

Les Commissaires-Enquêteurs

**Lionel LALEVEE
Michel FOISEL
Bernard GAUDRON**

Pièce n° 6

MEMOIRE du porteur de PROJET

Nous soussignés, Mr Lionel LALEVEE, Bernard GAUDRON, Michel FOISEL Commissaires-Enquêteurs Titulaires nommés par Décision du Tribunal Administratif de Limoges en date du 23 décembre 2020 n° E 2000/87 COM DUP 36.

VU l'Arrêté Préfectoral numéro 36-2021-01-29-007 en date du 29 janvier 2021 portant ouverture d'une Enquête Publique **UNIQUE** sur une demande présentée par Monsieur le Président du conseil départemental de l'Indre relative à la déviation de VILLEDIEU SUR INDRE (36).

VU les copies du registre d'Enquête, les mails, les courriers et dossiers qui sont annexés et résumant les 33 jours consécutifs pendant lesquels toutes observations pouvaient y être consignées ou adressées par courrier ;

REMARQUES ET OBSERVATIONS RECUEILLIES

Elles sont nombreuses et exprimées de plusieurs manières d'où la nécessité de les répertorier par tableau et lieu d'expression.

Observations sur les registres d'enquête on en comptabilise :

9 à NIHERNE

36 à VILLEDIEU SUR INDRE

18 sur le site dédié.

Registre NIHERNE

On note :

[Tapez ici]

- 2 observations en faveur du projet :
- 7 observations qui font état de demandes au sujet des parcelles de jardins ou fruitiers.

Registre de VILLEDIEU SUR INDRE,

- 21 observations en faveur du projet :
- 11 observations complètement défavorables.
- 3 observations où il est fait état d'une demande sans précision sur « favorable ou défavorable ».

Registre dématérialisé :

- 464 téléchargements.
- 172 visite unique ;
- 17 dépôts d'une observation.
- 1 observation par mail.
- 4 qui ne se prononce pas
- 2 défavorables
- 12 favorables

Remettons, ce jour, à Mr le président du conseil départemental un tableau récapitulatif de la totalité des observations recueillies.

Demandons à Monsieur le président du conseil départemental d'apporter une réponse aux observations formulées sur le registre d'enquête, les courriers et le registre dématérialisé.

Questions des membres de la commission d'enquête :

Page 442 du dossier de demande d'autorisation environnementale figure le planning AFAF avec inclusion de l'emprise projet.

Question :

ce planning est-il toujours valide ? Pouvez-vous le compléter en y incluant tous les événements à partir du début de la présente enquête et jusqu'à la réalisation de ce projet.

Réponse CD 36 :

Le planning est toujours valide. La mise œuvre de celui-ci est conditionné par la déclaration d'utilité publique. Dès que l'arrêté de DUP sera pris, la CCAF se réunira pour demander la mise à enquête publique du projet d'opération (enquête périmètre). Le planning joint reprend toutes les phases de l'AFAF.

Page 217 du dossier de demande d'autorisation environnementale les relevés de trafic routier

[Tapez ici]

concernant la D943, la rd76, rd27 sont annoncés.

Question :

Il n'y a pas de relevé de la rd ~~64a~~ 64 E

Existe-t-il des relevés plus récents, car le trafic de camions sur ces voies semble avoir augmenté dernièrement.

Réponse CD36

Les dernières données de comptages ponctuels disponibles pour RD 64 E, 76 et 27 (deux sens de circulation confondus) sont les suivantes :

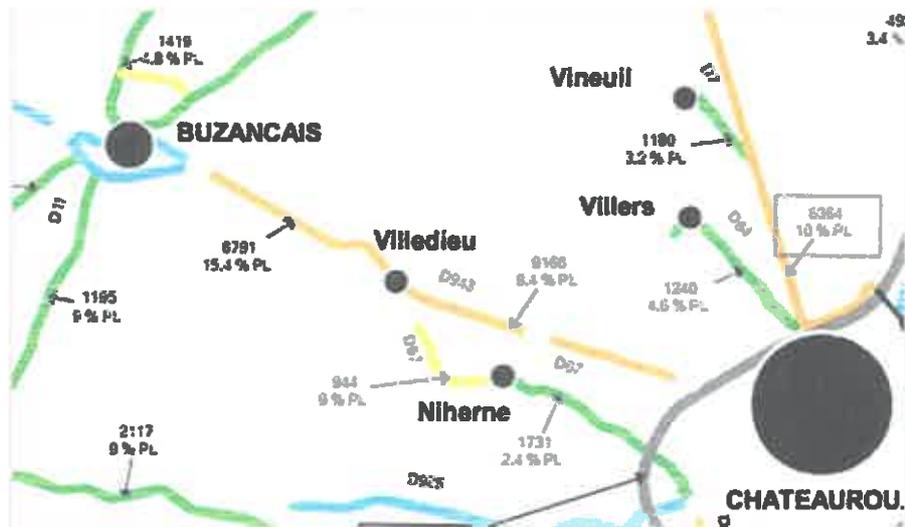
RD	Point de Repère PR position des comptages	TMJA TV Trafic Moyen Journaller Annuel Tout Véhicule (VL + PL)	Dont Poids-Lourds (PL)	% PL	Période de comptage
64 E	4+485 (entre Villedieu et RD 64)	116 TV	11 PL	9,5 %	01 au 07/06/2017
76	0+370 (sortie Villedieu vers Saint- Lactencin)	809 TV	46 PL	5,7 %	01 au 07/06/2017
27	53+790 (sortie Villedieu vers Chezelles)	790 TV	55 PL	7 %	01 au 07/06/2017
27	57+910 (avant bourg de Chezlles)	675 TV	56 PL	8,3 %	11 au 18/10/2018

Tableau 79 « Trafic Moyen Journalier Annuel sur la RD 943 en 2016 et 2018 » figurant p 217 du dossier de demande d'autorisation environnementale, complété avec les valeurs de trafics issus de la carte des trafics 2019 éditée par le Département de l'Indre (Attention erreur de retranscription des valeurs pour 2018 dans le tableau 79 figurant p 217 du dossier de demande d'autorisation environnementale) :

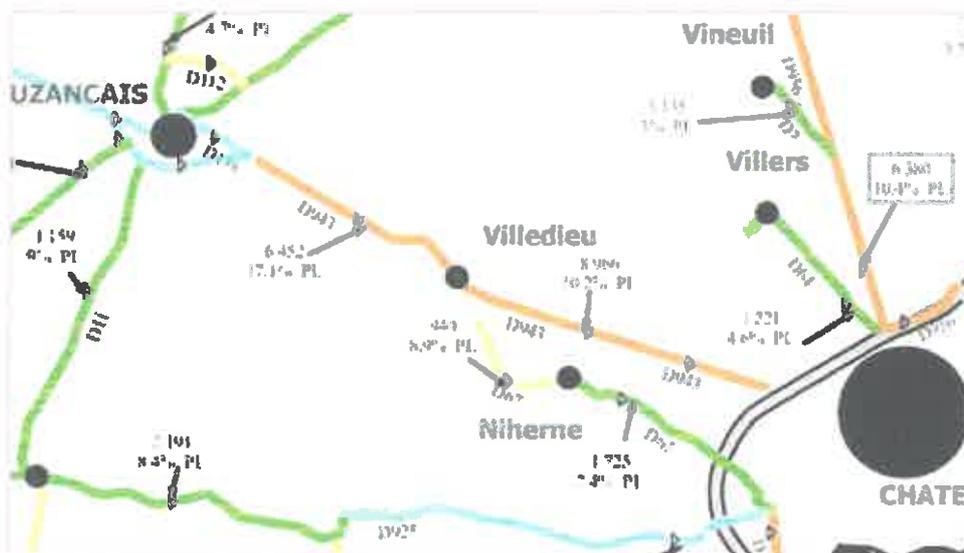
[Tapez ici]

TMJA RD943	2016	2018 (Correction)	Evol. 2016-2018 (Correction)	2019	Evol. 2016- 2019
Section Buzançais-Villedieu-sur-Indre (ouest)	6 791	6 835 6 452	+0,65 % -5 %	6 169	-9,16 %
<i>Dont poids-lourds</i>	1 046	1 172 1 103	+12,05 % +5,45 %	962	-8,03 %
Section Châteauroux-Villedieu-sur-Indre (est)	9 166	9 499 8 966	+3,63 % -2,18 %	9 015	-1,65 %
<i>Dont poids-lourds</i>	862	971 914	+12,65 % +6,03 %	928	+7,66 %

- Extrait carte des trafics 2016 éditée par le Département de l'Indre

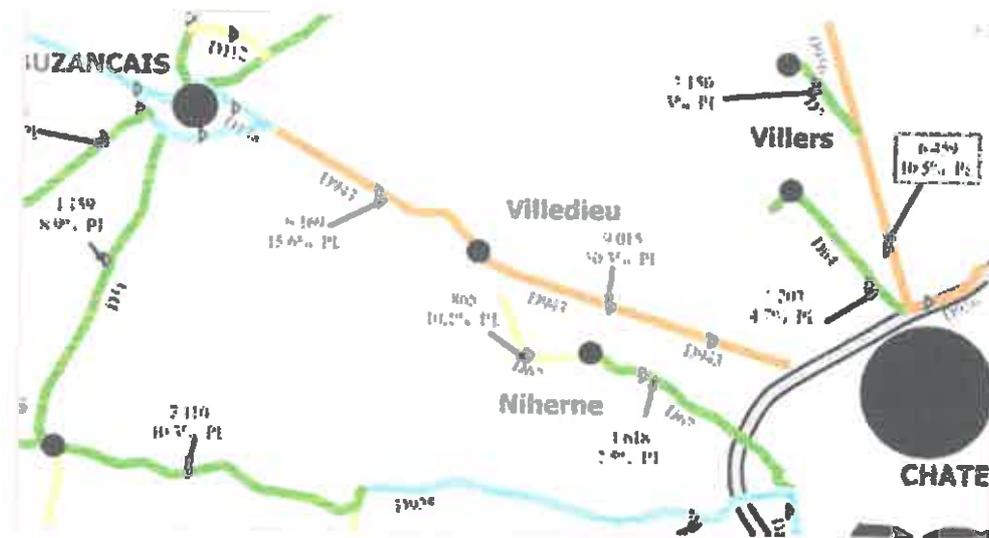


- Extrait carte des trafics 2018 éditée par le Département de l'Indre



[Tapez ici]

Extrait carte des trafics 2019 éditée par le Département de l'Indre



Pages 491,492,493 du dossier de demande d'autorisation environnementale figurent les cartes de chemins interrompus par ce projet.

Question :

La création de nouveaux chemins d'accès est peu évoquée dans ce dossier, pouvez-vous préciser si ces créations seront définies dans le cadre de l'AFAF et en concertation avec les usagers.

Réponse CD36

Les modifications relatives aux chemins seront traitées dans le cadre de l'AFAF en corrélation avec la cartographie parcellaire envisagée. Lors de l'élaboration du projet, la commission communale proposera aux conseils municipaux les suppressions et modifications de tracé et les conseils municipaux Indiqueront à la commission communale les chemins ruraux à créer. Cette réflexion sur les chemins sera menée pour desservir les parcelles mais également pour les autres usages (randonnée, ...) et se fera en concertation avec les différents acteurs. Ces modifications de chemins seront insérées au projet d'AFAF qui sera mis à enquête publique.

Pages 507 à 531 du dossier de demande d'autorisation environnementale figurent les cartes de l'impact sur les exploitations agricoles.

Question :

L'accès aux parcelles actuelles est bien démontré sur ces cartes, on voit nettement les perturbations que va provoquer ce projet de déviation, l'AFAF ne règlera vraisemblablement pas le souci d'accès aux anciennes et nouvelles parcelles, pouvez-vous préciser ou en est la réflexion sur ce sujet, notamment au niveau sécurité de traversée des rd76,27 et 64a, mais aussi des accès [Tapez ici]

directs de la nouvelle voie vers les parcelles bordantes.

La création de cheminements agricoles le long de la voie est-elle envisageable.

Réponse CD36

Sur le dossier présenté, le franchissement des intersections avec les RD 76, 27 et 64 E est projeté par l'intermédiaire de carrefours plan aménagés (carrefour de type tourne à gauche), permettant ainsi les échanges en sécurité entre la déviation et les axes interceptés. En terme de sécurité, au vu des trafics sur les différentes voies, ce type d'aménagement est recommandé par le guide de conception des carrefours interurbains.

De plus, l'aménagement de carrefour giratoire à ces intersections pourrait dégrader sensiblement le niveau de service des véhicules en transit sur la déviation (allongement du temps de parcours sur la déviation) et imposeraient aux flux de circulation de la déviation des ralentissements (priorité au trafic présent sur la chaussée annulaire).

Les conditions de visibilité des carrefours de type tourne à gauche projetés sont largement assurées pour permettre le franchissement des intersections en toute sécurité, même pour un convoi agricole.

En effet, pour le projet, les distances de visibilité depuis les axes secondaires vers l'axe principal sont très nettement supérieures à 250 m de part et d'autre de ces trois intersections. Les 250 m de visibilité sont définis pour un temps de franchissement de 10 secondes pour un aménagement de la voie principale franchie, composée de 2 voies de circulation + 1 voie de tourne à gauche (le guide de conception des carrefours interurbains conseille un temps de franchissement de 9 secondes, qui peut être majoré de 1 seconde dans le cas d'accès en rampe des voies secondaires avec une pente supérieure à 2%). De ce fait, la distance de visibilité minimale résultante pour les usagers arrêtés au Stop des voies secondaires est alors 10 secondes multipliées par la vitesse des usagers de l'axe principal (90 km/h) soit un résultat de 250 m. Les conditions de visibilité sont donc assurées au regard des documents techniques en vigueur. Cependant, ces carrefours font l'objet de nombreuses remarques au regard de l'impact sur les exploitants agricoles et les craintes en terme de sécurité liées à la particularité des matériels utilisés sur les exploitations. Le Département est alors prêt à envisager d'autres dispositions comme évoqué plus loin.

Les accès directs à la nouvelle voie sont proscrits, des rétablissements des accès seront étudiés dans le cadre de l'AFAF, en complément de la restructuration des surfaces d'exploitation agricoles liées à l'aménagement où aucune nouvelle parcelle ne sera enclavée. Le parcellaire actuel ne doit pas être considéré comme un enjeu, l'AFAF modifiera ce parcellaire en profondeur afin de restructurer les propriétés tout en assurant des accès viables aux exploitations.

Observations n° 1-2-3-4-9 : Concernant les sites archéologiques

Mr COULON : Le tracé de la déviation se trouve sur deux importants sites archéologiques, le site du Bois Moret (âge de bronze et âge de fer) et le site de Bourbonnais, Des fouilles sérieuses devront être réalisées avant la réalisation de ce chantier

Mr MABILLE : Les sites archéologiques du bois Moret et du bourbonnais ont fait l'objet d'articles dans notre bulletin annuel ; des fouilles sont préconisées avant travaux sur ces sites | "Dossier papier joint"

Mr Jacques de VERNEUILLE : Le tracé se situe sur deux sites connus : bois Moret et Bourbonnais et [Tapez ici]

possiblement au croisement de voies romaines, des fouilles devront être réalisées ! "dossier numérique joint (clé USB)". Confirmation de sa visite du 8 mars, rappelle qu'il serait plus judicieux d'explorer certain tumulus par des fouilles méticuleuses. En PJ 4 photos tirées du document remis le 8 mars.

Réponse CD36

Le tracé proposé du projet de déviation tient compte du patrimoine archéologique recensés à ce jour, dont les informations ont été communiquées par la Direction Régionale des affaires Culturelles Centre Val de Loire (voir paragraphe 6.5.4 « Patrimoine archéologique » page 228 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

Le tracé évite au maximum les zones répertoriées notamment, la zone de tumulus au niveau du bois Moret évoquée dans les documents remis avec les observations des 3 usagers ci-avant.

De plus, le projet s'inscrivant dans un secteur particulièrement riche en vestiges archéologiques, le Département de l'Indre suivra les dispositions prévues au Livre V, titre II du code du patrimoine (voir avis en date du 26 août 2020 de La Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie adressé à la Préfecture de l'Indre ci-dessous). Il se rapprochera du Service Régional d'Archéologie (SRA), afin que les mesures préventives puissent être mise en œuvre (évaluations, réalisation de fouilles préventives,....). Il mènera, le cas échéant, les fouilles complémentaires ou de protection des sites qui pourraient être prescrites par le SRA et s'acquittera de la redevance d'archéologie conformément à l'article L. 524-7 du Code du Patrimoine.

Avis DRAC – SRA du 26 Août 2020

PRÉFECTURE DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE
31 AOÛT 2020
COUPRIEN RESERVE

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Service régional de
l'archéologie

Adresse postale : 1, rue de la République
45000 Orléans
C. P. 10000
Téléphone : 02 38 70 30 30
Fax : 02 38 70 30 31
E-mail : service.archeologie@culture.gouv.fr
Site Internet : www.culture.gouv.fr

Direction du Développement Local et de l'Économie
Bureau de l'Environnement
Préfecture de l'Indre
Place de la Victoire et des Alliés
CS 80303
36019 Châteauneuf-Côtes

A l'attention de Mlle Catherine BÉLARD

Orléans, le 26 août 2020

OBJET : Visite – Validité sur Indre et Nièvre
Consultation dans le cadre du projet d'aménagement de la déviation de Villejeux sur Indre
Patrimoine archéologique inventorié.

Madame,

En réponse à votre demande du 14 août 2020, j'ai l'honneur de vous informer que la base de données relative au projet est en effet, affectée dans un secteur parcelaire situé entre les communes archéologiques de Villejeux et de Nièvre. Les données archéologiques sont en effet renseignées dans cette base qui regroupe une partie de la vallée de l'Indre et des plans cadastraux. Ils concernent les données chronologiques très larges depuis le Néolithique jusqu'au Moyen Âge et des fonctions diverses : camps fortifiés et autres habitats, sépulture, nécroses, nécropole, voir...

En raison de la nature du projet, il est recommandable de prévoir la mise en œuvre de protections archéologiques. Il convient donc, dès que le projet d'aménagement le rendra possible, que le maître d'ouvrage prenne l'initiative de Service régional d'archéologie, afin que toutes mesures préventives recommandées puissent être mises en œuvre immédiatement de l'impact, évitent les nuisances ou nuisances de protection des sites, conformément aux dispositions prévues au Livre V, titre II de votre loi.

Il est également possible d'anticiper sur la procédure prévue à l'article R. 6213-14 et article L. 521-6 du code de l'environnement, livre V, titre III, en sollicitant le Préfet de région (DRAC Centre, Service régional de l'archéologie) avant la dépose de la demande d'autorisation, afin qu'il examine et le projet est susceptible de donner lieu à des protections archéologiques. Cette action sera accompagnée d'un plan particulier pour les travaux de chantier afin de respecter les règles de l'art et son emplacement sur le terrain d'analyse, ainsi que le cas échéant, d'une notice prévoyant les modalités techniques envisagées pour l'entretien des travaux.

Quel que soit le mode de saisie, si le projet de travaux porte sur un terrain d'une superficie égale ou supérieure à 3000 m², vous devrez acquiescer, conformément à l'article L. 324-7 du Code du Patrimoine, une redevance d'archéologie préventive de 0,56 euro par m² (montant inclus sur le coût de la construction).

Mon service reste à votre disposition pour vous apporter toute précision que vous souhaitez obtenir.

Dans cette atteste, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma parfaite considération.

Pour le Préfet de la région Centre – Val de Loire
et par subdélégation,
le Conservateur régional de l'archéologie adjoint

Christian VERJUX

Observation n ° 7-39-40-47-55 : les nuisances écologiques le ferroutage...

Mme Lucile BARRE : Ce projet d'envergure est une véritable catastrophe écologique. Pas seulement les 7 KM impactés, mais tout le territoire environnant, la déviation va découper des terres cultivables ainsi que des bosquets, véritables refuges pour les animaux, je comprends le besoin ressenti par les personnes du bourg, mais cette solution n'est pas la bonne écologiquement et économiquement parlant, car il n'y aura pas que les camions qui passeront par cette déviation et ce seront des centaines d'automobilistes qui ne consommeront plus sur la commune. Pourquoi ne pas mettre en place un plébiscite laissant le choix aux habitants !!

Mrs BENOIT Francis, DOUCET Xavier, DESBAS Daniel, MAURE Aurélien, PEROU Jessica.

J'ai participé au projet de la déviation de Villedieu. Personnellement ayant échoué sur le point de sécuriser les croisements, risques d'accidents élevés, nous avons demandé des ponts, la réponse a été négative. Puis avec la mise à jour d'un cimetière romain, la destruction d'espèces protégées, des vestiges anciens et peut être d'autres à venir. STOP. Je ne serai pas complice de ce désastre. Faire un contournement. Pourquoi ? Pas d'accident corporel depuis des décennies. Depuis plusieurs années il y a un plan de préservation du foncier agricole, des forêts et espèces protégées. 1 hect disparaît chaque jour. Il faut protéger l'environnement et sa biodiversité. Avec la loi sur le climat il faut chercher la solution dans les moteurs électriques ou les camions dans les trains pour réduire la pollution.

Mr CESTAC François :

MAIS où va-t-on. En 2021, déposer un avis d'enquête pour de tels motifs. Des personnes s'investissent, plantent des haies en campagne, d'autres font des abris pour animaux et là on nous demande d'être complice à de tels agissements. Tous les jours on nous parle d'extinction d'espèces, en ce moment LA LOI SUR LE CLIMAT". Je doute que l'on vous félicite et que vous trouviez une écoute et un soutien pour cette mort. Non messieurs nous n'aurez pas mon agrément pour ce projet, mais vous pouvez mieux faire.

Mr MARCHAIS Philippe :

Vous avez budgétisé la somme de 25 millions plus certainement une rallonge de 5 à 10 millions d'euros. Avec vos collègues des départements voisins et de l'état si chacun apporte une pierre à l'édifice cela pourrait faire une belle somme, alors ne serait-il pas plus ambitieux et pertinent de prendre le projet du ferroutage. Je ne vois que des avantages. Nous avons les voies ferrées, les gares. une nette diminution de camions, un désengorgement des routes. Des routes en meilleurs état. une réduction des émissions de gaz. Alors messieurs un peu de courage, relevons nos manches et prenons ce projet à bras le corps. Dans un avenir proche on pourra dire aux générations à venir, c'est ici qu'est né le ferroutage français. A tout prix, préservons la nature, l'environnement, notre richesse.

Mr BENOIT Patrick :

[Tapez ici]

NON à la déviation de Villeneuve pour diverses raisons :

- étant propriétaire de terrains impactés par la déviation
- par les médias, nous entendons très souvent parler :
 - de la loi environnement (réchauffement climatique entre autre et toutes les conséquences qui en découlent)
 - d'environnement, notamment pollution sonore et olfactive (problème de particules,...)
 - d'écologie avec la préservation de la biodiversité et la disparition de plus en plus inquiétante d'espèces par les activités humaines.

La construction de la déviation va augmenter tous ces problèmes, avec la traversée d'un bois où tout un écosystème existe avec l'interruption d'un corridor écologique.

Ne sommes nous pas en train de marcher sur la tête ?

On ne fait que déplacer les problèmes , voir les augmenter, sans parler du coût économique pour la réalisation de ce projet et dans le futur pour la ville de Villedieu. Ne serait-il pas plus judicieux de garder cet argent pour :

développer le ferroutage et ainsi diminuer l'artificialisation des terres cultivables
créer des structures d'accueil spécialisées pour des personnes souffrant de lourds handicaps.

Les personnes impactées par ce projet (propriétaires et locataires) voient leur patrimoine dévalorisé avec des parcelles plus petites, avec des formes géométriques ne facilitant pas leur exploitation, des chemins supprimés, ce qui ne va pas faciliter leur accès.

Que va-t-il en être du déplacement du petit et grand gibier ?

Qu'en est-il du bilan carbone ? (la forêt ne capte t-elle pas le dioxyde de carbone responsable du réchauffement climatique?)

Sur l'ensemble de la population de Villedieu, très peu de gens ont répondu à cet enquête, comme s'ils ne se sentaient pas concernés.

Cette déviation n'est qu'un leurre pour quelques décennies, qu'il faudra refaire avec l'évolution. Alors , arrêtons de détruire notre campagne, source de notre nourriture et de notre bien être.

Nous n'héritons pas de la Terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants (Antoine de St Exupéry)

Comment accéder à la parcelle 2074 ?

Mr BRUNET Gérard :

[Tapez ici]

N'étant pas directement concerné par cette déviation (je n'habite pas dans le centre bourg ni Chambon) mais c'est en tant que contribuable que je souhaite m'exprimer dans ce délicat dossier vieux de plusieurs dizaines d'années et sans aucune hésitation je suis favorable à cette déviation car la sécurité n'est plus assurée dans la commune depuis bien longtemps avec le trafic grandissant de camions et de voitures.

Après avoir consulté le dossier en mairie et suite à la réunion publique du 25 juin 2018, je suis très inquiet sur la façon dont est présenté ce projet, sur la qualité du projet, mais aussi sur la forme par un manque évident de concertation préalable.

En effet le dossier de consultation public déposé en mairie n'est pas digne de ce nom, le plan d'ensemble est incompréhensible et de nombreux théopolitains n'ont pu se retrouver sur le tracé de cette future deux voies. Bien qu'étant moi-même très habitué à la lecture de plans et connaissant parfaitement la commune j'ai dû passer plus d'une heure pour comprendre ce qui était proposé !!!!

A ma grande stupéfaction j'ai donc découvert que Villedieu ne serait dévié qu'à moitié et que le projet avait été élaboré comme veulent l'imposer depuis très longtemps deux ou trois agriculteurs peu scrupuleux voulant sauvegarder quelques hectares de terre (il existe des friches qui peuvent être cultivées).

Comment des représentants du Conseil Général responsables des routes du département ont-ils pu oser présenter un tel projet ??? Comment peut-on oser dépenser des sommes considérables en déplaçant le problème du centre bourg trois kilomètres plus loin pour anéantir le village de Chambon. Comment peut-on imposer aux habitants de Chambon des murs en béton de deux mètres de hauteur et un revêtement de voirie spécifique tout cela pour soi-disant leur éviter des nuisances sonores !!!

Non Messieurs les représentants du département votre projet n'est pas viable pas plus que la solution de repli avec un rond-point réalisé à l'emplacement du terrain réservé aux gens du voyage, où là aussi une gêne considérable serait mise en place pour les dernières habitations de la sortie de Villedieu. Cela est une fumisterie bardée de propos mensongers.

Dans ce projet il me semble que personne n'est pensé au développement de l'urbanisation, et encore plus grave un tel projet ne permettra pas à plus ou moins long terme le doublement de cette deux voies.

Non Messieurs les représentants du département il ne faut pas répéter les erreurs du passé et faire une déviation du mauvais côté comme cela s'est fait à Buzançais il y a quelques années.

La seule solution qui peut faire l'unanimité c'est le contournement de Villedieu avec un raccordement à la D943 après les virages de Chambon comme prévu initialement en 2014 et 2017 projet qui financièrement n'a pas d'impact sur le coût des travaux comme indiqué par le maire de Villedieu dans la Nouvelle République du 7 Juin 2018.

Voilà ce que je tenais à signaler, en espérant que cette déviation ne soit pas dépourvue de bon sens.

Je fais suite à mon premier courrier en date du 9 juillet 2018 que j'avais déposé en mairie dans le dossier de consultation au public. En effet je constate avec énormément de regret que le dossier n'a pas évolué dans son absurdité. Ce tracé de déviation initié par quelques agriculteurs, quelques chasseurs et propriétaires de zones boisées (qui souvent sont les mêmes personnes) ont parfaitement maîtrisé le sujet avec le soutien sans faille du Président du Conseil Départemental (il est important en toutes circonstances de protéger son électorat) ceci pour évincer tout simplement le premier tracé qui était le seul valable et satisfaisant.

Une nouvelle fois pour faire plaisir à cette petite équipe (pour ne pas dire clan) non respectueuse nous allons gaspiller l'argent public sans aucun scrupule et cela n'est pas supportable.

Alors que tous les jours nous entendons qu'il est primordial de respecter l'écologie, comment peut-on en 2021 vouloir réaliser un projet complètement hors sujet.

En effet tel qu'on peut le découvrir sur le projet la pollution environnementale est omniprésente, cette déviation va polluer une partie du golf, la ferme du Haras route de Villers, les habitants de la route de Chézelles et notamment ceux de Boulonnais, les vignes de Mr Cosset. Quant à la population du village de Chambon celle-ci est tout simplement condamnée au pire scénario de ce triste projet.

Enfin en dernière observation liée à ce projet, comment fait-on pour gérer les dizaines de camions en provenance des carrières Lavaux empruntant journalièrement la rue Jules Descoutures, dans quelle direction devront ils aller pour éviter le centre bourg ? Je n'ai pas vu dans le dossier ces informations.

Mesdames et Messieurs les élus départementaux il n'est pas trop tard pour bien faire, il est encore temps de revoir le projet et de réaliser une déviation digne de ce nom.

Réponse CD36

Le Département a souhaité relancer ce projet car les conditions de sécurité actuelles ne sont pas viables dans la traverse de Villedieu sur Indre. Inutile d'attendre un accident ... Mais de nombreuses réactions de riverains de la RD943 soulignent par ailleurs l'intérêt de ce projet. Ce n'est pas pour eux du « ressenti » mais une réalité quotidienne.

Tout gestionnaire routier serait ravi de voir le ferroutage devenir une réalité en France. Cela fait des décennies que des décisions sont retardées en attendant que ce ferroutage soit mis en œuvre. Mais il faut être réaliste : rien aujourd'hui ne laisse présager la mise en œuvre d'un projet de ferroutage qui soulagerait la RD943. Le premier enjeu du ferroutage sera sans doute de traiter le transit des poids lourds qui traversent la France du nord au sud. Pourquoi ce projet ne devient il pas une réalité ? Les enjeux financiers sont très importants et les 25 M€ de la déviation de Villedieu sur Indre ne seraient qu'une goutte d'eau à l'échelle des investissements nécessaires. Enfin , nous savons bien que le ferroutage s'organiserait autour de pôles multimodaux et que les poids lourds reprendront la route dans tous les cas.

Alors, les bénéfices de la déviation sont ils supérieurs aux inconvénients ? Le dossier s'efforce de le démontrer notamment sur le volet impact sur l'environnement. Aucun enjeu majeur n'est mis à jour au travers de cette étude, pas de corridor écologique impacté du fait de l'évitement de plusieurs zones d'espaces naturels, une AFAF mise en œuvre pour apporter des réponses aux coupures de parcelles et d'exploitations agricoles, rétablissement de l'ensemble des accès, mise en œuvre de mesures compensatoires pour compenser les impacts de la déviation ...

Le projet permettra de retrouver une vie dans le centre de Villedieu sur Indre sous réserve bien

[Tapez ici]

entendu que le cadre de vie soit dynamisé. C'est d'ailleurs bien le projet en cours d'étude de la Commune conformément aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme (PADD) et qui ne sera rendu possible que s'il y a report du trafic de transit et notamment poids lourds, sur la déviation. Certes nous empruntons la terre à nos enfants, mais que dire des enfants de Villedieu sur Indre aujourd'hui ? Certaines interventions sur les registres sont explicites sur les difficultés, la peur des piétons sur les trottoirs et nous devons également à nos enfants de meilleures conditions de vie. Alors, après l'importante phase de concertation volontaire (alors que la réglementation ne l'imposait pas compte tenu du projet) menée sur le projet par le Département, cette enquête publique permettait à la population de s'exprimer.

Pas de « plébiscite » (le référendum local n'est une compétence que communale et sur les affaires de la Commune, hors sujet ici, la déviation étant sous maîtrise d'ouvrage départementale) mais une procédure d'enquête réglementaire. M BENOIT souligne le peu de gens ayant répondu à cette enquête. Ce sont très souvent les opposants qui s'expriment sur ce type d'enquête mais je note que nous avons également majoritairement des retours favorables et que les visites et téléchargements ont été nombreux. Le projet a mobilisé.

Le bilan de la concertation était d'ailleurs joint au dossier DUP mis à l'enquête.

Quand au projet qui amplifierait les nuisances et reporterait les problèmes de Villedieu sur Indre centre bourg sur Chambon, il est simple de constater que ces nuisances existent, sont amplifiées par les conditions de circulation des poids lourds en centre ville, que l'exposition de la population à ces nuisances est élevée et que le projet ne traverse pas Chambon mais améliore considérablement les conditions d'accès à Chambon en réduisant les nuisances sonores par la mise en œuvre d'un enrobé anti bruit.

Observation n ° 8- 56-57-58 : concernant le contournement de Chambon, la mise en cause du tracé.

Anonyme : Je suis favorable à la déviation mais est-ce bien judicieux de faire les entrée/sortie dans Chambon. Si l'on dévie Villedieu il faut rester dans la même optique pour Chambon et contourner le hameau -pour éviter le danger des virages et respecter le calme des habitants- pour ressortir à l'entrée de la ligne droite mais peut-être que cela générerait pour le projet des éoliennes.

Réponse CD36

Le passage de Chambon fait l'objet de plusieurs remarques et le projet ne semble pas compris. La RD943 actuelle ne coupe pas Chambon, le projet non plus. Le passage de Chambon a été au cœur de la concertation publique menée sur cette opération et le projet présenté est pour partie le résultat des retours des habitants communiqués lors de cette concertation. Le projet proposé ne contourne certes pas les habitations du haut de Chambon mais améliore considérablement les conditions d'accès au village en contrebas de la RD943 tout en diminuant les nuisances sonores en traitant la chaussée avec un enrobé anti bruit.

Il est alors totalement excessif de dire que les problèmes du bourg sont transférés à Chambon. Quant aux éoliennes, le projet n'était pas connu au moment des études de la déviation et se situe dans tous les cas loin des différents tracés étudiés.

[Tapez ici]



Mr MERY Laurent :

MERY Laurent

GATEFIN Stéphanie

Le Boulonnais

36320 Villedieu sur Indre

Madame Monsieur

Nous habitons à Villedieu sur Indre au lieu dit "Le Boulonnais" et en regardant le tracé de la déviation nous constatons que nous sommes "les sacrifiés" de la déviation.

Nous ne sommes pas contre la déviation mais pourquoi la faire passer si près du Boulonnais. Qu'avons nous fait pour mériter une telle décision? Vous pouvez la rapprocher de Villedieu sans que cela gêne ses habitants.

Avec le tracé actuel notre vie va complètement changer et va devenir très compliquée.

Avec ce tracé nous allons subir beaucoup de nuisances pendant les travaux et après avec la circulation sachant que les vents dominants nous sont défavorables :

- pendant les travaux certainement route barrée route de Chézelles;
- nuisances visuelles très importantes même avec les merlons végétalisés;
- pollution de l'air;
- nuisances sonores très importantes (bruits des moteurs, des pneus,...);
- nuisances sonores avec les décélérations et les accélérations avec un stop pour traverser la déviation;
- perte de valeur de la maison et du terrain avec une déviation si proche;

Il faut absolument éloigner la déviation du Boulonnais et la rapprocher de Villedieu.

Il faudra absolument mettre des enrobés phoniques pour réduire le bruit 500 mètres avant et après le Boulonnais sur la déviation et au niveau du stop route de Chézelles.

Villedieu le 07 Avril 2011

[Tapez ici]

Réponse CD36

Le tracé en plan de la déviation dans le secteur du Boulonnais est conditionné :

- d'une part par des caractéristiques géométriques de conception à respecter (valeurs minimales de rayon en plan non déversé, etc....) suivant les recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route du Guide d'Aménagement des Routes Principales,
- d'autre part par la présence d'espaces naturels contraignants pour le tracé, à savoir à l'Est de la RD 27 (Route de Chezelles), limiter l'impact en terme d'emprises sur l'espace boisé « Le haras », éviter la zone humide (ex peupleraie) présente de part et d'autre du ruisseau des Fontaines, la traversée de la vallée de la Trégonce, à l'Ouest, par la présence de vignes au lieu-dit « Les Gabillonnes » (agriculture biologique) et de l'espace boisé du « Bois Moret », qui est traversé par le tracé dans sa partie la moins large.

La prise en compte de ces contraintes de conception conduit au tracé tel que présenté dans le cadre de l'Enquête Publique.

Une adaptation possible des caractéristiques géométriques de conception en plan, à savoir une variation du rayon en plan entre les deux alignements droits (est/ouest) conditionnés par les espaces environnants, ne permettrait pas de décaler substantiellement le tracé de la déviation plus au sud, vers le bourg de Villedieu-Sur-Indre. Le décalage du tracé de la déviation au droit de la RD 27 serait de l'ordre d'une dizaine de mètres au maximum.

Toutefois, pour réduire la perception des nuisances visuelles, voire sonores en complément du revêtement antibruit de la couche de roulement et des merlons végétalisés, il est techniquement possible d'abaisser le profil en long de la déviation, pour que cette dernière passe sous la RD 27. La déviation pourrait donc se retrouver en déblais sur une section s'étirant sur une longueur de 500 m (répartie pour 300 m environ côté Ouest de la RD 27 et de 200 m environ côté Est), elle serait alors encaissée d'une profondeur d'environ 4 m par rapport au terrain existant au droit de la RD 27). Cette option technique nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art (pont) au dessus de la déviation pour le rétablissement de la RD 27 par ailleurs demandée.

Cette option assurerait la continuité des circulation sur la RD27.

Elle pourrait donc également répondre à l'inquiétude des exploitants agricoles qui seraient amenés à exploiter des terres de part et d'autre de cet axe routier (sentiment d'insécurité lors du franchissement de la déviation par des carrefours de type tourne à gauche avec le matériel agricole), le franchissement du tracé de la déviation serait alors très aisé pour les engins agricoles.

Mme MERY Monique :

A ce jour , en tant que propriétaire , nous n'avons eu aucune information stipulant qu'une route nationale aller passer sur notre propriété !!!!

Propriété qui au vu de l'enquête public est concerné sur les parcelles suivantes : A 104-299-301-354-678 .

- Couper par une route nationale .
- Perte de superficie .
- Dépréciation de notre foncier .

Comment peut on être satisfait et en accord avec ce contournement ?

Réponse CD36

La concertation publique en 2018 a fait l'objet de publicité annonçant les réunions publiques dans la presse, qui s'est par ailleurs fait largement échos de ces réunions, ainsi que d'un affichage public dans Villedieu sur Indre et d'un accès au dossier sur le site indre.fr.

Le bilan de la concertation était d'ailleurs joint au dossier DUP mis à l'enquête.

L'AFAF traitera les questions d'accès aux parcelles qui seront par ailleurs sans doute redécoupées selon le nouveau parcellaire issu de cet aménagement (parcelles situées de part et d'autre de la RD 27 au sud du Boulonnais et Vallée de La Trégonce). Enfin, il ne s'agit pas d'une route nationale mais départementale.

Mrs MERY Didier et MERY Laurent, GAEC Anne de Nieul :

Nous exploitons (fermier) 100 ha en 6 parcelles rectangulaires (séparer par la route départementale 27 Villedieu / Indre - Chézelles).

Le projet du contournement va scinder l'exploitation en deux (au 2/3) avec d'avantage de parcelles entrainants :

- des parcelles avec des géométries et des superficies entrainant un surplus de travail (perte de temps) , des redoublements excessifs (semences , interventions phytosanitaires) au sein des parcelles .
- Perte de surface
- Une route nationale à traverser avec un carrefour très dangereux , pour tous type de véhicules .
- Des risques de salissure supplémentaires des routes (donc nettoyage) .
- Des engins agricoles non adaptés au franchissement de cette nationale , ce qui entrainent un surcoût (repliage des outils , mise sur des chariots ...attentes ...)
- Une NON information à ce jour , des services responsable de l'aménagement.

Qui va prendre en charge l'ensemble de ces frais supplémentaire ?

[Tapez ici]

Réponse CD 36 :

En ce qui concerne l'impact sur les propriétés foncières et leurs conditions d'exploitation, un AFAF sera mis en place. Le Département ayant acquis suffisamment de surface, dans le futur périmètre de l'AFAF, pour couvrir l'emprise de la déviation, cette opération se fera sans perte de surface pour les propriétaires concernés puisqu'ils seront compensés par de nouvelles attributions parcellaires. Dans le cadre d'un AFAF chaque propriétaire reçoit une attribution équivalente à son apport dans le respect des tolérances admises dans ces procédures (= ou - 10 % en surface et = ou - 1 % en valeur de productivité).

Le Département a mené une importante phase de concertation publique volontaire (alors que la réglementation ne l'imposait pas) sur le projet au préalable de l'enquête publique. Cette concertation a permis de porter à la connaissance des usagers l'étude du projet de déviation (cf. observations précédentes).

Observation n° 12-13-14-15--27-28-29-35- 38 :

concernant les petites parcelles ou jardins de particuliers.

Mr MARTIN Olivier : EARL les acacias, se préoccupe de l'avenir des accès aux parcelles qu'il cultive dans le secteur du Boulonnais

Mr GUILLOT Aurélien : Propriétaire d'une parcelle acquise depuis peu, qu'il cultive, sur laquelle il y a des arbres fruitiers, qui est clôturée, où il y a un point d'eau. Est opposé à ce projet de déviation dans le tracé proposé qui coupe sa parcelle.

Je suis propriétaire d'un terrain commune de Niherne AB 179. Je découvre qu'une déviation doit passer en plein milieu de ma parcelle. J'ai entrepris sur ce terrain une permaculture. J'ai investi dans des plants et fruitiers en pleine production. Je suis complètement anéanti par cette nouvelle alors qu'il existe de nombreuses friches de part et d'autre et qui ne sont pas touchées. C'était mon petit coin de paradis et un dérivatif à de nombreux problèmes personnels. Je ne sais plus quoi faire ni vers qui me tourner pour crier mon désespoir. Aussi je m'adresse à vous pour connaître mes droits en la matière et savoir si le tracé peut -être modifié.

GUILLOT René : Contre cet ouvrage qui va le contraindre à faire un détour pour se rendre à sa parcelle qui va se retrouver de l'autre côté de la déviation.

Réponse CD36

Les arcelles sur la commune de Niherne AB n°173 & 174, sont situées au nord du tracé, tandis que le domicile de M. Guillot se situe au Sud du tracé sur la parcelle commune de Niherne AW n°380. Il pourrait être envisagé un passage sous la déviation dans la partie en remblai, passage qui serait également utilisée par l'exploitation maraîchère attenante.

Mr BALDOMIR Robert : propriétaire du lot 95, je souhaiterai un déplacement vers le Nord-Est de quelques mètres ne prenant ainsi que le bout de terrain au lieu de le couper en deux. Joint tracé souhaité.

[Tapez ici]

Réponse CD36

(Parcelle sur Niherne AW n°95). Les modifications de tracé demandées sont difficilement compatibles avec le respect des règles géométriques de conception. Le Département prendra contact avec ce propriétaire dans le cadre de l'AFAP.

Mr EMLY Jean-Pierre : propriétaire d'une parcelle impactée par le tracé en projet, demande le déplacement d'une vingtaine de mètres de celui-ci. Il va communiquer un plan à cet effet !!

Réponse CD36

Parcelle non localisable (depuis données du cadastre, propriété Emly « inconnue »), pas de plan communiqué.

Mme THOMINE Josseline : Il s'agit d'un verger entretenu avec des arbres fruitiers. Je ne souhaite pas conserver la partie restante.

Réponse CD36

(Parcelles sur Niherne AB n°181 & 195) Le Département prendra contact avec ce propriétaire.

Mme Sylvie DELEPINE :

Je suis favorable à la déviation de Villedieu, avec le passage de poids lourds, la circulation devient compliquée. Par contre étant propriétaire de terres touchées, ma position est controversée : les jardins, vignes ne connaîtront plus la tranquillité d'antan, ce havre de paix va être chamboulé pour les effets néfastes de cette déviation : bruits, pollution. Les accès qui desservent les jardins vont-ils être modifiés.

Pour les terrains expropriés, quelles sont les possibilités proposées.

Réponse CD36

(Parcelles sur Niherne AB n°170a & 171 & 106 (ces 3 parcelles sont hors emprises du projet) & AW 102 concernée)

Le tracé en plan de la déviation dans le secteur des petites parcelles de jardins et vergers est conditionné d'une part par le respect des caractéristiques géométriques de conception définies par les recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route du Guide d'Aménagement des Routes Principales et d'autre part, par la nécessité de raccorder le tracé sur le carrefour giratoire existant à l'intersection des RD 943 et 80 et de limiter l'impact sur l'exploitation maraîchère de Mrs Barreau Mathieu & Thomas (parcelles n°AB 202 & 203 sur la commune de Niherne et n° AO 562 sur la commune de Villedieu-Sur-indre).

La prise en compte de ces contraintes de conception conduit au tracé tel que présenté dans le cadre de l'Enquête Publique.

Les quelques adaptations mineures, qu'il serait possible de mener sur les caractéristiques géométriques de conception en plan de la déviation dans ce secteur, ne permettraient pas de limiter substantiellement les impacts sur les parcelles citées ci-avant par les usagers et déplaceraient ces contraintes sur les parcelles voisines voire même, les rapprocheraient du secteur résidentiel de l'Ormelle.

[Tapez ici]

Comme précisé précédemment, il n'y aura pas d'expropriation ; la desserte des parcelles sera étudiée dans le cadre de l'AFAF.

Chaque propriétaire impacté par la déviation se verra réattribuer un nouveau parcellaire. En cas de perte d'arbres fruitiers, de nouvelles plantations pourront être proposées et, ou des soultes pour compenser la perte.

Observation n ° 30-36- 41-43- 44- 45-46-48-59 : sur l'accès aux parcelles agricoles, les carrefours, ponts, ronds-points, tournes à gauche etc.

Mme CHAUVEAU Ellsabeth : exploitante, c'est très bien de faire cette déviation pour Villedieu. Le problème pour nous les agriculteurs c'est comment faire pour la traversée. Nous ne voudrions pas de STOP. C'est trop dangereux avec du matériel agricole. Nous ne voulons pas créer d'accident. Il faut des ponts sans danger pour tous.

Mr CARNET Philippe : Oui à la déviation bien sûr, mais peut-être faut-il envisager de créer des doubles tourne à gauche pour les usagers qui vont entrer sur la déviation ? En effet, des ronds-points vont freiner la fluidité du trafic. L'exemple de la déviation de Loches, avec ses ronds-points, crée des files d'usagers qui maintenant, repassent dans la ville... A certaines heures, des vraies files sont bloquées à ces ronds-points, moteurs tournants, pour redémarrer ensuite en accélérant, créant de ce fait beaucoup de nuisances.

Réponse CD36

Le projet prévoit bien des double tourne à gauche par ailleurs fortement critiqués lors de cette enquête. Le remplacement des tourne à gauche par des giratoires auraient effectivement les inconvénients cité par M Carnet.

Mrs BARREAU Mathieu et Thomas :

Madame, Monsieur, Nous sommes bien conscients qu'une déviation de Villedieu/Indre est importante ; cependant nous sommes propriétaire de terrains agricole sur Niherne (AB202, AB203, AB205) et Villedieu (A561, A538, A561, A560, A562, A541, A557, A556, A546, A543, A532, A544). plusieurs questions se posent : le tracé de la déviation coupe notre parcelle en 2 en plein travers, nous allons nous retrouver avec des parcelles en pointe de chaque côté de la route. Que prévoyez-vous comme chemin d'accès ? Quels aménagements fonciers prévoyez-vous ? sachant que les parcelles se situent dans une zone où la qualité des terres agricoles est très hétérogène. On tient à souligner que cette parcelle représente 50% de notre SAU. Nous vous remercions de bien tenir compte de nos observations et restons à votre disposition pour plus de précisions. sincères salutations, Mathieu et Thomas BARREAU.

Réponse CD 36 :

Comme évoqué précédemment, la réorganisation du parcellaire et les chemins d'accès seront traités dans le cadre de l'AFAF. En ce qui concerne la qualité des terres, un classement de l'ensemble du parcellaire sera réalisé sur site dans le cadre de l'AFAF. Le classement sera réalisé par la Commission Communale d'aménagement foncier avec la participation des propriétaires et exploitants qui le souhaiteront. Ce classement sera soumis à une consultation auprès de l'ensemble des propriétaires concernés. La réorganisation foncière qui suivra prendra en compte la valeur agricole des terres issue de ce classement.

[Tapez ici]

Mr MOREAU Philippe :

Favorable à la déviation sous condition 1°) la traversée de la déviation avec des engins de grande longueur sans rond pont me paraît difficilement réalisable et très dangereux. 2°) la traversée de la déviation sur le RD 7- lorsque les automobilistes seront sur la déviation, soleil levant et soleil couchant engendrera une grande dangerosité. 3°) aucune information pour le moment sur réaménagement foncier, ni aucune consultation des agriculteurs. 4°) aucune information sur l'impact écologique des cours d'eau. J'aimerais que les informations sur l'évolution de la déviation soit plus transparente.

Réponse CD 36 :

Sur les points 1 et 2, le Département envisage à l'issue de la présente enquête de rétablir les RD 64E et RD27 par des ponts ce qui répond aux fortes inquiétudes de sécurité.

Sur le point 3, une étude d'aménagement foncier a déjà été réalisée et les éléments ont été insérés dans le dossier qui a été mis à enquête publique. A l'occasion de cette étude d'aménagement, une rencontre a eu lieu avec les exploitants et les propriétaires qui ont répondu à l'invitation. Les propriétaires et exploitants seront à nouveau consultés pour la mise en œuvre de l'AFAF (enquête publique sur le périmètre, consultation sur le classement, enquête publique sur le projet d'aménagement foncier). Je note par ailleurs que les réunions publiques ont fortement mobilisé les agriculteurs et que plusieurs rencontres ont eu lieu avec la profession.

Mr LIMOUSIN Florent :

Je suis favorable à la déviation sous condition d'aménagement des intersections avec ronds-points ou tunnels ou ponts comme pour la déviation de Buzançais. J'aimerais avoir des renseignements beaucoup plus fréquents sur l'évolution du projet. Je prends la route RD 64 E, 6 à 7 fois par jour, donc je la traverserai très souvent parce que le haras sera coupé en 2 avec du matériel qui peut faire 20 mètres de long (plateau à paille).

Mr LIMOUSIN Gérard :

Je suis favorable à la déviation sous réserve des aménagements sur le RD 64 E, pour les intersections, ronds-points, tunnels ou ponts.

Mme LOGIE Marline :

Tout d'abord je suis favorable à la déviation de Villedieu car la sécurité des habitants et notamment des enfants est primordial. Cependant, j'émetts quelques réserves sur la sécurité de cette déviation. Aucun aménagement d'intersection n'est prévu. Un simple Stop permettra de traverser. Etant d'une famille d'agriculteurs, nous empruntons très souvent la RD 64e. Nous circulons avec des véhicules simples mais aussi en télescopique, en tracteur attelé, en moissonneuse batteuse. Connaissez-vous le temps pour repartir d'un Stop chargé avec la longueur tracteur-remorque. Un aménagement tel qu'un rond-point ou un pont ne serait-il pas plus sécurisant pour nous ainsi que pour les automobilistes. La valeur de la vie humaine doit-elle être fonction du coût financier et d'un aménagement routier. Sur le RD 64e nous sommes au moins quatre exploitations à emprunter [Tapez ici]

très fréquemment cet axe dont une CUMA.... Je tiens à faire remarquer que sur la déviation de Buzançais plusieurs aménagements ont été réalisés : pont, rond-point, voies de déserte et d'insertion. Pensons sécurité dans Villedieu, mais pensons aussi sécurité en dehors de Villedieu !

Mr Loïc COSSET :

Je suis maraîcher BIO sur la commune de Chezelles et je possède 2h20 de vignes en raisin de table BIO sur la commune de VILLEDIEU au niveau du Guignier Noir et Gabliones. Je trouve que le tracé de la route passe trop près de ma parcelle ZP 118/119. Cela va entraîner une pollution phénoménale, une destruction de faune auxiliaire (coccinelle, syrphé) qui est bénéfique pour moi qui est en BIO. Ensuite, on va rencontrer un autre problème, lorsque l'on a des gelées au printemps et que l'on est obligé de faire de la fumée pour protéger les vignes et la future récolte, on risque de ne plus pouvoir le faire car je ne veux pas être responsable d'un accident. Que faire pour protéger ma culture ?

Je souhaiterais que la route soit déplacée à la limite des bois, cela évitera que la pollution ne tombe sur les vignes au risque de perdre mon label BIO et une source de revenu. Sinon je souhaite qu'une haie épaisse soit plantée d'un bout à l'autre de mes vignes pour limiter la pollution et essayer de préserver la faune auxiliaire.

Ensuite, étant habitant de Chezelles, je trouve aberrant qu'un STOP soit mis en place sur la route de Chezelles, c'est une source à accident, lorsque l'on va traverser en matériel agricole, or à ce jour il n'y a pas d'accident corporel à déplorer dans VILLEDIEU, et là à cause de ce STOP on déplorera certainement des morts. Pour moi, ce projet n'est pas viable, tout est à revoir : la sécurité des gens de Chezelles, de St Lactensin, la biodiversité me concernant, comment laisser un tracé de route qui passe à 30 m d'une culture BIO, alors qui pourrait être reculé un peu.

Je suis donc non favorable à ce projet pour le moment.

Mr Pascal AMARY :

Avis favorable pour un contournement, mais en qualité d'acteur en milieu rural, je suis défavorable à ce projet qui est notoirement inachevé en matière de lisibilité pour le monde rural (exploitants agricoles, propriétaires fonciers, et utilisateurs des voies d76, d27, d64e). Ces utilisateurs vont voir se créer des zones accidentogènes très dangereuses (3 doubles tournes à gauche, exemple unique sur la 943, au lieu-dit MONT, traversé par la route allant de St Maur à Déols). Il y a 30 ans à Buzançais on installait 4 ponts et un passage souterrain. La vie humaine était mieux prise en compte.

* Autre point non lisible : aménagement foncier jamais travaillé en concertation, étant donné les difficultés liées à l'hétérogénéité des sols.

* Exploitation carrément coupée en deux, de nouveaux aménagements routiers non sécurisés.

* Toujours pas de lisibilité sur l'impact environnemental malgré le projet qui ne parle que d'écologie sans jamais évoquer l'aspect humain et social.

Une solide concertation permettrait sans doute d'améliorer la situation, il est difficile de signer un chèque en blanc ; en plus de l'expropriation.

Réponse CD 36 :

Ces observations soulignent les craintes de la profession agricole sur les franchissements des carrefours. Il est fait référence à la déviation de Buzançais qui effectivement ne présente pas une configuration similaire, pour partie liée à sa situation en zone inondable de la vallée de l'Indre. Les raisons invoquées de ces craintes sont liées à une situation actuelle sans carrefour sur des routes peu circulées et par conséquent sans difficulté particulière pour les exploitants agricoles. Après

[Tapez ici]

analyse de l'ensemble des requêtes, le Département projette de remplacer les carrefours à niveau sur les RD64E et 27 par des ponts au franchissement de la déviation répondant ainsi aux demandes. Le carrefour de la RD76 serait conservé mais un itinéraire agricole sera proposé en reprenant un chemin existant qui sera prolongé pour passer sous la déviation au niveau du ruisseau des vallées à Chambon.

Nous avons ensuite les questions déjà évoquées concernant l'AFAF : l'aménagement foncier n'est pas encore engagé. Il ne pourra l'être qu'une fois que l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de déviation sera pris. A ce jour seule l'étude d'aménagement foncier, qui constitue l'état des lieux, a été faite. Cette étude a donné lieu à une rencontre des propriétaires et des exploitants. Comme évoqué précédemment la procédure d'AFAF se fera en concertation avec les intéressés (enquêtes publiques, consultations, rencontre des propriétaires et des exploitants pour l'élaboration du projet parcellaire).

Concernant M COSSET, il n'est pas envisagé pour les raisons évoquées ci avant tenant à la géométrie de la route de déplacer le tracé. Par contre, les plantations évoquées seront réalisées afin de limiter l'impact du projet.

Mme DROUIN Laurence :

Je souhaite savoir ce que vous prévoyez pour compenser l'emprise du contournement au niveau des parcelles exploitées et déstructurées comme par exemple la AW71 lieu-dit l'Ormeille dont je suis propriétaire ?

Réponse CD 36 :

Comme précisé précédemment un aménagement foncier sera mis en place pour redéfinir un nouveau parcellaire et il n'y aura pas de prélèvement de surface sur les propriétés puisque le Département a acquis suffisamment de surface pour couvrir les besoins de l'emprise routière.

Mr DROUIN Pascal :

Pensez-vous réaliser un passage sur le chemin rural de Niherne à Vineuil pour desservir les parcelles situées en section AB au nord du contournement?

Pensez-vous réaliser un passage sur le chemin rural de Villedieu sur Indre à Treuillaud pour desservir les parcelles entre la section AW et la section AB?

Que prévoyez-vous pour compenser l'emprise du contournement, au niveau des parcelles exploitées et des parcelles déstructurées?

Pour les routes de Villedieu sur Indre, Chezelles et Villedieu sur Indre, St Lactencin il serait plus sécurisant de réaliser des ponts pour limiter le risque d'accident grave en corrélation avec la vitesse plus élevée sur ce parcours? (ceci s'est déjà produit pour ma part sur la D943, à quel prix estime-t-on une vie ?)

Pensez-vous que l'aménagement foncier pourra se faire le plus équitablement possible et sans rallongement de parcours significatif ?

[Tapez ici]

Dans l'attente d'avoir vos réponses sur ces sujets.

Réponse CD 36 :

Comme précisé précédemment, un AFAF sera mis en place pour redéfinir un nouveau parcellaire et l'accès aux parcelles sera traité à cette occasion ainsi que les rétablissement des chemins ruraux. Les autres points ont également été évoqués ci avant.

Observation n ° 24-25-31 : concernant les cours d'eau – Syndicat des eaux

Mr LEGER Patrick : Après avoir étudié le dossier soumis à l'enquête publique sur la déviation de Villedieu-sur-Indre, nous avons constaté que l'ensemble des traversées de cours d'eau et notamment celui de la Trégonce était correctement étudié et les aménagements prévus adaptés pour leur préservation. Concernant les différents ouvrages hydrauliques de type "Pont cadre" pour les traversées des fossés d'écoulement, il est indiqué une pente de pose de 0,0015 m/m. Ces pentes devront en fait correspondre aux pentes naturelles rencontrés à chaque site, pour éviter une pose trop "horizontale" qui favorise une érosion régressive aval. Concernant la Trégonce, une attention particulière devra être appliquée lors des travaux, ce cours d'eau comptant des truites et des brochets, voire des anguilles, 3 espèces protégées. Président de L'Indre pour la pêche et la protection du milieu aquatique.

Mr Pierre PRINET : suite à la consultation des documents, j'émet le même avis que la fédération départementale de pêche de l'Indre notamment sur les prescriptions. Enfin, j'aimerais être informé des travaux lors de la réalisation des ponts hydrauliques.

Mr LUMET Christophe : Président du syndicat mixte des Eaux de la demoiselle sollicite le département de l'Indre pour la prise en compte du déplacement des canalisations d'eau potable dans le cadre des travaux de la déviation de la RD 943. En effet, comme le précise la jurisprudence en matière de création de voie nouvelle ces travaux sont à la charge du département.

Réponse CD36

Les ouvrages à réaliser pour le franchissement des cours d'eau (Trégonce, ruisseaux des Fontaines et des Vallées) sont de type « passage inférieur à portique ouvert. L'ouverture de ces ouvrages prend en considération la largeur du cours d'eau et des passages agricoles, piétons et faune sauvage en parallèle du cours d'eau, conduisant ainsi au principe de réaliser les appuis de ces ouvrages, bien au-delà du lit mineur, favorisant alors la préservation des cours d'eau et de leur biotope.

Pour les différents ouvrages hydrauliques de type « pont cadre » pour les traversées des fossés d'écoulement, une pente minimale de pose de 0,0015 m/m est mentionnée dans les fiches techniques pages 33 à 38 du dossier de DUP. A ce stade de l'étude d'Avant Projet, cette valeur de pente de pose, n'a servi que d'hypothèse « la plus contraignante » pour déterminer les prédimensionnements des ouvrages en relation aux débits centennaux des bassins versants qu'il convient de gérer dans le cadre du projet. Bien entendu, dans le cadre des études au niveau de définition de Projet, ces pentes d'ouvrage seront adaptées aux pentes des écoulements de fossés et thalweg rétablis.

Les dévoiements de réseaux (eau potable, électricité), rendus nécessaires pour la réalisation du projet de déviation sur les emprises nouvelles seront assurés financièrement par le Département.

[Tapez ici]

Observation n° 32 : contre sauf s'il y a échange de terrain

Mr Hubert JAMET : Je suis propriétaire du parcellaire n° 67. Je remarque une voie de déviation sur cette parcelle. A ce jour je ne suis pas intéressé par cette emprise, je ne suis pas vendeur de quelques parcelles que ce soit. Pour ma part quand je cesserai d'exploiter je suis en possession d'un "repreneur". PS : si vous voulez quelques ares avec cette parcelle, je demande l'échange complet de cette parcelle en ayant celle-ci plus près de mon domicile. Sauf erreur de ma part, il doit exister quelques parcelles qui étaient prévues dans cette emprise pour faire des échanges de terrains. Je suis opposé à ce projet de déviation dans son intégralité.

Réponse CD36

(Parcelle sur Villedieu ZO n°67, concernée par le rétablissement de la RD 943 en venant du bourg de Villedieu vers le giratoire du Bois Moret à réaliser côté Ouest de la déviation.)

Comme précisé précédemment un aménagement foncier sera mis en place et il n'y aura pas de prélèvement de surface sur les propriétés puisque le Département a acquis suffisamment de surface pour couvrir les besoins de l'emprise routière. Un échange de parcelle pourra donc être étudié dans le cadre de l'AFAGE.

Observation n° 33 : le préjudice d'une commerçante.

Mme NONNET Véronique :

LA COLERE GRONDE. Nos élus municipaux, départementaux et régionaux ne sont pas sans savoir les dégâts que peuvent causer une déviation pour les villages qu'elle contourne. De nombreux exemples en sont la preuve autour de nous : Buzançais, Tendu, St Gaultier, Lotiers et bien d'autres encore. Depuis plusieurs années, Villedieu se dynamise, construit et évolue autour de ses habitants, accueille régulièrement une nouvelle jeunesse Théopolitaine qui pérennise ce dynamisme et bien sûr les commerçants et artisans de Villedieu en sont également les acteurs majeurs. Ne les laissons pas détruire tout ce qui a été fait afin qu'il continue de faire vivre à Villedieu qui ne doit pas devenir un village dortoir gris et sinistre. Il faut que vous sachiez que durant six mois d'une année le tourisme contribue fortement à faire vivre nos commerçants et artisans qui s'investissent pleinement pour satisfaire leurs clients avec de nouveaux services de proximité. Une déviation serait une baisse certaine de notre chiffre d'affaire, et à moyen terme, les rideaux de vos commerces vont se baisser les uns après les autres. Vous l'aurez certainement compris, qui dit plus de commerces et services dit plus d'habitants. Cela s'appelle la désertification rurale. Vous voulez vraiment en arriver là ? Si ce projet de déviation aboutit, l'avenir de Villedieu en tant que village accueillant et dynamique est tout tracé.... Devinez qui subira une hausse de la taxe d'habitation et de la taxe foncière ? et bien nous les laisser pour compte. Toujours plus de béton, plus de nuisances à la biodiversité, de privation de leurs terres nos agriculteurs qui sont déjà en grande souffrance, plus de modernisme, plus de confort au détriment de notre quiétude, de notre avenir professionnel, de notre vie paisible.

NON A LA DEVIATION DE VILLEDIEU, NON A LA MORT DE NOTRE VILLAGE.

NON A UNE DESERTIFICATION RURALE PROGRAMMEE.

Certains commerçant et artisans en colère. (ne figure que la signature de Mme NONNET)

[Tapez ici]

Les exemples évoqués n'appellent pas le même constat du Département : Buzançais notamment profite de la déviation et son dynamisme économique est réel. Comment imaginer ces communes aujourd'hui avec les trafics de la RD943 ou RD 951 (Saint Gaultier) ou de l'A20 (Lothiers, Tendu) traversant leurs centres bourg ? Argenton sur Creuse est elle pénalisée par la déviation ? L'enjeu pour la commune est bien de redynamiser le centre bourg et la déviation va contribuer à l'attractivité de la ville et permettre de nouveaux habitants : à quelques minutes de l'Autoroute, quelques minutes des zones d'activités de l'agglomération ou à l'ouest sur Buzançais, Villedieu sur Indre sera en mesure de profiter d'une situation géographique particulièrement favorable sans le trafic poids lourds qui la traverse aujourd'hui.

Rappelons sur ce point de la dynamisation du centre bourg, que le Plan Local d'urbanisme de Villedieu-sur-Indre au travers de son PADD (orientation générale n° 3), prescrit l'amélioration du cadre de vie urbain et notamment l'aménagement du centre bourg. Cet objectif ne sera rendu possible qu'avec le report de trafic de transit et notamment poids lourds, sur la déviation.

Observation n° 37 : les tracés de randonnées.

Mme LESTAGE Aurélie :

Conscient de l'intérêt général de ce projet, le Comité départemental de la randonnée pédestre, représenté par Mme Aurélie Lestage, émet un avis favorable pour ce projet. Toutefois, nous tenons à alerter la commune sur le fait que le projet de déviation a un fort impact sur le réseau des itinéraires de Promenade et Randonnée (PR) de la commune. La future déviation va couper des chemins inscrits au PDIPR, entraînant une discontinuité des parcours. Considérant la date de leur création, nous préconisons une refonte du réseau prenant en compte cette nouvelle voie. Le nord de la commune présentant des espaces boisés et agréables pour la pratique de la randonnée, il est important de maintenir un accès (sécurisé) à cette partie de la commune. Le Comité demeure à disposition de l'équipe municipale pour travailler sur de nouveaux itinéraires mettant en valeur les atouts du territoire communal. Tél. 02 54 35 55 63

Réponse CD 36 :

Comme évoqué précédemment, la question du réseau de chemins, dont les sentiers de randonnée, sera traité dans le cadre de l'AFAP. De plus en tant que gestionnaire du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et Randonnées, le Département veillera à la mise en place de chemins de substitution pour assurer la continuité des sentiers. Une rencontre avec la commune a déjà eu lieu sur le sujet.



le 29 AVR. 2021

Le Président
du Conseil départemental

Monsieur Lionel LALEVEE
Monsieur Michel FOISEL
Monsieur Bernard GAUDRON
Commissaires-enquêteurs
Mairie
2 Place Jean-Paul Thibault
36320 VILLEDIEU-SUR-INDRE

Objet : rapport de synthèse déviation de VILLEDIEU-SUR-INDRE

Messieurs les Commissaires-enquêteurs,

Vous m'avez remis le 16 avril dernier votre procès-verbal de synthèse relatif à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux de la déviation de VILLEDIEU-SUR-INDRE. Vous me demandez d'apporter les réponses aux observations formulées pendant cette enquête préalablement à l'établissement de vos conclusions.

Vous trouverez donc en annexe de la présente votre document complété des réponses du Département pour chaque remarque formulée.

Il est noté la récurrence de quelques grands sujets principaux.

En premier lieu, la procédure d'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE) apportera réponse à beaucoup d'interrogations. De nombreuses remarques portent sur la restructuration du parcellaire et les futurs accès aux parcelles. Ces éléments seront étudiés dans le cadre de l'AFAFE qui est indissociable du projet de déviation de VILLEDIEU-SUR-INDRE : l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 pris après examen au cas par cas du projet considère le projet de déviation et l'AFAFE comme un seul projet d'ensemble à étudier dans sa globalité.

Bien que faisant partie intégrante du projet, l'AFAFE ne pourra débiter qu'après l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de déviation. Dès sa publication, la Commission Communale d'Aménagement Foncier (CCAF) pourra se réunir et demander la mise à enquête publique du projet d'opération (enquête périmètre).

L'AFAFE, qui permet de réduire et de compenser certains impacts de la déviation, vise trois objectifs : l'amélioration des conditions d'exploitation des agriculteurs, la préservation des paysages et de l'environnement et l'aménagement du territoire communal.

Le Département a eu l'opportunité de constituer une réserve foncière d'une surface supérieure à l'emprise de la déviation dans une zone située au centre de cette dernière. Dans le cadre de l'AFAFE, cette réserve foncière permettra une restructuration du parcellaire sans prélèvement de surface sur les propriétés impactées. Elle permettra également la mise en œuvre des compensations environnementales rendues nécessaires par le projet (boisements, plantations de haies, préservation des corridors écologiques...).

À l'issue de l'AFAFE chaque propriétaire retrouvera une propriété restructurée pour laquelle :
le nombre d'îlots sera inférieur ou égal au nombre d'îlots impactés par le projet,
aucune enclave ne sera créée, chaque parcelle bénéficiera d'une desserte,

Département de l'Indre

Hôtel du Département

Place de la Victoire et des Aîlés - CS 20639 - 36020 Châteauroux cedex

Tél : 02 54 27 34 36 - Fax : 02 54 27 60 69 - Email : contact@indre.fr - Site Internet : www.indre.fr

- chaque propriétaire retrouvera au terme des opérations de réattribution, une propriété d'une valeur égale à celle de la situation avant projet (surface + ou - 10 % et productivité + ou - 1 %), la compensation étant effectuée en superficie selon la valeur réelle de productivité (article L 123-4 du Code Rural),

- les éventuelles pertes seront compensées (arbres fruitiers, drainages, clôtures, aménagements...) soit par remplacement lors de la phase de travaux connexes soit par le versement d'une soulte.

Le réseau de voirie impacté sera rétabli, les déclassements et classements seront déterminés en concertation avec la Commune. Cette dernière soumettra à la CCAF le projet de nouveau réseau communal.

Les sentiers inscrits au Plan Départemental des itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) qui seraient interrompus par le tracé de la déviation seront rétablis sur des itinéraires de substitution en concertation avec la Commune.

Concernant la sécurisation des transits de matériels agricoles lors des traversées de la future déviation, après analyse des nombreuses remarques formulées par les exploitants agricoles, le Département peut proposer de remplacer les carrefours à niveau sur les R.D n° 64E et 27 par des ponts franchissant la déviation. Cette adaptation répondrait ainsi aux observations de la profession agricole (et pour la R.D n° 27, aux craintes des habitants du Boulonnais).

Le carrefour à niveau de la R.D n° 76, desservant SAINT-LACTENCIN, ARGY et PELLEVOISIN, serait conservé pour permettre un accès direct à la déviation (notamment pour les poids-lourds en liaison avec ARGY), mais un itinéraire agricole sera proposé en reprenant un chemin existant qui sera prolongé pour passer sous la déviation au niveau du ruisseau des Vallées à Chambon. A cet effet, le pont prévu sera recalibré pour permettre le passage des engins agricoles. Un schéma vous est joint en annexe pour illustrer ce propos.

Les passages pour le transit des engins agricoles offriront également des points de franchissement sécurisés pour le rétablissement des itinéraires de randonnées inscrits au PDIPR.

Ces modifications apportées suites aux remarques émises lors de la phase d'enquête publique permettront d'améliorer sensiblement le projet, notamment vis à vis du confort de travail et de la sécurité des professionnels agricoles.

Il est par ailleurs noté que ce projet de déviation est très attendu par les habitants de VILLEDIEU-SUR-INDRE au regard des nombreux avis favorables déposés lors de l'enquête publique. La majorité d'avis favorables témoigne de cette attente et les habitants semblent avoir bien perçu l'intérêt du projet, qui permettra de faciliter et d'accompagner l'aménagement du centre bourg et sa dynamisation, comme le prévoit le Plan Local d'Urbanisme de la Commune au travers de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Cette orientation générale du document d'urbanisme communal n'est en effet réalisable que si le trafic de transit et notamment poids lourds, est reporté sur la déviation.

Je vous prie de croire, Messieurs les Commissaires-enquêteurs, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Bien à vous



Serge DISCOUT
Président du conseil départemental

Planning AFAF GOP (avec inclusion de l'emprise)

Procédure ouvrage public		Procédure AFAF	
Délais	Phases	Phases	Délais
	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique	/	
	DUP		
12 mois maximum (L121-14 CRPM)	Inclusion de l'emprise : Demande du maître d'ouvrage au Président du CD dès que l'emprise est suffisamment connue	2ème CCAF : demande de mise à l'enquête du projet d'opération Enquête périmètre 3ème CCAF : étude des réclamations et avis Prescriptions préfectorales	12 mois maximum (L121-14 CRPM)
12 mois environ	Arrêté préfectoral pour l'occupation de l'emprise	AFAF ordonnée par le Président du CD S/CCAF : définition des bases du classement 4ème CCAF : validation du classement et mise à consultation Consultation classement 5ème CCAF : examen des réclamations et adoption du classement	9 mois environ
		Élaboration de l'avant-projet consultation avant-projet S/CCAF : examen des réclamations Élaboration du projet, du programme de TC, étude d'impact Avis CDAF sur la prise de possession provisoire Avis du Préfet sur la conformité du projet par rapport aux prescriptions	12 mois environ
		6ème CCAF : adoption du projet et mise à enquête publique. Création éventuelle de l'association foncière Enquête publique projet 7ème CCAF : examen des réclamations et approbation du projet CDAF : examen des recours Prise de possession provisoire Arrêté du Président du CD de clôture de l'opération Clôture de l'opération : dépôt des plans en mairie	9 mois environ
			6 mois environ
		Exécution des travaux connexes	Maîtrise d'ouvrage : Commune et ou association foncière

Total délais : 48 mois environ à partir de l'arrêté de DUP (hors TC)

AFAF : Aménagement Foncier Agricole et Forestier
 GOP : Grand Ouvrage Public
 CCAF : Commission Communale d'Aménagement Foncier
 S/CCAF : Sous Commission Communale d'Aménagement Foncier
 CDAF : Commission Départementale d'Aménagement Foncier
 CRPM : Code Rural et de la Pêche Maritime
 TC : Travaux Connexes

