



REPUBLIQUE FRANÇAISE
Département d'Indre et Loire
Commune de VILLEPERDUE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE_2018_007**

L'an deux mil dix-huit, le seize du mois de février, à vingt heures, les membres du Conseil Municipal de la Commune de VILLEPERDUE se sont réunis dans la salle de la Mairie sous la présidence de M. le Maire, en vertu de sa convocation en date du dix du mois et an que ci-dessus.

PRESENTS : M. MARIAU Roland, Maire - M. GAUTHIER Xavier, 1^{er} Adjoint – Mme DUCHÊNE Arlette, 2^{ème} Adjointe - M. LEGRAND Gérard, 3^{ème} adjoint - Mme NOMINE Nathalie, 4^{ème} adjointe - Mme ROY-BOUTELOUP Cécile - M. d'ARGENT Clément - M. MESNARD Olivier – Mme BLANCHET Sandrine

ABSENT : Néant

ABSENTS EXCUSES : Mme CUNHA Martine - M. PLUME Sylvain – Mme MORIN Magali – M. LUCIER Frédéric - Mme DUFRAISSE Isabelle

POUVOIRS : Mme CUNHA Martine à M. MARIAU Roland, Maire
Mme MORIN Magali à Mme ROY-BOUTELOUP Cécile

SECRETAIRE DE SEANCE : M. GAUTHIER Xavier, 1^{er} Adjoint

Nombre : * de conseillers en exercice : 14 * de conseillers présents : 9
* de pouvoirs : 2 * de votants : 11

**OBJET : AVIS SUR DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
ELARGISSEMENT A10**

Vu le plan de relance autoroutier, le dix-septième avenant au contrat de concession Cofiroute, approuvé par décret du 21 août 2015 prévoyant un aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 de l'échangeur A10/A85 à Veigné jusqu'à Poitiers Sud pour les études (93 km) et jusqu'à Sainte-Maure de Touraine pour les travaux (24 km),
Vu la concertation publique prescrite par arrêté inter-préfectoral du 19 août 2016,
Vu le bilan de cette concertation publique arrêté par arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2016,

Vu la prescription de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés, sur le parcellaire, sur la demande d'autorisation environnementale du projet A10 élargissement à 2X3 voies par arrêté interpréfectoral du 7 décembre 2017,

Vu la délibération municipale du 1^{er} septembre 2017 donnant un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique du projet A10 élargissement à 2X3 voies,

Vu la sollicitation de la Préfète d'Indre et Loire, coordinatrice de l'enquête publique projet A10 élargissement à 2X3 voies, auprès des communes de Veigné, Montbazou, Monts, Sornay, Villeperdue, Saint-Epain, Noyant-de-Touraine et Sainte-Maure-de-Touraine à donner un avis sur la demande d'autorisation environnementale dès l'ouverture de l'enquête publique et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête,

Vu l'exposé de M. le Maire, à savoir :

Préfecture d'Indre et Loire
Contrôle de légalité
Date de réception de l'AR: 23/02/2018
037-213702780-20180216-DE_2018_007-DE

Concernant le déroulement de l'enquête en général :

- La demande exprimée auprès du président de la commission d'enquête par l'ACIL et Agir A10 pour que soit organisée une réunion publique d'échange et d'information en présence du maître d'ouvrage ayant été refusée par le président de cette commission, on peut considérer que seuls les avis et éléments présentés par Cofiroute, dans le cadre de cette enquête, ont été pris en compte. Sont repris en annexe les échanges de courriers entre Acil et président de la commission d'enquête ainsi que le courrier de l'Acil adressé à Madame la Préfète d'Indre et Loire, désignée Préfète coordinatrice de l'enquête publique. S'ajoute également la dernière réponse du président de la commission d'enquête sur son maintien de refus pour l'organisation d'une réunion publique. A noter que la durée de l'enquête publique en Indre et Loire et en Vienne (93km) a été limitée à trente-trois jours consécutifs. Le même type d'enquête, pour un élargissement de l'A10 au Nord d'Orléans, tronçon de 16 Km a duré 49 jours. Doit-on considérer que nos départements ne méritent pas le même intérêt et le même traitement ?
- A noter également le même refus opposé à l'association Agir A10.

Concernant la concertation :

- Les réunions d'information avec les élus ont effectivement permis de régler la question des emplacements de reconstruction des ouvrages d'arts. Cependant, le projet prévoit certaines coupures de routes communales et départementales pour des durées estimées à plus de 6 mois (VC 2 à Thilouze – RD 18 à Pussigny – Ports). Pour rappel, ces routes ont été coupées pendant un an pour la construction de la LGV en 2014. Dès le démarrage du projet LGV, les élus locaux avaient attiré l'attention des pouvoirs publics et de Cofiroute sur un traitement global souhaitable de ces deux infrastructures, par anticipation pour l'élargissement de l'A10, proposition alors rejetée. Les conséquences de ce manque d'anticipation ne doivent pas être supportées par les utilisateurs de ces axes et des solutions d'ouvrages provisoires doivent être retenues ;
- Si les ateliers de co-construction ont pu apporter des réponses aux questions d'hydraulique, de positionnement et de dimensionnement des bassins, ces ateliers ont été une négation pour ce qui concerne la problématique « Bruit ». Donner aux participants des briques reflétant des éventuels aménagements acoustiques pour les positionner là où bon leur semblerait a été jugé comme de « l'enfumage » et, en aucun cas, comme des mesures concrètes. C'est la raison pour laquelle les ateliers suivants ont été boycottés par le public. Les articles de presse joints en annexes sont le reflet de ce qui a été interprété comme de la « Com'paillette » et il est surprenant que Cofiroute n'en fasse pas état dans son bilan de la concertation alors qu'il montre les articles de presse vantant le projet d'élargissement ;
- Sur ce bilan, il convient de parler de bilan quantitatif mais en aucun cas de bilan qualitatif, ce qui intéresse les populations impactées par ce projet de construction de voies supplémentaires.

Concernant le contenu de l'enquête :

- Concernant ce projet, il ne s'agit pas seulement d'un aménagement mais d'une construction de 2 voies supplémentaires. A sa création, DUP de 1974, cette infrastructure n'était pas prévue élargissable, raison pour laquelle tous les ouvrages d'art doivent être reconstruits ;
- Cofiroute justifie son projet de passage à 2x3 voies de l'autoroute A10 essentiellement pour des raisons de confort et de sécurité pour les usagers de cette autoroute ;

Par la mise à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné, la société Cofiroute entend répondre au mieux aux besoins des usagers, particuliers et professionnels, qui empruntent régulièrement cet axe. Ajouter une voie de circulation dans chaque sens, entre la bifurcation de l'autoroute A10 avec l'autoroute A85, au niveau de Veigné, et la sortie Poitiers Sud, permet d'apporter une réponse satisfaisante à la dégradation des conditions de circulation :

- en réduisant de la gêne ressentie par les usagers ;
- en réduisant des facteurs de stress liés à la cohabitation avec de nombreux poids-lourds ;
- en améliorant des conditions d'exploitation en permettant le maintien permanent d'une capacité de deux voies.

RF Préfecture d'Indre et Loire
Contrôle de légalité Date de réception de l'AR: 23/02/2018 037-213702780-20180216-DE_2018_007-DE

- Il fait allusion à sa volonté d'apporter des bénéfices sur l'environnement proche de cette infrastructure âgée d'une quarantaine d'années, ce qui ne se traduit pas dans les faits ;

Plus largement, la volonté du maître d'ouvrage est également :

- d'accompagner le développement du territoire en maximisant les bénéfices apportés sur l'emploi local et la croissance en phase travaux et en assurant une liaison efficace et fiabilisée en accessibilité à l'économie industrielle et touristique,
- d'apporter des bénéfices sur l'environnement proche de cette infrastructure âgée d'une quarantaine d'années (environnement sonore, insertion paysagère, qualité de l'eau, transparence écologique).

- Si ce dossier est suffisamment clair et explicite sur les conditions de réalisation de 2 voies supplémentaires, en réponse aux objectifs d'amélioration du confort et d'exploitation de cette A10, en ce qui concerne les bénéfices sur l'environnement proche et plus particulièrement vis-à-vis des riverains, les mesures envisagées par Cofiroute sont réduites à minima. Concernant plus particulièrement le bruit et les nuisances sonores générés aujourd'hui, qui ne peuvent que s'amplifier dans les années à venir, les propositions de Cofiroute se limitent à l'interprétation qu'ils font des textes et normes régissant les mesures de protection vis-à-vis des riverains. Cette interprétation a été dénoncée par l'Autorité environnementale qui parle d'« erreur méthodologique » et qui demande à Cofiroute de revoir sa copie ;
- A noter que Cofiroute élabore tous les scénarios en termes de dégradation des conditions de circulation mais aucun scénario sur la dégradation de la qualité de vie des riverains.

Concernant les prévisions de trafic sur le tronçon Croix de Veigné/Ste Maure impactant la commune Villeperdue :

- Les chiffres concernant les évolutions de trafic prennent comme année de référence l'année 2014. Compte tenu des évolutions de trafic constatées à partir de 2014, la prise en compte de trafic 2016 eût été plus réaliste.
- Les prévisions ne reflètent donc pas la réalité d'aujourd'hui, encore moins celles projetées par Cofiroute à l'horizon 2023 et 2043, prévisions qui limitent la croissance annuelle moyenne entre +0,7% et + 1,2%.

Prévisions de trafic journalier par tronçon aux horizons 2023 et 2043

Les évolutions de trafic obtenues correspondent à une croissance annuelle géométrique moyenne située entre +0,7% et +1,2%.

- Pour la commune de Villeperdue, située sur la section Sorigny – Ste Maure, les évolutions de trafic sont estimées à + 1,3% avec comme TMJA tous véhicules, ce qui donne comme évolutions d'avenir :
 - ✓ 34 500 en 2023 +6% dans 5 ans
 - ✓ 36 700 en 2028 + 17% dans 10 ans
 - ✓ 41 300 en 2038 + 27% dans 20 ans
 - ✓ 44 000 en 2043 + 35% dans 25 ans
 - ✓ 46 500 en 2048 + 43% dans 30 ans
 - ✓ 52 400 en 2058 + 61% dans 40 ans (âge de l'A10 actuel)

La section Sorigny / Sainte Maure connaît la croissance la plus élevée de l'ordre de +1,3% (VL+PL). Cette évolution est logique étant donné que l'élargissement ne porte que sur la section Croix de Veigné / Sainte Maure à cet horizon.

RF Préfecture d'Indre et Loire
Contrôle de légalité Date de réception de l'AR: 23/02/2018 037-213702780-20180216-DE_2018_007-DE

- A noter également deux éléments qui ont une incidence forte sur les nuisances sonores de cette infrastructure :
 - ✓ Le taux de Poids Lourds utilisant l'A10 estimé en moyenne annuelle à 20% du trafic total, ce qui est le pourcentage le plus élevé de toutes les autoroutes françaises et encore plus sur le tronçon Croix de Veigné – Ste Maure avec un taux moyen de 28% à certaines périodes ;

Le taux de PL représente en moyenne 21,4% du trafic total en dehors du mois d'août et il monte à 27% en janvier et février, voire 28% sur le tronçon Croix de Veigné / Sainte Maure.

- ✓ La différence de trafic entre les périodes Eté et Hors Eté. Selon les chiffres de 2014, le trafic Tout Véhicule approche les 50 000 véhicules jours en Eté ; selon les prévisions de Cofiroute, à l'horizon 2043, le TMJE serait alors de 67 000 véhicules jours, soit + 34% ;

Le TMJE est proche du double du TMJ hors été.

Concernant le traitement du bruit :

- Les normes prises en compte par Cofiroute, pour le calcul des secteurs à protéger ne respectent pas les textes régissant ces normes. Cofiroute a une interprétation minimaliste de ces normes avec pour seul objectif de traiter à minima le bruit ;
- Seulement deux mesures réalisées sur la commune de Villeperdue (la Laurière – la Bourde) dont une mesure V1-2 avec une période de jour incomplète). Tout le secteur habité de la route du chêne parapluie ainsi que les secteurs du Bry, des Baffaults, de la Saulaie, également fortement impactés par les nuisances sonores de l'A10, auraient dû faire l'objet de mesures de bruit ;
- Les modélisations à l'horizon 2023 et 2043 restent très générales et ne sont pas répertoriées sur tous les secteurs impactés de la commune ;
- Sur les mesures complémentaires avancées par Cofiroute, 11km de protection en plus des 6km imposés par la réglementation, il est à noter que toutes les communes ayant émis des réserves sur le traitement du bruit se voient répondre cette promesse de + 11km. 11 km supplémentaires sur un tracé de 93 km : il serait judicieux de savoir quels critères Cofiroute prendra en compte pour réaliser les aménagements supplémentaires et à quels endroits. Le fait d'avoir proposé aux riverains, dans les ateliers de co-construction, de se partager ces 11 km n'est pas une mesure sérieuse mais démontre plutôt le peu d'intérêt que porte Cofiroute à ces questions de bruit ;
- Sur ce point, l'enquête parcellaire faisant partie de ce projet, ne prévoit comme parcelles à acquérir pour le projet que le strict nécessaire à la construction des 2 voies supplémentaires et des 6 km de protections phoniques réglementaires, mais jamais d'emprise pour les 11 km supplémentaires. On peut donc en déduire que le critère « maîtrise du foncier à l'amiable auprès des propriétaires », sera considéré comme prioritaire. L'équité en matière de traitement du bruit ne sera pas respectée, ce qui doit être dénoncé dans le cadre de cette enquête publique ;
- Les analyses sur le bruit faites par l'association Agir A10, voir annexes Analyse bruit Agir A10 (A) – (B) et (C) démontrent une prise en compte à minima de cette problématique par Cofiroute, voire le détournement des réglementations ou leur non-respect ;
- Cofiroute se refuse à traiter le bruit à la source en avançant des motifs erronés voire totalement faux, notamment sur l'utilisation d'enrobés phoniques, voir en annexe l'étude de Agir A10 (Agir A10 Bruit routier-enrobé acoustique-réglementation) ;

RF
Préfecture d'Indre et Loire
Contrôle de légalité
Date de réception de l'AR: 23/02/2018
037-213702780-20180216-DE_2018_007-DE

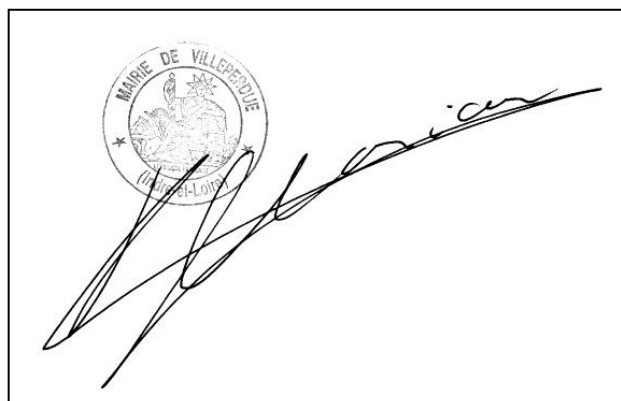
- Dans le cadre de cette construction de 2 voies supplémentaires, aucune étude sur les impacts bruit sur la santé publique, alors que ce sujet est aujourd'hui plus que d'actualité, et fait l'objet d'études approfondies et sérieuses de la part d'organismes reconnus par les pouvoirs publics. D'un point de vue économique, les incidences du bruit sur la santé publique, y compris les nuisances causées par les infrastructures autoroutières, représentent des sommes considérables, sommes qui seraient plus judicieuses d'utiliser pour une réduction du bruit à la source et pour un traitement préventif de ces conséquences santé ;
- Les conséquences de ce projet A10, objet de l'enquête publique, vont avoir des répercussions pour les riverains pour au moins 50 ans. Cette autoroute A10, construite dans les années 1970, sans respect des normes actuelles était prévue non élargissable, d'où la démolition de la quasi-totalité des ouvrages d'arts supérieurs et leur reconstruction. Ces constructions nouvelles de 2 voies supplémentaires devraient être l'opportunité pour répondre aux attentes légitimes des riverains en matière d'environnement et de respect de la qualité de vie. Qui, à l'origine du projet, imaginait le trafic actuel et qui est capable d'avancer avec certitude celui à l'horizon + 50 ans ? Le principe de précaution doit donc être appliqué : toutes les mesures de réduction de bruit à la source et toutes les protections phoniques utiles doivent être intégrées pour la réalisation de ce projet. Ne pas tenir compte de cela serait sans aucun doute jugé comme irresponsable par les générations futures auxquelles nous laisserions un très mauvais héritage.
- **Vu l'absence de protections phoniques**, plus spécifiquement pour Villeperdue sur les secteurs de :
 - Le Bry. (Traitement de la nuisance sonore cumulée A10 – LGV)
 - La Laurière
 - La Bourde – Penloups – Les Réglacières
 - La Saulaie
 - Les Baffaults

Après discussion et pour l'ensemble des motifs évoqués ci-dessus, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents,

- **EMET UN AVIS DEFAVORABLE au dossier d'Autorisation Environnementale
« projet d'élargissement à 2 fois 3 voies de l'autoroute A10 ,**

Cet avis pourrait être réexaminé en fonction d'amendements significatifs apportés au projet par le maître d'ouvrage Cofiroute.

*Certifié exécutoire compte tenu
et de son affichage le 22 février 2018
et de la transmission à la Préfecture
d'Indre et Loire le 23 février 2018
Roland MARIAU, Maire :*



RF Préfecture d'Indre et Loire
Contrôle de légalité Date de réception de l'AR: 23/02/2018 037-213702780-20180216-DE_2018_007-DE