

Objet : Projet de déviation de la route départementale 956 – CHÉMERY
Bilan de la concertation
Arrêté n° 2018/SFMC/002

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

***VU** l'arrêté du 6 décembre 2017 référencé 2017/SFMC/001, par lequel le Président du Conseil départemental a décidé l'organisation d'une concertation sur le projet de déviation du bourg de CHÉMERY, route départementale 956, et précisé les objectifs et modalités de cette concertation,*

***VU** l'arrêté du 31 janvier 2018 référencé 2018/SFMC/002, par lequel le Président du Conseil départemental a décidé de prolonger la période de concertation sur le projet de déviation du bourg de CHÉMERY, route départementale 956,*

***CONSIDÉRANT** que la concertation s'est déroulée entre le 14 décembre 2017 et le 2 mars 2018 et qu'il convient d'en arrêter le bilan,*

ARRÊTE

Article 1 : La concertation relative au projet de déviation du bourg de CHÉMERY, route départementale 956, est intervenue entre le 14 décembre 2017 et le 2 mars 2018.

Article 2 : Le bilan de cette concertation est annexé au présent arrêté.

Article 3 : Une copie du présent arrêté sera notifiée à la commune de CHÉMERY

Article 4 : Monsieur le Directeur général adjoint en charge de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera exécutoire après affichage en l'Hôtel du Département et notification à la commune de CHÉMERY.

Article 5 : Dans un délai :

- ▶ de deux mois à compter de la notification de l'arrêté pour la commune de CHÉMERY
- ▶ 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 – 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 quatre 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 15 MAI 2018

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials and a surname, positioned above the printed name.

Nicolas PERRUCHOT

—



Déviation de Chémery
Bilan de la concertation publique
14 décembre 2017 -2 mars 2018

SYNTHESE

- Plus de 100 personnes se sont exprimées lors de cette concertation, sur une durée de 2 mois et demi ;
- Les thèmes abordés portent essentiellement sur la sécurité et le cadre de vie dans le bourg de Chémery, les impacts sur l'activité agricole ou économique, l'opportunité de la déviation, son positionnement plutôt à l'est qu'à l'ouest ;
- L'analyse des différents avis exprimés et les différents arguments apportés, développés notamment dans les panneaux de concertation, a permis de confirmer la nécessité de dévier le bourg de Chémery ;
- Certaines adaptations au tracé ont été évoquées lors des échanges et ont fait l'objet d'études complémentaires. Il s'agit notamment d'un tracé encore plus éloigné des habitations qui a été finalement écarté dans la mesure où son intérêt n'a pas été confirmé ; mais certaines adaptations géométriques proposées, qui restent globalement dans le tracé initial, peuvent être retenues.

I. LA CONCERTATION PUBLIQUE

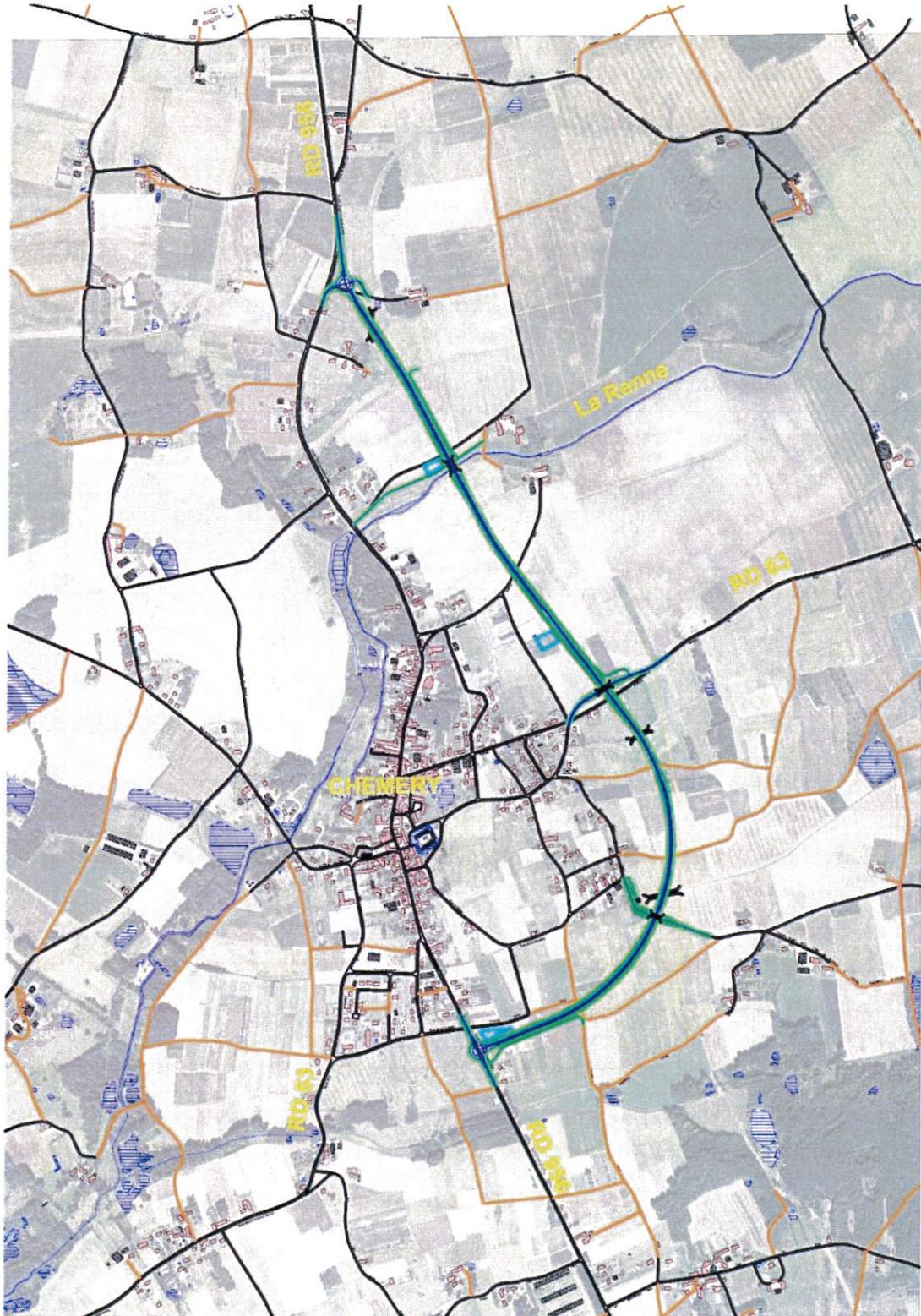
Les modalités de la concertation ont été définies par arrêté du Président du Conseil départemental de Loir-et-Cher en date du 6 décembre 2017. Initialement prévue pour durer du 14 décembre 2017 au 31 janvier 2018, elle a été prolongée jusqu'au 2 mars 2018, afin de tenir compte de demandes formulées par la population.

I.1. Présentation de l'opération faisant l'objet de la concertation

Le projet de déviation de Chémery est porté par le Conseil départemental de Loir-et-Cher. Il consiste en la réalisation d'une voie nouvelle permettant à la RD 956 de contourner l'agglomération de Chémery par l'est.

Le projet soumis à concertation présente les caractéristiques suivantes :

- Route à 2x1 voie à chaussées séparées,
- 3100m de tracé en voirie neuve,
- 1 créneau de dépassement par sens, chacun positionné en sortie de l'un des deux giratoires de raccordement à la RD 956 actuelle, afin de faciliter le dépassement des poids-lourds,
- Aucun échange intermédiaire 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 VC 6, route de St Martin, vers la Haute Pilaudière, la Basse Pilaudière, et l'étang de l'Arche,
- Franchissement commun de la Renne et du CR 109,
- 3 rétablissements de fossés ou cours d'eau secondaires, qui conditionneront le profil en long,
- Un statut de déviation : la route sera interdite aux piétons, vélos, cyclos, tracteurs, et sera limitée à 90 km/h.



Le tracé soumis à concertation

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).

I.2. Les objectifs de la concertation publique

La concertation poursuit les objectifs suivants :

- Informer le public sur le projet de déviation et sur 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.

L'information du public passe notamment par l'explicitation :

- des 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 et économique sur tout le sud du département.
- des enjeux locaux :
 - sécuriser la traversée de Chémery,
 - diminuer les nuisances en centre-bourg afin notamment d'améliorer le cadre de vie des Chémérois.

I.3. Les modalités d'information et de recueil des observations du public

La concertation publique a été annoncée par les moyens suivants :

- Affichage de l'arrêté du Président du Conseil départemental du 6 décembre 2018, (ANNEXE 1)
- Diffusion, en date du 12 décembre 2017, d'un communiqué aux organes de presse locaux présentant les modalités de consultation du dossier de concertation et du recueil des avis du public, (ANNEXE 2)
- Annonce de la concertation sur le site internet du Conseil départemental de Loir-et-Cher, en page d'accueil. Une annonce a également été reprise sur la page d'accueil du site internet de la commune de Chémery, (ANNEXE 3)
- Présentation des modalités de la concertation lors de la réunion publique du 12 décembre 2017,
- Publication d'un article dans *La Nouvelle République*, journal d'informations locales, le 16 décembre 2017, afin de renforcer l'information sur la concertation publique (ANNEXE 4).

Suite à une demande de l'association CHEMERY SANS DETOUR (ANNEXE 5), la date de fin de la concertation publique, initialement prévue le 31 janvier 2018, a été repoussée au 2 mars 2018 (ANNEXE 6)

Le prolongement de la concertation jusqu'au 2 mars 2018 a été annoncé de la manière suivante :

- Mise à jour de la date de fin de concertation sur les sites internet du Département et de la commune de Chémery ; mise à jour des panneaux de concertation (ANNEXE 2),
- Article de *La Nouvelle République* du 1^{er} février 2018 informant de la nouvelle date de fin de concertation (ANNEXE 7),
- Courrier adressé à l'association CHEMERY SANS DETOUR (ANNEXE 8).

La concertation publique s'est déroulée de la manière suivante :

- Réunion publique de lancement de la concertation, le 12 décembre 2017 à l'espace Beaumont de Chémery,
- Mise à disposition du public du dossier de concertation, constitué de 9 panneaux, à l'Hôtel du Département de Loir et Cher et à la mairie de Chémery; (ANNEXE 9)
- Mise à disposition du dossier de concertation sur le site internet du Conseil départemental de Loir-et-Cher : www.departement41.fr ; Celui-ci est constitué des 9 panneaux d'information en format PDF (ANNEXE 2)
- Mise en place d'un lien, sur le site internet de la commune de Chémery, renvoyant vers la page dédiée à la concertation sur le site internet du Conseil départemental (ANNEXE 2),
- Réunion du Président du Conseil départemental avec l'association en faveur de la déviation du 1^{er} décembre 2017,
- Réunion du Président du Conseil départemental avec l'association « Chémery sans détour », opposée à la concertation, du 10 décembre 2017.

Le recueil des avis du public s'est opéré selon les modalités suivantes :

- En les consignant sur les registres accompagnant les expositions évoquées ci-dessus et ouverts à l'Hôtel du Département de Loir-et-Cher, à la mairie de Chémery (ANNEXE 10),
- 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 . (ANNEXE 10)
- Par l'intermédiaire de réunions entre les services départementaux et les associations ou riverains en ayant formulé la demande :
 - 28/12/2017 : famille HENAULT, sur place, riverains (rue de la Taille) (11 participants)
 - 17/01/2018 : association CHEMERY SANS DETOUR (11 participants)
 - 22/02/2018 : M et Mme AURY / M et Mme DANGER, riverains (chemin de Beaumont)

II. LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

II.1. La participation du public

Au total, 113 contributions du public ont été recueillies :

- A) Registre électronique du site internet www.departement41.fr: 48 contributions (numérotées A1 à A48)
- B) Registre papier de l'Hôtel du département : 0 contribution
- C) Registre papier de la mairie de Chémery : 57 contributions (numérotées C1 à C57)
- D) Avis « papier » reçus par courrier au conseil départemental ou déposés en mairie de Chémery : 7 contributions numérotées D1 à D7)
- E) Avis recueillis lors des réunions : 3 contributions (numérotées E1 à E3)

Ces 114 contributions émanent de 105 contributeurs : 104 contributeurs à titre individuel et 1 contribution émanant de l'association « Chémery sans détour ».

A noter :

Certains contributeurs se sont exprimés plusieurs fois (de 2 à 12 fois), par le même canal ou par des canaux distincts.

Certaines contributions émanent de plusieurs contributeurs (jusqu'à 11 personnes pour les réunions)

Sans connaître précisément le nombre de membres de l'association Chémery sans détour, certaines contributions individuelles émanent de membres de cette association.

(ANNEXE 10)

II.2. Classement thématique des observations du public

II.2.1. Classification des contributions

Sur ces 104 contributeurs, une première classification peut être effectuée :

- contributeurs en faveur de la déviation : 71
- contributeurs contre la déviation : 29 (+ 1 association)
- contributeurs « neutres » qui ne se présentent pas clairement pour ou contre mais proposent des adaptations éventuelles au projet : 4

II.2.2 Les arguments développés en faveur de la déviation

Ces contributeurs se répartissent en deux catégories distinctes. Il s'agit majoritairement de riverains de la route Nationale de Chémery, mais également de transporteurs routiers. Les interventions concernent les quatre thématiques synthétisées ci-après.

1. La sécurité

Il est fait état de l'étroitesse de la route nationale sur la partie requalifiée du centre-bourg ; les poids-lourds se croisent difficilement et sont obligés de monter sur les trottoirs, étroits, ou de rouler sur les places de stationnement.

Certains habitants craignent pour leur sécurité en circulant à pied dans le centre bourg et préfèrent utiliser la voiture pour leurs déplacements locaux, en particulier lorsqu'ils sont accompagnés d'enfants.

Les transporteurs routiers abondent dans ce sens en jugeant la traversée de Chémery peu agréable compte tenu de l'étroitesse de la chaussée.

2. Le cadre de vie et l'image de la commune

Les riverains mettent en avant les nuisances qu'ils subissent, de jour comme de nuit : la circulation des poids-lourds, à proximité immédiate des habitations, occasionne bruit, pollution, vibrations, voire en corollaire, des fissurations sur le bâti.

Il est ainsi souligné un cadre de vie dégradé pesant sur le bien-être des habitants et sur l'image de la commune.

3. Le développement économique et touristique

Le développement économique (zones d'activité du Controis et future zone d'activités des Noëls en sortie sud de Chémery) est également mis en avant pour l'utilité de la déviation.

Le trafic poids-lourds en centre-bourg, au-delà des nuisances citées ci-dessus qui lui sont associées, est également jugé comme pénalisant pour le développement de l'activité touristique à Chémery et en conséquence pour l'activité commerciale du centre-bourg.

4. Un caractère d'urgence

Des riverains, en particuliers ceux implantés de longue date, insistent sur la nécessité de cet aménagement et le caractère d'urgence à le voir réalisé, en s'appuyant sur la hausse importante du trafic poids-lourds au cours de ces dernières années.

II.2.3 Les arguments développés contre la déviation :

1. Observations portant sur la tenue de la concertation

Certains contributeurs déplorent la manière dont a été organisée la concertation à travers des remarques portant sur :

- le regret que la mairie n'ait pas organisé une réunion d'information,
- le fait que la population n'ait pas été associée plus tôt, au même titre que les agriculteurs,
- la réunion publique du 14/12/2017, présentée comme plus informative que « réelle réunion de concertation » et dont la durée était trop courte pour pouvoir s'exprimer,
- la durée de la concertation présentée comme trop courte, notamment une fois ramenée aux horaires d'ouverture de la mairie.

2. Observations portant sur l'opportunité de dévier Chémery

Des opposants à la déviation de Chémery contestent le bien-fondé de la déviation. Ils déplorent une insuffisance d'analyses, à ce jour, portant sur l'impact du projet sur l'environnement, le tourisme, le commerce, le devenir de l'école.

Certains arguments chiffrés sont donnés par les opposants. Ainsi sont annoncés : une baisse du chiffre d'affaires de 40% pour le commerce, et une pétition, recueillant 1000 signataires. Le Département n'a pour autant jamais été destinataire de cette pétition.

a. Gouvernance / priorisation des dépenses publiques

L'utilité du projet est présentée par des opposants comme non avérée au regard des enjeux, notamment :

- préoccupation croissante pour les questions d'environnement et mise en avant d'une tendance à la fin du « goudronnage » des campagnes,
- raréfaction des ressources financières des collectivités territoriales conduisant à privilégier des projets qu'ils jugeraient plus utiles.

A cet égard, des propositions de fléchage des dépenses publiques vers d'autres projets sont énoncées :

- autres projets routiers : déviations de Cormeray et Mur de Sologne, 2e diffuseur autoroutier à Blois, amélioration des accès au ZooParc de beauval,
- L'entretien des routes existantes,
- Des projets non routiers : création d'EHPAD.

b. Stratégie de développement territorial

Il est déploré la mise en avant de l'argument du développement économique au détriment de l'environnement et du cadre de vie.

Le développement économique est également perçu comme un « faux argument » car le pôle de Contres s'est développé sans la déviation de Chémery et serait davantage tourné vers Blois. Si le développement de Contres entraîne un report de trafic à Chémery, le développement n'aurait-il pas dû avoir lieu à Chémery, en sortie d'autoroute ?

Par ailleurs, l'amélioration de l'axe Blois-A85 par Chémery va contribuer à augmenter le trafic sur cet axe, y compris de poids-lourds empruntant actuellement d'autres itinéraires, tout en « déviant » les flux touristiques sur la RD 675 vers le ZooParc de Beauval. Il est notamment fait référence au dossier de présentation à la commission permanente du Conseil départemental du 9 novembre 2012.

c. Sécurité

L'argument de la sécurité est réfuté par les opposants. Il ne servirait selon eux que de prétexte. Certains mettent d'ailleurs en doute les données de trafic et d'accidentologie.

Il est mis en avant un blocage peu fréquent de la route par les poids-lourds ainsi que l'absence d'accidents en traversée de Chémery ; résultat analysé comme résultant en partie de la requalification de la traversée du centre-bourg au début des années 2000 et de la réalisation récente du parking de l'école. S'il est concédé que des améliorations restent nécessaires, compte tenu des nuisances ressenties, il est suggéré des aménagements augmentant la gêne à la circulation des poids-lourds pour les inciter à emprunter d'autres grands axes : mise en place de chicanes, ralentisseurs, alternats par feux tricolores, pour un coût bien moindre que celui d'une déviation.

Selon les opposants, la déviation va engendrer un transfert de véhicules depuis une route limitée à 30/50 km/h vers une route limitée à 90 km/h ; cette augmentation de vitesse ayant pour conséquence d'augmenter l'accidentologie. De plus la chute de trafic en centre-bourg risque, au contraire, d'entraîner une augmentation des vitesses. (« comme à Cellettes »)

Enfin, il est prétendu que l'augmentation du trafic poids-lourds va accentuer l'insécurité routière également sur les sections de RD956 non concernées par la déviation, rendant plus délicats les dépassements.

d. Déport des nuisances

Si les riverains de la route nationale mettent en avant les nuisances qu'ils subissent pour appuyer la déviation, les riverains des tracés proposés mettent en avant un déport du bruit et de la pollution de l'air près de leurs habitations et l'impact visuel qu'ils devront également

supporter, en particulier sur le secteur en remblai au droit du franchissement de la Renne et du CR 109.

Ils déplorent également la perte des valeurs immobilières de leurs habitations et d'une manière générale, la dégradation de leur cadre de vie alors qu'ils ont fait le choix de s'installer dans un environnement rural.

En matière de bruit, il est demandé la fourniture de données chiffrées précises quant à l'impact sonore de la déviation.

Enfin, il est avancé que la déviation de Chémery entraînerait un report des nuisances dans les agglomérations traversées par la RD 976 (Mennetou sur cher par exemple)

e. Agriculture

Il est déploré le prélèvement de 15 hectares de terres, nécessaires au projet, au détriment de l'activité agricole, qui ferait peser un risque sur la pérennité de certaines exploitations.

Le principal exploitant touché par la déviation (GAEC LCHAT) mentionne la proximité du tracé avec son habitation et le fait que le tracé traverse son exploitation sur une longueur de 1.1km. Ceci rend, selon lui, la majorité des parcelles inexploitable et engendre des délaissés non cultivables.

f. Environnement

Il est déploré l'imperméabilisation des sols entraînant un risque accru d'inondation.

L'impact du projet sur la faune et la flore est également mis en avant ; les tracés auraient un impact sur les zones de nidification et de vie d'espèces protégées.

g. Commerce / tourisme

La réalisation de la déviation ne concernerait pas que les poids-lourds mais également les véhicules particuliers, ce qui détournerait du centre de Chémery les touristes ainsi que la clientèle de passage faisant fonctionner les commerces. Il est avancé un taux de 40% du chiffre d'affaire lié à la clientèle de passage. Les arguments présentés en réunion publique sur les effets bénéfiques tirés des déviations, à Cellettes et La Chapelle Vendômoise, sont mis en doute.

Par ailleurs, la déviation, en coupant le bourg de Chémery de sa campagne environnante et notamment de l'étang de l'Arche, supprimerait des chemins de randonnée et pénaliserait le tourisme vert.

Des riverains du CR 109 empruntent actuellement les chemins via le Petit Beaumont et la rue Clotaire Paumier pour se rendre dans le

centre-bourg, eu égard à la dangerosité de circuler à pied le long de la RD 956 (pas de trottoir aménagé). Ils craignent pour leur sécurité car la déviation va supprimer cet accès par la campagne.

II.2.4 Observations portant sur les caractéristiques du tracé soumis à concertation :

Tout d'abord, il convient de préciser que parmi les 5 variantes de tracé soumises à concertation, la variante n°5 – c'est-à-dire le tracé préférentiel du Conseil départemental – suscite l'adhésion des contributeurs favorables à la déviation.

Certains contributeurs favorables au projet ont marqué leur désapprobation avec le tracé n°4 qui passe trop près des habitations au nord.

Un contributeur préfère le tracé n°2.

Les propositions d'adaptation du tracé formulées ci-après émanent des trois catégories de contributeurs identifiés : opposants, partisans et « neutres ».

1. Déviation par l'est et non par l'ouest

Des riverains du tracé « est », tout en se montrant opposés au fait de dévier Chémery, s'interrogent sur l'opportunité d'une déviation de Chémery par l'ouest plutôt que par l'est. Il est notamment avancé que des tracés ouest ont été étudiés autrefois, il y a une trentaine d'années, et que le Conseil départemental a trop rapidement abandonné cette option.

Certains affirment que les contraintes sont moindres à l'ouest et demandent une démonstration de l'impossibilité d'y passer.

2. Carrefours

Un contributeur déplore l'inflation de giratoires sur les axes routiers, qui sont source de perte de temps et de pollution avec les accélérations / décélérations de véhicules. Il préconise la réalisation d'échangeurs ou de tourne-à-gauche à la place.

Il est également demandé la réalisation d'un carrefour entre la déviation et la RD 63 (route de Soings en Sologne) afin de faciliter les trajets est-ouest également.

3. Éloignement du bâti existant

Certains contributeurs riverains de la déviation réclament l'éloignement du tracé par rapport à leur habitation ou siège d'exploitation ; le tracé est en effet jugé proche des habitations dans 2 secteurs bien identifiés :

- Le secteur compris entre le Petit Beaumont, la rue Clotaire Paumier et le CR 109, en liaison notamment avec le profil en long en remblai au droit du franchissement de la Renne et du CR 109.
- Le secteur de St Martin, situé dans la courbe de la déviation, dans un secteur où la déviation est en profil rasant, entre bâti et feeder

gaz ; il est demandé d'étudier un tracé allant au-delà du feeder gaz.

4. Profil en long

Comme précisé ci-avant, les riverains du CR 109 déplorent l'impact visuel et sonore du projet au droit du franchissement du CR 109 et de la Renne, et réclament un profil en long abaissé à cet endroit.

5. Créneaux de dépassement

L'intérêt de la réalisation de créneaux de dépassement est remis en question à l'heure où le Gouvernement souhaite abaisser la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, et afin de diminuer le coût du projet. Il est également mis en avant que le vote de la commune de Chémery porterait sur une déviation à 2 voies, comme à Contres.

6. Emprises

La question des emprises agricoles, si elle émane de personnes (riverains et exploitants agricoles) opposées au fait même de dévier Chémery, est également évoquée au titre de l'optimisation du tracé afin de rechercher celui de moindre impact agricole.

Il a notamment été évoqué, au cours des réunions, le fait d'étudier la suppression de certains chemins agricoles qui deviendraient inutiles du fait de la déviation, ou bien de déplacer certaines voies afin de limiter les délaissés non cultivables.

A ce titre également, l'ancien maire de Chémery propose d'étudier un tracé de la déviation reprenant celui du feeder gaz qui avait été défini en concertation avec les agriculteurs.

7. Rétablissements, chemins de désenclavement et voiries existantes

Il est craint que les ouvrages de rétablissement ne forment des obstacles difficilement franchissables avec les engins agricoles ou des semi-remorques.

Afin d'optimiser les emprises agricoles du projet et éviter la constitution de délaissés non cultivables, il a proposé de supprimer ou déplacer certaines voies existantes, ou chemins de désenclavement envisagés dans le cadre du projet.

- Le CR 109
- La rue Clotaire Paumier
- Le CR 59
- Le CR 69
- Chemin de désenclavement au pied du rétablissement de la VC6.

8. Circulation est-ouest lors des travaux

Il est demandé de prendre en compte les circulations est-ouest lors des travaux, qui entraîneront une coupure entre Chémery et la plaine agricole située à l'est du tracé.

II.2.5 Observations portant sur la question des indemnisations liées aux nuisances subies du fait de la création de la déviation :

Certains contributeurs posent la question des indemnisations face aux nuisances qu'ils subiront du fait de la déviation :

- Compensation pour les agriculteurs impactés par le tracé
- Compensation pour les riverains impactés
- Compensation pour les commerçants impactés

II.3. Analyse des observations formulées

II.3.1 Analyse des arguments développés contre la déviation

1. Observations relatives à la tenue de la concertation

La déviation de Chémery est un projet porté par le Conseil départemental de Loir-et-Cher, qui en assure la maîtrise d'ouvrage. A ce titre, c'est à lui de définir les modalités de concertation. Il ne peut donc être tenu rigueur à la commune de Chémery de ne pas avoir organisé de réunion d'information.

A la demande de l'association « Chémery sans détour », la période de concertation a été allongée d'un mois. Ce délai a permis d'obtenir quelques contributions supplémentaires et d'organiser une réunion supplémentaire avec des riverains du projet.

2. Observations portant sur l'opportunité de la déviation

a. Le plan pluri-annuel d'investissements routiers

Dans l'objectif d'une bonne gestion de ses ressources financières, le Conseil départemental a planifié dans le temps la réalisation des grandes opérations routières à travers son plan pluriannuel d'investissements routiers.

Celui-ci prend en compte notamment les déviations de Contres (RD 956-675), de Cormeray et de Mur de Sologne.

Le Conseil départemental se positionne également pour la réalisation d'un second diffuseur autoroutier à l'ouest de Blois sur l'A10 et pour une nouvelle sortie sur l'A85 dédiée au ZooParc de Beauval.

Toutes ces opérations complémentaires ne rentrent pas en concurrence les unes avec les autres. Il est donc sans objet de demander le report des crédits d'investissements prévus pour la déviation de Chémery sur d'autres opérations.

La priorisation des opérations routières ne dépend pas de la seule comparaison du nombre de poids-lourds traversant chaque agglomération. Si le trafic est, certes, plus élevé à Cormeray et à Mur de Sologne qu'à Chémery, d'autres critères rentrent en jeu : dynamique d'évolution du trafic, capacité de la route actuelle à supporter la hausse de trafic, contraintes de réalisation des infrastructures nouvelles, contexte local...

Pour mémoire, le trafic poids-lourds a augmenté de 3,6% par an ces dernières années dans la traversée de Chémery. Durant la même période, le trafic PL journalier n'a par contre pas évolué sur la RD 675 Contres – Saint-Aignan ou sur la RD 765 Cour-Cheverny – Mur de Sologne – Romorantin, et évolué de 2,1% par an sur la RD 956 Clénord – Cormeray – Contres.

La RD 956 Contres – Chémery – A85 est donc l'axe où le trafic PL augmente le plus.

b. Le développement économique, la hausse et le report du trafic routier

Le développement économique nécessite que le département se dote d'axes routiers performants. Ce n'est pas le cas de la traversée actuelle de Chémery.

Si le pôle économique de Contres a pu se développer avant la réalisation des premiers aménagements sur cet axe, cette logique a ses limites. L'augmentation du trafic lié à la hausse de l'activité économique finit par dégrader les conditions de transport tant en terme de fluidité que de sécurité, et peser sur l'attractivité du territoire. Si rien n'est fait, les blocages observés actuellement en traversée de Chémery vont se multiplier avec la hausse continue du trafic PL.

A titre informatif, le trafic poids-lourds a évolué de la manière suivante :

1996	: 367 PL/jour
2006	: 428 PL/jour
2016	: 525 PL/jour

Le développement de la ZA des Noëls va participer à la hausse du trafic poids-lourds. Ces poids-lourds ne seront pas tous à destination de l'A85.

Concernant les craintes liées à la hausse du trafic poids-lourds sur la RD 976 (traversées de Mennetou sud Cher, Langon sur Cher,...), le Département étudie actuellement la mise en œuvre d'un schéma départemental dédié à ces véhicules, dont l'objectif est d'optimiser leur circulation pour éviter qu'ils n'empruntent des axes inadaptés. Les transporteurs analysent par ailleurs le coût global de leur trajet lors du choix de leur itinéraire ; le coût du péage autoroutier n'est qu'un élément parmi d'autres.

c. La sécurité

Il est inexact d'écrire qu'une déviation entraînera davantage d'accidents du fait de la hausse des vitesses pratiquées. L'insécurité routière dépend de l'inadéquation entre la route, la typologie de trafic (local, de transit...) et l'environnement traversé (multiplicité d'usages au même endroit, lisibilité de l'itinéraire dans son ensemble).

L'enjeu « sécurité » fait l'objet de toutes les attentions du Conseil départemental, à chaque phase de la vie du projet. Les routes neuves sont conçues dans le respect des normes géométriques, afin d'assurer une parfaite lisibilité de l'itinéraire. Dans le présent cas de figure, le terre-plein central prévu, permettra d'assurer les dépassements sur les créniaux dédiés, en toute sécurité. Ce besoin de dépassement sécurisé sera croissant avec l'abaissement de la vitesse à 80 km/h. Les carrefours d'extrémité, sous la forme de giratoires, permettront d'assurer des échanges sécurisés avec la voirie locale.

A l'inverse, le centre bourg, dans sa situation actuelle, n'offre pas toutes les conditions de sécurité. S'il a été réaménagé au début des années 2000, il est aujourd'hui inadapté au trafic PL qu'il reçoit (qui, pour rappel

a augmenté de 38% depuis cette date) ; cette incohérence peut être source d'accidents futurs.

Les aménagements proposés par les opposants (chicanes, ralentisseurs, alternats par feux...) ne sont pas réalisables ni pertinents, justement en raison du caractère structurant de la RD 956 et de son fort trafic PL dans Chémery. Ils le deviendront par contre, au bénéfice de la sécurité, après la mise en service d'une déviation.

La proposition de reporter les flux poids-lourds sur d'autres axes pour éviter d'avoir à dévier Chémery, doit être analysée dans le cadre d'une approche globale d'aménagement du territoire. Une grande partie des poids-lourds traversant Chémery résultent de flux locaux (depuis/vers Contres ou Blois) et ne sont donc pas reportables sur d'autres itinéraires.

Par ailleurs, le Département se refuse d'organiser un nouveau report de poids-lourds vers Mur de Sologne qui est déjà très encombré et dont le projet de déviation est bien moins avancé.

Concernant la coupure des cheminements via le Petit Beaumont pour se rendre en toute sécurité à pied dans le centre-bourg depuis le nord de Chémery, la sécurisation d'un cheminement le long de la RD 956 va être étudiée. Une fois la déviation réalisée, cette route sera délestée de son trafic poids-lourds et pourra être réaménagée afin de lui donner un caractère plus urbain.

d. Pollution / bruit / agriculture / environnement / commerce et tourisme

L'impact sonore du projet de déviation sur les habitations riveraines sera modélisé dans le cadre des études de bruit qui seront poursuivies prochainement. Selon les résultats et dans le respect de la réglementation en vigueur, des merlons et/ou murs anti-bruit complèteront le projet si nécessaire.

Le Département mesure bien l'impact du prélèvement des terres agricoles nécessaires pour la réalisation de la déviation. Afin de minimiser cet impact, une démarche de concertation approfondie a été mise en place avec les exploitants. Elle a déjà abouti à l'optimisation du tracé et des emprises.

La thématique faune et flore a été intégrée dès le début des études avec le concours d'un bureau d'études, le CDPNE (Comité Départemental de Protection de la Nature et de l'Environnement), dont les experts, reconnus en la matière, ont réalisé des inventaires de terrain pour adapter le tracé et éviter les secteurs sensibles.

La problématique des chemins de randonnée est également prise en compte ; les rétablissements des CR109, RD63 et VC6 permettront d'assurer la continuité des itinéraires classés au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée). En particulier, le rétablissement de la VC6 assurera la continuité entre le bourg de Chémery et l'étang de l'Arche.

II.3.2 Analyse des observations portant sur les caractéristiques du tracé soumis à concertation

1. Déviations par l'est et non par l'ouest

Comme présenté lors de la concertation, les études générales à l'échelle de fuseaux ont démontré que les enjeux environnementaux, la dispersion du bâti, le projet de ZA des Noëls conduisent à privilégier un tracé à l'est de l'agglomération de Chémery.

En particulier, l'analyse multicritères du diagnostic environnemental du CDPNE a mis en avant le plus grand nombre de contraintes environnementales d'un tracé ouest : importance plus marquée du réseau hydrographique pérenne (Renne, rû de Montpoirier), nombreux plans d'eau dont l'étang du Guet, présence plus marquée de prairies et zones humides au voisinage de la Renne.

Même si des tracés par l'ouest ont pu être étudiés il y a de nombreuses années, le contexte urbain a changé avec notamment le développement d'habitat linéaire le long des routes de Méhers et de Couddes.

2. Carrefours

Le Conseil départemental de Loir et-Cher privilégie aujourd'hui la réalisation de carrefours giratoires car ils offrent un bon compromis en matière de fluidité et sécurité. Des échangeurs dénivelés sont plus « gourmands » en emprises agricoles.

Afin de conserver l'attractivité de l'itinéraire et permettre l'insertion des créneaux de dépassement, le nombre de carrefours doit toutefois être optimisé. Pour cette raison, aucun giratoire n'a été prévu au droit de la route de Soings en Sologne (RD63).

La faiblesse de ces flux (moins de 500 véhicules par jour, dont seulement quelques poids-lourds) a conduit à les maintenir dans le centre-bourg comme actuellement.

En outre, le positionnement d'un carrefour giratoire avec la RD 63 conduirait à rehausser l'altimétrie de la déviation dans le secteur central du tracé, augmentant l'impact sonore du tracé.

3. Éloignement du bâti existant / emprises agricoles

L'étude de tracés plus éloignés du bâti doit être combinée à l'analyse des paramètres environnementaux, au respect des contraintes géométriques propres aux axes routiers structurants et à l'impact financier engendré.

Le Conseil départemental a analysé les deux demandes formulées pour l'éloignement du tracé des habitations. La question de l'optimisation des emprises agricoles en supprimant / déplaçant certaines voies a également été pris en considération.

Ces analyses sont formulées dans le paragraphe ci-après II.3.3)

La proposition d'inscrire tout ou partie du tracé au-dessus du feeder gaz n'est cependant pas possible, eu égard aux fortes contraintes et à la zone de servitude

de ce feeder. Par ailleurs, infrastructures routières et réseaux souterrains de transport de gaz ont chacun des contraintes géométriques qui leur sont propres.

Éloigner le tracé du bourg de Chémery augmentera sa longueur et donc la surface à prélever sur l'agriculture.

4. Profil en long

Le profil en long au droit de la Renne et de la plaine Saint-Martin est contraint par plusieurs paramètres :

- Le gabarit de l'ouvrage d'art franchissant la Renne et le CR 109,
- Les contraintes géométriques liées aux distances de visibilité et à l'évacuation des eaux pluviales,
- Les problématiques d'inondation ou de remontées de nappes (il est impossible de trop enterrer le CR 109).

Les études ultérieures (levé topographique précis, suivi piézométrique des nappes, études géotechniques) permettront d'affiner le calage du projet.

L'insertion paysagère dans le site, constitué de grandes cultures à cet endroit, fait partie des aspects à traiter dans la suite des études.

5. Créneaux de dépassement

La déviation étant réalisée avec terre-plein central, elle ne sera pas impactée par l'abaissement des vitesses maximales autorisées, de 90 km/h à 80 km/h.

Les créneaux de dépassement font partie du cahier des charges du projet. En effet, ils permettront aux usagers de dépasser les poids-lourds en toute sécurité plutôt que de manière hasardeuse sur les sections de la RD956 non encore réaménagées.

6. Rétablissement ; chemins de désenclavement ; voiries existantes ; circulation est-ouest lors des travaux

Les trois rétablissements routiers ont été conçus pour tenir compte des usages qu'ils devront supporter (semi-remorques, engins agricoles, randonneurs). Ils ne constitueront donc pas des obstacles à la circulation de tels engins.

De la même manière, le phasage des travaux de réalisation de la déviation sera élaboré afin ne pas couper Chémery de sa plaine agricole durant la période des travaux. Le phasage du chantier en tiendra compte.

La demande de minimiser les emprunts de terres cultivées pourra être prise en compte dans la mesure où aucun propriétaire de parcelle ne se retrouve enclavé.

La problématique de déplacement / suppression de certaines rues ou chemins existants a été prise en considération par le Conseil départemental. Elle fait l'objet d'une analyse dans le paragraphe ci-après II.3.3

II.3.3 Analyse approfondie des propositions de modification de tracé

1. Variante de tracé s'éloignant du secteur de St Martin en franchissant le feeder gaz

a. Descriptif

L'objectif de cette variante de tracé est de s'éloigner des habitations situées dans le secteur de St Martin, au sud de la RD 63.

Comme pour le tracé soumis à concertation, le tracé comporte :

- Un rayon en plan de 600m permettant de s'affranchir des contraintes liées au changement de dévers,
- Un rétablissement de la RD 63 par passage supérieur,
- Un rétablissement de la VC6 par passage supérieur. Une alternative au rétablissement de la VC6 serait de rétablir une connexion entre la VC6 et le CR38, s'affranchissant des contraintes liées au feeder gaz et au réseau de transport d'électricité RTE.

b. Principales contraintes

- Contrainte du feeder gaz

La principale contrainte de ce secteur est le feeder gaz de diamètre 800mm avec ses zones de servitudes. La largeur globale des zones de servitudes est de 30m.

Cela implique :

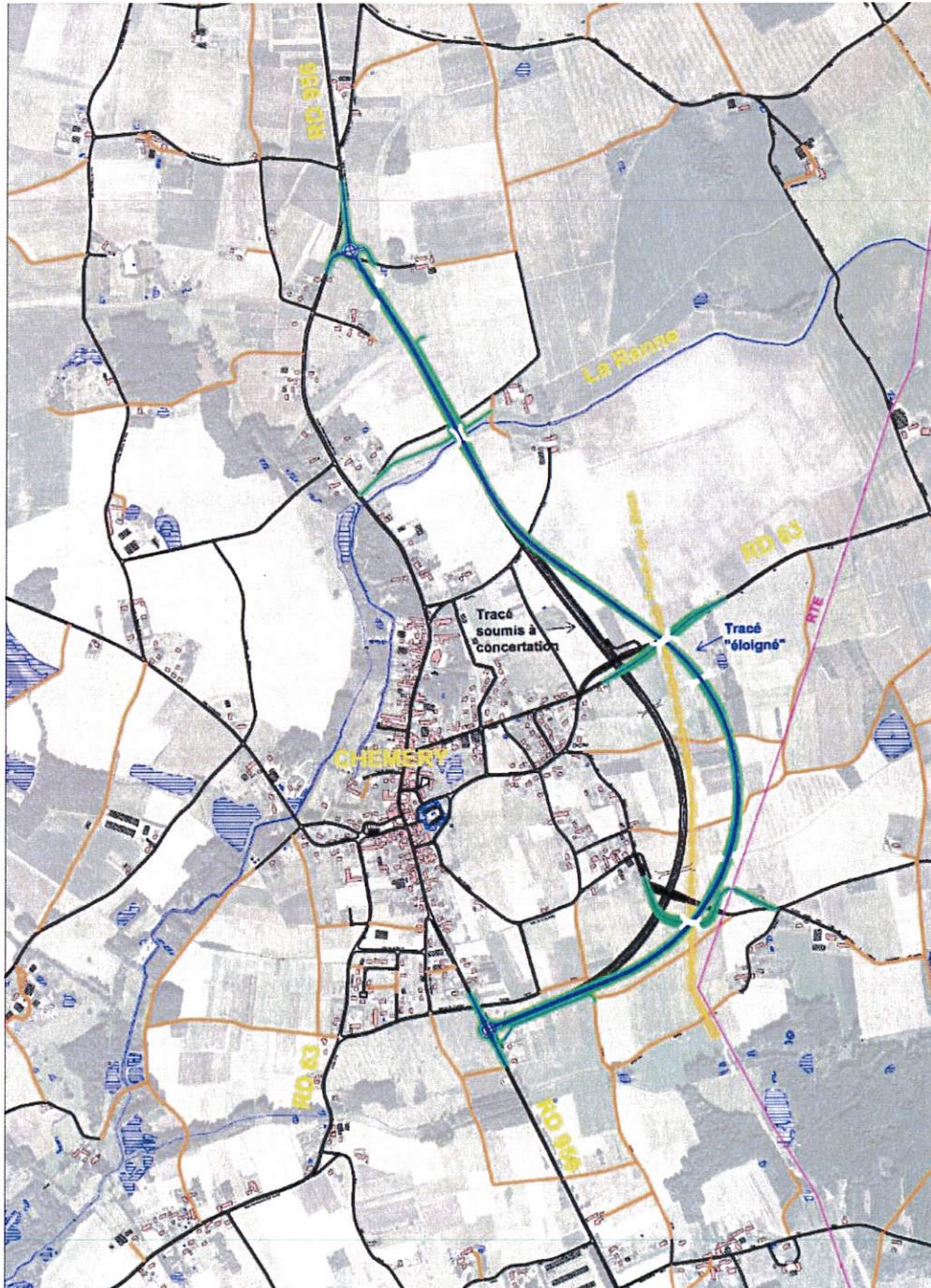
- Une forte contrainte pour le tracé de la déviation : impossible de tangenter la servitude faible du feeder gaz, car elle est prévue pour le positionnement d'engins ou de matériaux en cas d'intervention de la part de GRT Gaz. Il reste possible de traverser cette zone de servitude mais avec une trajectoire la plus courte possible.
- Une forte contrainte pour le profil en long de la déviation : Si la déviation franchit le feeder gaz, il est alors impossible d'enterrer la route au droit des franchissements.
- Une forte contrainte pour le positionnement et le profil en long des voies franchissant la déviation
GRT Gaz impose, en cas de réalisation de remblai pour une voie de franchissement, que la hauteur de couverture comprise entre le haut de la route et le haut du feeder gaz reste en tout point inférieure à 5m. Dans le cas contraire, il est indispensable de réaliser un ouvrage d'art franchissant l'ensemble de la zone de servitude.

Afin d'optimiser la variante de tracé, il est envisagé de coupler franchissement de la déviation et franchissement du feeder gaz, pour les 2 rétablissements de la RD 63 et de la VC 6. Cela conduit toutefois

à réaliser des ouvrages d'art importants dont la portée dépasse 30m, ce qui aurait une incidence non négligeable sur leur coût.

○ Contrainte du réseau aérien RTE

Un réseau aérien RTE se situe à environ 100m derrière le feeder gaz au droit du rétablissement de la VC6. RTE impose que la route se situe à 8m en dessous du câble aérien. Cette contrainte impose, dès lors, le tracé sinueux du rétablissement de la VC6.



Plan synoptique de la variante « éloignée »

c. Analyse comparative avec le tracé soumis à concertation

o En matière de longueur de tracé

La variante « éloignée » rallonge le tracé de la déviation de 250m environ.

Les rétablissements des voies routières (RD63 / VC6) sont également allongés de 300m environ.

Il en va de même pour les rétablissements des chemins : ces chemins seront à créer en pied des talus de remblai du rétablissement de la RD 63 et immédiatement au nord, pour pallier un plus grand enclavement de parcelles dans ce secteur.

Par ailleurs, la suppression de l'ancienne VC6 dans le secteur de St Martin reste difficilement envisageable compte tenu des gros arbres pour lesquels un intérêt écologique lié à la présence de chauves-souris a été relevé.

o En matière de tracé en plan

La variante « éloignée » s'éloigne des habitations du secteur de St Martin, mais se rapproche de celles de la Haute Pilaudière et de la Basse Pilaudière.

Le tracé s'éloigne de la maison isolée sur la RD 63 en sortie de Chémery.

Le tracé se positionne différemment, au sud du Petit Beaumont.

Au sud de la RD 63, le tracé s'insère entre quelques petits bosquets, près d'un petit étang (présence de grenouilles + oiseaux observés dans ce secteur).

Le rétablissement de la VC6 est sinueux en raison des contraintes liées au franchissement du feeder gaz et du passage sous le réseau RTE.

Le tracé enclave davantage de parcelles au nord de la RD 63.

Le tracé impacte moins la zone humide de l'étang remblayé dans le secteur de St Martin

o En matière d'impact sur les exploitations agricoles

La variante « éloignée », en raison de sa longueur plus importante, rétablissements compris, a un impact plus important sur les exploitations agricoles traversées. De plus, en étant située plus loin dans l'espace agricole, elle engendre un effet de coupure plus important et pénalise davantage la circulation des engins agricoles.

Son rayon plus prononcé épouse plus difficilement la forme du parcellaire, occasionnant davantage de délaissés.

○ En matière de profil en long et de terrassements

Les 2 variantes aboutissent à peu près au même volume de terrassements. Cependant, la variante soumise à concertation est essentiellement en déblais (64% des terrassements) tandis que la variante « éloignée » est essentiellement en remblais (74% des terrassements)

Conséquences liées à la modification du profil en long :

Même si la variante « éloignée » s'écarte du secteur de St Martin, sa situation en remblais et non plus en déblais, modifie ses impacts sur l'environnement. En outre, le terrain naturel s'élève lorsqu'on s'éloigne de Chémery. Même en étant située au niveau du terrain naturel lors du franchissement de la RD 63, la déviation se trouverait surélevée par rapport aux habitations.

Cela impliquerait :

- un impact sonore plus important qui contrebalance l'effet dû à l'éloignement du tracé des habitations,
- un impact visuel plus important,
- un impact paysager plus important, notamment dans le secteur au nord de la RD 63 constitué de grandes cultures, où tout remblai est très marquant,
- une meilleure facilité de réalisation de l'assainissement pluvial par rapport à la section en fort déblai de la variante soumise à concertation.

La modification de ces impacts ne concerne pas uniquement le tracé de la déviation, mais également les rétablissements de la RD 63 et de la VC6 qui seront plus impactants.

○ En matière de coût

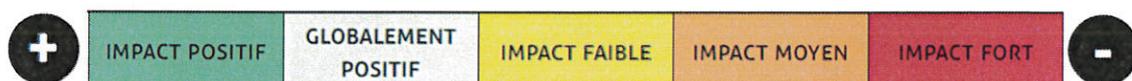
Le rallongement du parcours, et surtout la construction de deux ouvrages d'art conséquents franchissant la zone de servitude du feeder gaz conduisent à un renchérissement du coût de l'opération :

- 11 M€ TTC pour le tracé soumis à concertation
- 14,5 M€ TTC pour la variante « éloignée ».

Cette hausse s'explique essentiellement par le surcoût lié aux ouvrages d'art.

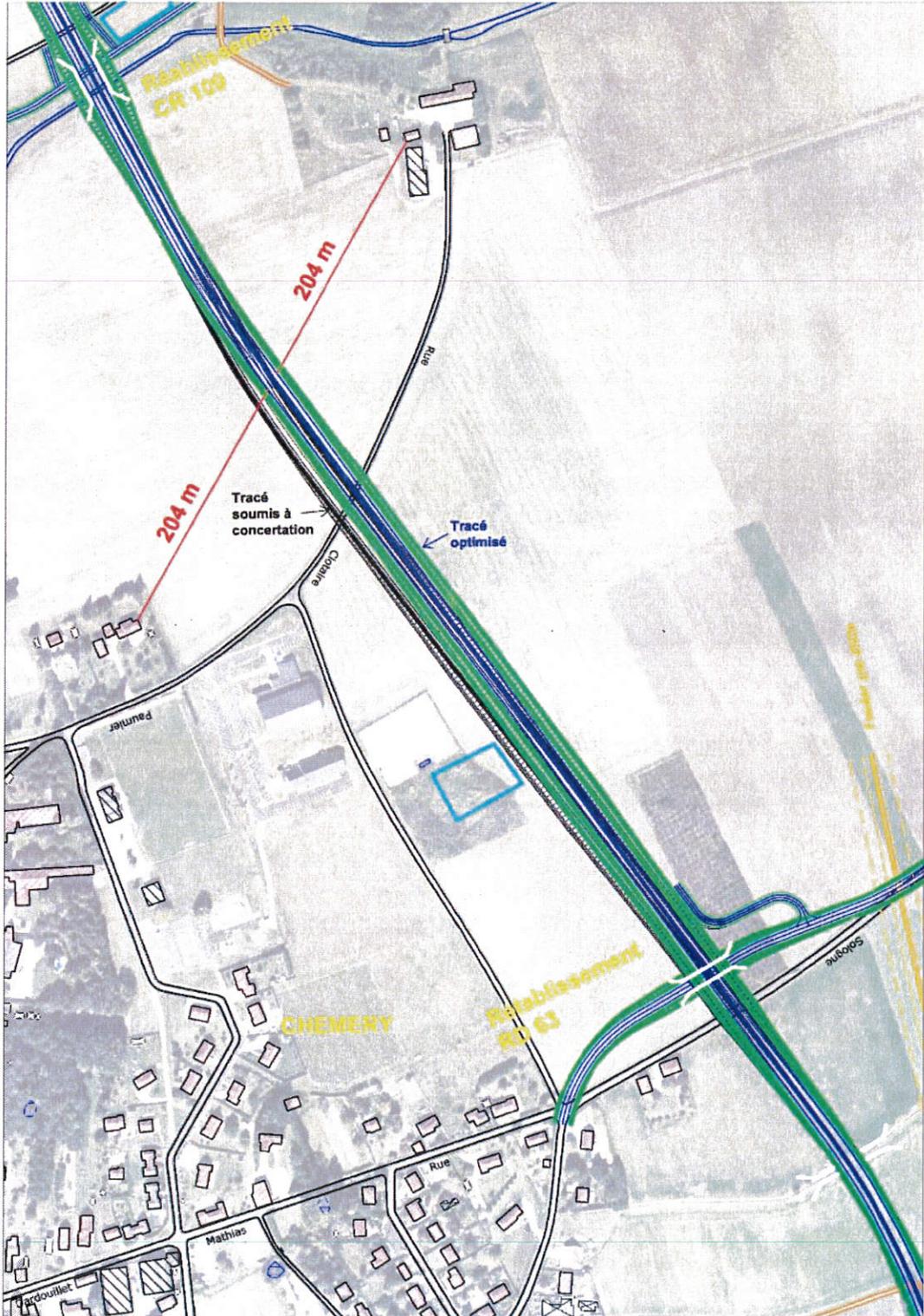
d. Bilan – suite à donner à cette proposition de tracé

<i>Critère d'analyse</i>	<i>Tracé soumis à concertation</i>	<i>Variante franchissant le feeder gaz</i>
a. Milieu humain		
b. Agriculture		
c. Paysage		
d. Urbanisme		
e. Faune- flore – milieux naturels		
f. Coût de l'opération		



Compte tenu du bilan multicritères, cette proposition de tracé est écartée.

2. Variante optimisée entre le Petit Beaumont et les habitations riveraines de la rue Clotaire Paumier



a. Descriptif

L'objectif de cette variante est d'optimiser le positionnement du tracé vis-à-vis des habitations riveraines situées de part et d'autre de la déviation, afin de limiter les nuisances équitablement. Le tracé en plan est rectifié de quelques mètres de manière à le positionner à équidistance du petit Beaumont et de la 1^e maison de la rue Clotaire Paumier. Le profil en long et les profils en travers sont inchangés.

b. Analyse comparative avec le tracé soumis à concertation

Compte tenu de cette modification mineure, les impacts environnementaux ne varient pas.
Le décalage de la variante améliore légèrement l'orthogonalité du tracé vis-à-vis du parcellaire agricole.

Cette proposition de tracé est retenue.

3. Suppression / déplacement de voies existantes ou de chemins de désenclavement envisagés

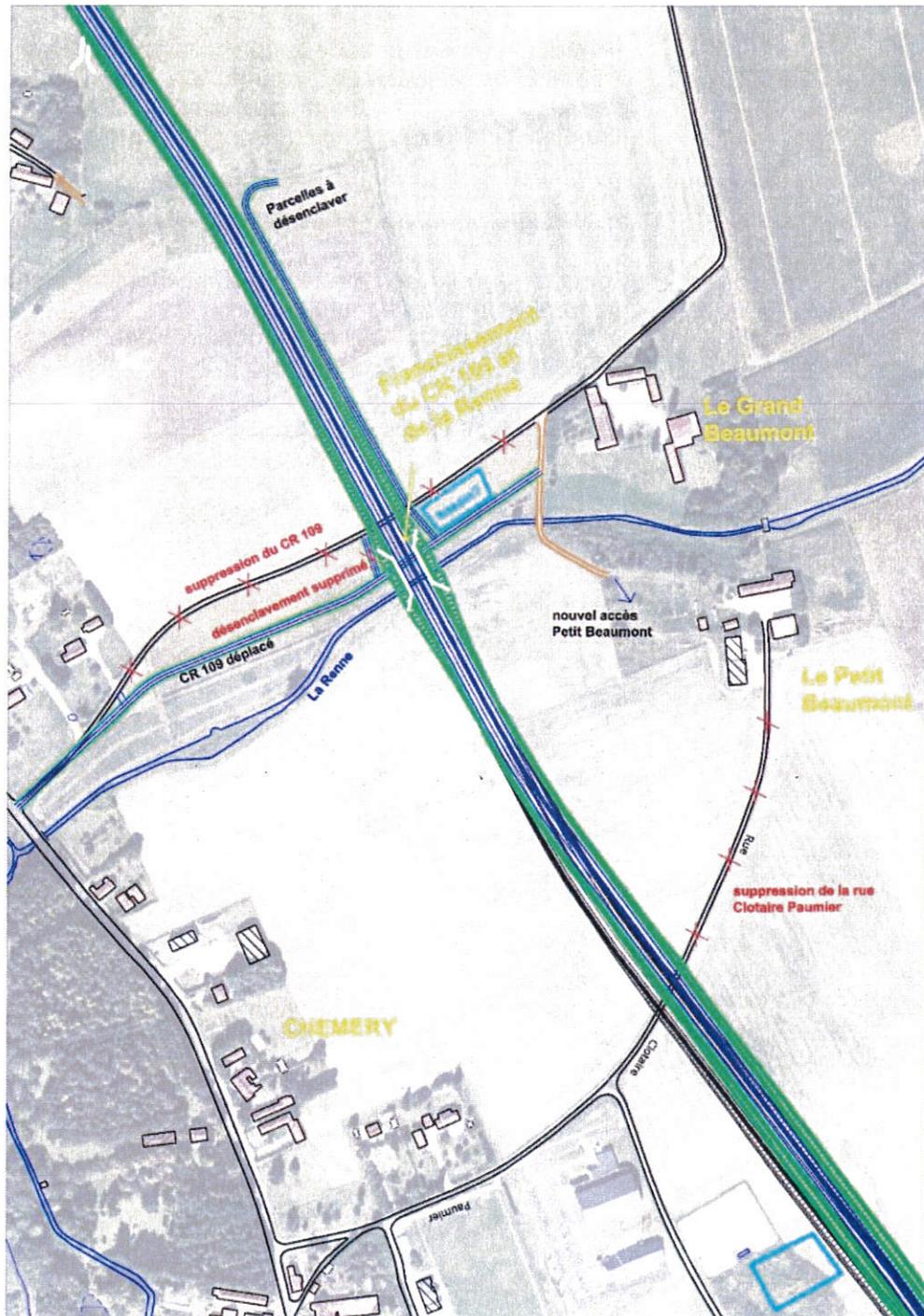
Afin d'optimiser les emprises agricoles du projet et d'éviter la constitution de délaissés non cultivables, il a été demandé de supprimer ou déplacer certaines voies existantes :

- Le CR 109
- La rue Clotaire Paumier
- Le CR 59
- Le CR 69
- Chemin de désenclavement au pied du rétablissement de la VC6

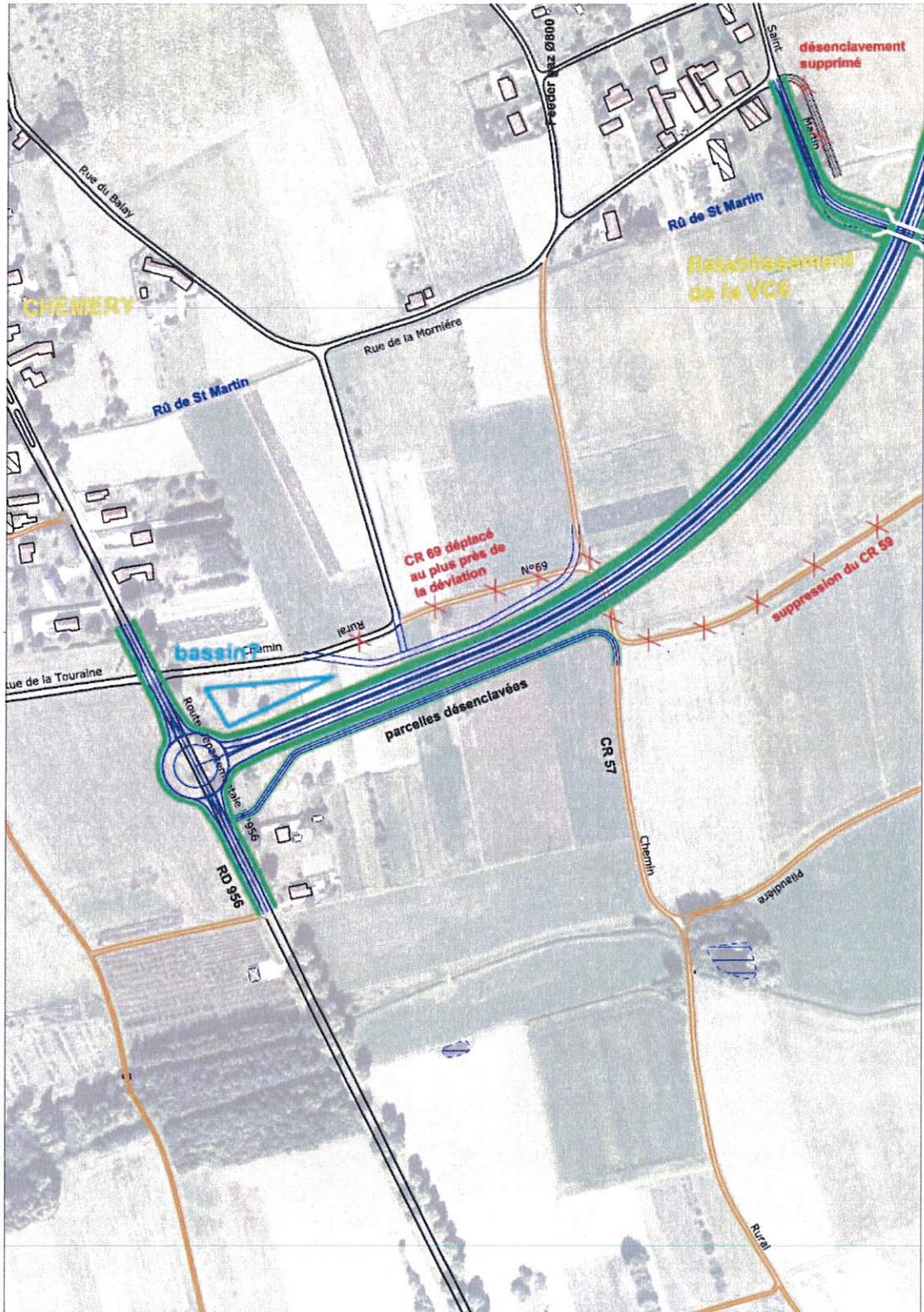
Les propositions ont été étudiées et font l'objet des plans ci-après.

Une analyse plus globale intégrant ces propositions, qui pourraient donc être retenues, sera effectuée dans le cadre des réflexions sur l'éventualité d'un aménagement foncier. La réflexion intégrera également la reconfiguration des itinéraires de randonnée inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée).

a. Déplacement du CR 109 et suppression de la rue Clotaire Paumier



c. Déplacement du CR 69



II.3.4 Analyse des observations portant sur la question des indemnisations liées aux nuisances subies du fait de la création de la déviation

La gêne résultant des travaux prévus n'excède pas le niveau observé dans toute opération de ce type.

III. CONCLUSION

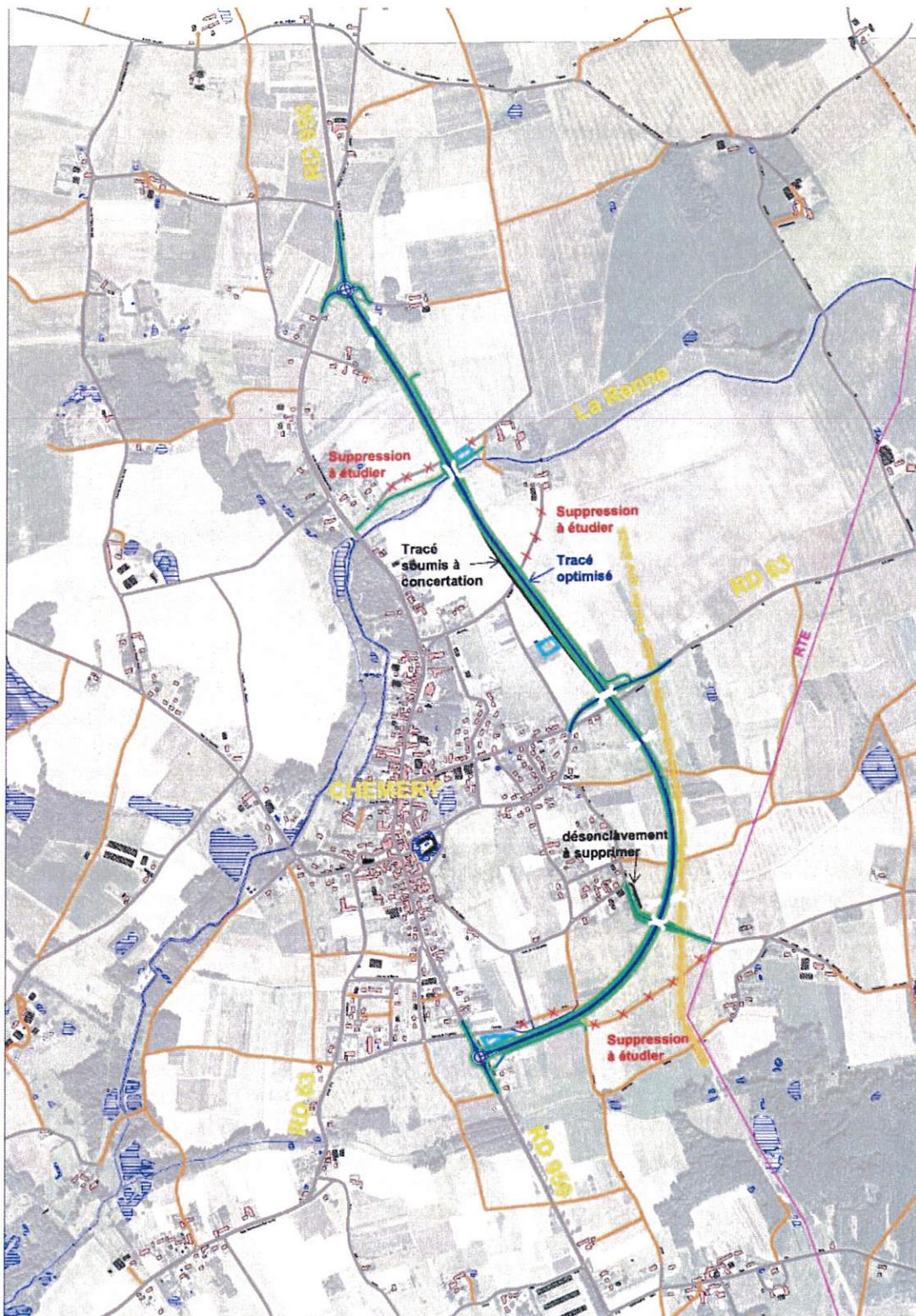
Le bilan de la concertation a permis de confirmer la nécessité de réaliser une déviation du bourg de Chémery.

Les défenseurs de la déviation l'attendent avec impatience.

Parmi les opposants, certains contestent tout principe de déviation. D'autres s'opposent davantage en raison d'intérêts particuliers (impacts sur leur propriété, liés au choix de tracé) mais comprennent les enjeux et cherchent plutôt à changer l'itinéraire retenu ou à repousser l'échéance de réalisation.

Le Conseil départemental a étudié les propositions d'optimisations de tracé qui lui ont été formulées et en a retenu certaines.

Face à l'absence de propositions concrètes de tracé à l'ouest, et en raison de la forte adhésion à la **variante de tracé n°5** parmi celles proposées, **elle ressort comme la variante préférentielle**. Elle a toutefois été améliorée afin d'optimiser son positionnement entre le Petit Beaumont et les riverains de la rue Clotaire Paumier.



Tracé de la déviation de Chémery à l'issue de la concertation