

Bilan de la concertation

Contournement de La Chaussée-Saint-Victor



LOIR&CHER
Notre département

PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER – CONTOURNEMENT DE LA CHAUSSEE-SAINT-VICTOR
Bilan de la concertation

Maître d'Ouvrage :	Conseil Départemental du Loir et Cher 	Hôtel du département Place de la République 41 020 BLOIS Cedex 02 54 58 41 41
Date	Objet	
10/07/2025	Diffusion du bilan de concertation	

SOMMAIRE

BILAN DE LA CONCERTATION.....	1
SOMMAIRE.....	3
1. PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT.....	4
1.1 LES OBJECTIFS DU PROJET	4
1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU TRACÉ.....	5
2. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	7
2.1 LANCEMENT DE LA CONCERTATION	7
2.2 MODALITÉS MISES EN ŒUVRE POUR INFORMER LE PUBLIC AVANT ET PENDANT LA CONCERTATION.....	7
3. LE BILAN DE LA CONCERTATION	14
3.1 LA PARTICIPATION EN CHIFFRES.....	14
3.2 LES THÉMATIQUES ABORDÉES	15
3.3 SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	15
3.4 CONCLUSION.....	24
4. ANNEXES	25
4.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS ISSUES DES REGISTRES ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS ISSUES DES REGISTRES ÉLECTRONIQUES ..	25
4.2 ANNEXE 2 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL.....	25
4.3 ANNEXE 3 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.	
4.4 ANNEXE 4 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION EN MAIRIE DE LA CHAUSSÉE-SAINT-VICTOR	25
4.5 ANNEXE 5 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION EN MAIRIE DE SAINT-DENIS-SUR-LOIRE.....	25
4.6 ANNEXE 6 : CONTRIBUTIONS RECUES PAR COURRIER OU EMAIL	25
4.7 ANNEXE 7 : COMPTE-RENDU DES 2 RÉUNIONS ORGANISÉES AVEC LES EXPLOITANTS AGRICOLES	25
4.8 ANNEXE 8 : PANNEAUX DE CONCERTATION	25

1. PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

1.1 LES OBJECTIFS DU PROJET

Le contournement de La Chaussée-Saint-Victor, devant relier le giratoire des Châteaux (giratoire de sortie de l'autoroute A10 à Blois) à la RD 2152, en sortie d'agglomération de La Chaussée Saint-Victor direction Orléans, constitue une opération de modernisation du réseau routier présentant les enjeux développés ci-après :

1. Voie de desserte de zones d'activités

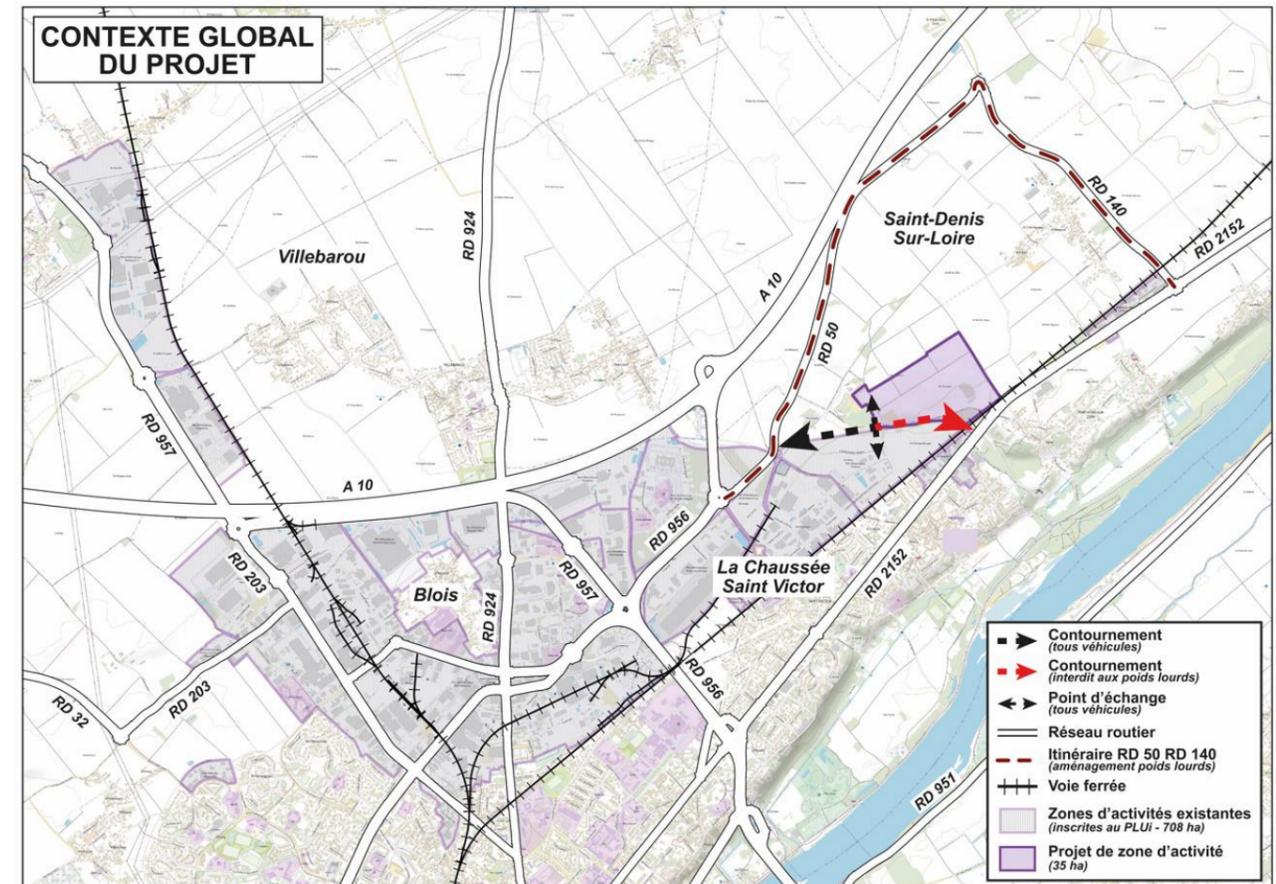
Cette voie desservira de manière directe le parc d'activités des Châteaux, situé immédiatement au sud, actuellement en cours de commercialisation. Elle desservira également la future zone d'activités nord-est de l'agglomération bloisise dont les études, pilotées par la communauté d'agglomération de Blois, sont en cours, en parallèle des études du présent projet. Elle servira ainsi de liaison véhicules légers / poids-lourds entre ces zones d'activités, l'autoroute A10 et le secteur nord de Blois.

2. Voie de contournement véhicules légers de La Chaussée St Victor

Cette voie jouera également le rôle de voie de contournement de l'agglomération de La-Chaussée-Saint-Victor pour le trafic véhicules légers de plus longue distance entre le secteur nord de Blois (irrigué par les rocades RD 956 et RD 957) et l'est du Loir-et-Cher (RD 2152).

Le trafic poids-lourds, quant à lui, continuera d'emprunter l'autre itinéraire reliant la RD 2152, à savoir celui formé par les RD 50 et 140, récemment aménagé.

Le projet est situé sur le territoire des communes de La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire.



Carte 1 : Le territoire du projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor

1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU TRACÉ

LE TRACÉ SOUMIS À CONCERTATION PRÉSENTE LES CARACTÉRISTIQUES SUIVANTES :

- Route à deux voies de circulation,
- Interdiction de circulation des poids-lourds sur la partie Est du tracé, en raison du passage sous l'ouvrage d'art ferroviaire,
- Carrefours aménagés sous forme de giratoires,
- Fermeture des accès directs sur les voies secondaires reprises par le contournement, avec rabattement sur les giratoires,
- Création d'aménagements pour piétons et cyclistes au droit des carrefours giratoires, du passage sous les voies ferrées, et de la RD 2152. Ces aménagements s'inscrivent dans la continuité des autres initiatives en cours,
- Aménagements paysagers pour intégrer harmonieusement l'infrastructure dans son environnement,
- Installation de protections acoustiques, si les études ultérieures confirment leur nécessité.

ZOOM SUR LE SECTEUR DE RACCORDEMENT À LA RD 2152

- Le projet prévoit la démolition de l'ouvrage actuel sur la RD 2152 et un abaissement du profil de la route pour améliorer les conditions de circulation.,
- En raison de la taille et de l'espace disponible sous l'ouvrage d'art ferroviaire, des limitations de vitesse seront mises en place pour assurer la sécurité de tous,
- Les poids lourds ne seront pas autorisés à circuler sur ce tronçon du contournement, mais celui-ci sera circulaire pour les engins agricoles.

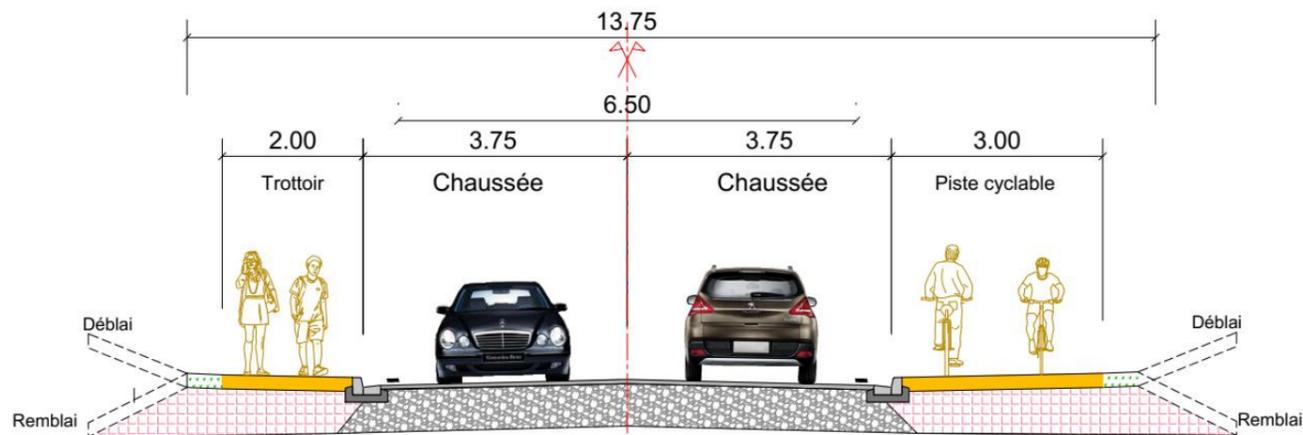


Figure 2 : Coupe graphique du profil sur la RD 2152

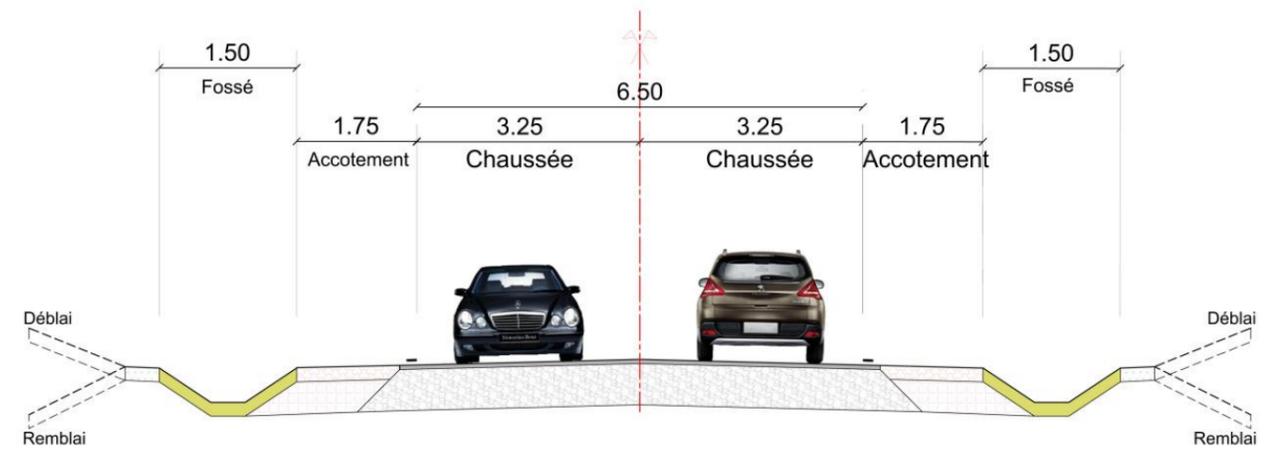


Figure 1 : Coupe graphique du profil en travers de la section courante du contournement

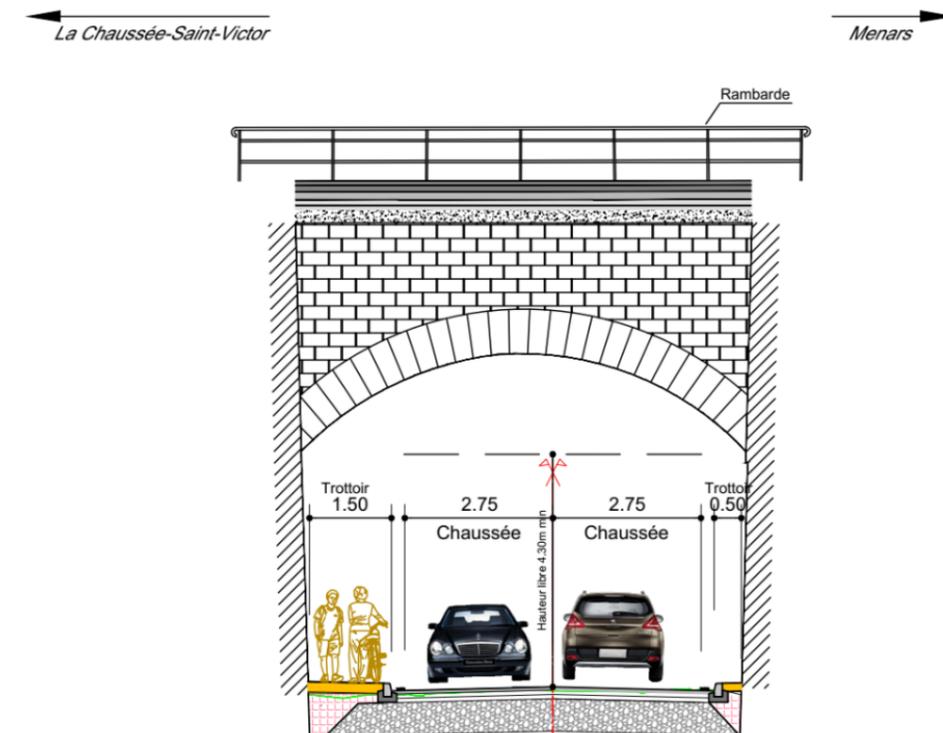
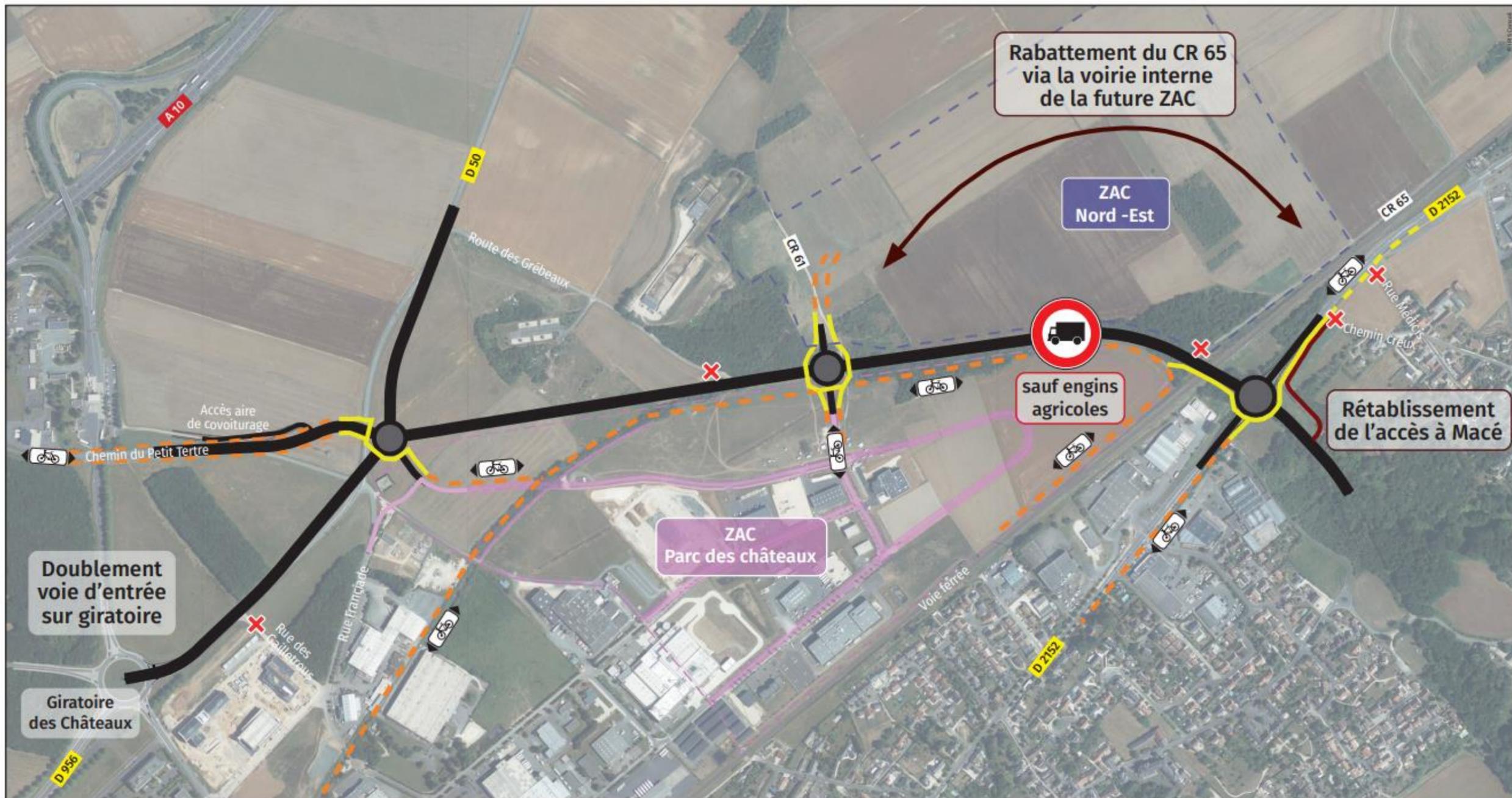


Figure 3 : Coupe graphique du profil sous l'ouvrage d'art ferroviaire



- ✗ **Accès fermé**
- Aménagements cyclables du projet (CD 41)**
- Aménagements cyclables ultérieurs (CD 41)**
- Aménagements cyclables ultérieurs (Agglopolys)**

Carte 2 : Plan synoptique du projet de contournement

2. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1 LANCEMENT DE LA CONCERTATION

Organisée par arrêté du président du conseil départemental de Loir-et-Cher, la concertation publique préalable du projet d'aménagement routier du contournement de La Chaussée-Saint-Victor s'est tenue du 24 février au 24 mars 2025.

Cette concertation a un triple objectif :

- **informer** le public sur le projet de contournement et la démarche d'étude,
- **recueillir** l'avis du public,
- **établir un dialogue** entre les usagers, les riverains et le conseil départemental, afin d'enrichir le projet.

Elle doit **explicitement les enjeux présentés ci-avant** :

L'objectif est d'informer le plus largement possible sur l'organisation de la procédure de concertation notamment de la durée, des dates et des lieux des réunions publiques et permanences, via différents canaux de communication (présentés dans la partie suivante).

Pour rappel, la phase de concertation, pour le projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor, s'est déroulée du 24 février au 24 mars 2025.

La durée de la concertation a été fixée à quatre semaines afin de laisser assez de temps pour informer le public, recueillir ses observations et ses propositions ainsi que celles des communes concernées, et de l'ensemble des acteurs du territoire.

2.2 MODALITÉS MISES EN ŒUVRE POUR INFORMER LE PUBLIC AVANT ET PENDANT LA CONCERTATION

- **Publication de l'arrêté d'ouverture de la concertation publique** présentant les objectifs et les modalités d'organisation de celle-ci.



Objet : Projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor
Définition des objectifs et modalités de la concertation publique préalable
Arrêté n° 2025/SFMC/001

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

CONSIDÉRANT que le département de Loir-et-Cher envisage la réalisation contournement de La Chaussée-Saint-Victor, visant à relier la route départementale 2152

CONSIDÉRANT qu'en vue d'assurer la participation du public à l'élaboration du projet il y a lieu d'organiser une concertation et de préciser les objectifs de celle-ci ainsi que ses modalités,

ARRÊTE

Article 1 : Le projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor fera l'objet d'une concertation entre le 24 février 2025 et le 24 mars 2025.

Article 2 : Cette concertation aura pour objet de donner une information sur les caractéristiques du projet et de permettre au public l'expression de ses attentes, ses attentes et points de vue.

Le contournement de La Chaussée-Saint-Victor, devant relier le giratoire des Châteaux (giratoire de sortie de l'autoroute A10 à Blois) à la RD 2152, en sortie d'agglomération de La Chaussée-Saint-Victor direction Orléans, constitue une opération de modernisation du réseau routier présentant les enjeux développés ci-après :

1. Voie de desserte de zones d'activités

Cette voie desservira de manière directe le parc d'activités des Châteaux, actuellement au sud, actuellement en cours de commercialisation. Elle desservira également la future zone d'activités nord-est de l'agglomération bloisienne dont les études, pilotées par la communauté d'agglomération de Blois, sont en cours parallèlement des études du présent projet. Elle servira ainsi de liaison véhicules légers poids-lourds entre ces zones d'activités, l'autoroute A10 et le secteur nord de Blois.

2. Voie de contournement véhicules légers de La Chaussée-Saint-Victor

Cette voie jouera également le rôle de voie de contournement de l'agglomération de La Chaussée-Saint-Victor pour le trafic véhicules légers de plus longue distance entre le secteur nord de Blois (irrigué par les rocades RD 956 et RD 957) et l'est du Loir-et-Cher (RD 2152).

Le trafic poids-lourds, quant à lui, continuera d'emprunter l'autre itinéraire reliant la RD 2152, à savoir celui formé par les RD 50 et 140, récemment aménagés.

Article 3 : L'information du public sera assurée :

- ▶ par un communiqué aux organes de presse locaux,
- ▶ par l'organisation d'expositions sur panneaux à l'Hôtel du département de Loir-et-Cher, à la mairie de La Chaussée-Saint-Victor et à la mairie de Saint-Denis-sur-Loire,
- ▶ par la mise à disposition du dossier de concertation sur le site internet du Département de Loir-et-Cher <http://www.departement41.fr>,
- ▶ en proposant aux exploitants agricoles impactés par le projet la possibilité de rencontres avec les services départementaux.

Article 4 : Le public pourra faire connaître ses observations au département de Loir-et-Cher durant toute la durée de la concertation :

- ▶ en les consignants sur les registres accompagnant les expositions évoquées à l'article 3 et ouverts à l'Hôtel du département de Loir-et-Cher ainsi qu'aux mairies de La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire,
- ▶ en les adressant par écrit au département de Loir-et-Cher - Hôtel du département - direction des routes et des mobilités - place de la République - 41020 Blois Cedex,
- ▶ en les formulant dans l'espace dédié à cet effet sur le site internet du département de Loir-et-Cher <http://www.departement41.fr>.

Article 5 : Les observations recueillies seront enregistrées et conservées. À l'issue de la concertation, un bilan sera arrêté par le Président du conseil départemental.

Article 6 : Une copie du présent arrêté sera notifiée aux communes de La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire.

Article 7 : Monsieur le directeur général adjoint Loir-et-Cher durable est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera exécutoire après affichage en l'Hôtel du département et notification aux communes de La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire.

Article 8 : Dans un délai :

- ▶ de deux mois à compter de la notification de l'arrêté pour les communes de La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire,
- ▶ de deux mois à compter de l'affichage de l'arrêté pour toutes les autres personnes physiques ou morales.

Il peut être introduit à l'égard de cet acte :

- ▶ Soit un recours gracieux auprès de Monsieur le Président du conseil départemental de Loir-et-Cher à l'adresse suivante : département de Loir-et-Cher - direction des routes et des mobilités - Hôtel du département - place de la République - 41020 Blois Cedex.

- ▶ Soit un recours contentieux auprès du tribunal administratif d'Orléans à l'adresse suivante : 28 rue de la Bretonnerie 45057 ORLÉANS CEDEX 1.

L'exercice d'un recours gracieux prolonge les délais de recours contentieux.

En cas de rejet explicite du recours gracieux ou de rejet implicite de celui-ci, en raison du silence gardé par l'administration durant deux mois, le recours contentieux pourra être introduit auprès du tribunal administratif d'Orléans dans un délai de deux mois à compter de la date de rejet.

Blois, le 10 FEV. 2025

Philippe GOUET
Président du conseil départemental

Figure 4 : Arrêté d'ouverture de la concertation publique pour le projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor

■ Publication d'un communiqué de presse à l'hôtel du Département et dans les journaux Blois Capitale, l'Écho de la Vallée du Loir et La Nouvelle République.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Blois, le 11 février 2025

Contournement de La Chaussée-Saint-Victor : Le conseil départemental ouvre une concertation publique

Du 24 février au 24 mars 2025, le conseil départemental de Loir-et-Cher organise une concertation publique préalable au projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor. Cette concertation publique a pour objectifs d'informer les citoyens sur le projet d'aménagement, de recueillir l'avis du public et d'établir un dialogue entre les usagers, les riverains et le conseil départemental afin d'enrichir le projet.

La consultation publique relative au projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor doit permettre d'explicitier les enjeux de ce projet d'intérêt général. Parmi eux : desservir certains zones d'activités et contourner la ville pour les véhicules légers.

Un enjeu de desserte des zones d'activités

Cette voie desservira de manière directe le parc d'activités des châteaux, situé immédiatement au sud et actuellement en cours de commercialisation. Elle desservira également la future zone d'activités nord-est de l'agglomération bloisoise dont les études, pilotées par la communauté d'agglomération de Blois, sont en cours, en parallèle des études du présent projet. Elle servira ainsi de liaison véhicules légers/poids-lourds entre ces zones d'activités, l'autoroute A10 et le secteur nord de Blois.

Un enjeu de contournement de La Chaussée-Saint-Victor pour les véhicules légers

Cette voie jouera également le rôle de voie de contournement de l'agglomération de La Chaussée-Saint-Victor pour le trafic véhicules légers de plus longue distance entre le secteur nord de Blois (irrigué par les rocades RD 956 et RD 957) et l'est du Loir-et-Cher (RD 2152). Le trafic poids-lourds, quant à lui, continuera d'emprunter l'autre itinéraire reliant la RD 2152, à savoir celui formé par les RD 50 et 140, récemment aménagé.

Où consulter le dossier de concertation et faire connaître ses observations ?

À partir du 24 février, le public est invité à consulter le dossier de concertation :

- Sur le site internet du conseil départemental (www.departement41.fr) ;
- À l'hôtel du département (place de la République – 41000 Blois), en mairie de La Chaussée-Saint-Victor (place Etienne Régnier – 41260 La Chaussée-Saint-Victor) et en mairie de Saint-Denis-sur-Loire (19 rue de la Loire – 41000 Saint-Denis-sur-Loire).

Il sera possible de faire connaître ses observations :

- En les consignant sur les registres accompagnant le dossier de concertation à l'Hôtel du département, en mairie de La Chaussée-Saint-Victor et en mairie de Saint-Denis-sur-Loire ;
- En adressant un courrier au conseil départemental de Loir-et-Cher, à l'adresse suivante : Hôtel du département - Direction des routes et des mobilités - Place de la République - 41020 Blois Cedex ;
- En les formulant dans l'espace dédié à cet effet sur le site internet du conseil départemental (www.departement41.fr).

À l'issue de cette phase de concertation, un bilan sera établi. Il permettra de valider et/ou faire évoluer le projet après prise en considération des remarques des citoyens qui se seront exprimés.

Suivez-nous sur
departement41



Émilie Dupont – Attachée de presse
emilie.dupont@departement41.fr
02 54 58 54 60 – 06 75 71 23 10

departement41.fr

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Secteur nord-est de l'agglomération bloisoise

Suivez-nous sur
departement41



Émilie Dupont – Attachée de presse
emilie.dupont@departement41.fr
02 54 58 54 60 – 06 75 71 23 10

Figure 5 : Communiqué de presse transmis à la presse locale

■ **Campagnes d'information dans les mairies des deux communes concernées, La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire, et à l'hôtel du Département.**

Dans ces lieux, les riverains, usagers avaient accès à l'exposition des 6 panneaux de concertation. Ils avaient également accès à des registres papiers permettant de recueillir leurs avis et/ou observations.

Des affiches ont également été mises à disposition des communes, des intercommunalités et des archives départementales pour informer sur les dates et lieux des réunions publiques et des permanences. L'affiche a généralement été disposée sur les panneaux extérieurs des mairies.

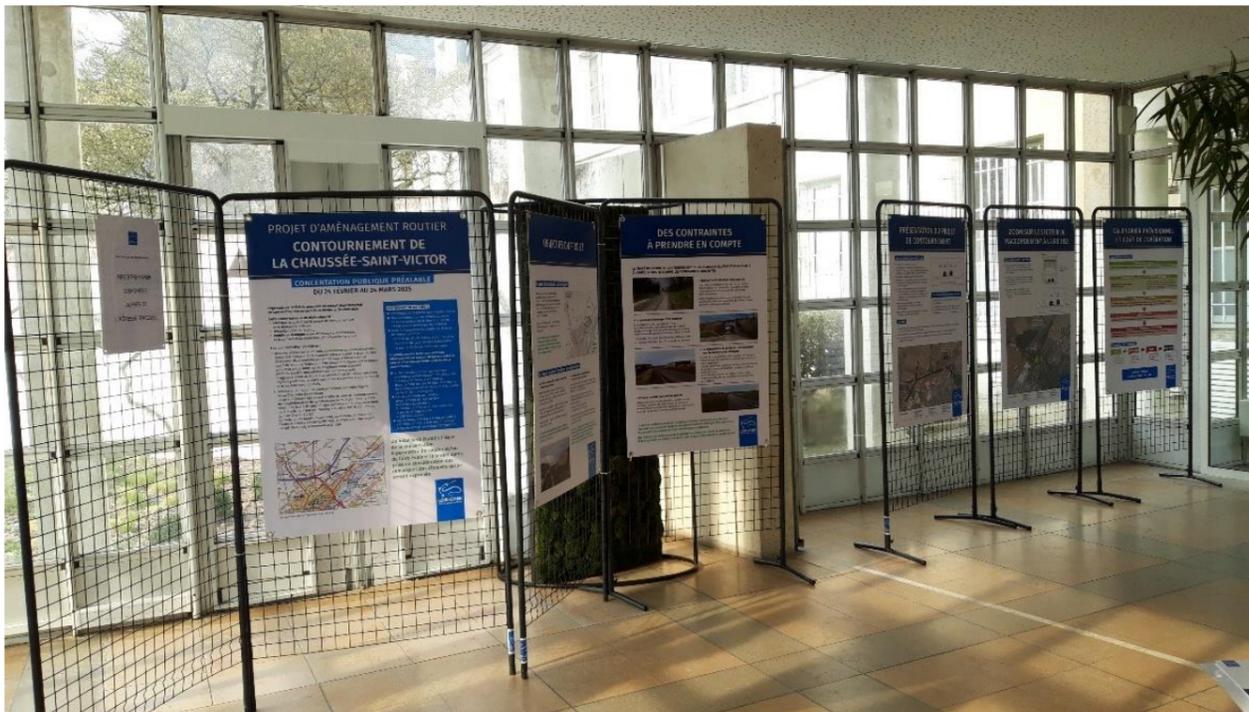


Figure 61 : Photo d'un exemple de mise à disposition des panneaux de concertation à l'hôtel du département (Source : CD41)



Figure 7 : Photo d'un exemple de mise à disposition des panneaux de concertation pour la commune de Saint-Denis-sur-Loire (Source : CD41)

Le site web du Département

Le Département a également ouvert une page web dédiée au projet d'aménagement sur son site, afin de mettre à disposition en version numérique les panneaux de concertation ainsi que l'accès au registre dématérialisé (www.departement41.fr). En complément, une page internet a également été ouverte sur les sites Internet communaux de La Chaussée-Saint-Victor (<https://www.lachausseesaintvictor.fr/actualites/a-quand-le-contournement-de-la-commune/>) et de Saint-Denis-sur-Loire (<https://www.saintdenissurloire.fr/a944-enquete-publique.html>).

CONSEIL DÉPARTEMENTAL 41 ROUTE 41 ASSISTANT MATERNEL 41 CULTURE 41 TOURISME LOIR-ET-CHER VIVRE AUTONOME 41

Loir&Cher LE DÉPARTEMENT

ACCUEIL SERVICES EN LIGNE DESTINATION LOIR&CHER VOTRE CONSEIL DÉPARTEMENTAL SES MISSIONS FACILiTi

CONTACT RECHERCHE

Ses missions > Mobilité > Contournement de La Chaussée-Saint-Victor PARTAGER SUR : f in

Mobilité

- Les routes et mobilités
- Info route 41
- Signaler un problème sur les routes
- Une passerelle unique pour un site exceptionnel
- Contournement de La Chaussée-Saint-Victor
- Les voies vertes

PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER
CONTOURNEMENT DE LA CHAUSSÉE-SAINT-VICTOR
CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE
DU 24 FÉVRIER AU 24 MARS 2025

Ecouter

Contournement de La Chaussée-Saint-Victor

Concertation publique du 24 février au 24 mars 2025

Le département de Loir-et-Cher organise une concertation publique préalable au projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor.

Cette concertation a pour objectifs d'informer le public sur le projet de contournement, et de recueillir son avis. Elle vise également à établir un dialogue entre les usagers, les riverains et le conseil départemental afin d'enrichir le projet.

Cette démarche doit permettre d'explicitier les enjeux de ce projet d'intérêt général :

Servir de voie de desserte de zones d'activités
Cette voie desservira de manière directe le parc d'activités des Châteaux, situé immédiatement au sud, actuellement en cours de commercialisation. Elle desservira également la future zone d'activités nord-est de l'agglomération blésoise dont les études sont pilotées par la communauté d'agglomération de Blois. Elle servira ainsi de liaison véhicules légers / poids lourds entre ces zones d'activités, l'autoroute A 10 et le secteur nord de Blois.

Servir de contournement véhicules légers de La Chaussée-Saint-Victor
Cette voie jouera également le rôle de voie de contournement de l'agglomération de La Chaussée-Saint-Victor pour le trafic véhicules légers de plus longue distance entre le secteur nord de Blois (irrigué par les rocades RD 956 et RD 957) et l'est du Loir-et-Cher (RD 2152). Le trafic poids-lourds, quant à lui, continuera d'emprunter l'autre itinéraire reliant la RD 2152, à savoir celui formé par les RD 50 et 140, récemment aménagé.

Comment consulter le dossier de concertation ?

- Sur cette page à partir du 24 février ;
- À l'Hôtel du département ;
- À la mairie de La Chaussée-Saint-Victor
- À la mairie de Saint-Denis-sur-Loire

PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER CONTOURNEMENT DE LA CHAUSSÉE-SAINT-VICTOR
OBJECTIFS DU PROJET
DES CONTRAINTES À PRENDRE EN COMPTE
PRÉSENTATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT
ZOOM SUR LE SECTEUR DE RACCOURCIR À LA ROUTE
CALCULS PRÉVISIONNELS ET CÔÛT DE L'OPÉRATION

Comment faire connaître vos observations ?

- Via le formulaire ci-dessous ;
- Sur les registres accompagnant le dossier de concertation à l'Hôtel du département et aux mairies de La Chaussée-Saint-Victor et de Saint-Denis-sur-Loire ;
- Par courrier au conseil départemental de Loir-et-Cher (Hôtel du Département - Direction des routes et des mobilités - Place de la République - 41020 Blois cedex)

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi. Il permettra de valider et/ou faire évoluer le projet après prise en considération des remarques des citoyens qui se seront exprimés.

Faites connaître vos observations sur le projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor

Votre nom*

Votre prénom*

Votre email

Répétez votre email

Vos observations

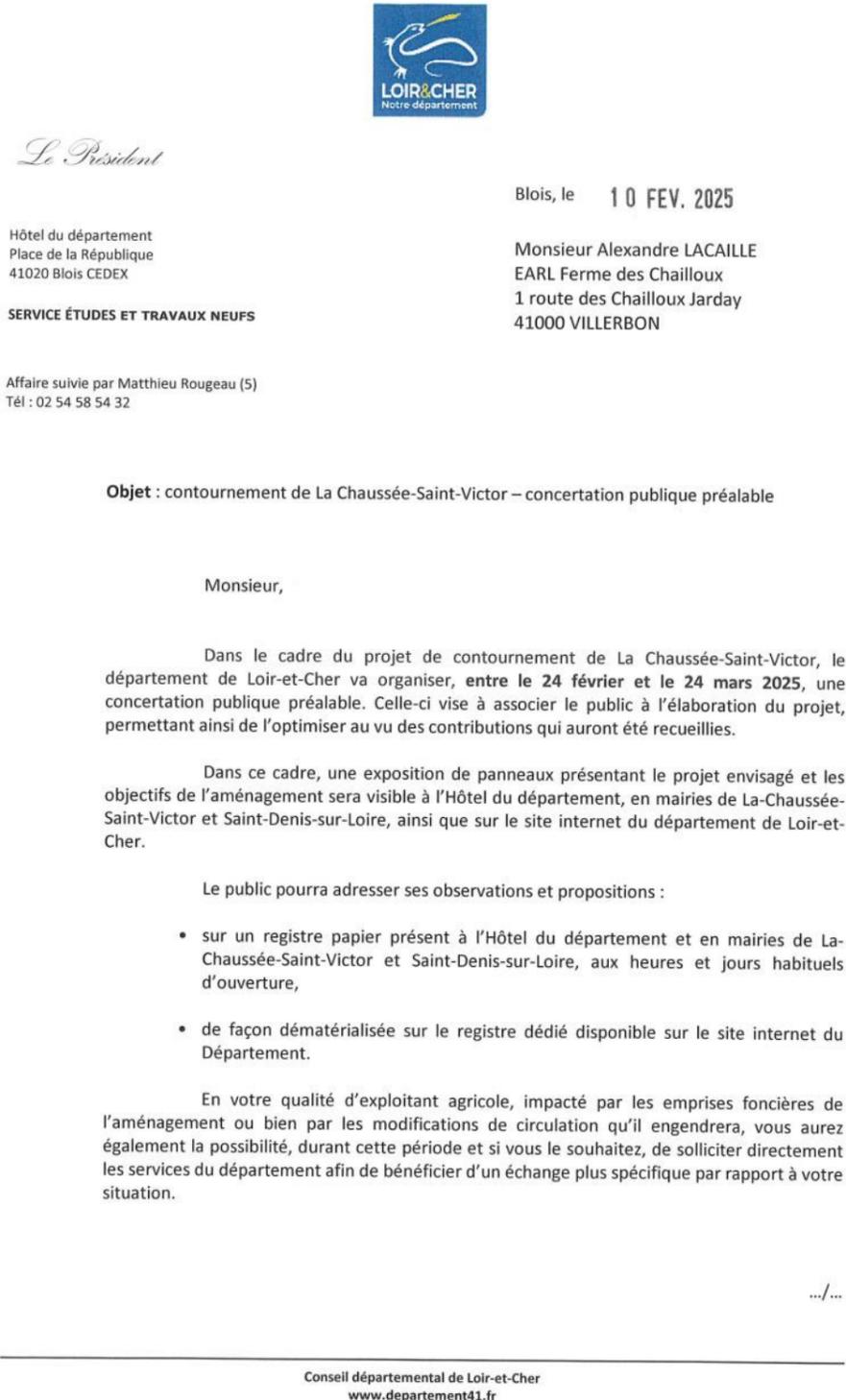
Ajoutez un fichier Aucun fichier choisi

Figure 2 : Extrait de la page internet dédiée au projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor avec l'accès au registre dématérialisé

■ **Organisation de rencontre spécifique sur le volet agricole avec les services du Département à la demande des exploitants impactés par le projet de contournement.**

Les exploitants directement concernés par le projet de contournement ont notamment reçu un courrier édité par le Département, pour les inviter à se prononcer sur les différents supports à disposition et organiser ces rencontres en présentiel avec les services départementaux. Ces courriers ont été diffusés aux cinq exploitants impactés.

- 2 -



Dans ce cas, vous voudrez bien adresser votre demande auprès de la Direction des Routes et Mobilités, en envoyant un courrier électronique à l'adresse suivante :

bf.000032@departement41.fr

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Cardialement
Philippe Gouet

Philippe GOUET
Président du conseil départemental

Figure 9 : Courrier envoyé aux exploitants agricoles impactés (Source : CD41)

c'est pour bientôt

Enquête publique sur le contournement de La Chaussée

Du lundi 24 février au lundi 24 mars 2025, le conseil départemental organise une concertation publique préalable au projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor. Celle-ci a pour objectifs d'informer les citoyens sur le projet d'aménagement, de recueillir l'avis du public et d'établir un dialogue entre les usagers, les riverains et le conseil départemental afin d'enrichir le projet.

Cette voie desservira le parc d'activités des Châteaux, en cours de commercialisation.



Le parc d'activités des Châteaux sera desservi par la nouvelle voie. (Photo archives NR)

Elle desservira également la future zone d'activités nord-est de l'agglomération blésoise dont les études sont en cours. Elle servira ainsi de liaison véhicules légers-poids lourds entre ces zones d'activités, l'autoroute A10 et le secteur nord de Blois.

À partir du lundi 24 février
Cette voie jouera également le rôle de contournement de l'agglomération de La Chaussée-Saint-Victor pour le trafic véhicules légers entre le secteur nord de Blois (irrigué par les rocades D956 et D957) et l'est du Loir-et-Cher (D2152). Le trafic poids lourds continuera d'emprunter l'autre itinéraire reliant la D2152, à savoir celui formé par les D50 et 140.

À partir du lundi 24 février, le public est invité à consulter le dossier de concertation sur le site internet du conseil départemental (departement41.fr), à l'hôtel du département, en mairie de La Chaussée-Saint-Victor et en mairie de Saint-Denis-sur-Loire. À l'issue de cette phase de concertation, un bilan sera établi qui permettra de valider ou de faire évoluer le projet après prise en considération des remarques des citoyens.

Six groupes pour le festival Candécibels

Les Candécibels voient double. Pour sa 15^e édition, le festival de rock festif de Candé-sur-Beuvron durera deux jours, vendredi 4 et samedi 5 juillet 2025, contre une seule journée auparavant.

Conséquence : le festival programmera six groupes, et non quatre comme l'an passé. La soirée du vendredi sera notamment marquée par la présence du Celtic Social Club. Composé notamment de musiciens du Poitou, ce groupe revisite des musiques celtiques à la sauce rock, pop ou encore folk. Le Celtic Social Club s'était notamment produit à Central Park, à New York, en 2016, pour les 25 ans du festival Les Vieilles Charrues.

À Candé-sur-Beuvron, ils joueront le même jour que Les Vrillés, groupe breton de rock celtique et les Normands de Hasta Siempre, au rock festif déjanté. Dimanche 5 juillet, place à trois autres groupes. À commencer par Une touche d'optimisme, groupe montpelliérain de chanson française aux textes poétiques mais aussi festifs, qui compte vingt ans de carrière, six albums et 900 concerts.

Formé en Bretagne, le groupe Les 3 Fromages prône, lui, le



Le groupe Celtic Social Club sera à la quinzième édition de Candécibels. (Photo archives NR)

« rock'n'roll » : s'inspirant du rock américain des années 1990, il aborde des sujets du quotidien avec humour et légèreté.

La dernière formation programmée est Cartoon Machine. Ces Héraultais se distinguent par un style pour le moins original puisqu'ils reprennent des titres de dessinés animés dans un style rock énergique. Notons que la billetterie de Candécibels est d'ores et déjà ouverte.

S. B.

Renseignements et billetterie sur www.candecibels.fr

billet

Podium

Comme chaque année depuis six ans, le JDD proposait dans son édition du dimanche 16 février, le classement des Villes et villages où il fait bon vivre, établi par l'association éponyme.

Cette année, ce sont 34.795 communes qui ont été passées au crible de 190 catégories. À noter que cette année, le classement, s'il tient compte de critères comme la sécurité, la qualité de vie, l'attractivité immobilière, la santé, etc. a intégré trois critères liés à la protection de l'environnement (risque d'inondation, risque sismique et récurrence des catastrophes naturelles).

Dans la catégorie Villes, seule celle de Blois apparaît dans les 500 premiers classements. Elle figure à la 200^e place contre la 168^e en 2024. Loin du top 50 donc.

Dans la catégorie Villages, un seul représentant loir-et-cherien, là encore. Il s'agit de la commune de Saint-Sulpice-de-Pommeray. Elle figurait à la 352^e place du Top 500 en 2024, la commune de moins de 2.000 habitants a perdu 63 places dans ce classement 2025 « dont les critères sont méconnus et interrogeables », conclut Marc Gricourt, maire de Blois.

Vanina Le Gall

Figure 10 : Extrait de La Nouvelle République en date du 17 février 2025 (Source : CD41)

la chaussée-saint-victor

À quand le contournement de la ville ?

Le long serpent de mer de la déviation de La Chaussée-Saint-Victor va-t-il voir le jour prochainement ?

Selon Stéphane Baudu, le projet s'est accéléré du fait de la construction de la nouvelle zone d'activités qui va bientôt sortir de terre au nord de la commune non loin du parc d'activités des Châteaux. « Désormais, on ne parle plus de déviation ou de rocade mais de contournement de La Chaussée-Saint-Victor et de desserte des zones d'activités », affirme l'édile.

Un projet vieux de plus de trente ans

À l'origine, alors que Jacqueline Gourault était encore maire de la commune, la RD2152 était encore une nationale et sous l'égide de l'État, le projet semblait sur de bons rails. Le changement de statut a complètement rebattu les cartes, les financements n'étant plus les mêmes et les priorités départementales semblant ailleurs. Des trois projets initiaux, il semble, qu'à l'heure actuelle, que ce soit celui situé le plus proche de la commune qui tienne la corde.

Jusqu'au 24 mars prochain, les Chausséens mais également tous les habitants de l'agglomération sont invités à la mairie ou à l'hôtel du département afin de s'exprimer sur le projet. Dans le hall de l'hôtel de ville, à l'aide de panneaux explicatifs et de cartes, ils pourront découvrir les travaux envisagés, notamment la destruction du pont enjambant l'ancienne ligne de chemin de fer, aujourd'hui route des Grébeaux et l'établissement d'un nouveau rond-point à l'entrée de la commune. Mais le projet intègre également un nouveau plan de circulation notamment pour les poids lourds qui vont être contraints de rejoindre la

D50 au niveau des ronds-points de Saint-Denis-sur-Loire et de Villerbon, les convois exceptionnels étant toujours autorisés à traverser La Chaussée-Saint-Victor. Tout ceci amène beaucoup d'interrogations car cette nouvelle voie envisagée va apporter un surplus de véhicules vers le rond-point des Châteaux déjà largement saturé aux heures de pointe. L'opportunité d'une deuxième sortie autoroutière sur Blois va donc de nouveau être de plus en plus d'actualité.



Le public est invité à s'exprimer jusqu'au 24 mars. (Photo NR)

Figure 11 : Extrait de La Nouvelle République en date du 17 mars 2025 (Source : CD41)

saint-claude-de-diray

Les bouchons ont du cœur



Les bénévoles et les sacs de bouchons. (Photo J. Proux)

La collecte de bouchons du printemps 2025 de Saint-Claude-de-Diray a encore été efficace. Ce sont 413 kg de bouchons en plastique qui ont été remis à l'association Les bouchons d'Amour d'Olivet, qui œuvre en faveur des personnes en situation de handicap. La collecte de bouchons en liège et faux liège a permis de collecter 276 kg de bouchons, remis à l'association Les bouchons du cœur 36, puis à l'association Cancen qui finance la recherche contre le cancer.

Toutes les collectes locales sont mutualisées et ont permis de distribuer plus de 21.000 € en faveur du handicap en 2024. Pour ce qui est de l'association Cancen, elle alloue, chaque année, entre 180.000 € et 210.000 € pour la recherche contre le cancer.

Prochaine collecte : le 18 octobre à Saint-Claude-de-Diray. Renseignements auprès de Jack Proux, au 06.32.04.94.87.

chailles

Les enfants préparent le carnaval

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 LA PARTICIPATION EN CHIFFRES

Le processus de concertation a permis de recenser près de 64 contributions sur le projet.

- 30 contributions sur le registre dématérialisé entre le 24 février et le 24 mars 2025, et 1 avis hors délai le 25 mars 2025 ;
- 31 contributions sur les registres papiers
 - Registre Département de Loir-et-Cher : 1 contribution
 - Registre commune de La Chaussée-Saint-Victor : 7 contributions
 - Registre commune de Saint-Denis-sur-Loire : 20 contributions;
- 2 contributions par email, celles des communes de Saint-Denis-sur-Loire et Villebarou ;
- 1 contribution par courrier, celle de la communauté d’agglomération de Blois - Agglopolys
- 2 contributions issues de rencontres spécifiques avec les exploitants agricoles directement impactés par le projet.

Parmi ces avis et contributions, un premier classement a été effectué afin de différencier :

- Les **personnes totalement défavorables** au moindre aménagement routier, identifiés en **DEFAVORABLE** ;
- Les **personnes défavorables au tracé présenté** mais **favorables à d’autres tracés ou des aménagements « a minima »** de certains points noirs de l’axe et/ou du secteur, identifiés en **DEFAVORABLE SOUS CONDITIONS** ;
- Les **personnes favorables** au projet de contournement, identifiés en **FAVORABLE** ;
- Les **personnes sans opinions particulières**, identifiés en **SANS OPINION**.

D’un point de vue quantitatif, cela représente :

<u>Support à disposition</u>	Défavorable	Défavorable sous condition	Favorable	Sans opinion
Registre dématérialisé	2	20	4	4
Registre papier (permanence)	13	11	5	
Email		2		
Courrier			1	

Un deuxième classement a été effectué, illustré par le graphique ci-dessous, permettant de localiser les contributions en fonction du classement : Défavorable (D), Défavorable sous condition (DSC), Favorable (F) et Sans opinion (SO).

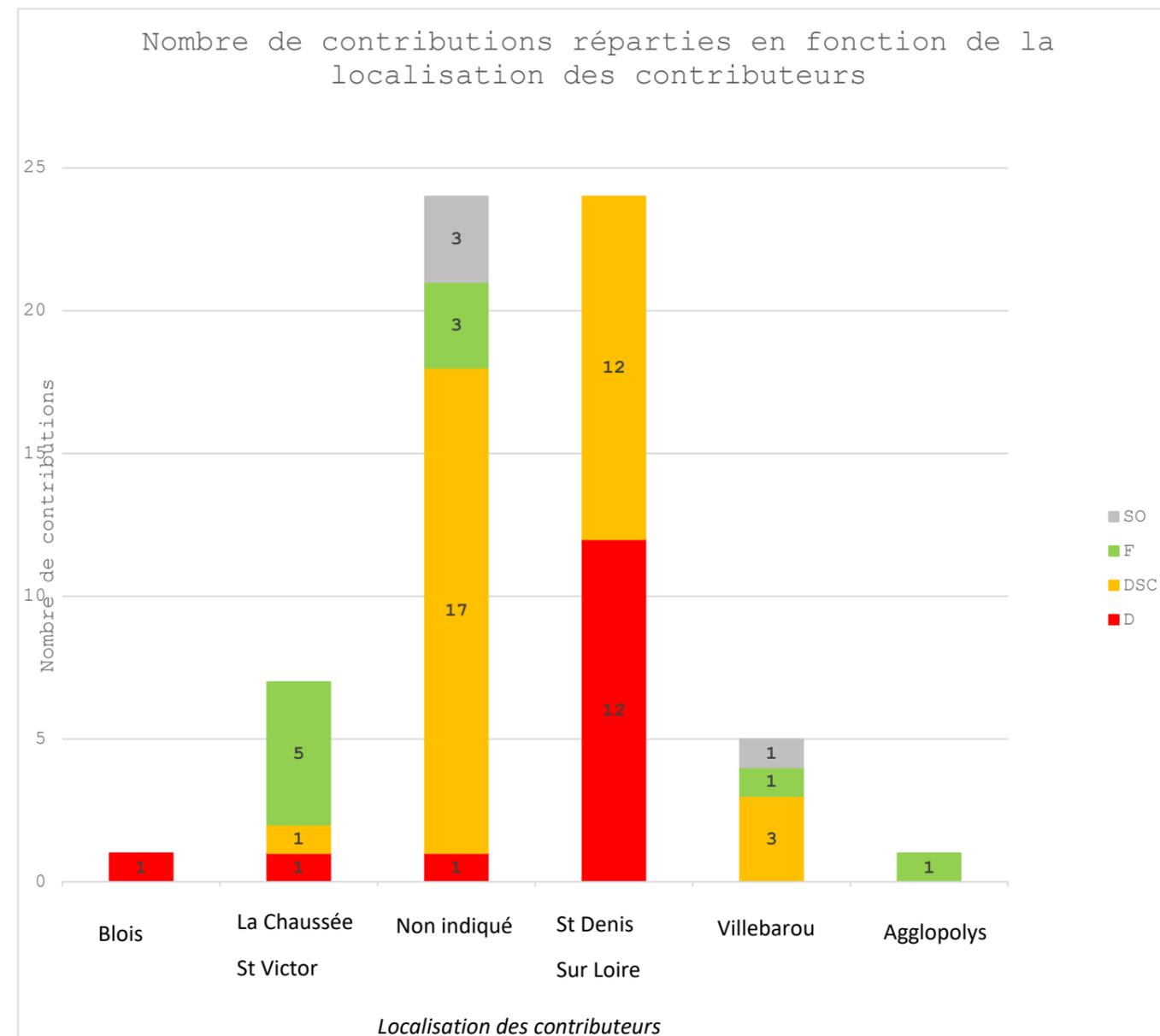


Figure 12 : Nombre de contributions réparties en fonction de la localisation des contributeurs

3.2 LES THÉMATIQUES ABORDÉES

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

Thèmes abordés	Nombre de contributions ayant porté sur le thème
Opportunité d'un contournement de LCSV	20
Intérêt du contournement	7
Inutilité du contournement, Itinéraire RD50 / RD140	13
Les conditions de circulation et l'accessibilité	27
Saturation aux ronds-points existants (Châteaux et Cap Ciné)	13
Impact circulatoire sur le chemin du Petit Tertre vers Francillon (commune de Villebarou)	10
Interdiction des poids-lourds (partie est du contournement)	4
Les composantes du tracé proposé	39
Raccordement à la RD 2152	23
Accès fermés (Chemin Creux / Rue Médicis)	10
Mobilité active	6
L'impact agricole du projet	15
L'impact environnemental du projet	9
La sécurité routière	9
L'impact sur le cadre de vie des riverains	9
L'impact financier du projet	15

3.3 SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

➤ 3.3.1. L'opportunité d'un contournement de La chaussée St Victor

Le projet de contournement de la Chaussée Saint-Victor suscite un ensemble d'avis contrastés, mêlant attentes fortes, espoirs d'amélioration et préoccupations légitimes.

Pour faciliter l'analyse de cette thématique, cette dernière a été divisée en 2 sous-thématiques :

- Intérêt du tracé pour délester la Chaussée-Saint-Victor et mieux desservir les zones d'activités ;
- Inutilité du contournement, existence d'itinéraires alternatifs

1^{ère} sous-thématique : Intérêt du tracé pour délester La Chaussée St Victor et mieux desservir les zones d'activités

Plusieurs habitants, usagers quotidiens de la route et représentants économiques expriment leur soutien à ce projet, qu'ils considèrent comme une réponse indispensable aux dysfonctionnements actuels de circulation dans ce secteur.

La Chaussée Saint-Victor est aujourd'hui marquée par un trafic dense, en particulier de poids lourds, entraînant des nuisances sonores importantes, des difficultés de circulation, et une dégradation du cadre de vie pour les riverains. Le projet est perçu par ses partisans comme une opportunité de rééquilibrer les flux de véhicules, de sécuriser les déplacements, notamment pour les piétons, et d'améliorer la qualité de vie dans cette commune.

Certains évoquent également un projet attendu depuis longtemps, qui permettrait de desservir plus efficacement les zones d'activités économiques existantes et à venir, renforçant ainsi l'attractivité du territoire. Des acteurs économiques, comme le Cercle des Entreprises de la Chaussée "Les Voisins", soulignent leur intérêt pour ce contournement et leur volonté de participer activement à la poursuite des études, en lien avec les collectivités et les services de l'État.

2^{ème} sous-thématique : Inutilité du contournement, existence d'autres itinéraires alternatifs

Les avis exprimés font état d'une incompréhension quant à la pertinence de créer un nouveau contournement, alors qu'un itinéraire alternatif existe déjà via la RD50 et la RD140, emprunté quotidiennement par de nombreux usagers, y compris des poids lourds. Cet axe, qui relie les zones d'activités à l'autoroute sans traverser le centre de La Chaussée-Saint-Victor, est perçu comme un contournement déjà opérationnel, même s'il nécessite des améliorations ponctuelles. Plusieurs contributions proposent ainsi de concentrer les investissements sur cet itinéraire existant, en procédant à des aménagements ciblés : élargissement des accotements, renforcement de la signalisation, sécurisation des traversées pour les usagers vulnérables (notamment les cyclistes), et installation de dispositifs anti-bruit dans les hameaux riverains tels que Villemanzy et Villeneuve. Cette solution permettrait non seulement de préserver les infrastructures actuelles en évitant des démolitions (comme celle du pont de la

RD2152), mais également de limiter l'artificialisation des sols et la consommation d'espaces agricoles et naturels. De nombreux habitants y voient une alternative plus sobre, moins coûteuse et plus cohérente avec les engagements de maîtrise des dépenses publiques et de sobriété foncière.

D'autres contributeurs proposent également de s'appuyer davantage sur l'autoroute A10, parallèle à la RD 2152, en recherchant à rendre les péages gratuits ou à obliger les poids-lourds à emprunter l'autoroute entre les diffuseurs de Blois et de Mer.

Réponse du maître d'ouvrage

Le contournement de La Chaussée-Saint-Victor et la « grande déviation » via les RD 140 et RD 50 ont deux fonctions différentes et complémentaires ; les deux infrastructures sont par conséquent nécessaires.

- Le contournement de La Chaussée-Saint-Victor a une fonction plutôt locale, et est le seul à même de desservir efficacement les zones d'activités du secteur nord-est de l'agglomération blésoise, en évitant l'asphyxie des voies internes de desserte de zones d'activités et en facilitant la desserte de ces zones pour les habitants de Saint Denis-sur-Loire et La Chaussée-Saint-Victor.

- L'itinéraire RD 140/RD 50 est le seul, aujourd'hui, à même de permettre une liaison poids-lourds entre la sortie d'autoroute A10 et l'est du Loir-et-Cher, via la RD 2152 et évitant toute zone urbanisée, compte tenu du gabarit de son ouvrage de franchissement des voies ferrées.

L'investissement consacré au contournement de La Chaussée-Saint-Victor est contenu en raison de la réutilisation en grande partie des emprises d'une voie existante, et en raison du maintien du gabarit de l'ouvrage d'art ferroviaire.

A noter que le département mène en parallèle une réflexion, dans le cadre de son schéma poids-lourds, afin de reporter le trafic poids-lourds entre Blois et Mer sur l'autoroute A10, mais cela ne concernera qu'une partie du trafic.

➤ 3.3.2. Les conditions de circulation et l'accessibilité

De nombreux contributeurs expriment leur scepticisme quant à l'efficacité du projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor. Selon eux, le projet ne résout pas les problèmes structurels de congestion, notamment autour des giratoires des Châteaux et de Cap Ciné, déjà saturés. Plusieurs craignent un simple déplacement des nuisances vers des communes voisines comme Villebarou et plus particulièrement Francillon, peu adaptées à accueillir un trafic supplémentaire. En l'absence d'une vision globale incluant la restructuration des axes existants, une deuxième sortie autoroutière ou la revalorisation d'infrastructures actuelles, le projet est perçu comme incomplet, voire contre-productif.

Pour faciliter l'analyse de cette thématique, cette dernière a été divisée en 3 sous-thématiques :

- Saturation aux ronds-points existants (des Châteaux et Cap Ciné) ;
- Impact circulaire sur le chemin du Petit Tertre vers Francillon (commune de Villebarou) ;
- La problématique de la circulation des poids-lourds

1^{ère} sous-thématique : Saturation aux ronds-points existants (des Châteaux et Cap Ciné)

De nombreuses contributions remettent en question la capacité du projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor à répondre efficacement aux problèmes de saturation routière, notamment autour des principaux giratoires de l'agglomération blésoise.

Les habitants soulignent que les **giratoires des Châteaux, Cap Ciné, Robert Nau et de la Patte d'Oie** sont d'ores et déjà saturés, particulièrement aux heures de pointe, en raison de leur configuration inadaptée, de leur sous-dimensionnement, et d'une absence de voies en 2x2. Dans ce contexte, ils expriment une forte **incompréhension face à un projet qui viendrait y déverser un trafic supplémentaire**, sans aucune transformation structurelle de ces nœuds. Il est ainsi mis en avant l'insuffisance des études préalables (trafic, concertation) et le manque d'anticipation alors que les projets d'extension des zones d'activités sont connus de longue date.

Les critiques récurrentes portent sur :

- **l'inefficacité du projet** à absorber les flux à venir, notamment avec le développement de la zone d'activités de la Chaussée-Saint-Victor,
- **l'absence de vision globale** de la circulation nord de Blois, alors que les saturations sont déjà avérées sur la D956, les giratoires de Blois Nord et les axes vers l'A10,
- la **mauvaise articulation du projet** avec les autres voies d'accès existantes ou à renforcer (rue Robert Debré, RD50, rue des Grèves...),
- la **non prise en compte du fonctionnement réel des poids lourds**, qui continueront à emprunter les itinéraires les plus courts en contournant les interdictions signalées.

Plus globalement, les habitants dénoncent un risque de **déplacement des congestions vers d'autres secteurs**, notamment Francillon et Villebarou, sans résoudre le problème initial. Nombreux sont ceux qui appellent à un réaménagement structurel des giratoires et à la création d'une **deuxième sortie autoroutière à l'ouest de Blois**, jugée bien plus utile à long terme.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de contournement de La Chaussée-Saint-Victor a fait l'objet d'une étude de trafic sur un périmètre large comprenant :

- **au nord-ouest, les principaux carrefours giratoires : Cap Ciné, Châteaux, Robert Nau, Schuman, Laplace**
- **au sud-ouest, l'échangeur Maunoury – Cités unies**
- **au sud, toute la RD 2152**
- **au nord-est, l'itinéraire RD 140 / RD 50**

Cette étude s'est basée sur une campagne de comptages sur l'ensemble du secteur, sur la prise en compte des projets d'urbanisation (en particulier le développement des zones d'activités)

Sur cette base, l'ensemble des voies présentant des enjeux de circulation ont été modélisées, ce qui a permis ensuite de tester divers scénarios d'aménagement : avec ou sans contournement, à la date de la mise en service et à un horizon plus lointain.

Même si le secteur comprendra toujours des difficultés de circulation vu la configuration de l'agglomération blésoise (franchissements de Loire limités, concentration de zones d'activités dans un même secteur), les modélisations ont mis en avant l'intérêt du contournement en matière d'amélioration des conditions de circulation, dans le contexte où Agglopolys développe en parallèle le parc d'activités des Châteaux 2 générant de nouveaux flux.

Afin de limiter l'impact circulaire sur le secteur des Châteaux, le projet de contournement prévoit l'optimisation du phasage des feux au droit du carrefour giratoire des Châteaux ainsi que le doublement de la branche d'entrée depuis la RD50. Des études sont en cours afin de définir la longueur de doublement nécessaire.

Complémentaire à cette étude et dans le cadre d'un futur partenariat avec Agglopolys, le département envisage d'approfondir ces études de trafic afin de disposer de données à une plus grande échelle. Cela permettra ainsi d'améliorer encore la connaissance des conditions de circulation et de pouvoir proposer d'autres aménagements ou dispositifs complémentaires sur l'agglomération blésoise en vue de fluidifier les points noirs identifiés.

2^{ème} sous-thématique : Impact circulaire sur le chemin du Petit Tertre vers Francillon (commune de Villebarou)

Les contributions, notamment des habitants de Francillon et Villebarou expriment une forte inquiétude quant aux conséquences directes du projet de contournement sur la qualité de vie dans leur quartier, en particulier en raison de la surcharge du réseau local que pourrait engendrer la nouvelle voie.

Plusieurs riverains pointent que la rue du Moulin, le chemin du Petit Tertre, et le pont de Francillon sont déjà saturés, voire dangereux aux heures de pointe. La situation actuelle y est décrite comme déjà critique : visibilité réduite, chaussées étroites, trottoirs inexistant, insécurité routière, nuisances sonores et pollution.

Le projet de contournement, tel que présenté, renforcerait considérablement cette pression routière, en reportant une part du trafic de La Chaussée-Saint-Victor et des zones d'activités vers Francillon, sans qu'aucune infrastructure adaptée ne soit prévue en contrepartie.

Des propositions alternatives émergent dans les avis :

- le maintien de la fermeture du pont incendié à la circulation motorisée,
- l'aménagement de la rue du Moulin en sens unique avec voie douce sur le pont,
- ou encore la création d'un contournement spécifique pour Francillon, pouvant se baser notamment sur la réouverture et le réaménagement de la route de la vallée Maréchal » et sur un nouveau franchissement de l'A10.

Ces habitants soulignent également le manque d'anticipation du projet à l'échelle globale : les axes du nord de Blois sont déjà saturés, les zones d'activités en expansion, et la coordination intercommunale semble insuffisante. Les riverains craignent une dégradation accélérée du cadre de vie local et une perte de sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Réponse du maître d'ouvrage

Le département a pris note de l'inquiétude formulée quant à la crainte de dégradation des conditions de circulation en traversée de Villebarou et plus particulièrement Francillon, et en corollaire des nombreuses demandes formulées quant à la réalisation d'un contournement de Francillon.

La réalisation d'un tel équipement n'est toutefois pas du ressort du département car la traversée de Francillon ne fait pas partie du réseau routier départemental.

3^{ème} sous-thématique : Interdiction des poids-lourds (en partie est du contournement)

Dans le cadre de la concertation sur le projet de contournement de la Chaussée Saint-Victor, plusieurs contributions ont mis en lumière une incompréhension notable quant au principe d'interdiction des poids lourds sur une partie du tracé proposé. Alors que l'un des objectifs les plus fréquemment cités en faveur du projet est précisément de soulager la commune de la Chaussée Saint-Victor du transit de véhicules lourds — source de nuisances sonores, de pollution et d'insécurité pour les riverains — plusieurs participants s'interrogent sur la cohérence d'un aménagement qui ne serait pas accessible aux poids lourds sur l'ensemble de son linéaire.

Certains riverains expriment leur perplexité : si le projet vise à délester les axes existants du trafic de transit, notamment celui des camions, pourquoi empêcher ces mêmes véhicules d'emprunter le contournement sur toute sa longueur ? Ce choix est perçu comme contradictoire, voire contre-productif, car il risque de maintenir une partie du trafic lourd dans les traversées urbaines, et donc de limiter fortement les bénéfices attendus en matière de qualité de vie, de sécurité routière et de fluidité. Plusieurs avis évoquent la crainte que les poids lourds continuent de traverser les secteurs déjà saturés (Villebarou, RD 2152, ronds-points des Châteaux et de Leclerc), faute d'alternative pleinement fonctionnelle.

Cette restriction partielle apparaît d'autant plus difficile à comprendre pour les contributeurs qu'elle n'est pas suffisamment expliquée ou justifiée dans les documents de présentation. L'absence d'information claire sur les motivations (contraintes techniques, réglementaires ou environnementales) alimente les frustrations et les doutes quant à la portée réelle du projet. Des contributeurs s'interrogent en particulier sur la possibilité d'élargir l'ouvrage existant sous les voies ferrées.

En résumé, la question de la circulation des poids lourds constitue un point de vigilance majeur dans les retours exprimés par le public. La cohérence du projet au regard de cet enjeu central devra être explicitée plus clairement, et, le cas échéant, faire l'objet d'ajustements ou de mesures compensatoires permettant de répondre pleinement aux attentes exprimées.

Réponse du maître d'ouvrage

L'interdiction de circulation poids-lourds a été retenue sur une partie du contournement en raison de la présence de l'ouvrage d'art maçonné (pont rail) portant la voie ferrée (Paris-Orléans), Cet ouvrage possède des dimensions (hauteur et largeur) ne permettant pas le croisement de 2 poids-lourds simultanément compte tenu de la présence d'un trottoir pour le passage des piétons et cyclistes. Les poids-lourds peuvent emprunter l'itinéraire RD 140 – RD 50.

Des échanges entre les services du département et SNCF Réseau ont mis en avant l'impossibilité d'abaisser davantage l'altimétrie du futur contournement sous ouvrage, car cela déstabiliserait les fondations et porterait atteinte à la pérennité du pont-rail.

La largeur disponible de l'ouvrage est par ailleurs seulement de 8m. Le département ayant fait le choix de maintenir un trottoir pour les piétons et cyclistes sous cet ouvrage, la largeur disponible pour la circulation routière, de 5,5m, est trop restreinte pour permettre le croisement de deux poids-lourds sans risque pour la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.

Afin de permettre sans restriction la circulation des poids-lourds sur le contournement tout en permettant le passage des piétons et cyclistes, une reconstruction de cet ouvrage serait à prévoir, ce qui aurait d'importantes conséquences financières et nécessiterait la coupure de la voie ferrée entre Blois et Orléans pendant une longue période.

En parallèle, les études de trafic réalisées montrent que le trafic poids-lourds va légèrement baisser en traversée de La Chaussée Saint-Victor sur la RD 2152. Une attention particulière sera portée à la signalisation routière afin d'inciter les poids lourds à emprunter l'itinéraire dédié.

Compte tenu des doléances exprimées, le département va toutefois ré-analyser la faisabilité du maintien de la circulation des poids-lourds sous l'ouvrage actuel (et par extension sur l'intégralité du contournement), et les incidences sur la circulation que cela engendrera. Cela dépendra également de l'avis de SNCF Réseau, gestionnaire de l'ouvrage.

En tout état de cause, le département s'engage à réaliser un suivi régulier de l'évolution du trafic poids-lourds suite à la mise en service du contournement, et à prévoir des mesures complémentaires afin de privilégier la circulation des poids-lourds sur les voies non urbaines. La RD 2152 présente toutefois la contrainte d'être classée par l'État comme « route à grande circulation » devant permettre le passage de gros convois à destination de la centrale nucléaire de St Laurent des Eaux, ce qui limitera les aménagements contraignants pouvant être mis en place.

Il est enfin précisé que le département s'est engagé depuis plusieurs années dans la mise en place d'un « schéma poids-lourds ». Sur le secteur concerné qui nécessite l'accord des départements voisins, il est envisagé d'interdire la circulation des poids-lourds, hors desserte locale, sur la RD 2152 entre les sorties d'autoroute de Blois et de Mer, ce qui permettra d'en limiter le trafic sur les voies d'intérêt local.

➤ 3.3.3. Les composantes du tracé proposé

Au-delà des positions tranchées en faveur ou contre le contournement de la Chaussée-St-Victor, de nombreux contributeurs ont fait part de leurs observations quant aux composantes du tracé proposé.

Pour faciliter l'analyse de cette thématique, cette dernière a été divisée en 3 sous-thématiques :

- Le raccordement à la RD 2152
- Accès fermés (chemin creux et rue Médicis)
- Mobilité active.

1^{ère} sous-thématique : le raccordement à la RD 2152

Parmi les observations portant sur la géométrie du tracé, un grand nombre d'avis portent sur l'aménagement choisi pour se raccorder à la RD 2152.

De nombreux avis ont été recueillis concernant la création d'un giratoire sur la RD2152, impliquant la démolition de l'ouvrage d'art existant. Ces contributions, émanant principalement d'habitants de Saint-Denis-sur-Loire et des hameaux environnants, traduisent des inquiétudes fortes quant aux choix techniques envisagés et à la préservation du patrimoine.

Les remarques s'organisent autour de trois axes récurrents : le refus de voir démoli un pont considéré comme encore fonctionnel, l'incompréhension de la pertinence du giratoire projeté dans un secteur déjà contraint, et les

préoccupations relatives à la sécurité des piétons et des cyclistes. Ces expressions citoyennes mettent en lumière un besoin de clarification, de concertation approfondie et de réexamen des objectifs poursuivis par cette opération.

1. Une forte opposition à la démolition de l'ouvrage d'art existant

De nombreux avis regrettent profondément la décision de démolir le pont actuel sur la RD2152, perçu comme un ouvrage encore fonctionnel, solide et chargé d'histoire locale. Le coût jugé disproportionné pour une démolition non indispensable est également dénoncé. Le caractère patrimonial du pont est invoqué à plusieurs reprises, ainsi que l'absence d'étude sérieuse sur sa réutilisation partielle.

2. Incompréhension sur la création du giratoire en lieu et place du pont

Une partie importante des participants ne comprend pas la pertinence du giratoire prévu dans ce secteur. Les usagers s'interrogent sur le réel apport de ce giratoire, d'autant qu'il ne sera pas accessible aux poids lourds, et que la zone est déjà dotée de plusieurs ronds-points saturés (ex : giratoire des Châteaux). Le projet est qualifié de « bricolage coûteux » qui ne répond pas aux enjeux réels de mobilité.

3. Proposition de nouveaux tracés

Face à ces critiques quant à la suppression de l'ouvrage d'art, plusieurs propositions d'aménagements alternatifs sont formulées par le public

- La réalisation d'un nouveau franchissement des voies ferrées un peu plus à l'est
- La réalisation d'une nouvelle voie au nord des voies ferrées, afin de raccorder le contournement sur la RD 140 au nord de son ouvrage de franchissement des voies ferrées.
- La réalisation de bretelles de délestage ou voie à sens unique.
- Le déplacement du giratoire sur la RD 2152, un peu plus à l'est vers Ménars, afin de pouvoir conserver le passage dénivelé sous la RD 2152, puis emprunter la voie communale « sans nom » qui relie Macé à la route des Grébeaux

Réponse du maître d'ouvrage

Plusieurs solutions alternatives ont été étudiées pour le raccordement à la RD 2152 :

Le maître d'ouvrage a tout d'abord choisi des solutions d'aménagement réutilisant au maximum les voies routières existantes tout comme le franchissement des voies ferrées sans modification de son gabarit, afin de limiter le coût du contournement et son impact sur les emprises agricoles. Pour ces deux raisons, les propositions visant à reconstruire un nouveau franchissement des voies ferrées un peu plus à l'est, ou prolonger le contournement au nord des voies ferrées jusqu'à la RD 140 sur près de 2 km, n'ont pas été retenues.

Le principe de réaliser un échangeur dénivelé avec création de bretelles, ou bien de déplacer le giratoire un peu plus à l'est sur la RD 2152 puis réutiliser la voie communale « sans nom » reliant le chemin Creux à la route des

Grébeaux ont également été écartés au profit d'un giratoire en lieu et place de l'ouvrage d'art existant, pour les raisons exposées ci-après :

- Dégradation de la lisibilité d'ensemble de l'aménagement (contrairement au giratoire en lieu et place de l'OA, plus compact,
- Moindre sécurité pour tous les usagers (en particulier les bretelles d'échangeur, aménagement contribuant à augmenter les vitesses pratiquées et ne répondant pas aux exigences de visibilité en contrebas de l'ouvrage d'art
- Difficulté accrue d'intégrer les modes actifs
- Impact foncier et environnemental supérieur (davantage de délaissés, davantage d'imperméabilisation des sols et d'impact sur les zones boisées, circulation routière rapprochée des habitations de Macé).

Malgré des travaux plus complexes, la réalisation d'un giratoire en lieu et place de l'ouvrage d'art de la RD 2152 offre le meilleur compromis sur le long terme en termes de qualité, durabilité et intégration. A noter, en complément, que la modélisation de ce carrefour dans le cadre de l'étude de trafic n'a pas mis en avant de future congestion à cet endroit.

Ces diverses propositions seront reprises dans l'analyse des solutions de substitution, pièce constitutive des dossiers réglementaires à venir.

2^{ème} sous-thématique : Accès fermés (Chemin Creux et rue Médicis)

De nombreux habitants, notamment ceux de Saint-Denis-sur-Loire et plus particulièrement du secteur de Macé, expriment une forte incompréhension et une inquiétude concernant la fermeture annoncée des deux accès directs à la RD2152 via le chemin Creux et la rue Médicis. Ces voies sont décrites comme des points d'entrée et de sortie essentiels pour les riverains, notamment dans un contexte de développement urbain marqué par l'arrivée de nouveaux logements et d'une résidence seniors. La suppression de ces accès contraindra les usagers à emprunter des itinéraires de substitution plus sinueux, plus longs, en mauvais état et mal adaptés à une hausse du trafic, comme le chemin "sans nom", très étroit, accidenté et dépourvu de trottoirs.

Les habitants pointent également une absence de concertation préalable sur cette décision pourtant structurante pour leur quotidien. Ils déplorent qu'aucun comptage de trafic ou étude d'impact n'ait été réalisé avant de trancher sur ces fermetures, et soulignent que l'accès par la rue Médicis dispose déjà d'une voie de décélération, avec une bonne visibilité, et pourrait être sécurisé par de simples aménagements (insertion, signalisation). Dans le cas du chemin Creux, plusieurs propositions sont faites pour maintenir au moins un sens de circulation, afin de ne pas concentrer tout le trafic sur une voie jugée inadaptée au double-sens.

La suppression simultanée des deux accès est donc perçue comme disproportionnée, mal justifiée et source de nouvelles nuisances pour les riverains, notamment en matière de sécurité routière, de traversées piétonnes, et d'encombrement local.

Réponse du maître d'ouvrage

La RD 2152 est un axe routier structurant présentant un trafic important. Cependant, elle comporte une multitude d'accès dans le secteur de Macé (5 accès en moins de 700 mètres), nuisant à la lisibilité et à la sécurité de l'itinéraire. Chaque carrefour constitue en effet un ensemble de points de conflits entre les usagers circulant sur la RD 2152 et ceux en provenance ou à destination des voies communales adjacentes.

La logique de sécurisation de la RD 2152 conduit à proposer une diminution du nombre d'accès au profit du maintien des seuls carrefours bien sécurisés (en l'occurrence la création du nouveau giratoire sur la RD 2152).

En matière de rallongement d'itinéraire, pour les usagers venant de l'est, le détour par le nouveau giratoire engendrera un allongement de distance de :

- 650m depuis la rue Médicis

- 530m depuis le chemin Creux

Le giratoire optimisera par ailleurs les temps de parcours en limitant les temps d'attente aux carrefours.

Le projet d'aménagement comprend également la reprise intégrale (largeur, structure) de la voie communale « sans nom » reliant le futur giratoire au chemin creux, et les adaptations éventuelles aux problèmes d'accès (girations, passage des cars...) qui seront affinés lors de la poursuite des études.

En matière d'impact circulatoire, ces voies présentent un trafic faible de l'ordre d'une cinquantaine de véhicules, 2 sens confondus, aux heures de pointe, ce qui est parfaitement compatible avec un regroupement des flux des deux accès ; en parallèle, le chemin « sans nom » sera délesté du trafic existant aujourd'hui entre la VC des Grébeaux et la RD 2152, qui empruntera directement le giratoire.

Compte tenu des doléances exprimées, la faisabilité du maintien d'un des deux accès reliant Macé à la RD 2152 (chemin Creux ou avenue Médicis) sera ré-étudiée lors des prochaines phases d'études.

3^{ème} sous-thématique : Mobilité active

Les participants à la concertation ont largement souligné l'importance d'intégrer de manière ambitieuse la mobilité active (piétons et cyclistes) dans la conception du projet de contournement entre La Chaussée-Saint-Victor et Saint-Denis-sur-Loire. De nombreux habitants, notamment de Villebarou, insistent sur la nécessité de maintenir, sécuriser et développer les liaisons douces, en particulier vers les bords de Loire et la future passerelle, et vers les zones d'activités.

Les pistes cyclables ne sont pas perçues comme un élément accessoire, mais bien comme un levier central d'aménagement du territoire, permettant de limiter la place de la voiture, d'assurer la sécurité des usagers vulnérables et de préserver la qualité de vie dans les secteurs traversés. Certains regrettent l'absence de vision d'ensemble qui intégrerait réellement ces mobilités douces, préférant des solutions de contournement plus sobres et moins impactantes. La création de pistes cyclables sécurisées, continues, et connectées entre elles est plébiscitée, tout comme la nécessité de ne pas sacrifier les accès existants au profit du seul trafic motorisé.

Dans cette perspective, plusieurs contributeurs appellent à réduire la vitesse sur les voiries existantes, à prioriser des aménagements cyclables à moindre coût (comme sur la route des Grébeaux), et à éviter la démolition d'infrastructures pouvant encore servir dans le cadre d'un projet de mobilité partagée. L'idée d'une approche plus globale, intégrant les enjeux de sécurité, d'environnement et de sobriété budgétaire, revient régulièrement dans les observations.

Plusieurs contributions alertent sur l'absence de trottoirs ou d'aménagements adaptés pour les piétons et les cyclistes, notamment sur les voies de délestage envisagées (chemin Creux, rue sans nom, rue Médicis). Ces rues sont jugées étroites, sinueuses, dégradées et déjà dangereuses pour les enfants et les promeneurs. La crainte d'une hausse de la vitesse et du trafic motorisé dans ces secteurs non adaptés alimente les préoccupations. Certains demandent explicitement l'intégration de pistes cyclables sécurisées et de zones de circulation douce dans le projet global (par exemple pour rejoindre Emmaüs)

Enfin, il est mis en avant par Agglopolys le besoin d'une seconde desserte pour les modes actifs au parc d'activités des Châteaux 2, depuis la RD 2152, en complément de celle qui est envisagée depuis le giratoire central du contournement, afin de raccourcir les parcours pour ces piétons et cyclistes. Il est proposé que cette desserte relie au plus court la future aire de covoiturage envisagée sur le parking de l'ancien Intermarché, les arrêts de transport en commun le long de la RD 2152, en traversant au plus court la RD 2152 en face de la rue Médicis et de petit pont-rail permettant de franchir les voies ferrées à pied.

Afin d'intégrer une circulation sécurisée et cohérente des mobilités actives, le conseil départemental s'appuie sur les différents schémas directeurs cyclables. (Département, Agglopolys ...).

Sous maîtrise d'ouvrage départementale, le projet de contournement intègre la sécurisation des déplacements doux (cyclistes, piétons) au droit des trois nouveaux giratoires, et le long de la RD 2152. A noter que le département étudie actuellement le prolongement de la voie verte le long de la RD 2152 jusqu'à la rue de la Loire à Saint-Denis-sur-Loire, permettant l'accès à Emmaüs.

D'autres connexions cyclables sont envisagées par Agglopolys dans le cadre de la mise en œuvre de son propre schéma directeur cyclable.

Concernant tout particulièrement l'observation d'Agglopolys liée à la seconde desserte du parc des Châteaux 2 par les modes actifs, le département reconnaît son intérêt tout en émettant un avis défavorable à la localisation proposée pour traverser la RD 2152, particulièrement dangereux. L'endroit proposé se situe en effet en virage, dans un secteur où la chaussée est très large (2 voies + voie de tourne-à-gauche + voie d'insertion vers la rue Médicis). Le département a intégré au projet, de son côté, une traversée piétonne de la RD 2152 au plus près du futur giratoire de raccordement afin de bénéficier des vitesses pratiquées les plus faibles. Une réflexion globale sera menée en partenariat avec Agglopolys sur cette problématique.

Il est enfin précisé qu'aménagements routiers et aménagements cyclables ne doivent pas être vus en opposition l'un à l'autre, ils répondent à des besoins différents selon les trajets effectués par les usagers.

➤ **3.3.4. L'impact agricole du projet**

L'agriculture est bien présente sur le secteur. L'ensemble du périmètre visé par le projet concerne des espaces de productions. La question de cohérence en termes de stratégie alimentaire, de préservation des espaces agricoles, de non-artificialisation des sols est soulignée. Les habitants sont sensibles à la protection et la préservation de ces espaces agricoles. Pour rappel, deux rencontres ont été organisées avec les exploitants agricoles impactés.

De nombreuses contributions alertent sur les effets négatifs du projet de contournement sur le monde agricole, à la fois en matière de perte de foncier cultivable, de rupture de continuités rurales et de dégradation des conditions de travail des agriculteurs.

Plusieurs habitants dénoncent une artificialisation croissante des terres, notamment dans des zones encore exploitées, parfois même considérées comme les dernières fermes d'élevage du secteur, et jugent incohérent de sacrifier des sols agricoles de qualité au profit d'une infrastructure dont l'utilité reste questionnée. Le caractère irréversible de ces pertes est mis en avant, tout comme l'absence de concertation avec les exploitants.

Les riverains s'inquiètent également de la fermeture ou transformation de chemins ruraux jusqu'ici utilisés pour les activités agricoles (notamment les traversées liées à la logistique des exploitations, l'accès aux champs ou le passage de matériels agricoles). Ces changements, non anticipés selon les contributeurs, compliqueraient les trajets, augmenteraient les distances de desserte, et viendraient ajouter des contraintes économiques et organisationnelles à une profession déjà fragilisée.

Les exploitants agricoles mettent en particulier en avant :

- leurs préoccupations concernant la circulation des engins agricoles, notamment via la voie communale des Grébeaux, actuellement indispensable pour relier le secteur de Villeneuve au secteur agricole du Val de Loire aux parcelles situées dans le Val de Loire. Cette voie connaît jusqu'à 240 passages d'engins en période d'ensilage. Il est mis en avant le caractère indispensable de maintenir le CR 65 qui débouche immédiatement au nord des voies ferrées. D'autres chemins, tels que le CR 69 ou le CR 38/61, sont peu adaptés ou inaccessibles, et certains raccordements, comme celui existant entre la RD 140 et la RD 2152 à Saint-Denis-sur-Loire, posent problème par leur configuration ou leur pente.
- Leurs interrogations vis-à-vis des futurs giratoires créés, qui leur sembleraient sous-dimensionnés pour la circulation des engins agricoles
- Leur inquiétude vis-à-vis des conséquences foncières du projet, en particulier à proximité de la RD 2152 et au droit du positionnement du giratoire de Poisard, qui génère une importante emprise sur des terres agricoles. Ce giratoire entraînera également la création de parcelles résiduelles en « pointe », difficilement exploitables, voire inaccessibles. Ces zones pourraient en outre être sujettes à des occupations illicites.

Plus globalement, plusieurs avis expriment un rejet du projet pour son incohérence écologique et climatique, soulignant qu'il va à l'encontre des engagements en matière de lutte contre l'artificialisation des sols et de protection de la biodiversité. Le sentiment d'injustice territoriale est également exprimé, avec une impression que les sacrifices sont encore imposés aux agriculteurs et aux communes rurales, sans solution alternative étudiée sérieusement (ex. utilisation de l'ancienne voie ferrée ou optimisation de la sortie d'autoroute existante).

Réponse du maître d'ouvrage

Une étude agricole conduite en lien avec la Chambre d'agriculture et les exploitants concernés sera menée dans le cadre de la poursuite du projet, avec pour objectifs :

- **d'identifier précisément les exploitations agricoles impactées par le projet,**
- **d'analyser les effets du projet sur leur fonctionnement (accessibilité, morcellement, perte de surface, contraintes d'exploitation),**
- **de proposer, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.**

Ce travail vise à garantir une prise en compte fine et concertée des enjeux agricoles dans la poursuite des études du projet, afin de permettre un équilibre entre développement du territoire et maintien des activités agricoles. La réalisation de cette étude ne pouvait être envisagée qu'après la concertation publique, afin de recueillir dans

un premier temps les observations de l'ensemble de la population sur un même pied d'égalité et inclure préalablement d'éventuelles adaptations au projet.

Le département peut toutefois d'ores et déjà préciser les éléments ci-après :

En matière d'impact foncier

Le projet de contournement a été conçu avec une attention particulière portée à la préservation de l'activité agricole. Pour réduire l'artificialisation des sols et limiter l'impact sur les terres agricoles, le Conseil départemental du Loir-et-Cher a fait le choix d'un tracé s'appuyant majoritairement sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Blois-Romorantin. Cette infrastructure, aujourd'hui reconvertie en voie communale, constitue une opportunité de valoriser un linéaire déjà artificialisé tout en limitant les emprises nouvelles sur des espaces agricoles encore exploités. Le projet a toutefois un impact sur le parcellaire agricole avec une emprise d'environ 3 hectares sur les exploitations agricoles.

Le secteur de Poisard est celui où le foncier agricole est le plus touché. Le département est en effet confronté à d'importantes contraintes dans ce secteur, liées aux caractéristiques de ce giratoire et à l'environnement immédiat :

- les projets routiers doivent répondre à des prescriptions de conception géométrique pour des raisons de sécurité routière ; la présence de 5 branches à raccorder sur ce giratoire rend par ailleurs plus difficile son implantation.

- la présence d'un important poste gaz et de canalisations gaz enterrées, propriété de GRT Gaz, ont conduit ce dernier à imposer des prescriptions strictes quant à l'implantation du giratoire par rapport à leurs installations, pour des raisons de sécurité.

La recherche d'optimisations du positionnement et de la géométrie de ce giratoire vont toutefois se poursuivre lors des phases ultérieures d'études.

De même, dans le cadre du dimensionnement à venir des bassins de traitement des eaux pluviales, nécessaires afin de respecter la Loi sur l'Eau, il sera privilégié le positionnement de ceux-ci dans les secteurs les moins pénalisants (délaissés), moyennant le respect des contraintes hydrauliques.

En matière de continuité des dessertes agricoles

Une attention particulière sera portée à la continuité des chemins ruraux et aux accès aux parcelles agricoles.

Pour des raisons de sécurité au regard du trafic projeté (plus de 8 000 véhicules par jour), le maintien d'accès hormis au droit des futurs giratoires ne peut pas être envisagé sur le contournement. Le raccordement du CR 65 en particulier, immédiatement au nord des voies ferrées, est pénalisé par le masque à la visibilité que constitue le pont-rail. Pour la sécurité des usagers du contournement, il est par ailleurs nécessaire d'implanter des dispositifs de retenue des véhicules de chaque côté de l'ouvrage (donc au droit du CR 65)

Le projet intègre en compensation la mise en place, via les giratoires créés, de rétablissements de chemins et d'accès adaptés pour garantir la continuité des exploitations agricoles, tant pour les engins que pour les déplacements internes aux exploitations.

Afin d'assurer la continuité des itinéraires agricoles, la partie de contournement interdite aux poids-lourds restera autorisée aux engins agricoles. Afin de garantir la pertinence des aménagements proposés, ce point sera un des sujets majeurs de l'étude agricole qui sera conduite en lien avec la Chambre d'agriculture et les exploitants.

➤ 3.3.5. L'impact environnemental du projet

Les contributions recueillies soulèvent une inquiétude majeure autour des impacts environnementaux du projet de contournement, jugé incompatible avec les enjeux climatiques actuels.

Les habitants dénoncent en premier lieu l'artificialisation des sols agricoles, qui entraîne une perte irréversible de terres cultivables, en contradiction avec les objectifs de protection du foncier nourricier et du cadre rural. De nombreuses voix regrettent l'implantation d'une zone industrielle en pleine campagne, et la construction d'infrastructures routières qui viennent grignoter des zones jusque-là naturelles ou agricoles.

Plusieurs contributions insistent sur la destruction de milieux naturels et boisés, avec l'abattage prévu d'arbres et de haies, la fragmentation des habitats faunistiques, ainsi qu'un risque de pollution accrue liée au bruit, à l'air et à l'artificialisation. Ces nuisances sont jugées d'autant plus graves qu'elles concernent des communes réputées pour leur tranquillité et leur qualité de vie (notamment Saint-Denis-sur-Loire).

Le projet est perçu par beaucoup comme un "aspirateur à voitures" qui favorise l'étalement urbain et l'augmentation du trafic automobile, au détriment des mobilités durables (mobilité douce, transports en commun, covoiturage). Des propositions émergent pour réutiliser les infrastructures existantes, améliorer les accès aux zones d'activités par la voie rapide ou envisager une meilleure connexion par le rail ou les axes déjà aménagés (RD140, RD50).

Certains suggèrent des alternatives concrètes, comme l'amélioration des accès à partir de la voie rapide ou le déplacement de l'entrée de zone plus près de l'échangeur autoroutier, afin d'éviter d'ouvrir une nouvelle route traversant des espaces sensibles. Le coût du projet – estimé à 8 M€ – est jugé excessif pour un gain environnemental nul voire négatif.

Réponse du maître d'ouvrage

Prise en compte de l'impact environnemental

Le projet répond aux orientations nationales visant à limiter l'artificialisation des sols, conformément aux objectifs fixés par la loi Climat et Résilience et la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050. En effet, le Conseil départemental du Loir-et-Cher a fait le choix d'un tracé privilégiant la réutilisation d'emprises déjà artificialisées, notamment celle de l'ancienne voie ferrée Blois-Romorantin, aujourd'hui reconvertie en voie communale. Ce choix permet de limiter fortement les emprises nouvelles sur des espaces agricoles ou boisés.

L'impact du projet sur le parcellaire agricole a également été réduit autant que possible. Le linéaire retenu permet de réduire l'impact sur les exploitations en activité et de maintenir autant que possible la continuité des chemins ruraux et l'accès aux parcelles. Une étude préalable agricole sera réalisée dans le cadre des dossiers

réglementaires, afin de qualifier les effets résiduels du projet sur les exploitations concernées et de proposer des mesures adaptées de réduction, voire de compensation.

En ce qui concerne les espaces boisés, leur traversée sera limitée et fera l'objet d'une analyse environnementale approfondie dans le cadre de l'étude d'impact. Des mesures d'évitement, de réduction des impacts et, le cas échéant, de compensation écologique seront définies conformément à la séquence ERC (éviter, réduire, compenser).

Ainsi, bien que tout projet d'infrastructure génère un certain niveau d'artificialisation, celui-ci est conçu pour en minimiser l'ampleur tout en répondant aux enjeux de sécurité, de desserte et de développement du territoire. L'ensemble des impacts environnementaux fera l'objet d'une évaluation précise, transparente et encadrée réglementairement avant toute validation finale du projet.

Poursuite de la démarche environnementale

La démarche environnementale va se poursuivre dans le cadre de la poursuite des études et des procédures réglementaires à venir (le contenu précis sera validé par les autorités administratives et dépendra des caractéristiques précises du projet qui sera arrêté) Il sera réalisé une analyse approfondie des effets du projet sur l'ensemble des composantes environnementales, notamment la biodiversité, la qualité de l'air, le bruit, et les risques de fragmentation des milieux naturels.

Conformément à la réglementation, une étude faune-flore-habitats sur les quatre saisons est actuellement en cours. Elle permettra d'identifier les espèces présentes, les zones sensibles, les corridors écologiques, ainsi que les périodes biologiques clés (nidification, reproduction, hibernation, etc.). Ces données viendront alimenter l'évaluation des incidences du projet sur la biodiversité et guideront la mise en place de mesures adaptées.

Les nuisances liées à la qualité de l'air et au bruit seront également analysées, notamment en phase travaux et en phase d'exploitation. L'ensemble de ces analyses sera intégré dans la séquence "éviter – réduire – compenser" (ERC), qui permettra d'élaborer des mesures environnementales proportionnées, ciblées et efficaces.

Enfin, les effets cumulatifs avec d'autres projets connus du territoire seront également pris en compte, dont la zone d'activité Nord-Est portée par la communauté d'agglomération, afin d'apprécier les interactions et pressions globales sur l'environnement local. Ce travail vise à garantir une conception responsable et durable du projet, dans le respect des exigences réglementaires et des enjeux écologiques du territoire.

➤ 3.3.6. L'impact sur la sécurité routière

Les avis recueillis montrent un fort partage de préoccupations autour de la sécurité routière, aussi bien en faveur qu'en opposition au projet.

D'un côté, certains habitants, notamment de La Chaussée-Saint-Victor, saluent le projet de contournement comme une solution attendue pour réduire les nuisances et le danger provoqués par un trafic dense et rapide, notamment pour les piétons. La perspective de détourner une partie des véhicules, y compris les poids lourds, hors des zones résidentielles est perçue comme un bénéfice potentiel en matière de sécurité et de qualité de vie.

Toutefois, une grande majorité des contributions soulignent des risques accrus pour la sécurité dans d'autres secteurs, notamment à Villebarou (quartier Francillon) et ses voies communales comme la rue du Moulin, peu adaptées à un trafic dense. L'augmentation attendue du trafic de transit inquiète les habitants pour leur sécurité quotidienne, notamment pour les piétons, les enfants et les cyclistes, en l'absence de trottoirs, de modération de la vitesse ou d'aménagements adaptés.

La configuration des nouveaux carrefours et le risque de déport de trafic sur des voies secondaires étroites ou mal calibrées (notamment le pont du Bas des Ailleberts) sont également mis en cause. Certains évoquent aussi les limitations actuelles du giratoire des Châteaux ou de la rue Robert Debré, déjà engorgés, et redoutent un effet d'accumulation de trafic et donc d'insécurité.

Plusieurs propositions émergent : la mise en place de sens uniques sécurisés, de radars urbains, ou encore la préservation de zones piétonnes et cyclables. Certains demandent même le maintien de la fermeture du pont de Francillon pour éviter un report de circulation non contrôlé.

En définitive, si le projet est conçu pour détourner le trafic des zones urbanisées, les modalités de son insertion et le manque d'aménagements complémentaires risquent d'aggraver la sécurité sur des voies secondaires ou rurales si aucune solution cohérente n'est apportée à l'échelle de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

La composante « sécurité routière » est une préoccupation de premier plan du département de Loir-et-Cher. A l'ensemble des étapes d'avancement du projet, celui-ci est analysé sous l'angle de la sécurité routière (d'où le respect de contraintes géométriques conduisant à empiéter dans des terres agricoles ou à fermer des accès). Toute proposition d'aménagement qui dégraderait la sécurité routière est ainsi systématiquement écartée.

L'étude du contournement ou de la sécurisation de la traversée de Francillon ne relevant pas des compétences du département, il n'est pas prévu de réaliser des aménagements spécifiques sur ce secteur dans le cadre du projet de contournement de la Chaussée-Saint-Victor.

➤ 3.3.7. L'impact sur le cadre de vie des riverains

Les habitants des secteurs concernés expriment une vive inquiétude quant à la dégradation de leur cadre de vie que provoquerait le projet de contournement.

1. Nuisances sonores, pollution et santé publique

De nombreuses contributions pointent une exposition accrue au bruit, liée à l'augmentation du trafic (notamment camions et véhicules en transit). Ces nuisances sont particulièrement redoutées dans des quartiers et hameaux jusque-là calmes comme Francillon, Villebarou, Saint-Denis-sur-Loire, Villeneuve et Villemanzy. Le bruit lié aux phases d'accélération et décélération, notamment à proximité du futur rond-point et des zones de report de trafic, est une source d'angoisse quotidienne.

Par ailleurs, plusieurs remarques évoquent une pollution atmosphérique aggravée, engendrée par le trafic dense de véhicules thermiques. Cela soulève des risques pour la santé publique, en particulier pour les enfants, les personnes âgées ou les usagers vulnérables. Des habitants rapportent déjà des difficultés liées au non-respect des limitations de vitesse, avec des comportements dangereux et du rodéo urbain.

2. Dévalorisation immobilière

Les riverains craignent une perte de valeur immobilière significative liée à la proximité immédiate d'une route à fort trafic. La présence d'une rocade est souvent perçue comme un élément dissuasif pour les acheteurs, d'autant plus dans des territoires initialement choisis pour leur environnement rural, calme et paysager. Certains redoutent que ce projet, perçu comme ne répondant qu'aux besoins économiques de la Chaussée-St-Victor, ne sacrifie les autres communes en périphérie, notamment Saint-Denis-sur-Loire, pour un gain très limité.

La transparence du processus de décision est également mise en cause, plusieurs habitants affirmant avoir appris le projet tardivement, sans réelle concertation, ce qui renforce le sentiment d'injustice et de mépris territorial.

3. Appel à des solutions alternatives

- Des alternatives sont évoquées, notamment :
- l'utilisation des axes existants (RD140, RD50),
- la création de bretelles d'accès ou d'un aménagement léger, évitant la démolition d'infrastructures en bon état,
- la limitation du trafic poids lourds à l'entrée de certaines communes,
- la mise en place de dispositifs de modération de vitesse, radars ou zones 30 effectives.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études environnementales réglementaires rentrant dans le cadre de la démarche éviter – réduire - compenser, des études spécifiques relatives au bruit et à la qualité de l'air seront réalisées, afin d'étudier l'impact du projet de contournement.

Concernant les nuisances sonores, l'étude acoustique consistera à :

- caractériser l'environnement sonore initial par des mesures de terrain et des modélisations,
- simuler l'évolution du niveau sonore avec la mise en service du projet, selon différents scénarios de trafic,
- identifier les zones potentiellement exposées à des dépassements des seuils réglementaires.

En fonction des résultats, des mesures de protection phonique adaptées au site seront proposées. L'objectif est de garantir le respect des seuils réglementaires et de préserver la qualité de vie des riverains.

En parallèle, une étude sur la qualité de l'air sera également menée. Elle visera à :

- établir un état initial de la qualité de l'air à proximité du tracé,
- modéliser les émissions atmosphériques associées au trafic projeté (oxydes d'azote, particules fines, etc.),
- évaluer les effets du projet sur la qualité de l'air dans les zones habitées et sensibles.

Cette étude permettra d'anticiper d'éventuelles dégradations locales de la qualité de l'air et d'y répondre par des mesures adaptées, en lien avec les orientations nationales en matière de santé publique et de transition écologique.

➤ 3.3.8 L'impact financier du projet

Un grand nombre de participants expriment leur incompréhension, voire leur opposition, face au montant engagé pour le projet de contournement de la Chaussée-Saint-Victor. Le chiffre de 8 millions d'euros est jugé excessif au regard des bénéfices attendus, qui sont perçus comme très limités, voire nuls, pour le trafic actuel.

De nombreux avis estiment que le projet n'apporte aucune solution réelle aux problèmes de circulation et qu'il ne fera que déplacer le trafic, notamment en surchargeant d'autres axes déjà congestionnés, comme la RD50, la RD140 ou le giratoire des Châteaux. Il est souligné que les usagers habituels continueront d'emprunter les itinéraires existants, rendant l'investissement disproportionné.

La destruction d'un ouvrage en bon état (le pont de la RD2152) est particulièrement mal perçue, d'autant plus qu'il aurait été possible, selon plusieurs contributions, d'envisager des aménagements plus sobres et moins coûteux : réalisation de bretelles, revalorisation d'infrastructures existantes, ou redéploiement des flux via des axes déjà aménagés (ex : D50/D140 ou accès par la sortie autoroute).

Les contributeurs déplorent aussi un manque d'anticipation, estimant que le projet de contournement arrive tardivement, alors que les besoins étaient connus depuis longtemps, notamment lors de la création ou l'extension des zones d'activités. Pour beaucoup, cet investissement serait plus utilement affecté à l'entretien du réseau routier existant, à la sécurisation des carrefours accidentogènes, ou à la réduction des nuisances sonores sur les axes secondaires.

Certains dénoncent même un "caprice d'élus" ou un "bricolage onéreux", en désaccord total avec les enjeux budgétaires actuels, environnementaux et de sobriété publique. Le projet est ainsi vu comme emblématique d'un mauvais usage des fonds publics, d'autant plus qu'aucune étude sérieuse de fréquentation future ou d'alternative concrète n'aurait été présentée.

Réponse du maître d'ouvrage

Le coût de l'aménagement du contournement est à mettre en corrélation avec l'atteinte des objectifs qu'il vise et les projets routiers de ce type avec notamment 3 giratoires. Il est rappelé que le contournement et l'itinéraire RD 140 – RD 50 répondant chacun à des objectifs bien distincts.

Il est également souligné que l'investissement consacré au contournement de La Chaussée-Saint-Victor :

- est contenu en raison de la réutilisation en grande partie des emprises de routes existantes, et en raison du maintien du gabarit de l'ouvrage d'art ferroviaire.
- Intègre un important volet consacré aux déplacements doux, notamment le long de la RD 2152.

Dans le cadre de la poursuite des études, toute piste d'optimisation financière sera intégrée au projet (par exemple l'ajustement des structures de chaussées aux besoins réels, suite à la future étude géotechnique)

Par rapport au coût de destruction de l'ouvrage sur la RD 2152, les études comparatives ont mis en avant un léger surcoût (600 000 € HT en première approche) ; cependant, celui-ci est à relativiser en raisonnant en coût global intégrant l'entretien ultérieur des aménagements (un ouvrage d'art en moins, aménagements routiers plus compacts donc moins chers à entretenir et moins de protections environnementales à mettre en place).

3.4 CONCLUSION

La concertation publique préalable a permis de recueillir des nombreuses contributions du public et les a analysées avec intérêt.

Compte tenu de l'obstacle majeur que constitue la réutilisation de l'ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées, dans le cadre d'une recherche de maîtrise des coûts du projet, la réalisation d'un contournement de La Chaussée-Saint-Victor distinct de l'itinéraire RD 140 – RD 50 est le seul aménagement permettant de répondre à l'ensemble des problématiques (2 aménagements additionnés) :

- Contournement véhicules légers et poids-lourds,
- Voie de desserte de zones d'activités pour les véhicules légers et les poids-lourds.

L'étude de trafic réalisée par le département a montré l'impact positif du contournement en matière d'amélioration des conditions de circulation, par rapport à une situation à terme sans voie de contournement. Les études de trafic vont toutefois se poursuivre afin d'améliorer la connaissance des conditions de circulation dans le blaisois et pouvoir, le cas échéant, proposer d'autres aménagements ou dispositifs complémentaires. La problématique de circulation des poids-lourds sera particulièrement affinée.

La conception du projet intègre par ailleurs le souci permanent de la sécurité des usagers qui nécessite la fermeture de certains accès en les reportant sur les carrefours giratoires adjacents, et intègre la prise en compte des modes doux de déplacement, en partenariat avec Agglopolys.

La présente concertation publique préalable constitue une étape importante de la vie du projet, qui se situe relativement en amont des études et préalablement à la réalisation d'études techniques et environnementales plus poussées (étude agricole, étude géotechnique, étude de bruit, étude qualité de l'air, étude milieux naturels,...) ; Ces études permettront d'affiner les caractéristiques du tracé et ses mesures d'insertion, dans une logique d'optimisation de l'aménagement.

Les dossiers réglementaires seront ensuite produits (le contenu précis sera validé par les autorités compétentes), ce qui permettra à la population de s'exprimer de nouveau lors des étapes ultérieures du projet.

4. ANNEXES

4.1 ANNEXE 1 : PANNEAUX DE CONCERTATION

4.2 ANNEXE 2 : CONTRIBUTIONS ISSUES DES REGISTRES ÉLECTRONIQUES

4.3 ANNEXE 3 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

4.4 ANNEXE 4 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION EN MAIRIE DE LA CHAUSSÉE-SAINT-VICTOR

4.5 ANNEXE 5 : CONTRIBUTIONS ISSUES DU REGISTRE PAPIER À DISPOSITION EN MAIRIE DE SAINT-DENIS-SUR-LOIRE

4.6 ANNEXE 6 : CONTRIBUTIONS RECUES PAR COURRIER OU EMAIL

4.7 ANNEXE 7 : COMPTE-RENDU DES 2 RÉUNIONS ORGANISÉES AVEC LES EXPLOITANTS AGRICOLES