avec dcmt), soit plus 15 places parking (...) prendre en considération les personnes civiles et militaires hébergés sur les quartiers, lesquels sont aussi dans les faits les premiers utilisateurs des emplacements de véhicules. (QUESTION : NE SERONT-ELLES PAS UTILISEES PAR LES PERSONNES TRAVAILLANT POUR L'ARMEE?)
																					1 végétalisation murs extérieurs et plantation d'arbres et végétaux près bd Jn Royer ev sur emplacement ex station de carburant inertée et sur espaces verts actuels de la caserne Baraguay
1	C2		1			1	1														
1	C3		1			1	1														avec l'arrivée du tram quelle rue les usagers du quartier devront-ils emprunter pour aller à l'un des arrêts?
																	1				dans le cadre de la politique municipale de réduire le nombre de voitures en ville (...) quid des cyclistes et piétons?
													1								la popultion du quartier va augmenter avec les constructions en cours 'hangars COLE)
							1														Il va sans dire que tous les habitants du quartier l'empruntent régulièrement, certains plusieurs fois par jour, sans compter ceux qui y passent seulement pour éviter la rue Febvotte où la circulation est ralentie (...) la suppression de la rue Hoche tendrait donc à enclaver le quartier un peu plus.

0 3 2 1 0 1 2 2 1 0 0 0 1 0 0 0 1 0 0 3

3 66,67 33,33 0,00 33,33 66,67 66,67 33,33 0,00 0,00 0,00 33,33 0,00 0,00 0,00 33,33 0,00 0,00 100,00

observations % % % % % % % % % % % % % % % % % %

pour 3 personnes

comptage	N°	hbt quartier	non hbt quartier	adresse?	OUI	NON	ENCLAVEMENT	axe d'accès	absce TC	sécurité	manque de considération	problématique mob réduite	invx arrivants	passerelle	tunnel	laisser passer piétons, vélos	multimodalité/mobilités douces	stationnement	forme enquête/dossier	divers
----------	----	--------------	------------------	----------	-----	-----	-------------	-------------	----------	----------	-------------------------	---------------------------	----------------	------------	--------	-------------------------------	--------------------------------	---------------	-----------------------	--------

REGISTRE

	1 R1		1			1								1							si le besoin du projet est de permettre un accès sécurisé entre les 2 casernes, pourquoi n'a-t-il pas été envisagé une passerelle ?
																			1		Dommageable pour les riverains et habitants du quartier qu'un projet de l'armée (augmentation effectif) vienne impacter leurs usages du quartier
																			1		domage que les hbts du quartier n'aient pas pu s'exprimer dans une réunion publique
																			1		étude des flux (routiers, velo, piétons) abste du dossier
								1													report des flux sur autres axes déjà encombrés problématique enclavement va s'accroître
																1					
1	1 R2		2			2		2								2					pourquoi pas un passage souterrain
																					pas de TC dans le quartier et la nouvelle station de tram ne va pas servir aux hbts
	1 R3		1			1													1		pas d'étude d'impact
								1													je serai entravé dans mes déplacements. (...) le flux piéton des militaires entre les casernes est faible et cela concerne principalement la pause déjeuner.
	1 R4		1																1		Aucune concertation ni information sur ce projet n'a été transmise à la population du quartier aucune étude préalable n'a été réalisée au préalable sur les différents types de circulation (voiture, vélo, piéton et autre)
								1													la rue Hoche est le principal axe de circulation des habitants du quartier pénalisera les possibilités de circulation et risque de générer un afflux très important dans les rues parallèles (...)
																					isolement de la population touchée par cette décision
																					nous n'aurons pas accès à l'arrêt le plus proche [du tram] alors que nous ne disposons toujours pas de moyens de transport en commun.
																					à ma connaissance il ny a pas au sein des casernes de matériel stratégique ou susceptible de remettre en cause la sécurité nationale, ni celle des personnels de l'armée car il existe déjà un passage piéton sécurisé pour permettre aux personnels de traverser a rue d'une caserne à l'autre
																					[en conséquence du délaçement] difficulté à se rendre au centre ville à pied ou à vélo
1	1 R5		2			2	2	2									2				enclavement d'un quartier déjà sinistré
																					incitation à utiliser sa voiture pour se déplacer d'où un accroissement des bouchons (carrefour Saint Sauveur par la rue Febvotte et place de la Liberté)
																					difficulté pour les lycéens pour se rendre au lycée Blazac
																					aucun accès à la ligne 2 du tram
																				2	difficulté accrue de stationnement puisque les places de parking créées se trouveront dans la partie sud de la rue Hoche
																					le bd J Royer étant une voie à circulation mixte, cela n'empêche nullement d'accéder aux casernes. De toutes façons il aurait été facile de créer des accès (pour partie existants) par la rue du général Renault
														2							le seul bénéfice pour les militaires n'est-il pas de pouvoir aller d'une caserne à l'autre pour déjeuner sans avoir à traverser la rue?
																					une passerelle ne suffirait-elle pas?
	1 R6		1			1														1	pourquoi une enquête si tardive sans conséquence à l'heure actuelle. Deux ans trop tard.
																					Aucun comptage des automobilistes qui empruntent la rue Hoche n'a été fait.

PV des observations et mémoire en réponse

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	3
1.1. Le projet	3
1.2. Participation du public.....	3
2. OBSERVATIONS DU PUBLIC	3
2.1 – Analyse comptable	3
2.1.1 – Registre	3
2.1.2 – Courrier.....	3
2.1.3 – Courriels.....	3
2.1.4 – Observations orales	3
2.1.5 – Pétitions	4
2.2 – Analyse des observations	4
3. OBSERVATIONS du COMMISSAIRE-ENQUETEUR	10
4. MÉMOIRE EN REPONSE	10

1. PREAMBULE

1.1. Le projet

La rue Hoche relie le boulevard Jean Royer à la rue du Général Renault et sépare les quartiers Rannes et Baragney d' Hilliers qui s'étendent de part et d'autre de celle-ci.

Du fait du passage de la 2^{ème} ligne de tramway dans boulevard Jean Royer, les entrées aux quartiers qui s'effectuent aujourd'hui par cette rue n'y seront plus possible.

Les préoccupations sécuritaires et de bon fonctionnement des sites, à quoi s'ajoute l'arrivée de nouvelles unités ont amené le ministère des Armées à demander à ce qu'ils soient réunis au moins dans leur partie sud, l'accès devant être reportés rue du Général Renault.

Cela conduit à intégrer la partie sud de la rue Hoche dans l'enceinte militaire et, partant, de la sortir du domaine public.

Cette opération de déclassement d'une emprise d'environ 1618 m², de nature de porter atteinte aux conditions de desserte de la voie au sens de l'article L. 141-3 du code de la voirie routière, nécessite une enquête publique.

Celle-ci a pour objet d'attirer l'attention du public sur ce projet de modification de l'emprise de l'espace public et son effet sur les conditions de desserte et circulation afin qu'il puisse s'exprimer à ce sujet.

1.2. Participation du public

Du fait de l'impact qu'il aura sur leurs déplacements, les riverains se sont sentis concernés par ce projet de déclassement d'une partie de la rue Hoche.

Pendant les permanences qui se sont tenues les 13, 23 et 28 janvier 2025, j'ai reçu : 3 + 9 + 3 soit un total de 15 personnes qui se sont déplacées pour prendre connaissance du dossier, évoquer leurs préoccupations et pour certaines, laisser une observation au registre.

2. OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1 – Analyse comptable

2.1.1 – Registre

6 observations signées de 8 personnes ont été inscrites sur le registre.

2.1.2 – Courrier

3 courriers ont été transmis à l'intention du commissaire-enquêteur.

2.1.3 – Courriels

108 mails dont un doublon, soit 107 courriels signés de 122 personnes ont été reçus.

2.1.4 – Observations orales

Il n'y a eu aucune observation orale.

2.1.5 – Pétitions

1 pétition écrite de 61 signataires comportant les noms, commune de résidence et signature manuscrite a été déposée.

1 pétition en ligne a été lancée. À la clôture de l'enquête publique elle comptait 525 participations dont 95 sans mention de nom ni de lieu d'habitation ce qui ramène à 430 signataires.

2.2 – Analyse des observations

Cette enquête publique a fortement retenu l'attention du public qui s'est mobilisé et y a largement participé compte-tenu de sa durée réduite (16 jours) du fait de son objet. On notera que pendant ce court laps de temps, un certain nombre d'articles, plutôt opposés au projet, sont parus dans divers supports : Info Tours, 37°, ainsi que, plus particulièrement, dans la Nouvelle République les 17 et 24 janvier.

Aux contributions reçues par mail, courrier ou inscrites sur le registre mis à disposition du public, s'ajoutent 1 pétition « papier » comportant 61 signatures et 1 pétition en ligne qui a atteint 525 signataires. Parmi ces derniers 95 ne renseignent ni nom ni adresse et ne seront donc pas pris en compte. Les 2 pétitions représentent ainsi un total de 491 signataires avérés.

2.2.1 - Observations déposées sur le registre ou reçues par courriel ou courrier

La majorité des contributeurs sont riverains ou travaillent sur le site militaire.

62 signataires habitent le quartier et ont précisé leur adresse, 10 personnes n'habitent pas le quartier, 53 n'ont pas précisé leur adresse mais indiquent dans la plupart des cas travailler sur le site militaire.

Cela se traduit par une dichotomie marquée : on distingue d'une part les opposants (70 signataires), majoritairement constitués des riverains et d'autre part, les personnes favorables (59 signataires) au projet constituées essentiellement des personnes civiles ou militaires travaillant sur le site et de quelques autres qui, dans l'ensemble, n'habitent pas le quartier Febvotte-Marat.

Les avis positifs mettent presque tous en avant la nécessaire mise en sécurité du personnel des sites lors des passages d'un quartier à l'autre, en particulier à l'heure du déjeuner.

En revanche, l'inquiétude des habitants porte essentiellement sur le fait que la rue Hoche étant un axe majeur pour la circulation et la liaison du quartier au reste de la ville, sa fermeture au public va renforcer l'enclavement d'un quartier déjà enserré et y compliquer les déplacements. Leur sentiment d'abandon, de mise de côté et de délaissement par la municipalité qui ne se préoccupe pas de leur quartier est palpable (8 remarques pour 11 signataires)

Les thèmes abordés sont les suivants :

NOTA :	chaque observation peut contenir plusieurs remarques. Les remarques du public sont transcrites en italiques et entre guillemets. Les observations déposées par mail sont notées Mx Les observations déposées par courrier sont notées Cx Les observations déposées sur le registre sont notées Rx
--------	---

2.2.1.1 - La fermeture de la rue Hoche va conduire à l'enclavement et l'isolement du quartier et compliquer la circulation du fait de la configuration des rues, d'autant qu'il est prévu de nouveaux arrivants -

2.2.1.1.1 - Enclavement, effet de barrière - 53 remarques pour 66 signataires (49,6%)

Réf obs : M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M12, M13, M14, M15, M16, M19, M26, M30, M33, M34, M35, M41, M46, M50, M51, M54, M57, M60, M63, M64, M68, M69, M71, M74, M81, M84, M85, M91, M92, M94, M97, M102, M103, C2, C3, R1, R3, R4, R5, R6

La rue Hoche est l'axe principal du quartier. Il ouvre sur la ville et est le seul assez large et en bon état. Il n'y a pas eu de comptage du passage des véhicules, piétons, vélos dans la rue Hoche. Pourquoi ?

EXTRAITS des contributions :

- « le projet de fermeture de la r Hoche entraînerait l'isolement du quartier »
« enclavement du quartier (...) faire des détours importants (...) pour accéder aux différentes rues »
« (...) va encore plus nous sinistrer car cette rue reste un axe de ralliement vers le centre ville (...) cyclistes, piétons (...) commerçants pour qui cette rue est un axe d'accès »
« permet une connexion directe avec le centre ville (...) la fermeture (...) aggraverait l'enclavement d'un quartier déjà contraint (...) »
« (...) vise à couper notre quartier de son accès direct au centre ville (...) isolera des centaines de familles et compliquera considérablement la vie quotidienne des hbts et usagers de cette voie essentielle. (...) isolement aggravé (...) augmentation des trajets quotidiens (...) affaiblissement de la vie locale (en réduisant) les échanges et les liens avec le centre ville, appauvrissant la dynamique sociale et économique du quartier. »
« (...) rendre la vie du quartier plus difficile, non seulement pour les jeunes mais aussi pour les plus âgés »
« axe emprunté naturellement à pied, à vélo qui permet d'aller vers le centre ville (...) un des seuls axes confortable qui relie directement le milieu de la rue Febvotte à Jean Royer (...) isoler le quartier Febvotte entre la voie ferrée, la caserne et Auguste Chevalier »
« la rue Hoche est une traversante à double sens permettant de desservir le quartier Febvotte et le relier au centre ville. Peu de rues dans ce quartier, essentiellement à sens unique (...) permettent d'accéder au bd Jean Royer. »
« Les solutions de substitutions ne sont pas suffisantes et les conditions ne sont pas réunies pour permettre aux riverains de se déplacer, accéder et sortir de ce quartier. »
« axe stratégique et structurant pour le quartier (...) en raison de sa connexion directe avec le centre-ville via les Prébendes »
« Nécessité de conserver cet espace en tant que voie publique pour préserver la fluidité des déplacements et prévenir tout risque d'enclavement du quartier. »
« le quartier risquerait de subir un enclavement progressif avec des itinéraires détournés, moins adaptés et ainsi créer une fracture (...) nuisant à la qualité de vie de ses habitants. »
« (...) corridor essentiel pour relier (...) à la future ligne de tramway (...) connexion essentielle pour les habitants qui dépendent de cet axe pour leurs déplacements quotidiens vers les services, commerces, écoles et activités du centre. »
« ne mérite pas de supprimer la rue Hoche à toute une population qui va encore augmenter (projets immobiliers en cours) »
« Notre quartier va être complètement isolé, la rue Hoche est un axe très important pour rejoindre le centre ville. Déjà beaucoup de détours pour rejoindre notre lieu (...) tt le monde se retrouve sur le même circuit, circulation dense, bouchons, temps de trajet allongé... »
« quartier tranquille à proximité du centre ville et projet qui va nous couper la route pour y accéder. Cette rue fréquemment empruntée va être coupée en 2 à notre détriment »
« isoler un quartier du centre de Tours à ce point est une aberration »
« axe majeur, véritable artère de franchissement du quartier qui permet aux riverains de passer du quartier Febvotte au centre ville »
« ne fait qu'enfermer le quartier sur lui-même »
« cette rue permet à bon nombre d'hbts de traverser un bloc très hermétique déjà très important, près de 500 m en linéaire. Grâce à cette rue, les usagers peuvent rallier simplement et en toute sécurité le quartier Prébendes, les écoles (dans un sens comme dans l'autre), les commerces, les lieux d'activité... Fermer cette rue serait un enclavement de plus de 5200 personnes sans rues réellement sécurisées pour les usagers à vélo. »
« étude des flux (routiers, vélo, piétons) abste du dossier »

2.2.1.1.2 – Déplacements – 50 remarques pour 58 signataires (43,6 %)

Réf obs : M1, M2, M3, M4, M7, M8, M9, M10, M13, M14, M15, M30, M34, M35, M46, M51, M54, M55, M59, M63, M64, M66, M67, M74, M77, M84, M85, M94, M103, C3, R2R4, R5

EXTRAITS des contributions :

« la ville de Tours ne peut renier ses engagements (cf p 17 et 18 du référentiel "Pour un urbanisme écologique et solidaire" : "un îlot perméable est un îlot à l'intérieur duquel on trouve des venelles et des chemins piétons qui permettent de traverser l'îlot sans avoir à en faire le tour. Le chemin le plus court est toujours celui qui est emprunté." Le projet est de créer volontairement un îlot de 430 m de long. Est-ce cela la ville des courts chemin? Un quartier enclavé, ratatiné entre une voie de chemin de fer au sud et un mut de caserne militaire au nord? »

La circulation est difficile du fait de la configuration du quartier ; en particulier, les rues sont trop étroites pour supporter un afflux de circulation qui sera augmenté avec la fermeture de la rue Hoche et l'arrivée prévue de nouveaux habitants

EXTRAITS des contributions :

« enclaver ce quartier c'est y accéder par des petites rues peu pratiques, sortir par une seule rue, la rue Febvotte souvent encombrée et dangereuse »

« par où passeront les nvx arrivants pour rentrer chez eux et revenir ; circulation va être encore plus dense et complexe »
« Notre quartier va être complètement isolé, la rue Hoche est un axe très important pour rejoindre le centre ville. Déjà beaucoup de détours pour rejoindre notre lieu (..) tt le monde se retrouve sur le même circuit, circulation dense, bouchons, temps de trajet allongé... »
« si la rue Hoche est fermée les habitants des quartiers Febvotte et des Prébendes se verraient dans l'obligation de contourner un énorme bloc urbain »
« dangerosité rue Febvotte »
« ce déclassement coupe le quartier du centre ville (...) la rue Bugeaud risque de devenir une "autoroute". Ce déclassement va provoquer une gêne pour la circulation et une nuisance par le bruit généré par un trafic plus important (...) aura une conséquence sur la valeur des biens du quartier. »
« réunir les 2 blocs c'est contraindre (...) à le contourner en voiture, mais aussi à vélo ou à pied (...) »
« tout ce qui restreint la fluidité des mobilités nord/sud entraîne des déplacements importants de flux et des engorgements (...) le tram était une opportunité d'ouverture. »
« le bd Marchant Duplessis, la rue Bugeaud dans un sens et la rue Carnot dans l'autre ne sont pas en capacité d'absorber le flux qui sera détourné. Elles ne sont pas non plus aménageables pour les piétons et vélos. »
« Rue bugeaud en sens unique : pas utilisable à l'aller comme au retour »
« la rue Hoche permet de casser l'enclavement déjà existant »
« Les autres rues "empruntables" sont la rue Carnot (étroite et à sens unique) ou le bd M Duplessis (énorme détour) »
« les usagers perdent un axe majeur et se retrouvent à emprunter les autres petites rues » »

Absence de transport en commun dans le quartier et privation de l'accès à la nouvelle station tram du fait de la fermeture de la rue.

Retour TMVL et SMT :

La faible largeur des rues du quartier rend la desserte en transport en commun extrêmement compliquée. C'est pourquoi une ligne de bus avec de plus petits véhicules (citadine) a été mise en place entre 2019 et 2021. Cependant, il y avait très peu de voyageurs (0,2 personne par course). Elle a alors été arrêtée puisqu'elle circulait vide une grande partie du temps. Néanmoins, le quartier est bordé par 2 axes fortement pourvus en transport en commun (avenue de Grammont et rue Auguste Chevallier) situés à au plus 500 m de tout point du quartier.

Par ailleurs, un service d'accompagnement des seniors à partir de 70 ans est proposé par fil bleu dénommé Mon Guide Fil Bleu au tarif d'un ticket ou abonnement. La prise en charge de l'utilisateur s'effectue de porte à porte ou d'arrêt en arrêt.

Il existe également un service d'accompagnement au premier voyage pour tous au prix d'un ticket ou abonnement Fil bleu. La prise en charge de l'utilisateur s'effectue d'arrêt à arrêt.

EXTRAITS des contributions :

« les TC les plus proches sont à 500 m et près d'1km pour le tram place de la Liberté. La nouvelle ligne de tram qui aurait apporté un plus pour les transports nous éloignera encore de l'arrêt bd Jean Royer avec la fermeture de la rue Hoche »
« (...) va être enclavé, on nous a déjà supprimé les bus, ensuite les citadines.... »
« l'accès au TC sera également compromis en particulier pour le bus 4 (en ht av Hoche) que pour le futur tram »
« pas de TC dans le quartier et la nouvelle station de tram ne va pas servir aux hbts »

Circulation douce difficile aussi : rues et trottoirs en mauvais état et dangereux pour les piétons, en particulier ceux qui sont à mobilité réduite, et les vélos (étroitesse). Cela oblige à se déplacer en voiture. Quelle cohérence avec politique mobilité de la ville ?

EXTRAITS des contributions :

« Merci de tenir compte des personnes âgées qui ont du mal à se déplacer et devront faire un grand détour »
« (...) il faut penser aux personnes âgées, à mobilité réduite... »
« fermeture rue Hoche obstacle à la circulation des personnes âgées »
« [la rue Hoche] un axe Nord Sud majeur pour le quartier Febvotte (...) un projet qui va imposer un mur de 30 m de long, soit la totalité de la "largeur" du quartier. Un projet qui va à l'encontre de la ville du quart d'heure puisqu'il va conduire à rallonger les temps de trajets à pied des habitants du secteur. »
« (...) c'est un point d'entrée très naturel et très emprunté depuis le bd Jean Royer pour se rendre sur ces lieux (...) c'est un itinéraire de mobilité douce qui disparaîtra (...) [et ramènera] les usagers vers la voiture. »
« pour nous riverains et habitants du quartier cela nous prive d'un passage où les larges trottoirs sont accessibles aux poussettes et aux fauteuils handicapés ou mobilité réduite et nous oblige à emprunter la rue Carnot aux trottoirs

impraticables, la rue Febvotte encombrée, sale et peu sûre ou le bd Marchand Duplessis qui nous éloigne du centre ville et de l'avenue de Grammont. »

« coupure urbaine majeure, non-sens au regard des enjeux d'aménagement durable et cohérent de la ville. Risque d'enclaver davantage le quartier Febvotte-Marat en rendant plus difficile l'accès aux différents équipements tels que la future station de tramway, les arrêts de bus Carnot, le collège Jules Ferry, les écoles ou encore le collège privé Sainte Jeanne d'Arc »

« Impact négatif sur les modes actifs (piétons, cyclistes) qui sont pourtant une priorité affichée de la municipalité du fait de l'allongement des temps de parcours et de la complexification des trajets » »

« l'usage d'un fauteuil roulant n'est pas possible [rue Bugeaud] (...) il faudra faire un grand détour par la rue marchant du plessis. »

« [en conséquence du déclassement] difficulté à se rendre au centre ville à pied ou à vélo »

« enclavement d'un quartier déjà sinistré »

« incitation à utiliser sa voiture pour se déplacer d'où un accroissement des bouchons (carrefour Saint Sauveur par la rue Febvotte et place de la Liberté) »

difficulté pour les lycéens pour se rendre au lycée Blazac »

Stationnement à l'intérieur du quartier Febvotte/Marat : les places de parking qui vont être réalisées côté nord ne concernent pas les habitants du quartier qui n'y auront pas accès du fait de la fermeture de la rue

EXTRAITS des contributions :

« le quartier (...) est un quartier familial composé en majorité de maisons individuelles et de logements collectifs familiaux. Le stationnement des VL reste donc un enjeu (...) le parking prévu ne permettra pas de compenser cette perte (...) d'autant qu'il ne sera accessible que depuis le bd Jean Royer. »

Retour TMVL :

Des comptages des véhicules et des vélos rue Hoche ont été réalisés en 2022. Le trafic moyen journalier est de 680 véhicules dans le sens nord / sud (et 113 en heure de pointe), et de 457 véhicules dans le sens sud / nord (et 85 en heure de pointe), ce qui est un faible trafic (3,5 véhicules par minute en moyenne en heure de pointe dans les deux sens).

Pour les cycles, les mouvements quotidiens recensés sont de 178 dans le sens sud / nord et de 165 dans le sens nord / sud. Il n'y a pas de comptages de piétons à disposition.

Les voies situées à proximité pourront supporter les flux des véhicules redirigés, que ce soit le boulevard Marchand Duplessis, la rue Bugeaud ou la rue Carnot.

Pour les piétons et les cyclistes, des travaux d'amélioration du confort de cheminement seront programmés pour les rues Bugeaud et Carnot, par l'élargissement des trottoirs, la dissimulation des réseaux aériens et la reprise des revêtements. Des doubles-sens cyclables pourront être envisagés avec une redistribution des places de stationnement, afin de permettre le rabattement. Le boulevard Marchand Duplessis est quant à lui d'ores et déjà calibré pour l'ensemble des flux de circulation, avec une voie à double sens, du stationnement et des trottoirs larges et fonctionnels.

En complément, les seules opérations de construction dans le secteur sont le « Hangar Col » en cours, avec une quarantaine de logements, et un projet à l'angle Febvotte / Marat comptant environ 20 logements, mais pour lequel il n'y a aucune visibilité sur le planning. Le nombre de nouveaux logements à l'échelle du quartier est donc faible.

Dans le cadre plus général du développement du tramway et du BHNS, une étude de passerelle piétons / vélos, incluse dans la concertation de 2018 au même titre que d'autres passerelles, est en cours afin de relier le quartier Febvotte aux rives du Cher et à la station de tram Suzanne Valadon.

L'offre de stationnement au sud du secteur des casernes n'a jamais provoqué de sollicitations auprès des services de la ville de Tours. Elle est adaptée au besoin actuel, et l'évolution envisagée ne remet pas en cause cette situation.

2.2.1.2 – Sécurité

Réf obs : M1,M3,M4, M5, M9,M14,M20,M24,M33,M34,M35,M41,M46,M51,M53,M63,M67,M68,M71, M74, M75, M84, M85, M94, M97, M103, R1,R2,R5

Il s'agirait de la traversée de la rue par le personnel du site pour se rendre d'un quartier à l'autre. Or cela est pratiqué depuis longtemps sans difficultés particulières.

Pourquoi pas une autre solution

Tunnel – 4 remarques pour 5 signataires (3,7%)

Passerelle – 13 remarques pour 17 signataires (12,8%)

Laisser un accès piétons, vélos – 12 remarques pour 17 signataires (12,8 %)

Retour TMVL :

Les premières sollicitations de l'Armée pour relier les 2 casernes datent de 2010. Dès cette époque, des solutions d'ouvrage ont été envisagées. Les études ont fait apparaître des difficultés majeures :

- Passerelle ou tunnel reliant les 2 sites militaires (est / ouest) : les espaces nécessaires pour implanter les entrées / sorties que ce soit en aérien et en souterrain sont consommateurs de trop d'espace et viennent soit impacter des bâtiments soit nécessiter une surface au sol indisponible. Les réseaux souterrains sous la rue Hoche, et notamment un réseau de pluvial maçonné, empêchent également la construction d'un souterrain.
- Passerelle ou tunnel dans le prolongement de la rue Hoche (nord / sud) : la passerelle n'est pas envisageable du fait d'un défaut de sécurité lié au surplomb du site militaire. Concernant le souterrain, outre les problématiques de réseaux, l'expérience montre que le sentiment d'insécurité généré par ce type d'ouvrages les rend rapidement inutilisés par le public.

2.2.1.3 – Sentiment de manque de considération, d'abandon, de délaissement

En particulier :

EXTRAITS des contributions :

« nous avons le sentiment de ne pas être entendus et surtout de ne pas être concertés sur nos besoins (...) que notre quartier ne compte pas »

« (...) décision perçue comme une mise à l'écart (...) légitime d'attendre une égalité dans l'accès aux infrastructures et aux opportunités qu'offre la ville. »

« un projet de peut être mis en place en défaveur de ses habitants qui seront pénalisés

Nous ne voulons pas être punis, enclavés, laissés pour compte »

« le quartier avait la possibilité de devenir un peu plus attractif avec l'arrivée du tramway (...) délaissé par rapport au reste du centre ville

notre quartier est vraiment délaissé (...) »

Face à ces remarques, factuelles, que peut-il être proposé ?

Retour TMVL:

Le quartier est concerné directement par les projets d'infrastructure majeurs menés par la métropole, que ce soit le tramway au nord et à l'est ou le réseau cyclable structurant Vélical à l'ouest (rue Auguste Chevallier) qui est en cours : la majorité des habitants sera à quelques minutes d'un arrêt de tram ou bus ou d'une piste cyclable.

Des aménagements récents ont par ailleurs concerné les sites scolaires du quartier, que ce soit l'école Buisson-Molière avec l'opération « récré en herbe » ou l'école Ferry-Pitard avec la sécurisation de la voie par l'aménagement d'une « rue aux enfants ».

2.2.1.4 – Divers

Forme

Réf obs : M52, M74, M103, R1, R3, R4, R6

EXTRAITS des contributions :

« Aucune concertation ni information sur ce projet n'a été transmise à la population du quartier aucune étude préalable n'a été réalisée au préalable sur les différents types de circulation (voiture, vélo, piéton et autre) »

« pourquoi une enquête si tardive sans conséquence à l'heure actuelle. Deux ans trop tard.

Aucun comptage des automobilistes qui empruntent la rue Hoche n'a été fait. »

« pas d'étude d'impact »

« dommage que les hbts du quartier n'aient pas pu s'exprimer dans une réunion publique »

« réalisé sans aucune concertation (...) aucun comptage de déplacements doux, ni de véhicules. 2 heures de présence le matin et l'après-midi auraient permis de se rendre compte des usages des piétons, cyclistes, et accessoirement des automobilistes. »

forme enquête : durée insuffisante, absence réunion publique et information en assemblées quartier, absence d'accès numérique au dossier, horaires pour consulter dossier (ouverture de la mairie) incompatibles avec les disponibilités des personnes travaillant, absence d'étude d'impact sur la circulation et le stationnement dans le quartier. Ces lacunes nuisent à la bonne information du public et risquent d'éroder la confiance des citoyens dans le processus démocratique. »

Retour TMVL:
Les modalités d'enquête prévues au titre du Code de la Voirie Routière ont été respectées.

Survie commerce
Réf obs : M94

Retour TMVL:
La ville et la métropole sont très attentives au maintien d'un tissu commerçant.

Aspect, Végétalisation
Réf obs : M1, M10

Retour TMVL:
La végétalisation du secteur est présente par les arbres d'alignement des rues Marchant Duplessis et du Gal Renault, et peut être renforcée ponctuellement si les conditions sont réunies par des plantations le long des façades entretenues par les riverains (dispositif « A fleur de trottoir »). Il est à noter que des poches de végétalisation ont été réalisées en 2023 et 2024 rues Galilée, Marat et du Gal Renault, qui seront complétées par un aménagement similaire à l'angle Febvotte / Bugeaud.

Compatibilité fermeture rue avec PPRI
Réf obs : M54

Retour TMVL:
L'enquête publique de déclassement n'est pas concernée par le PPRI. Il est à noter que les futurs travaux sur l'emprise déclassée devront faire l'objet d'une déclaration préalable, dont l'instruction intégrera les prescriptions du PPRI.

2.2.2 – Pétitions

2 pétitions ont circulé.

2.2.2.1 pétition papier

Elle compte 61 signatures sous la rubrique « *préservons l'accès et la vie du quartier Febvotte/Marat* » ce qui rejoint les thèmes déjà évoqués ci-dessus

A noter que pour chacune des signatures, manuscrite, l'identité et la commune d'habitation du signataire sont indiqués.

2.2.2.2 pétition en ligne

Cette pétition regroupait 525 participants à la clôture de l'enquête. Certaines ont fait l'objet de commentaires supplémentaires.

Toutefois, 95 des « signatures » ne portaient ni indication de nom, ni de lieu d'habitation et sont donc anonymes. Il n'en est donc pas tenu compte dans le décompte final qui porte à 430 signataires contre la problématique suivante :

« *le projet de déclassement porté par le Ministère des Armées et soutenu par la mairie de Tours vise à couper notre quartier de son accès direct au centre ville. Si ce projet aboutit, il isolera des centaines de familles et compliquera considérablement la vie quotidienne des habitants et des usagers de cette voie essentielle.*

Ce projet, bien que motivé par des préoccupations sécuritaires liées aux casernes voisines, ne tient pas compte des conséquences désastreuses pour notre quartier :

- *Isolement aggravé : déjà enclavé par la ligne de chemin de fer au sud, le quartier Febvotte/Marat subirait une coupure supplémentaire, limitant les possibilités de déplacement et d'accès.*
- *Augmentation des trajets quotidiens : les riverains verraient leurs temps de trajet allongés, impactant aussi bien leurs activités professionnelles que personnelles.*
- *Affaiblissement de la vie locale : la disparition de la rue Hoche réduirait les échanges et les liens avec le centre ville, appauvrissant la dynamique sociale et économiques du quartier. »*

Les 2 pétitions, portant sensiblement sur le même sujet regroupent ainsi 491 personnes. Ce nombre est suffisamment important pour être significatif et qu'une réponse soit apportée aux inquiétudes des riverains.

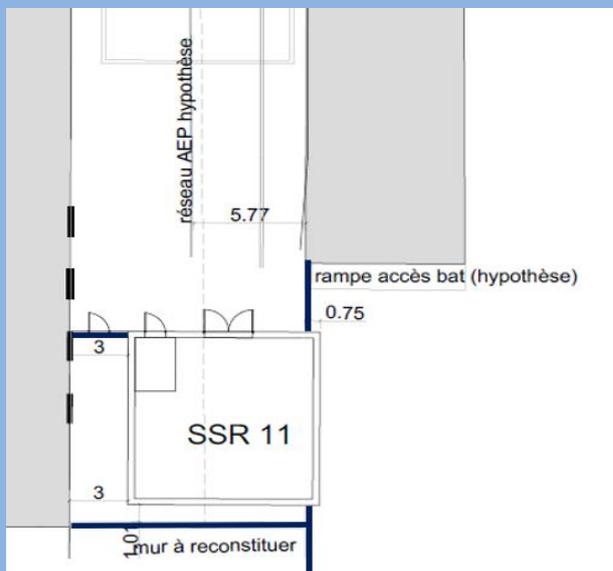
3. OBSERVATIONS du COMMISSAIRE-ENQUETEUR

L'un des plans du dossier indique l'emplacement d'une sous-station de redressement de l'énergie nécessaire pour le bon fonctionnement du tram. Le colonel Lagarde, dans son courrier du 15 janvier 2025 (pièce C1) y fait également allusion en précisant qu'il a « *consenti (...) à céder une petite parcelle supplémentaire [de l'emprise du site militaire] limitrophe à la rue Hoche, pour garantir l'implantation de la sous-station (...)* ».

Quelle est l'emprise au sol de cet équipement, comment sera-t-il positionné ?

Retour TMVL et SMT :

L'emprise au sol de la sous-station est d'environ 100 m². Il est à noter que cet emplacement a été choisi du fait de la transformation en impasse de la rue Hoche, qui rendait opportun cette implantation.



4. MÉMOIRE EN REPONSE

Le porteur de projet est invité à fournir au commissaire-enquêteur un mémoire en réponse dans un délai de quinze jours à compter de ce jour, 5 février 2025.

À Châtelleraut, le 5 février 2025
Le commissaire-enquêteur
Catherine GUENSER

Information du public : publications et affichage

pro-legales

Annonces Légales et Formalités

Nos bureaux sont ouverts du lundi au vendredi
de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30
Téléphone : 02 47 60 62 70
Mail : legales@nr-communication.fr

ATTESTATION DE PARUTION



EMPRISE RUE HOCHÉ DÉCLASSEMENT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER ENQUETE PUBLIQUE

Cette annonce 0000089419-1 est commandée pour paraître sous réserve de conformité à son usage, au sein de :

Support : TERRE DE TOURAINE

Édition : Indre et Loire

Département : Indre-et-loire

Date de parution : 17/01/2025

Les casernes Baraguey d'Hilliers et Rannes sont historiquement séparées par la rue Hoche. Cette situation n'est plus compatible avec le contexte de sécurité intérieure du pays et le redéploiement de nouvelles unités sur ces sites.

Le Ministère des Armées demande donc d'unifier ces deux sites afin de répondre à des objectifs de sécurité-protection pour le fonctionnement des casernes et des personnels associés.

Cette demande a été exprimée au Syndicat des Mobilités de Touraine, dans le cadre du projet de deuxième ligne de tramway, et consolidée par un avis argumenté lors de l'enquête publique récente, repris dans les conclusions de la commission d'enquête.

Les projets d'unification des deux casernes et de deuxième ligne de tramway vont entraîner un changement de destination de la partie sud de la rue Hoche. Afin de permettre cette extraction d'emprise de voirie du domaine public routier, un déclassement d'une surface d'environ 1 618 m² au total doit être entrepris.

Cette opération de déclassement étant de nature à porter atteinte aux conditions de desserte de la voie au sens de l'article L 141-3 du Code de la Voirie Routière, il est nécessaire de recourir à l'enquête publique, dont les modalités et les dates seront fixées par arrêté du Président de Tours Métropole Val de Loire.

Madame Catherine GUENSER, expert et consultant en immobilier d'entreprise à la retraite, est désignée en qualité de commissaire-enquêteur. Les modalités de l'enquête sont les suivantes:

Lieu : Mairie de Tours, 1-3, rue des Minimes – 37926 TOURS CEDEX 9
Direction circulation voirie, bureau 100 (1er étage du bâtiment des services techniques)

Dates : du lundi 13 janvier 2025 au mardi 28 janvier 2025 inclus

Horaires : du lundi au jeudi de 8h30 à 17h00, le vendredi de 8h30 à 16h30 (sauf samedis, dimanches et jours fériés)

Enregistrement des observations

- Sur le registre de l'enquête disponible aux lieux et horaires indiqués ci-dessus
- Par courrier à l'adresse indiquée ci-dessus (le courrier devra être reçu avant la clôture de l'enquête le vendredi 12 mai 2023 à 16h30)
- Sur le site internet www.tours.fr et www.tours-metropole.fr

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à la Mairie de Tours Centre – 1er étage des services techniques – Direction Circulation Voirie - bureau 100 :

- Le lundi 13 janvier de 9h00 à 12h00
- Le jeudi 23 janvier de 14h00 à 17h00
- Le mardi 28 janvier de 14h00 à 17h00

L'arrêté métropolitain de la présente mise à l'enquête sera affiché à compter du 23 décembre 2024 à la porte de la Mairie de Tours Centre – 1, rue des Minimes, ainsi qu'aux portes des Mairies Annexes de St Symphorien – 1, esplanade F. Mitterrand, de Ste Radegonde – 2, place Alexandre Rousseau, de la Mairie de Quartier des Fontaines – 11, rue de Saussure et dans les locaux de Tours Métropole Val de Loire – 60, avenue Marcel Dassault.

Fait à Tours, le 19/12/2024

Le Président Directeur Général de NR Communication

Pierre-Yves ETLIN



Vérifier la validité de l'attestation avec votre code :

Votre code de vérification : aeVYqTcTe

Cliquez ici :

<https://digitalisation.actulegales.fr/#/aeVYqTcTe>

Pro-légales / NR Communication s'autorise à ne pas publier toute annonce ne respectant pas l'organisation éditoriale du journal et ne respectant pas les conditions générales de vente.

La présentation de l'annonce est à titre indicatif. Elle permet la validation des éléments relatifs au contenu de l'annonce, mais n'en garantit pas sa composition.

ATTESTATION DE PARUTION



EMPRISE RUE HOCHÉ DÉCLASSEMENT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette annonce 0000089418-1 est commandée pour paraître sous réserve de conformité à son usage, au sein de :

Support : TERRE DE TOURAINE

Édition : Indre et Loire

Département : Indre-et-loire

Date de parution : 27/12/2024

Les casernes Baraguey d'Hilliers et Rannes sont historiquement séparées par la rue Hoche. Cette situation n'est plus compatible avec le contexte de sécurité intérieure du pays et le redéploiement de nouvelles unités sur ces sites.

Le Ministère des Armées demande donc d'unifier ces deux sites afin de répondre à des objectifs de sécurité-protection pour le fonctionnement des casernes et des personnels associés.

Cette demande a été exprimée au Syndicat des Mobilités de Touraine, dans le cadre du projet de deuxième ligne de tramway, et consolidée par un avis argumenté lors de l'enquête publique récente, repris dans les conclusions de la commission d'enquête.

Les projets d'unification des deux casernes et de deuxième ligne de tramway vont entraîner un changement de destination de la partie sud de la rue Hoche. Afin de permettre cette extraction d'emprise de voirie du domaine public routier, un déclassement d'une surface d'environ 1 618 m² au total doit être entrepris.

Cette opération de déclassement étant de nature à porter atteinte aux conditions de desserte de la voie au sens de l'article L 141-3 du Code la Voirie Routière, il est nécessaire de recourir à l'enquête publique, dont les modalités et les dates seront fixées par arrêté du Président de Tours Métropole Val de Loire.

Madame Catherine GUENSER, expert et consultant en immobilier d'entreprise à la retraite, est désignée en qualité de commissaire-enquêteur. Les modalités de l'enquête sont les suivantes :

Lieu : Mairie de Tours, 1-3, rue des Minimes – 37926 TOURS CEDEX 9
Direction circulation voirie, bureau 100 (1er étage du bâtiment des services techniques)

Dates : du lundi 13 janvier 2025 au mardi 28 janvier 2025 inclus

Horaires : du lundi au jeudi de 8h30 à 17h00, le vendredi de 8h30 à 16h30 (sauf samedis, dimanches et jours fériés)

Enregistrement des observations

- Sur le registre de l'enquête disponible aux lieux et horaires indiqués ci-dessus
- Par courrier à l'adresse indiquée ci-dessus (le courrier devra être reçu avant la clôture de l'enquête le vendredi 12 mai 2023 à 16h30)
- Sur le site internet www.tours.fr et www.tours-metropole.fr

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à la Mairie de Tours Centre – 1er étage des services techniques – Direction Circulation Voirie - bureau 100 :

- Le lundi 13 janvier de 9h00 à 12h00
- Le jeudi 23 janvier de 14h00 à 17h00
- Le mardi 28 janvier de 14h00 à 17h00

L'arrêté métropolitain de la présente mise à l'enquête sera affiché à compter du 23 décembre 2024 à la porte de la Mairie de Tours Centre – 1, rue des Minimes, ainsi qu'aux portes des Mairies Annexes de St Symphorien – 1, esplanade F. Mitterrand, de Ste Radegonde – 2, place Alexandre Rousseau, de la Mairie de Quartier des Fontaines – 11, rue de Saussure et dans les locaux de Tours Métropole Val de Loire – 60, avenue Marcel Dassault.

Fait à Tours, le 19/12/2024

Le Président Directeur Général de NR Communication

Pierre-Yves ETLIN



Vérifier la validité de l'attestation avec votre code :

Votre code de vérification : aeVyqM2u2

Cliquez ici :

<https://digitalisation.actulegales.fr/#/aeVyqM2u2>

Pro-légales / NR Communication s'autorise à ne pas publier toute annonce ne respectant pas l'organisation éditoriale du journal et ne respectant pas les conditions générales de vente.

La présentation de l'annonce est à titre indicatif. Elle permet la validation des éléments relatifs au contenu de l'annonce, mais n'en garantit pas sa composition.

ATTESTATION DE PARUTION



EMPRISE RUE HOCHÉ DÉCLASSEMENT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette annonce 0000089421-1 est commandée pour paraître sous réserve de conformité à son usage, au sein de :

Support : **LA NOUVELLE REPUBLIQUE**

Édition : Indre et Loire

Département : Indre-et-loire

Date de parution : **13/01/2025**

Les casernes Baraguey d'Hilliers et Rannes sont historiquement séparées par la rue Hoche. Cette situation n'est plus compatible avec le contexte de sécurité intérieure du pays et le redéploiement de nouvelles unités sur ces sites.

Le Ministère des Armées demande donc d'unifier ces deux sites afin de répondre à des objectifs de sécurité-protection pour le fonctionnement des casernes et des personnels associés.

Cette demande a été exprimée au Syndicat des Mobilités de Touraine, dans le cadre du projet de deuxième ligne de tramway, et consolidée par un avis argumenté lors de l'enquête publique récente, repris dans les conclusions de la commission d'enquête.

Les projets d'unification des deux casernes et de deuxième ligne de tramway vont entraîner un changement de destination de la partie sud de la rue Hoche. Afin de permettre cette extraction d'emprise de voirie du domaine public routier, un déclassement d'une surface d'environ 1 618 m² au total doit être entrepris.

Cette opération de déclassement étant de nature à porter atteinte aux conditions de desserte de la voie au sens de l'article L 141-3 du Code de la Voirie Routière, il est nécessaire de recourir à l'enquête publique, dont les modalités et les dates seront fixées par arrêté du Président de Tours Métropole Val de Loire.

Madame Catherine GUENSER, expert et consultant en immobilier d'entreprise à la retraite, est désignée en qualité de commissaire-enquêteur. Les modalités de l'enquête sont les suivantes :

Lieu : **Mairie de Tours, 1-3, rue des Minimes – 37926 TOURS CEDEX 9**
Direction circulation voirie, bureau 100 (1er étage du bâtiment des services techniques)

Dates : **du lundi 13 janvier 2025 au mardi 28 janvier 2025 inclus**

Horaires : **du lundi au jeudi de 8h30 à 17h00, le vendredi de 8h30 à 16h30 (sauf samedis, dimanches et jours fériés)**

Enregistrement des observations

- Sur le registre de l'enquête disponible aux lieux et horaires indiqués ci-dessus
- Par courrier à l'adresse indiquée ci-dessus (le courrier devra être reçu avant la clôture de l'enquête le vendredi 12 mai 2023 à 16h30)
- Sur le site internet www.tours.fr et www.tours-metropole.fr

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à la Mairie de Tours Centre – 1er étage des services techniques – Direction Circulation Voirie - bureau 100 :

- Le lundi 13 janvier de 9h00 à 12h00
- Le jeudi 23 janvier de 14h00 à 17h00
- Le mardi 28 janvier de 14h00 à 17h00

L'arrêté métropolitain de la présente mise à l'enquête sera affiché à compter du 23 décembre 2024 à la porte de la Mairie de Tours Centre – 1, rue des Minimes, ainsi qu'aux portes des Mairies Annexes de St Symphorien – 1, esplanade F. Mitterrand, de Ste Radegonde – 2, place Alexandre Rousseau, de la Mairie de Quartier des Fontaines – 11, rue de Saussure et dans les locaux de Tours Métropole Val de Loire – 60, avenue Marcel Dassault.

Fait à Tours, le 19/12/2024

Le Président Directeur Général de NR Communication

Pierre-Yves ETLIN



Vérifier la validité de l'attestation avec votre code :

Votre code de vérification : aeVyrGaCo

Cliquez ici :

<https://digitalisation.actulegales.fr/#/aeVyrGaCo>

Pro-légales / NR Communication s'autorise à ne pas publier toute annonce ne respectant pas l'organisation éditoriale du journal et ne respectant pas les conditions générales de vente.

La présentation de l'annonce est à titre indicatif. Elle permet la validation des éléments relatifs au contenu de l'annonce, mais n'en garantit pas sa composition.

ATTESTATION DE PARUTION



EMPRISE RUE HOCHÉ DÉCLASSEMENT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette annonce 0000089420-1 est commandée pour paraître sous réserve de conformité à son usage, au sein de :

Support : LA NOUVELLE REPUBLIQUE
Édition : Indre et Loire
Département : Indre-et-loire
Date de parution : 26/12/2024

Les casernes Baraguey d'Hilliers et Rannes sont historiquement séparées par la rue Hoche. Cette situation n'est plus compatible avec le contexte de sécurité intérieure du pays et le redéploiement de nouvelles unités sur ces sites. Le Ministère des Armées demande donc d'unifier ces deux sites afin de répondre à des objectifs de sécurité-protection pour le fonctionnement des casernes et des personnels associés.

Cette demande a été exprimée au Syndicat des Mobilités de Touraine, dans le cadre du projet de deuxième ligne de tramway, et consolidée par un avis argumenté lors de l'enquête publique récente, repris dans les conclusions de la commission d'enquête.

Les projets d'unification des deux casernes et de deuxième ligne de tramway vont entraîner un changement de destination de la partie sud de la rue Hoche. Afin de permettre cette extraction d'emprise de voirie du domaine public routier, un déclassement d'une surface d'environ 1 618 m² au total doit être entrepris.

Cette opération de déclassement étant de nature à porter atteinte aux conditions de desserte de la voie au sens de l'article L 141-3 du Code la Voirie Routière, il est nécessaire de recourir à l'enquête publique, dont les modalités et les dates seront fixées par arrêté du Président de Tours Métropole Val de Loire.

Madame Catherine GUENSER, expert et consultant en immobilier d'entreprise à la retraite, est désignée en qualité de commissaire-enquêteur. Les modalités de l'enquête sont les suivantes:

Lieu : Mairie de Tours, 1-3, rue des Minimes – 37926 TOURS CEDEX 9
Direction circulation voirie, bureau 100 (1er étage du bâtiment des services techniques)

Dates : du lundi 13 janvier 2025 au mardi 28 janvier 2025 inclus

Horaires : du lundi au jeudi de 8h30 à 17h00, le vendredi de 8h30 à 16h30 (sauf samedis, dimanches et jours fériés)

Enregistrement des observations

- Sur le registre de l'enquête disponible aux lieux et horaires indiqués ci-dessus
- Par courrier à l'adresse indiquée ci-dessus (le courrier devra être reçu avant la clôture de l'enquête le vendredi 12 mai 2023 à 16h30)
- Sur le site internet www.tours.fr et www.tours-metropole.fr

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à la Mairie de Tours Centre – 1er étage des services techniques – Direction Circulation Voirie - bureau 100 :

- Le lundi 13 janvier de 9h00 à 12h00
- Le jeudi 23 janvier de 14h00 à 17h00
- Le mardi 28 janvier de 14h00 à 17h00

L'arrêté métropolitain de la présente mise à l'enquête sera affiché à compter du 23 décembre 2024 à la porte de la Mairie de Tours Centre – 1, rue des Minimes, ainsi qu'aux portes des Mairies Annexes de St Symphorien – 1, esplanade F. Mitterrand, de Ste Radegonde – 2, place Alexandre Rousseau, de la Mairie de Quartier des Fontaines – 11, rue de Saussure et dans les locaux de Tours Métropole Val de Loire – 60, avenue Marcel Dassault.

Fait à Tours, le 19/12/2024

Le Président Directeur Général de NR Communication

Pierre-Yves ETLIN



Vérifier la validité de l'attestation avec votre code :

Votre code de vérification : aeVyraYMc

Cliquez ici : <https://digitalisation.actulegales.fr/#/aeVyraYMc>

Pro-légales / NR Communication s'autorise à ne pas publier toute annonce ne respectant pas l'organisation éditoriale du journal et ne respectant pas les conditions générales de vente. La présentation de l'annonce est à titre indicatif. Elle permet la validation des éléments relatifs au contenu de l'annonce, mais n'en garantit pas sa composition.

PROCES-VERBAL de CONSTAT D’AFFICHAGE

Code de la Propriété des Personnes Publiques
Livre Ier : Biens relevant du domaine public
Titre IV : Sortie des biens du domaine public

Procès-verbal N° : 2024/2

Tours, le 31/12/2024

Je soussignée, Geoffrey Chevy, responsable administratif et financier à Tours Métropole Val de Loire, direction circulation voirie – secteur de Tours, me suis rendu rue Hoche à Tours, **le 27 décembre 2024**, pour constater que les avis d’enquête publique relatifs au déclassement de la rue Hoche ont été vérifiées, précisons que ceux-ci sont situées sur les différents candélabres, panneaux de signalisation au niveau de la rue Hoche, aux angles de la rue Bougeaud, du boulevard Marchant Duplessis, de la rue Lakanal et place de Strasbourg.

En foi de quoi, j’ai dressé le présent procès-verbal de constat d’affichage.

L’agent,



Geoffrey CHEVY



Catherine GUENSER
Commissaire-enquêteur

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, « Vincent Maillard, *Directeur du service circulation voirie – Secteur de Tours*, certifie que l’avis d’enquête publique relatif au déclassement du domaine public routier d’une emprise située rue Hoche a fait l’objet d’un affichage à partir du 23 décembre 2024, sur les panneaux prévus à cet effet.

Fait à Tours, le 23 décembre 2024

Le *Directeur du service circulation
voirie*

Vincent Maillard

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke, positioned over the printed name "Vincent Maillard".

Catherine GUENSER
Commissaire-enquêteur

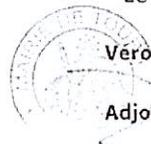


CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Véronique PIER, *Adjointe responsable des mairies annexes*, certifie que l’avis d’enquête publique relatif au déclassement du domaine public routier d’une emprise située rue Hoche a fait l’objet d’un affichage à partir du 23 décembre 2024, sur les panneaux prévus à cet effet.

Fait à Tours, le 23 décembre 2024

Le 23 décembre 2024



Véronique PIER

Adjointe responsable des mairies annexes

« LOGO COLLECTIVITE »

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, « NAVARRO RICHARD Karine », « Fonction du signataire », certifie que l’avis d’enquête publique relatif au déclassement du domaine public routier d’une emprise située rue Hoche a fait l’objet d’un affichage à partir du 23 décembre 2024, sur les panneaux prévus à cet effet.

Fait à Tours, le 23 décembre 2024

Adjoint Administratif,



«K. NAVARRO-RICHARD»

TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G.

De: TM-COM Jost Q.
Envoyé: jeudi 19 décembre 2024 16:40
À: TO-DCRP Faugerolas S.; TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G.
Cc: TM-Infra Tours DCV Direction Maillard V.
Objet: RE: ENQUETE PUBLIQUE DECLASSEMENT EMPRISE RUE HOCHÉ

Bonjour,

C'est également en ligne sur le site de la Métropole : <https://www.tours-metropole.fr/enquetes-publiques>

Bon après-midi,



Quentin JOST
Chargé de publication
Direction de la Communication – Tours Métropole
02.47.21.69.58
q.jost@tours-metropole.fr
60 avenue Marcel Dassault
CS 30651 - 37206 Tours Cedex 3

De : TO-DCRP Faugerolas S. <s.faugerolas@ville-tours.fr>
Envoyé : jeudi 19 décembre 2024 15:57
À : TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G. <g.chevy@tours-metropole.fr>; TM-COM Jost Q. <q.jost@tours-metropole.fr>
Cc : TM-Infra Tours DCV Direction Maillard V. <v.maillard@tours-metropole.fr>
Objet : RE: ENQUETE PUBLIQUE DECLASSEMENT EMPRISE RUE HOCHÉ

Geoffrey

L'avis est en ligne :
<https://www.tours.fr/actualites/avis-denquete-publique-emprise-rue-hoche/>

Bien à toi,



Sophie Faugérolas
Webmestre
Direction de la communication et des relations publiques
Hôtel de Ville - 1 à 3 rue des Minimes - 37 926 Tours CEDEX 9
0247216982 | s.faugerolas@ville-tours.fr
Tours.fr



De : TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G. <g.chevy@tours-metropole.fr>
Envoyé : jeudi 19 décembre 2024 14:14

TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G.

De: TO-DCRP Faugerolas S.
Envoyé: jeudi 19 décembre 2024 15:57
À: TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G.; TM-COM Jost Q.
Cc: TM-Infra Tours DCV Direction Maillard V.
Objet: RE: ENQUETE PUBLIQUE DECLASSEMENT EMPRISE RUE HOCHÉ

Geoffrey

L'avis est en ligne :

<https://www.tours.fr/actualites/avis-denquete-publique-emprise-rue-hoche/>

Bien à toi,



Sophie Faugerolas

Webmestre

Direction de la communication et des relations publiques

Hôtel de Ville - 1 à 3 rue des Minimes - 37 926 Tours CEDEX 9

0247216982 | s.faugerolas@ville-tours.fr

Tours.fr



De : TM-Infra Tours DCV AF Resp. Chevy G. <g.chevy@tours-metropole.fr>

Envoyé : jeudi 19 décembre 2024 14:14

À : TM-COM Jost Q. <q.jost@tours-metropole.fr>; TO-DCRP Faugerolas S. <s.faugerolas@ville-tours.fr>

Cc : TM-Infra Tours DCV Direction Maillard V. <v.maillard@tours-metropole.fr>

Objet : ENQUETE PUBLIQUE DECLASSEMENT EMPRISE RUE HOCHÉ

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique relatif au déclassement du domaine public routier d'une emprise de la **rue Hoche** à Tours,

Je vous remercie de bien vouloir indiquer sur les sites de TMVL et Ville le contenu de l'avis ci-joint.

En contact, vous pouvez indiquer l'adresse mail de la DCV : dcv-tours@tours-metropole.fr.

Les usagers souhaitant émettre des observations pourront le faire via cette adresse.

Vous remerciant par avance,

Bien cordialement,



Geoffrey CHEVY

Service Circulation Voirie / Secteur de Tours

Tél. 02 47 31 39 46

g.chevy@tours-metropole.fr

1 à 3 rue des Minimes

37926 TOURS cedex 9

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, Hélène MAURANGES, Directrice Générale Adjointe des Ressources de Tours Métropole Val de Loire, certifie que l’avis d’enquête publique :

EMPRISE RUE HOCHÉ – DECLASSEMENT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Fait l’objet d’un affichage **du 23 décembre 2024 au 28 janvier 2025**, sur les panneaux prévus à cet effet situés, 60 avenue Marcel Dassault – 37 206 Tours, siège de l’EPCI.

Fait à Tours le **23 DEC. 2024**



Pour le Président et par délégation,
La Directrice Générale Adjointe
des Ressources,


Hélène MAURANGES