

ANNEXE 9

Mise à disposition du public des 9 panneaux de concertation

PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER DÉVIATION DE CHÉMERY

**CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE
DU 14 DÉCEMBRE 2017 AU 31 JANVIER 2018**

Organisée par arrêté du Président du Conseil départemental de Loir-et-Cher, elle se tient du 14 décembre 2017 au 31 janvier 2018.

Cette concertation a un triple objectif :

- ▶ Informer le public sur le projet de déviation 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 expliciter les enjeux :

- ▶ D'une part **les enjeux locaux** : sécuriser la traversée de Chémery, diminuer les nuisances en centre-bourg afin notamment d'améliorer le cadre de vie des Chémérois
- ▶ D'autre part **les enjeux départementaux**, voire interdépartementaux : renforcer la RD 956, axe routier structurant du département entre l'A10 et l'A85 reliant les pôles économiques de Blois, Contres et de la Vallée du Cher ; servir de vecteur au développement touristique sur tout le sud du département

La déviation de Chémery s'inscrit pleinement dans la logique des aménagements déjà réalisés (déviations de Contres et Cellettes), en cours (secteur de Cap'Ciné) ou à venir (Patte d'Oie, déviation de Cormeray, créneaux de dépassement).



Vue aérienne de Chémery et tracé envisagé du projet de déviation

L'INFORMATION AU PUBLIC

- ▶ Communiqué de presse aux organes locaux
- ▶ Réunion publique à Chémery le 14 décembre 2017
- ▶ Mise à disposition du présent dossier de concertation sur le site internet du Département : www.departement41.fr
- ▶ Mise à disposition du public du dossier de concertation à l'Hôtel du Département de Loir-et-Cher et à la mairie de Chémery

Le public pourra faire connaître ses observations au Conseil départemental de Loir-et-Cher durant toute la durée de la concertation :

- ▶ En s'exprimant lors de la réunion publique du 14 décembre
- ▶ En les consignnant sur les registres accompagnant les expositions évoquées ci-dessus et ouverts à l'Hôtel du Département de Loir-et-Cher et à la mairie de Chémery
- ▶ En les adressant par écrit au Département de Loir-et-Cher – Hôtel du Département – Direction des Routes – 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

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

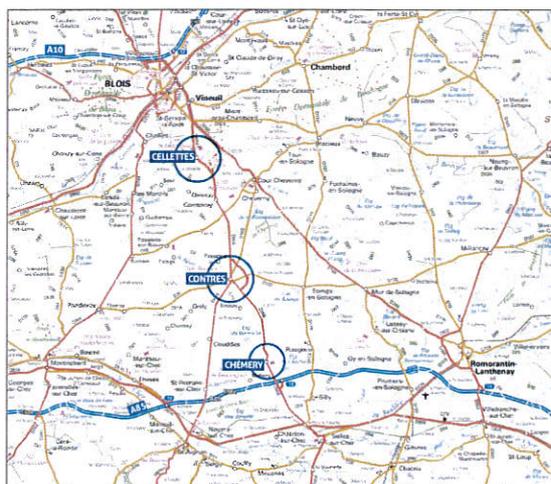


Loir-et-Cher
LE DÉPARTEMENT

LES ENJEUX DE LA DÉVIATION



Sur cette vue on constate que la ville de Chémery est coupée en deux par la traversée de la RD 956 et son important trafic routier.



La RD 956 est un axe structurant reliant l'A10 à l'A85. Sur cet axe les déviations de Cellettes et de Contres ont déjà été réalisées.

La déviation de Chémery permettra de répondre à deux enjeux majeurs.

Des enjeux locaux

Améliorer le **cadre de vie** des Chémérois, **sécuriser** et **diminuer les nuisances** en traversée de Chémery, notamment les nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air.

Des enjeux départementaux

Les enjeux départementaux voire interdépartementaux : la **RD 956 est un axe structurant** reliant l'A10 à l'A85. Cette route accueille de très nombreux véhicules et **le trafic est amené à augmenter significativement** du fait du développement économique du secteur.

Il est nécessaire de **disposer d'un axe cohérent, fluide et sécurisé**, où les dépassements des véhicules lents sont rendus possibles en toute sécurité.

Dans l'intérêt du département et pour garantir au Loir-et-Cher un réseau routier efficace, cohérent et sécurisé, le Conseil départemental a déjà dévié Contres puis Cellettes. Restent à dévier Chémery puis Cormery.

L'aménagement de cet axe permet d'asseoir le développement économique du Controis et de développer l'activité en Vallée du Cher. De nombreux emplois sont en jeu. Il est également **un enjeu de développement du tourisme** sur un territoire qui accueille chaque année des millions de visiteurs.

Vu ces éléments, il est indispensable de dévier Chémery.

LA SITUATION ACTUELLE



Un sentiment d'insécurité en traversée de Chémery

La voirie en centre bourg est inadaptée au trafic poids-lourds qu'elle reçoit :

- ▶ les poids-lourds se croisent difficilement et sont souvent contraints de monter sur les trottoirs. Ils circulent devant les commerces et l'école, rendant les piétons vulnérables. De plus, ce trafic génère des pollutions importantes :
 - le bruit
 - les vibrations (arrêt de péril du café de la Gaieté)
 - la pollution de l'air
- ▶ Les rues et trottoirs sont très étroits
- ▶ La visibilité depuis les voies adjacentes est parfois mauvaise (route de Couddes notamment)

La circulation des poids-lourds rend impossible la réalisation de stationnements ou d'aménagements de sécurité directement sur voirie.

L'activité touristique est pénalisée : les poids-lourds sont au pied du château sans que celui-ci soit perceptible des usagers de la RD 956 ; camping et château sont chacun d'un côté de la route.

Malgré la requalification du centre-bourg au début des années 2000, le trafic routier rend difficiles les circulations douces le long de la RD 956, de part et d'autre de cette route.

Zoom sur le trafic routier de la RD 956 en traversée de Chémery

AUJOURD'HUI

- ▶ 4600 véhicules par jour : **4100 véhicules légers et 500 poids-lourds**

DEMAIN

Du fait du développement économique sur ce territoire (extension du pôle d'activités de Contres, de la nouvelle ZA de Chémery), les études montrent qu'à l'horizon 2040 le trafic devrait être de :

- ▶ 5450 véhicules par jour : **4600 véhicules légers et 750 poids-lourds**

Soit une augmentation de 50% du trafic poids-lourds !

LA DÉMARCHE DE RECHERCHE DU TRACÉ

Une démarche progressive est adoptée pour la recherche de tracés de la déviation. Cette démarche est en cours, la concertation publique rentre d'ailleurs dans ce cadre. En premier lieu, des experts recherchent les principales contraintes du site afin de déterminer les fuseaux de passage possibles pour la nouvelle route, avant de réaliser le tracé des variantes envisageables. Ces tracés font l'objet d'une analyse exhaustive des impacts pour définir un tracé privilégié.

Les analyses menées pour la déviation de Chémery

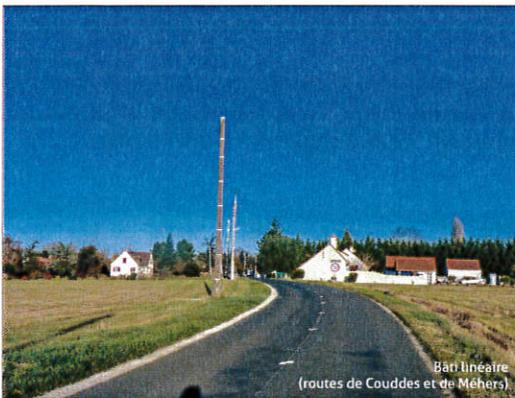
- ▶ Déterminer si la déviation doit passer à l'ouest ou à l'est
- ▶ Déterminer un fuseau dans lequel les aménagements sont réalisables
- ▶ Déterminer des sous-variantes locales
- ▶ Déterminer les équipements et protections à mettre en œuvre
- ▶ Déterminer des mesures d'accompagnement

Pourquoi le choix d'un tracé à l'est ?

Il s'avère qu'un passage par l'ouest de la commune est très délicat à réaliser, compte tenu :

- ▶ de l'urbanisation linéaire le long des routes de Couddes et de Méhers.
- ▶ de la présence plus marquée de la vallée de la Renne, du rû de Montpoirier et de leurs boisements alentours; l'impact serait par conséquent très important pour la biodiversité, et impliquerait la construction de plusieurs ouvrages d'art, ...
- ▶ des nombreux étangs présents à l'ouest de la commune avec en particulier l'étang du guet. À l'est, il y a bien l'étang de l'arche mais il est plus éloigné.
- ▶ de l'accès à la future ZA.

Les contraintes d'un tracé ouest



FUSEAU DES VARIANTES ET CONTRAINTES



VARIANTES

-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3
-  Variante 4
-  Variante 5

-  Fuseau des tracés envisageables

HABITAT

-  Habitat existant
-  Zones d'habitat futur

ACTIVITÉ

-  Future zone artisanale
-  Feeder gaz Ø800mm
-  Servitudes de la zone de stockage souterrain de gaz
-  Vignobles AOC
-  Périmètre de protection du captage d'eau potable

ENVIRONNEMENT

-  Milieux sensibles (faune et flore patrimoniale)
-  ZICO (Zone importante pour la conservation des Oiseaux) Étang de l'Arche
-  Zone Natura 2000 « Grande Sologne »
-  Secteurs d'intérêt paysager
-  Vallées à préserver

PATRIMOINE

-  Périmètre de protection du château de Chémery
-  Bâti remarquable

MILIEU PHYSIQUE

-  Cours d'eau
-  Étangs

LES CRITÈRES D'ANALYSE DES CINQ VARIANTES

L'analyse multicritère

Une analyse a été effectuée thématique par thématique, avant d'effectuer une synthèse.

a MILIEU HUMAIN

Élément essentiel : l'impact sur le milieu humain (sécurité, bruit, pollution...) et le respect des habitations.

b AGRICULTURE

Une étude a mis en relief l'organisation du territoire agricole :

- ▶ Au nord les vignobles
- ▶ Entre le rû des Broses et la RD 63, les espaces ouverts et les grandes cultures céréalières
- ▶ Au sud de la RD 63, un espace plus morcelé avec un mélange de grandes cultures, de vignobles et d'élevage.

L'impact des variantes dépend en particulier :

- ▶ Du type de culture impacté : forte sensibilité des vignobles au nord
- ▶ De la longueur de tracé : plus il est long, plus il est impactant
- ▶ Du nombre d'exploitations impactées
- ▶ Des coupures d'exploitations
- ▶ De la manière dont les parcelles impactées sont traversées

c PAYSAGE

Plusieurs entités paysagères marquées :

- ▶ Les bois au nord et au sud-est
- ▶ Au nord de la RD 63, un espace ouvert constitué de grandes cultures et de vignobles
- ▶ Au sud de la RD 63, un espace mixte constitué de cultures et de petits bois, au parcellaire plus morcelé

L'enjeu principal est la perception visuelle du tracé, particulièrement dans les espaces ouverts et dans les secteurs où le projet sera en remblai : secteur de franchissement de la Renne, carrefours giratoires de raccordement, franchissement des rûs et fosses de décharge, rétablissements au-dessus de la déviation. L'interférence entre la déviation et le village (et son château) est également un enjeu fort.

d URBANISME

La commune de Chémery dispose d'un PLU précisant les zones à urbaniser dans le futur. Les contraintes réglementaires liées aux différents zonages est à prendre en compte.

Le projet le plus structurant est la future zone d'activités des Noëls à l'entrée sud de l'agglomération.

Élément important, le feeder gaz qui impose de lourdes contraintes en matière de positionnement du tracé.

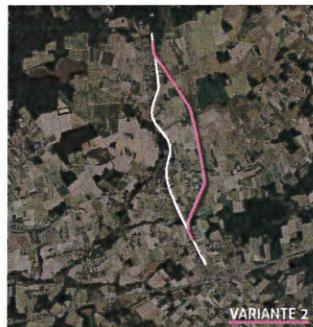
e FAUNE - FLORE - MILIEUX NATURELS

L'analyse comparative a pris en compte les éléments suivants :

- ▶ Les zonages réglementaires
- ▶ Le franchissement de cours d'eau (La Renne et des fossés de décharge d'étangs entre autres)
- ▶ L'impact sur les mares
- ▶ Le recensement des espèces patrimoniales végétales et animales, et de leurs habitats
- ▶ La présence de zones humides



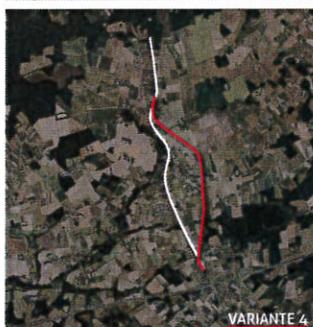
VARIANTE 1	
CRITÈRE	IMPACT DU TRACÉ
a	Impact positif
b	Impact fort
c	Impact moyen
d	Impact faible
e	Impact fort



VARIANTE 2	
CRITÈRE	IMPACT DU TRACÉ
a	Impact positif
b	Impact fort
c	Impact fort
d	Impact moyen
e	Impact fort



VARIANTE 3	
CRITÈRE	IMPACT DU TRACÉ
a	Impact positif
b	Impact fort
c	Impact fort
d	Impact moyen
e	Impact fort



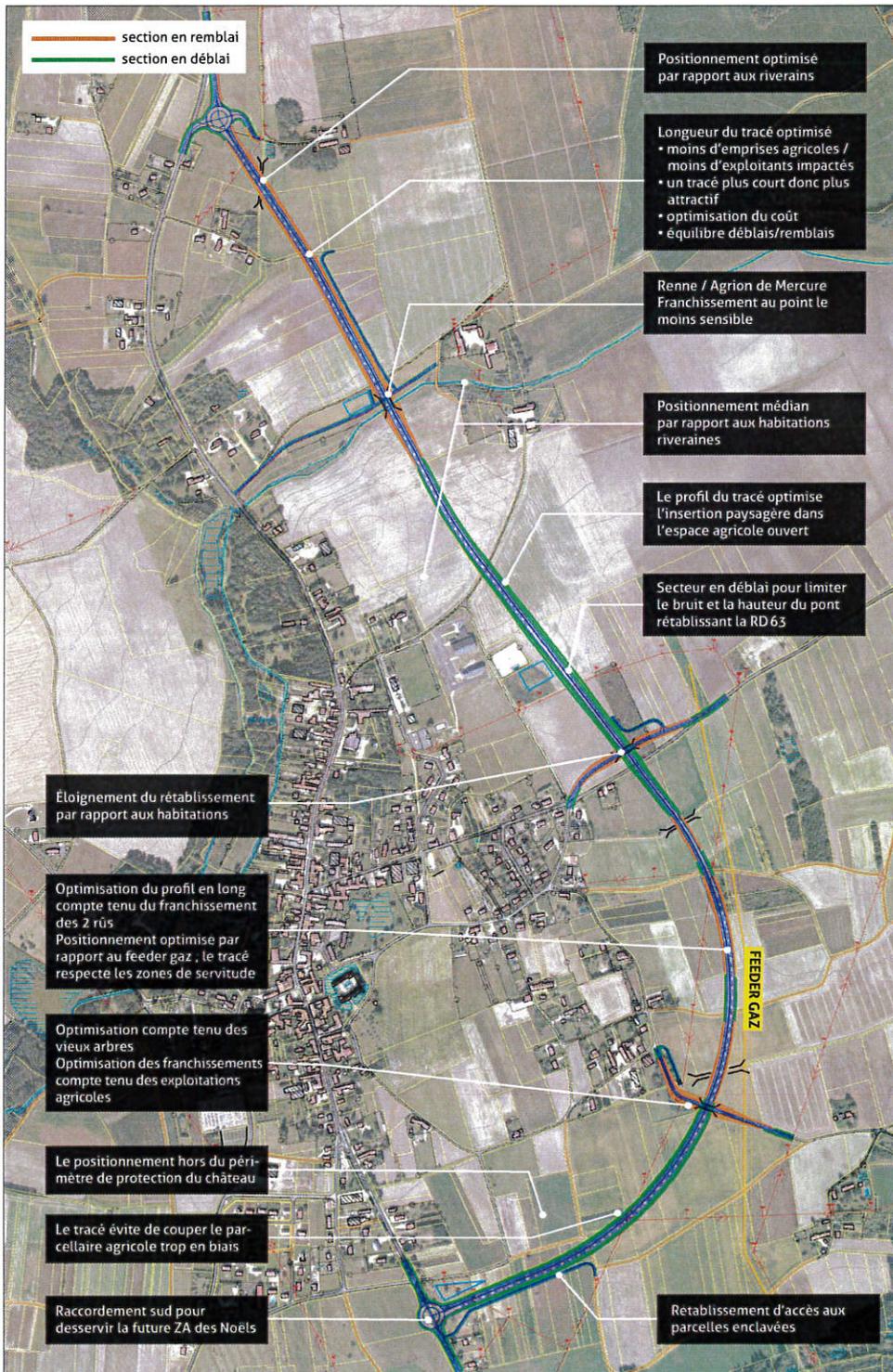
VARIANTE 4	
CRITÈRE	IMPACT DU TRACÉ
a	Impact positif
b	Impact fort
c	Impact faible
d	Impact moyen
e	Impact fort



VARIANTE 5	
CRITÈRE	IMPACT DU TRACÉ
a	Impact positif
b	Impact moyen
c	Impact moyen
d	Impact positif
e	Impact fort

LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ

Un projet qui répond à l'intérêt général



L'analyse multicritère des 5 variantes conduit à la conclusion que le tracé numéro 5 est le plus approprié.

Il minimise à la fois l'impact sur le milieu humain, les milieux naturels et impacte moins l'activité agricole.

Son positionnement est optimisé vis-à-vis des habitations riveraines

Il offre une bonne insertion paysagère en évitant les secteurs les plus sensibles et en épousant la topographie du site.

Il se raccorde à une future zone d'activités.

Enfin, son tracé est le plus court donc le moins onéreux.

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

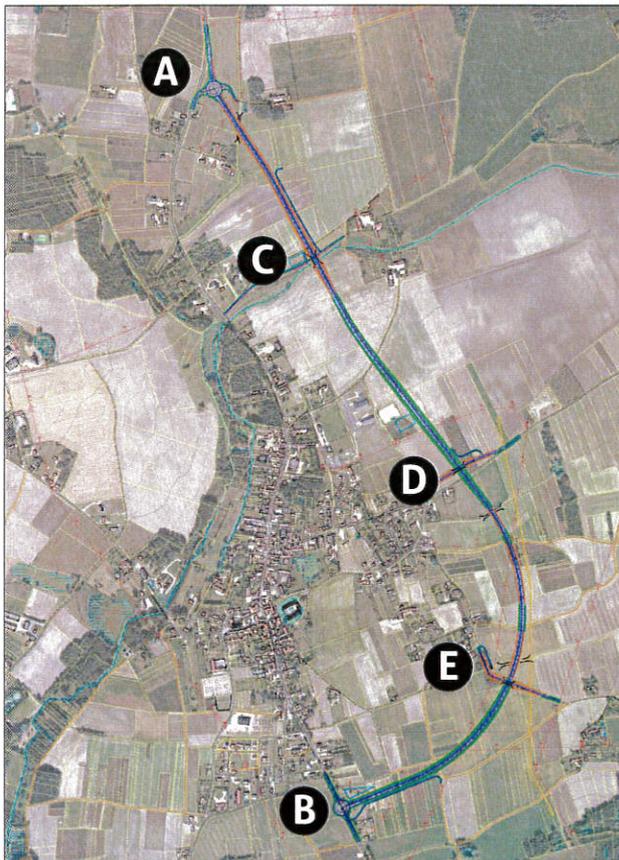
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

- ▶ Une route à 2x1 voie à chaussées séparées ; le tracé neuf représente 3 100 m
- ▶ 1 créneau de dépassement par sens ; ceux-ci ont été positionnés en sortie des deux giratoires de raccordement ; ils permettront ainsi de faciliter le dépassement des poids-lourds en sortie des giratoires
- ▶ Aucun échange intermédiaire ne sera créé sur le tracé ; en revanche, 3 points de franchissement permettront le rétablissement des circulations des riverains, des agriculteurs et des randonneurs :
 - Rétablissement du CR 109 le long de la Renne, vers le Grand Beaumont
 - Rétablissement de la RD 63 vers Soings-en-Sologne
 - Rétablissement de la VC6, route de St Martin vers la Haute et Basse Pilaudière, et l'étang de l'Arche
- ▶ Le franchissement de la Renne sera commun avec celui du CR 109
- ▶ Il y aura également 3 franchissements de fossés ou cours d'eau secondaires, qui auront un impact sur le profil en long
- ▶ La route aura un statut de déviation, elle sera interdite aux piétons, vélos, cyclos et tracteurs et elle sera limitée à 90 km/h



Route à 2x1 voie avec un créneau de dépassement par sens : l'exemple de la déviation de Cellettes

ZOOM SUR DES SECTEURS À ENJEUX



A Giratoire de raccordement nord

Ce giratoire sera situé à proximité du Petit Rosay, dans le grand virage à la limite entre les vignobles et les premières habitations. Il sera situé dans le prolongement de l'alignement droit de la RD 956 traversant le bois Minhy puis les vignobles.

B Giratoire de raccordement sud

Ce giratoire connectera la déviation à l'est : une 4^e branche à l'ouest raccordera la future zone d'activités des Noëls. Il ne sera pas réalisé directement à l'intersection de la rue de Touraine et du CR 69 mais légèrement plus au sud : cela optimise le raccordement à la zone d'activités et permet d'éviter, à l'est, le périmètre de protection du château. Au sud, le morcellement du parcellaire va nécessiter un chemin de désenclavement agricole. Dans le délaissé nord entre la déviation et le CR 69, un bassin de traitement des eaux de pluie pourrait être créé ; le positionnement et l'emprise restent à déterminer, les études hydrauliques ne sont pas encore réalisées.

C Rétablissement n°1 : CR 109

Ce point important a déjà été étudié avec les exploitants compte tenu de l'enjeu lié aux circulations agricoles. Pour ce rétablissement situé à proximité de la Renne, une réflexion a eu lieu : faut-il rétablir la rue Clotaire Paumier ou le CR 109 passant de l'autre côté de la Renne ?

Compte tenu de la topographie des lieux, la déviation est en déblai au droit de la rue Clotaire Paumier ; cette rue aurait été rétablie par-dessus.

La déviation est en remblai au droit du franchissement de la Renne et du CR 109 : le franchissement ne peut se faire que par-dessous.

Un rétablissement par le CR 109 offre de meilleurs avantages en matière de connexion des circulations agricoles. Il se connecte à plusieurs chemins ruraux au nord-est du Grand Beaumont.

Compte tenu de la hauteur de remblai de la déviation, le CR 109 devra être rapproché de la Renne afin que le gabarit de passage soit suffisant pour les engins agricoles.

La déviation ne peut pas être davantage surélevée pour des raisons à la fois esthétiques (insertion paysagère) et techniques (écoulement des eaux pluviales).

La déviation sera à 5,6 m au-dessus du terrain naturel à cet endroit.

Dans le délaissé entre l'actuel CR 109 et le nouveau CR 109, un bassin de traitement des eaux pourrait être créé.

D Rétablissement n°2 : RD 63

La RD 63 sera rétablie par un passage supérieur dont le gabarit sera de 4,75 m

Elle sera rétablie légèrement au nord de son tracé actuel, afin que les remblais ne créent pas d'impact sur la maison la plus proche.

À cet endroit, la déviation est enterrée de 3,3 m ce qui limite la hauteur future de la RD 63 ; cette dernière sera surélevée de 2,20 m par rapport au terrain naturel.

Les données seront bien entendu affinées, une marge de sécurité a été conservée tant que les caractéristiques techniques de l'ouvrage d'art ne sont pas connues.

E Rétablissement n°3 : VC 6

La VC 6 constitue une voie à fort enjeu pour les agriculteurs du secteur compte tenu de la présence de nombreux sièges d'exploitation à proximité.

De multiples possibilités de franchissement ont été étudiées à cet endroit ou sur les chemins adjacents interceptés, par passage supérieur comme par passage inférieur :

Il faut tenir compte des nombreuses contraintes dans le secteur :

- Le feeder gaz Ø800 : dans le cas d'un passage supérieur, il ne doit pas y avoir plus de 5m de couverture au-dessus du haut du feeder gaz ; dans le cas d'un passage inférieur, il faut revenir au niveau du terrain naturel au droit du passage sur le feeder gaz
- Les contraintes géométriques de tracé : gabarit de l'ouvrage d'art, tracé en plan et profils en long de la déviation et du rétablissement de la VC 6
- Le bâti existant
- Le périmètre de protection du château
- Le rû de St Martin, qui était autrefois un étang à cet endroit (zone humide)
- Les vieux arbres le long de la VC6 et leur intérêt pour la circulation des chauves-souris : L'enjeu de continuité locale sera à traiter
- Le volet agricole : pertes d'emprises, modification des circulations
- Les reconnections des itinéraires du PDIPR

La proposition est la suivante :

La déviation a été calée aussi « profonde » que possible compte tenu du nécessaire franchissement du rû de St Martin

La VC6 est rétablie en passage supérieur, légèrement décalée vers le nord afin de limiter l'impact sur les vieux arbres, dans la limite des possibilités laissées par le franchissement du feeder gaz ; plus le rétablissement est remonté vers le nord, plus le remblai au-dessus du feeder gaz est important.

Ainsi :

- La VC6 sera au plus haut à 5,3 m au-dessus du terrain naturel
- La déviation sera enterrée de 50 cm à cet endroit
- Le feeder gaz sera enterré de 4,4 m sous le remblai de la VC6

Afin d'assurer le rétablissement des circuits de randonneurs, l'accotement sera aménagé en conséquence.

LES ÉTAPES À VENIR



Les grandes étapes du projet routier

La fin de l'année 2017 et la 1^{re} moitié de l'année 2018 seront consacrées à la **concertation publique** préalable, à l'établissement de son bilan et à la modification éventuelle du projet.

Le tracé qui sera retenu à l'issue de la concertation devra encore être affiné ; ses impacts seront déterminés avec précision.

Il restera notamment à approfondir le volet lié aux milieux naturels, à réaliser les études géotechniques, les études hydrauliques et le dimensionnement des bassins, à approfondir le volet lié au bruit.

Cette étape se conclura par **la production d'un dossier d'enquête publique** comportant, entre autres, l'étude d'impact du projet.

En parallèle, l'étude agricole et foncière doit se poursuivre afin que la Commission départementale d'Aménagement Foncier se prononce sur la nécessité ou non de réaliser un aménagement foncier (AFAF, ex-remembrement). Celui-ci suivrait alors sa propre procédure.

L'enquête publique, qui permettra d'instruire le dossier de manière conjointe pour la Déclaration d'Utilité Publique et les autres autorisations réglementaires, aura lieu fin 2018, pour une DUP attendue courant 2019.

Les études techniques de conception du projet, puis de réalisation (conception des ouvrages d'art, conception détaillée de l'assainissement routier, des aménagements paysagers, des structures de chaussées) seront produites sur 2019-2020

En parallèle, seront réalisées **les acquisitions foncières** liées à l'éventuel aménagement foncier.

Se posera également la question d'**éventuelles fouilles archéologiques**.

Les travaux pourraient débuter mi-2020 pour une mise en service de la déviation fin 2021.

L'opération globale est estimée à 11 M€ TTC financée à 100 % par le Conseil départemental.