

N° : 58516 « Politique des infrastructures - Programme "Fluidité du trafic routier" - Action "Aménagement de déviation sous maîtrise d'ouvrage départemental" - Déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel - Approbation des réponses aux réserves émises dans les conclusions du rapport de la commission d'enquête - Déclaration de projet »

DECLARATION DE PROJET

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général de l'aménagement de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel

Il est tout d'abord rappelé que le présent document relève des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement et de l'article L122-1 du Code de l'Expropriation.

« Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

La déclaration de projet est publiée dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

« La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

Si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale, d'un de ses établissements publics ou de tout autre établissement public, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé pour se prononcer, l'autorité compétente de l'Etat décide de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité

réf :

publique. Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique » .

A cet égard, ce document reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête unique, auxquels il ne saurait en aucun cas se substituer.

I PRESENTATION DU PROJET

I.1 CONTEXTE / SITUATION ACTUELLE

La RD 921, d'une longueur totale de 77 kilomètres, est un itinéraire structurant nord/sud situé au centre du Département du Loiret et reliant Pithiviers à La Ferté-Saint-Aubin. Le pont de Jargeau constitue le premier pont franchissant la Loire à 17 kilomètres à l'est d'Orléans (pont Thinat) et concentre les flux de plusieurs axes routiers est/ouest : les RD 2060 et RD 960 au nord de la Loire et les RD 951 et RD14 au sud de la Loire.

I.1.1 Un trafic important, source d'insécurité

Cet axe connaît un trafic important, de plus de 15 000 véhicules en moyenne par jour au droit de son franchissement de la Loire entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, des pointes pouvant atteindre jusqu'à 20 000 véhicules en une journée (valeur 2013). Au nord de la Loire et jusque la RD 2060, le trafic reste important à plus de 10 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourds est lui aussi particulièrement important avec une moyenne de l'ordre de 1 600 poids lourds par jour, soit de l'ordre de 10% du trafic total.

Les heures de pointe sont particulièrement chargées avec des pics à 1 200 véhicules par heure le matin et plus de 1 400 le soir (il s'agit de l'un des axes urbains départementaux les plus chargés en poids lourds). Ces trafics génèrent des files d'attentes et une saturation de l'itinéraire dans les centres villes de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

L'évolution du trafic est contrastée selon l'itinéraire concerné depuis une dizaine d'année. Stable sur le pont de Jargeau, la circulation sur la RD 921 augmente d'environ 1% en moyenne par an. En revanche, la RD 960 voit son trafic baisser et se reporter sur la RD 2060 du fait de l'urbanisation croissante le long de la RD 960, des réductions de vitesse autorisée et des interdictions de transit poids lourds entre Orléans et Saint-Denis-de-l'Hôtel. Du fait de l'étalement urbain entre Orléans et Jargeau, le trafic de la RD 951 est également en légère baisse, de l'ordre de 0.6% en moyenne par an, avec un fort report sur la RD 14 dont le trafic, lui, augmente de 1.2% en moyenne par an.

Les déplacements sont majoritairement polarisés avec l'agglomération orléanaise constitués de trajets domicile-travail se retrouvant aux heures de pointes. Les autres déplacements sont orientés vers d'autres pôles du Département (Pithiviers, Montargis, Gien). Les trajets Nord de Loire vers les zones d'activités du Sud privilégient le pont de Jargeau par rapport au pont Thinat. Le trafic longue distance est quasiment nul.

Ces niveaux de trafic, notamment poids lourds, dégradent fortement le cadre de vie des populations des centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel. Source d'accidents (la densité est 2 à 3 fois plus élevée que la moyenne nationale) et d'insécurité auprès de la population se rendant aux 26 établissements recevant du public dont six écoles et un collège, cette circulation génère en outre des nuisances sonores et vibratoires pour les nombreuses habitations des riverains de ces itinéraires et concentre la pollution dans des zones densément peuplées.

I.1.2 Un environnement riche et sensible

Le franchissement de la Loire à Jargeau concentre à la fois des enjeux écologiques et patrimoniaux majeurs et une sensibilité importante pour la sécurité des populations du sud de l'aire urbaine orléanaise.

Le caractère inondable du sud de la Loire en fait une préoccupation essentielle pour toute construction nouvelle traversant le val de Loire, amplifiée par le franchissement d'une digue protégeant le sud de l'agglomération d'Orléans.

Le Val de Loire est classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO dans la catégorie « Paysages Culturels » résultant de la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE). Il constitue un exemple remarquable du développement de l'homme et de son habitat entre le XI^{ème} et le

réf :

XIX^{ème} siècle. Il est associé à la Renaissance et la gestion du Fleuve (artère principale du Royaume). L'authenticité de ce paysage tient dans sa capacité à se renouveler et s'adapter tout en ayant su préserver les patrimoines civils et religieux ainsi que les grands équilibres environnementaux qui font l'exceptionnelle qualité du site. Le site de Jargeau est caractéristique des paysages de Loire avec une large vallée encadrée par des coteaux offrant un panorama d'une rive à l'autre et une profondeur de vue dans le val, ainsi qu'une structuration des centres urbains typique des bords de Loire avec ces fronts bâtis faisant face au fleuve.

La Loire constitue par ailleurs un corridor écologique riche par ces habitats variés hébergeant de nombreuses espèces. Ces zones sont naturellement protégées en tant que site NATURA 2000. Au nord de la Loire, de nombreuses zones sont boisées (bois de la Comtesse, bois de Latingy) en frange de zones urbaines qui abritent quelques zones humides contribuant à la diversité écologique.

La fertilité des sols du val de Loire en fait une zone agricole de valeur, notamment pour des productions céréalières, fruitière et maraîchère. La baisse du nombre d'exploitations agricoles engendre une augmentation de leur taille et de leur investissement structurel (irrigation, drainage...).

Enfin, des accidents géologiques accompagnent le lit du fleuve. Des phénomènes karstiques ont été relevés dans le secteur de Jargeau. Le secteur de Jargeau est également sujet à des pertes de débit de la Loire dues à des pénétrations et des écoulements souterrains formant un maillage complexe dans le val d'Orléans et dont une partie alimente la rivière du Loiret.

1.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

1.2.1 Présentation générale

Le projet d'une longueur de 14, 7 kilomètres au total comprend :

- Une route neuve à 2 voies de circulation intégrant la requalification de la RD411 au droit de la laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel ;
- Des travaux de raccordement des axes interceptés et de rétablissement des chemins ruraux ;
- Des opérations de reboisement pour compenser les défrichements nécessaires ;
- Des travaux de création de zones humides ;
- Des aménagements visant à compenser et accompagner les impacts du projet sur l'environnement ;
- Des aménagements de traitement des eaux.

Cette opération d'infrastructure sera susceptible d'engager un aménagement foncier. A cet effet, deux Commissions intercommunales d'aménagement foncier (CIAF) ont été constituées et ont lancé des études préalables à un aménagement foncier. Elles se réuniront suite à la décision du Préfet sur l'utilité publique du projet pour décider de l'opportunité de réaliser un aménagement foncier.

Le tracé retenu peut se décomposer en trois sections, délimitées par les principales voies de communication :

- La section sud entre la RD13 (origine de l'aménagement) et la RD951, sur les communes de Marcilly-en-Villette et Sandillon, sur une longueur de 4 880 mètres incluant deux ouvrages hydrauliques franchissant la Marmagne et le Dhuy ;
- Le franchissement de la Loire entre la RD951 et la RD960 à l'Ouest de Saint-Denis-de-l'Hôtel, sur les communes de Sandillon, Darvoy, Jargeau et Mardié, sur une longueur de 4 180 mètres. Cette partie inclut le franchissement de la Loire, un ouvrage de décharge inscrit dans son remblai d'accès et le franchissement d'une digue à Darvoy ;
- La section nord entre la RD960 à l'est de Mardié et la RD960 à l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel, sur les communes de Mardié et Saint-Denis-de-l'Hôtel, sur une longueur

réf :

de 5 703 mètres. Cette partie comprend deux ouvrages de franchissement de la voie ferrée et la reprise d'une infrastructure existante, la RD 411 sur une distance de 1 300 mètres.

I.2.2 Nature du projet

Le parti d'aménagement retenu est une route bidirectionnelle, y compris sur l'ouvrage de franchissement de la Loire, sans possibilité de rajout de voie supplémentaire. Le type de route correspond au type R (route multifonctionnelle) à 2 chaussées défini dans le guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP) du SETRA (août 1994). La catégorie retenue pour le dimensionnement géométrique est R80.

La chaussée neuve est conçue sur le principe de la route qui pardonne avec deux fois une voie d'une largeur de circulation de 7 mètres et deux bandes de sécurité de 7 mètres incluant une bande multifonctionnelle revêtue de 1.75 mètre maintenue sur la totalité du tracé y compris sur les ouvrages d'art. Cette zone de sécurité incluant les panneaux de signalisation est considérée sans obstacle durs, et permettra de réduire les chocs en cas de sortie de route.

La vitesse sera limitée à 90 km/h sur l'ensemble de l'aménagement avec possibilité de restriction à 70 km/h dans certaines sections.

La RD 411 sera réaménagée dans sa partie superposée avec la déviation.

I.2.3 Raccordements et échanges

Les 15 échanges et raccordements avec les infrastructures existantes sont tous plan, réalisés par des carrefours giratoires ou des carrefours ordinaires.

Typologie d'échange	Nombre	Commune	Voie raccordée	Caractéristiques
Giratoire	7	Marcilly-en-Villette	RD 13	5 branches, rayon : 33 mètres Raccordement accès au chenil de Soulas
		Sandillon	RD 951	5 branches, rayon : 33 mètres Raccordement carrière de Darvoy
		Mardié	RD 960 ouest	4 branches (possible 5), Rayon : 33 mètres
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	RD 424	4 branches, rayon 25 mètres
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	RD 921	Giratoire existant conservé en l'état 5 branches
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	RD 411/CR23/VC7	5 branches, rayon : 33 mètres
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	RD 960 est	4 branches, rayon : 25 mètres
Ordinaire	8	Sandillon	CR n°18 lieu dit Soulas	En croix
		Sandillon	VC n°8 route de Férolles	Double tourne-à-gauche
		Darvoy	CR n°37 hameau de la Motte	En croix
		Mardié	Rue du Mont	En croix
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	Chemin de la Pièce Plaidée	En croix
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	Impasse des Garennes	Tourne-à-gauche
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	Rue de l'Industrie	En croix
		Saint-Denis-de-l'Hôtel	CR n°14 Route de Chenaille	Double tourne-à-gauche

réf :

Les accès agricoles et riverains seront rétablis. En revanche, aucun raccordement riverain à caractère d'habitation ne sera autorisé directement sur la déviation.

I.2.4 Circulations douces

La déviation n'a pas vocation à être un itinéraire piéton mais elle prend en compte les points d'échanges avec les nombreux chemins de grandes et petites randonnées et autres sentiers inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées (PDIPR).

La déviation ne proposera pas de bande ou de piste cyclable car elle a vocation à être un axe de fort trafic à vocation de transit. Néanmoins, elle permettra une circulation des cyclistes dans des conditions de sécurité grâce à la bande multifonctionnelle de 1.75 m à l'extérieur de la voie circulée signalée. Le projet intercepte l'itinéraire de la Loire à Vélo au niveau de la levée de Darvoy au Sud de la Loire. Cet itinéraire sera raccordé grâce à un échange dénivelé, la Loire à Vélo passant sous la déviation en utilisant l'ouvrage hydraulique de décharge.

Un cheminement de sécurité est également proposé pour rejoindre les belvédères de l'ouvrage sur la Loire.

I.2.5 Ouvrages d'art

Sur la section sud, le projet comprend :

- Un ouvrage hydraulique sur le Dhuy d'une largeur de 13 mètres avec une portée de près de 25 mètres pour un biais de 60 grades. La continuité des rives sera assurée pour les piétons et la faune sauvage ;
- Un ouvrage hydraulique sur la Marmagne d'une travée unique et d'une largeur de 13 mètres avec une ouverture de 9.40 mètres.

Les voies portées ont une largeur de chaussée de 7 mètres (2x 3,50 m) avec des bandes multifonctions de 3,5 m (2x 1,75 m), un trottoir de 1,50 mètre pour les Personnes à Mobilités Réduites et l'autre de 0,66 mètre. Une continuité écologique le long des rives sera assurée.

Sur la section franchissant la Loire, l'ouvrage retenu est de type viaduc avec une structure mixte. Le projet comprend :

- Un ouvrage hydraulique (ouvrage de décharge) dans le lit endigué défini à la crue de récurrence cinq centennale de 3 travées et d'une longueur de 75 mètres ;
- Le Viaduc de franchissement du lit mineur de la Loire défini à la crue de récurrence cinq centennale de 6 travées irrégulières d'espacement 75 mètres, 95 mètres, 115 mètres, 115 mètres, 95 mètres, 75 mètres, d'une longueur totale de 570 mètres. Le tablier est constitué d'un caisson métallique à inertie variable (entre 3.20 mètres en milieu de travée et 4.65 mètres sur appui) et de bracons pour supporter les consoles. Ces principes architecturaux renforcent l'effet de transparence de l'ouvrage au-dessus de la Loire. Les piles vrillées seront fondées sur des pieux. Des belvédères seront aménagés de chaque côté du pont offrant une vue sur le Val de Loire à l'ouest et à l'est. Ces belvédères seront accessibles aux piétons et aux vélos. L'itinéraire de la Loire à vélo sera rétabli en passant sous l'ouvrage de décharge hydraulique.

Sur la section nord, le projet comprend :

- Un pont rail de type cadre fermé pour passer sous la voie ferrée (ligne Orléans-Gien) d'une ouverture droite de 16.70 mètres et d'une largeur de 6 mètres. La voie routière sous l'ouvrage a pour caractéristiques : une largeur de 7 mètres, des bandes multifonctions de 3,50 mètres avec des trottoirs, bordures comprises de 3 mètres ;
- Un pont route avec tablier constitué d'une dalle pleine en béton pour enjamber la voie ferrée (ligne Orléans-Gien). Le gabarit de l'ouvrage est de 6.05 mètres conduisant à un rehaussement de la route au-dessus du terrain naturel.

Enfin, le rétablissement des écoulements naturels sera assuré par des ouvrages hydrauliques de type buse et des ouvrages de type dalots seront créés pour assurer la continuité écologique de certaines espèces d'amphibiens.

réf :

I.2.6 Trafic dévié

Le trafic traversant la Loire à Jargeau à l'horizon 2030 s'élèvera à 10 150 véhicules par jour sur le franchissement de Loire de la déviation et 9 800 véhicules par jour sur le pont existant (soit - 35 %). Le projet de déviation concentre le trafic, notamment poids lourds, en dehors des zones urbanisées :

- A Mardié, la déviation de Jargeau et Saint-Denis-de-L'Hôtel permet de diminuer le trafic sur la RD 960 à Mardié puisque les usagers, utilisant actuellement le Pont Thinat depuis l'Est et traversant le bourg de Mardié, seront captés par la future déviation.
- A Darvoy, concernant la RD 951, le centre bourg de Darvoy voit son trafic diminué du fait du délestage opéré grâce à la déviation.
- A Sandillon, la proposition du Département d'interdire aux poids lourds la traversée de Sandillon, accompagnée d'un aménagement visant à allonger le temps de parcours, permet de basculer ces trafics sur la RD 14, tout à fait dimensionnée et peu urbanisée, ce qui conduit à diminuer la circulation sur la RD 951.

Ainsi, le nouveau pont départemental supportera un trafic important qui sera sans nuisances pour les riverains des centres bourgs. Par ailleurs, cette déviation a un effet bénéfique sur le Pont Thinat et celui de Châteauneuf-sur-Loire en réduisant également les trafics traversants par un report sur le nouveau pont.

Avec une déviation, l'interdiction du trafic poids lourds en transit sur le pont actuel pourra être mise en œuvre et permettre également de redéfinir les espaces de voirie au bénéfice des modes doux en diminuant les largeurs de voies consacrées à la circulation automobile.

I.3 LE COUT

Le coût de l'opération est estimé à 79,3 millions d'Euros (base de valeur décembre 2013). Il comprend l'ensemble des études, des acquisitions foncières, d'un éventuel aménagement foncier, des travaux y compris les travaux connexes et les mesures environnementales proposées par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement.

II MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

II.1 UN CADRE DE VIE FORTEMENT DEGRADE

Les niveaux de trafic convergeant vers le pont de Jargeau sont importants et génèrent des saturations aux heures de pointes du matin et du soir. Ce trafic à fort taux de poids lourds qui traverse les centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel génère un sentiment d'insécurité pour les populations fragiles, concentre les pollutions dans des zones densément peuplées et entraîne de fortes nuisances pour les nombreux riverains de ces itinéraires.

II.2 LES ENJEUX DU PARTI D'AMENAGEMENT

Le parti d'aménagement retenu consiste à dévier les trafics de transit, notamment poids lourds, des centres villes concernés en captant au maximum le trafic et proposer des aménagements assurant la sécurité des populations et de moindre impact sur l'environnement humain, naturel et patrimonial.

réf :

La création de l'infrastructure nouvelle doit être conforme au guide de l'Aménagement des Routes Principales (ARP) dans la catégorie de dimensionnement géométrique R80.

Ces enjeux se traduisent par des objectifs à court et long termes qui sont :

- Objectif à court terme (horizon de mise en service) : améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant les nuisances liées au trafic poids lourds dans les agglomérations traversées (centres villes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, riverains de la RD 951 sur Darvoy et de la RD 921 sur Férolles) ;
- Objectif à long terme (horizon 2030) : fluidifier le trafic en adaptant la capacité et la géométrie de la RD 921 au trafic projeté ;
- Objectifs à plus long terme : sécuriser l'itinéraire, faire face aux besoins d'échanges interdépartementaux et permettre un aménagement apaisé des centres urbains.

II.3 JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL

L'utilité publique du projet présentée se justifie par :

- Une réponse appropriée au Schéma Directeur Départemental du Conseil départemental permettant de fluidifier le trafic sur l'itinéraire existant, de sécuriser les centres villes traversés et de créer un axe sécurisé pour les trafics de transit ;
- La volonté d'améliorer le cadre de vie général de la population des centres villes traversés par la RD921 ;
- Une captation optimale du trafic orientée principalement vers l'agglomération orléanaise, une réduction attendue de 35% du trafic sur le pont de Jargeau existant et jusqu'à 70% de certains itinéraires des centres villes traversées (Saint-Denis-de-l'Hôtel) ;
- Une déviation des Poids Lourds en transit réduisant les nuisances riveraines (vibration, bruit, pollution) et l'insécurité pour des publics sensibles (proximité d'écoles) ;
- Un renforcement du plan d'évacuation des populations en cas de crue de la Loire. Le pont de Jargeau sera le seul franchissement dans le Loiret accessible avec un fonctionnement normal pour une crue de 200 ans. Il permettra un franchissement de la Loire pour les services de secours jusque la crue de 500 ans ;
- La possibilité de requalifier les itinéraires existants pour apaiser les centres urbains et de se réappropriier l'identité ligérienne des fronts bâtis en bord de Loire ;
- Une réponse efficace à la forte urbanisation de l'agglomération orléanaise et au développement économique local. Les accès directs riverains à la déviation seront interdits et le dimensionnement des carrefours giratoires ne permettra pas de réaliser des branches supplémentaires. Des mesures de reboisement seront proposées afin de limiter le risque d'étalement urbain en dehors des centres urbains ;
- La mise à niveau d'une liaison interdépartementale avec un gabarit adapté (zone de sécurité de 7 mètres intégrant une bande multifonction de 1.75 m) assurant la sécurité de l'ensemble des usagers, y compris les circulations douces ;
- Une complémentarité avec un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire entre Orléans et Chateaufort-sur-Loire assurant la suppression de trois passages à niveau sur la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel, et favorisant, par la baisse des trafics de transit en centre ville, l'accès du report modal à la halte de Saint-Denis-de-l'Hôtel qui constituera la première halte de la ligne ;
- La maîtrise des impacts paysagers de l'infrastructure par la déclinaison au projet de la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE), la recherche de la meilleure intégration

réf :

des ouvrages dans leur site, et la création de nouvelles perspectives visuelles sur le fleuve ;

- Un tracé limitant les impacts sur l'environnement et des mesures appropriées pour compenser les impacts inéluctables, notamment sur les zones de boisement, les zones humides et les habitats d'espèces patrimoniaux ;
- La maîtrise des contraintes hydrauliques et des risques d'inondation.

II.4 LES RAISONS DU TRACE RETENU

Le meilleur tracé s'est avéré à l'ouest de Jargeau du fait d'une captation optimale du trafic, fortement polarisé avec l'agglomération orléanaise. Le tracé retenu devait être suffisamment éloigné des centres urbains pour éviter un impact préjudiciable sur la population des zones densément peuplées, sans en être trop éloigné pour assurer une bonne captation du trafic et limiter les impacts environnementaux d'un tracé trop long. Le projet a un effet positif sur la santé humaine à l'échelle locale en déviant les trafics poids lourds des zones densément peuplées permettant de réduire les nuisances (sonores, vibratoires, risque d'accident) et les émissions de polluants grâce à une meilleure fluidité du trafic également retrouvée dans les centres urbains.

Le tracé retenu est le tracé de moindre impact au regard des enjeux liés à la sécurisation des populations au risque d'inondation, à la préservation de la biodiversité et des paysages du val de Loire.

Par ailleurs, le déversoir de Jargeau constituant un enjeu fort au regard de l'impact du projet sur l'hydraulique du fleuve, le franchissement devait être suffisamment éloigné pour supprimer cet impact.

Dans le val de Loire inondable, le tracé épouse au plus près le terrain naturel pour assurer la meilleure transparence hydraulique possible.

Conformément à l'agenda 21 du Département, le projet retenu permet de limiter pendant la réalisation des travaux les gaz à effets de serres avec l'équilibre entre les déblais et remblais, la réutilisation des matériaux du site. Ainsi, la ressource naturelle est préservée et les transports de matériaux limités.

Enfin, le tracé privilégie les chaussées et chemins existants tout en assurant sa cohérence géométrique pour réduire son empreinte sur les terres agricoles et forestières. Les chemins d'exploitation seront rétablis.

III PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT ET DES AVIS DES SERVICES DE L'ETAT

III.1 PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Outre les déplacements qui constituent le parti d'aménagement, l'étude d'impact a mis en exergue les enjeux suivants :

- La mise en sécurité des populations face au risque d'inondation ;
- L'insertion paysagère du projet dans le val de Loire classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- La richesse des milieux naturels traversés, principalement au niveau du franchissement de la Loire ;
- La consommation des espaces agricoles et forestiers ;
- Les activités de tourisme et de loisirs.

Le projet retenu permet de répondre à ces considérations à travers les ouvrages et aménagements projetés et les mesures environnementales proposées.

réf :

III.1.1 Le viaduc de franchissement de la Loire

Le franchissement de la Loire retenu consiste à franchir le lit endigué au plus vite pour limiter l'impact d'une crue majeure du fleuve sur l'infrastructure et garantir l'état de service du franchissement pour l'évacuation des populations concernées (fonctionnalité assurée jusque la crue de 200 ans), ainsi que pour réduire l'impact du projet sur les paysages et perspectives liés à la Loire. L'ouvrage a été dimensionné à la crue de retour cinq centennale auquel s'ajoute un tirant d'air de 1 mètre.

La définition architecturale retenue pour le viaduc de la Loire répond à la fois aux enjeux paysagers, hydraulique, géologique et de continuité écologique. La forme et la finesse de l'ouvrage apporte une réponse appropriée à la valorisation des paysages et rappelle le vocabulaire des anciens ouvrages en maçonnerie. La longueur des travées limitant à 2 le nombre de piles dans le lit vif et la forme des piles permettent un impact hydraulique mesuré et acceptable. La limitation du nombre de piles permet en outre de réduire les risques liés à des phénomènes karstiques rendant plus complexe leur fondation. Une vigilance toute particulière sera requise lors de la réalisation de fondations afin d'éviter une dégradation du réseau hydrogéologique. La création de deux belvédères assure deux nouvelles perspectives en amont et aval du fleuve, accessibles depuis l'itinéraire de la Loire à vélo. Les berges où la biodiversité est riche ne sont pas interceptées (les culées sont largement en retrait des berges) pour éviter la destruction de ces écosystèmes et maintenir la continuité des circulations biologiques.

III.1.2 Les ouvrages d'accompagnement

15 bassins multifonctions sont conçus de manière à reprendre les eaux de ruissellements de la chaussée. Leurs rôles sont de traiter les pollutions chroniques, piéger les éventuelles pollutions accidentelles et tamponner le débit de rejet dans le milieu naturel. Leur dimensionnement est calculé selon le guide de recommandations du Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA) de 2007. Leur implantation est fonction du profil en long de la route et des points de rejets potentiels. Dans les zones sensibles (zones de captage d'eau potable réglementairement protégées ou non par exemple), les fossés de récupération des eaux de chaussée seront rendus étanches pour éviter toute infiltration dans la nappe. La continuité des bassins versants sera assurée par la réalisation d'ouvrages hydrauliques (le plus souvent une buse) dont le dimensionnement est fonction du débit à écouler. Les rivières du Dhuy et de la Marmagne seront franchies par des ponts en béton d'une travée. Leur longueur et leur biais seront dimensionnés de manière à limiter l'impact des travaux sur les berges et garantir les continuités piscicoles et des espèces des bords de berge.

Un ouvrage hydraulique de décharge est prévu dans le lit endigué de la Loire pour atténuer les effets d'une crue exceptionnelle du fleuve. Des études hydrauliques détaillées ont conclu à son dimensionnement de 75 mètres de longueur en 3 travées identiques. Son architecture rappellera le viaduc de la Loire. Il permettra en outre le passage des engins agricoles et d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable « la Loire à vélo » en toute sécurité. Cet ouvrage sera accompagné d'un modelé de terrain pour créer une légère déclivité formant un chenal secondaire à la fois pour repousser les eaux du pied de la digue et orienter le flux vers l'ouvrage hydraulique de décharge. Ces emprises seront rendues à l'agriculture pour limiter l'impact sur les consommations agricoles.

Afin d'assurer l'intégrité de la digue de la Loire et donc de limiter son tassement, les modalités et le processus de son franchissement seront particulièrement encadrés. Le dimensionnement de ces ouvrages est issu d'une étude spécifique menée par un bureau d'études agréé. Les modalités techniques de franchissement de la levée ont reçu un avis favorable du Comité Technique Permanent des Barrages et des Ouvrages Hydrauliques (CTPBOH). Le poids de la chaussée et des surcharges liées à la circulation sera supporté par un ensemble de pieux (ou inclusions rigides) ancrés dans le substratum rocheux associés à un matelas de répartition granulaire et une géogrid pour éviter des effets de

réf :

poinçonnement. La mise en place d'un rideau de palplanches en tête de digue côté Loire viendra compléter le dispositif pour réduire les écoulements à l'intérieur du corps de digue et prévenir contre les processus d'érosion interne.

Deux ouvrages de franchissement de la voie ferrée reliant Orléans à Gien sont prévus et favorisent l'émergence d'un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans/Châteauneuf-sur-Loire porté par SNCF Réseau puisqu'il permettent la suppression de plusieurs passages à niveau existants sur Saint-Denis-de-l'Hôtel favorisant une vitesse commerciale attractive pour le mode ferrée. L'intermodalité en sera d'autant facilitée puisque la réduction du trafic dans le centre ville (report des trafics de transit) facilitera l'accès à la halte de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

III.1.3 Les mesures environnementales

Les mesures environnementales permettent de réduire les impacts du projet et compenser les impacts résiduels. Ces mesures sont liées soit à la phase de réalisation des travaux soit à la phase d'exploitation de l'infrastructure routière. Elles portent sur le milieu naturel et écologique, la protection de la ressource en eau, la réduction des nuisances à la population, le paysage et les reboisements ainsi que le milieu agricole. L'ensemble de ces mesures a fait l'objet d'une estimation intégrée au coût du projet et d'un engagement pour un suivi temporel dont la durée est propre à chaque mesure.

En phase chantier, un écologue indépendant sera chargé du contrôle de l'application des mesures proposées par le maître d'ouvrage qui portent, de manière non exhaustive, sur la définition d'un calendrier d'intervention pour les travaux en fonction des cycles de vie de la faune, le balisage et l'isolement des zones de chantier vis-à-vis du milieu naturel, la protection des zones de rejet des eaux de chantier dans le milieu naturel, l'inspection des zones boisées avant défrichement.

Des aménagements paysagers seront prévus soit par des plantations paysagères (alignement dans le val, replantation des talus et délaissés dans les zones boisées) et des reboisements pour renforcer la ceinture boisée de l'agglomération orléanaise, soit par un adoucissement des pentes des talus en remblai pour réduire l'effet de masse et en déblai pour atténuer l'effet d'entaille (coteau au nord du viaduc).

De nombreuses mesures sont prévues en faveur du milieu naturel dont la mise en œuvre sera contrôlée par un écologue. Elles portent sur des habitats humides et non humides (aménagement écologique du clos Yré, densification du réseau de haies et prairies associées avec création de mares, création de fourrés à Prunelier au Bruel, restructuration de banquettes végétalisées sous les ouvrages franchissant les cours d'eau...). D'autres sont en faveur de certaines espèces (création de passage à amphibiens, aménagement de franchissements sécurisés pour les chauves-souris, création de plateforme pour l'installation du Balbuzard pêcheur...). D'autres enfin visent à renforcer la gestion de certains sites privilégiés et à contribuer à la mise en œuvre de certaines actions spécifiques menées par des associations ou des établissements publics (plan national en faveur des chiroptères, plan de gestion de zones boisées ou humides).

Pour réduire les impacts du projet sur le milieu humain, certaines habitations, situées au niveau du carrefour giratoire existant sur la RD 921, qui subissent des niveaux de bruits supérieurs à la réglementation auront des protections phoniques. Le hameau de la Motte sera protégé par un écran acoustique et des enrobés phoniques. La ferme de Pontvilliers, implantée sur le tracé a fait l'objet d'une acquisition à l'amiable pour anticiper les préjudices causés à son propriétaire.

III.1.4 La compatibilité avec les plans et schémas en vigueur

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'Agglomération d'Orléans Val de Loire (CAOVL) approuvé en 2008 prévoit la construction d'un pont par le Département du Loiret à l'est de l'Agglomération. Un nouveau SCoT est en cours d'élaboration par la CAOVL. Les mesures de reboisement prévues par le projet permettent

réf :

de renforcer la ceinture boisée précisée dans le SCoT. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la CAOVL mentionne le projet de franchissement de la Loire à Jargeau qui s'inscrit dans les objectifs du PDU.

Le Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plan d'Occupation des Sols (POS) des communes seront mis en compatibilité avec le projet simultanément avec l'utilité publique du projet.

Le Plan de Prévention du Risque contre les Inondations (PPRI) du Val d'Orléans amont approuvé en janvier 2015 autorise la construction d'infrastructures nouvelles en zones inondables sous réserve de limiter au maximum les remblais, d'utiliser des matériaux les moins sensibles à l'eau possible et de prendre toutes les dispositions appropriées aux risques créées par ces travaux. Les ouvrages et aménagements retenus pour le franchissement des zones inondables garantissent que le projet ne crée aucune augmentation de l'aléa au risque d'inondation.

Le projet est compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté par la Région Centre en janvier 2015, notamment grâce à la définition du viaduc qui assure la continuité du corridor écologique constituée par la Loire.

Les ouvrages prévus pour le traitement des eaux et les pollutions accidentelles garantissent la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne et des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Val Dhuy-Loiret et Nappe de Beauce.

Le Plan de Prévention de l'Atmosphère de l'Agglomération orléanaise a été approuvé le 5 août 2014. Son périmètre porte sur celui de la Communauté d'Agglomération d'Orléans Val de Loire. La déviation de Jargeau ne fait pas partie de la liste des projets structurants pouvant avoir une influence sur la qualité de l'aire du territoire. Par ailleurs, le projet de déviation se situe en dehors des zones d'habitation denses de la commune de Mardié.

III.1.5 La consommation des espaces agricoles et forestiers

L'emprise du projet s'élève à 85.4 hectares auquel s'ajoutent 21 hectares d'espaces restitués à l'agriculture à l'issue de la réalisation des aménagements prévus (modèle topographique sous l'ouvrage de décharge, talus de remblai faiblement pentu dans le lit de la Loire). Les espaces agricoles constituent 60 hectares de cette emprise (71%), et les espaces boisés 15 hectares.

Afin d'anticiper et de favoriser une restructuration des exploitations agricoles, des réserves foncières à hauteur de 80 hectares ont été achetées par le Département au sud de la Loire. Ces réserves sont supérieures aux surfaces agricoles nécessaires pour réaliser l'infrastructure routière. Deux Commissions Intercommunales d'Aménagement Foncier se prononceront sur la réalisation d'un aménagement foncier agricole et forestier. Les sections de chaussées supprimées seront retravaillées en terre agricole puis cédées à une exploitation agricole.

III.2 PRISE EN CONSIDERATION DES AVIS DES SERVICES DE L'ETAT

III.2.1 Avis de l'Autorité environnementale

Le 6 février 2015, l'Autorité environnementale a remis un avis sur l'étude d'impact, concluant qu'elle « présente une analyse de bonne qualité, proportionnée à la sensibilité du territoire et à l'importance du projet, même si elle reste perfectible à la marge. Elle rend compte d'une bonne appréhension et d'une prise en compte honorable des enjeux environnementaux du secteur ». Il est précisé que le volet biodiversité de l'état initial est de bonne qualité, d'un niveau de détail adapté et bien illustré.

Les principales observations de cet avis portent sur l'accessibilité à un public non spécialiste de thématiques complexes du dossier et sur des précisions intéressantes à la justification du traitement de certains impacts. Le Département a apporté un mémoire en réponse aux observations de l'Autorité environnementale, intégré au dossier d'enquête publique.

réf :

III.2.2 Avis du Comité technique permanent des barrages et ouvrages hydrauliques (CTPBOH) et du Service de contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques (SCSOH)

Ces avis interviennent au titre de la demande d'autorisation de travaux (articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement) au motif que le projet franchit une digue de classe A.

Le CTPBOH a remis un avis favorable lors de sa session du 29 septembre 2015 au projet de modification substantielle de la digue au droit du projet routier de la RD 921. Il a rappelé l'obligation de :

- disposer d'une maîtrise d'œuvre agréée pour le suivi de ces travaux ayant parfaitement intégré les dispositions techniques du projet présentées au comité,
- réaliser des enregistrements à l'avancement des forages de manière à reconnaître le toit du substratum,
- apprécier le risque karstique pour le traiter si nécessaire, vis-à-vis duquel la conduite à tenir le cas échéant doit être définie préalablement.

Il recommande par ailleurs une vigilance particulière sur les caractéristiques et la mise en œuvre de la géogrille, une synthèse de l'ensemble des données géotechniques et un contrôle attentif impératif pendant les travaux.

Le SCSOH a rajouté dans son avis la transmission, 15 jours avant les travaux, aux services de l'Etat (DDT, DREAL) des documents demandés ou recommandés par le CTPBOH et d'informer le gestionnaire de la digue de toute modification projetée par rapport au dossier présenté à l'aide d'une notice descriptive et justificative.

III.2.3 Avis des Commissions locales de l'eau (CLE), du gestionnaire du domaine public fluvial et de l'Agence régionale de la santé (ARS)

Ces avis interviennent pour le compte de la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau en application de l'article R.214-10 du Code de l'Environnement. Les CLE des SAGE Val Dhuy-Loiret et Nappe de Beauce ont remis un avis favorable sur le dossier présenté respectivement les 17 décembre 2015 et 26 février 2015.

Le gestionnaire du domaine public fluvial a émis un avis favorable aux travaux d'aménagement projeté le 18 février 2015. Une convention sera établie entre ce gestionnaire et le Département pour préciser les limites d'intervention du domaine public routier et du domaine public fluvial.

Le 9 mars 2015, l'ARS Centre Val de Loire a émis un avis favorable sous réserve que les clapets de sortie des bassins multifonctions soient fermés dans un délai d'une heure en cas de pollution accidentelle.

III.2.4 Avis de la chambre d'agriculture

L'avis de la chambre d'agriculture en date du 27 novembre 2014 relève un impact fort du projet sur l'agriculture mais note positivement qu'une partie des emprises sera rendue à l'agriculture. La chambre déplore la surconsommation de foncier agricole pour la réalisation de mesures environnementales mais relève qu'elles ont été positionnées judicieusement en privilégiant les zones de délaissées moins impactant pour l'agriculture. Elle note qu'un aménagement foncier agricole permettrait de compenser l'impact direct du projet pour les exploitations concernées. Elle souhaiterait enfin la mise en œuvre du dispositif de compensation agricole collective prévu dans la Loi d'Avenir dans le but de financer des projets collectifs pour compenser les pertes de terres agricoles découlant des travaux.

III.2.5 Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) et de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

L'étude d'impact patrimonial (non exigée réglementairement) a été insérée dans le dossier d'enquête publique accompagnée d'une vidéo 3D du projet et d'insertions paysagères.

réf :

Le rapport rédigé par la DRAC et la DREAL non intégré au dossier d'enquête unique en date du 30 Octobre 2015 conclut que le projet a fait l'objet d'une réflexion et de dispositions nécessaires pour s'inscrire dans le périmètre du Val de Loire UNESCO, sans porter atteinte à sa valeur universelle exceptionnelle.

IV NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET AU VU DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

IV.1 ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La réalisation du projet de déviation étant donc soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques au titre de plusieurs réglementations, il a été en conséquence procédé à une procédure d'enquête publique unique portant à la fois sur :

- La reconnaissance de l'utilité publique des travaux d'aménagement de la déviation de Jargeau, permettant l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires,
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme à l'occasion de celle-ci,
- La détermination des parcelles à acquérir,
- L'obtention de l'autorisation requise en cas de travaux ou d'ouvrages ayant un impact sur les eaux (dite autorisation au titre de la Loi sur l'eau),
- L'obtention de l'autorisation requise pour le défrichement nécessaire à la réalisation du projet,
- Le classement / déclassement de voiries ou portions de voies.

L'enquête publique unique s'est déroulée du 8 février au 17 mars 2016 sous l'autorité d'une Commission d'enquête composée de 3 commissaires enquêteurs. Etaient concernées les communes de Marcilly-en-Villette, Sandillon, Darvoy, Mardié, Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Saint-Cyr-en-Val, Bou, Férolles et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale des Loges, Valsol, des Portes de Sologne et d'Orléans Val de Loire. La Commission d'enquête a reçu la population lors de 12 permanences réalisées dans les 6 communes directement concernées par le projet.

La Commission d'enquête a recueilli 2 206 avis relevés sur 41 registres, dont environ 600 personnes qui se sont déplacés pour inscrire une observation. Les avis favorables (29%) sont principalement exprimés par des personnes locales subissant au quotidien l'impact de la circulation, usagers de la route, population locale, et entre autres, personnes âgées, écoliers, collégiens de même que les utilisateurs de mode de déplacement doux. Les avis défavorables (71%) sont d'un nombre conséquent, dont une grande partie issue d'une pétition (1 070 lettres types recueillies), provenant en partie du Loiret, mais aussi pour 365 de l'île de France et d'autres du sud de la France, de Belgique, d'Australie, d'Angleterre, des USA et du Japon.

La Commission d'enquête a remis au Département le 1^{er} avril 2016 un Procès Verbal de synthèse de l'enquête comprenant des questions et des demandes de précisions formulées par les commissaires enquêteurs à partir des observations recueillies. Un mémoire en réponses du Département a été transmis à la Commission d'enquête le 28 avril 2016.

IV.2 RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le 11 mai 2016. Elle émet un avis favorable :

- Au dossier de demande d'utilité publique assorti de 10 réserves ;
- Au dossier de demande d'autorisation au titre du Code de l'environnement (Loi sur l'eau) ;
- Au projet de détermination des immeubles à acquérir, la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés ;
- Au projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

réf :

- A la demande de défrichement ;
- Au projet d'autorisation de classement et déclassement de voiries.

Les 10 réserves au dossier de demande d'utilité publique sont :

1. A aucun moment, le réseau « Ulys » ne franchit la Loire, il conviendra d'envisager une liaison vers la gare de manière à soulager la circulation vers l'agglomération.
2. La vitesse excessive est accidentogène et génératrice de bruit, il faut la limiter par l'installation de radar, voire de radar tronçon le Département devra se rapprocher des services compétents.
3. Sur l'ensemble des communes du tracé, réaliser rapidement un plan de circulation avec des aménagements fluidifiant le plus possible la traversée des villages. Sécurisation des modes de déplacement doux et l'aménagement de vraies pistes cyclables.
4. Réaliser sans tarder l'aménagement foncier, respectueux des conditions de travail et des installations des agriculteurs.
5. En bordure de la déviation, au nord, réaliser un rideau de plantations du côté des Grands Billons.
6. Dans les parties boisées, implanter une clôture en bordure de la voie.
7. Il faut prendre contact rapidement avec les porteurs de projets dans la zone d'activité de Saint-Denis- de-l'Hôtel. Projets commerciaux, et aménagements liés à la Laiterie.
8. Pour ceux qui seront amenés à subir une augmentation de la circulation, il conviendra de réaliser des études de bruit et des aménagements limitant les contraintes.
9. La concertation entre les entreprises permettra, pendant le chantier, la circulation dans toutes les directions pour les riverains.
10. Impérativement, sécuriser le croisement entre la déviation, la rue du Mont et la rue de Latingy. Il est important que ce croisement ne présente ni entrave ni risque pour les cyclistes.

Au vu des conclusions de la Commission d'enquête, aucune modification majeure du projet soumis à l'enquête publique unique n'est envisagée par le Maître d'ouvrage. Ses réponses aux réserves sont formulées ci-après.

IV.3 REPONSES AUX RESERVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

IV.3.1 Réserve n°1

A aucun moment, le réseau « Ulys » ne franchit la Loire, il conviendra d'envisager une liaison vers la gare de manière à soulager la circulation vers l'agglomération.

L'offre commerciale du réseau de transport collectif « Ulys » franchit la Loire à Sully-sur-Loire et à Orléans. En effet, au regard des besoins constatés, le réseau Ulys de lignes régulières n'emprunte pas, dans sa configuration actuelle, le pont de Jargeau (hormis pour des circuits scolaires). Dans le cadre du projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, une démarche d'offre multimodale comprenant des lignes de rabattement vers la gare de Saint-Denis-de-l'Hôtel, dont certaines issues du sud de la Loire, sera engagée par l'Autorité Organisatrice compétente pour les réseaux ferroviaire et interurbain. L'engagement du Département sur les lignes interurbaines du réseau ULYS sera transféré à la nouvelle Autorité Organisatrice compétente à compter de 2017 en application de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite loi NOTRe, à savoir la Région Centre Val de Loire également compétente en matière de Transport Express Régional.

IV.3.2 Réserve n°2

La vitesse excessive est accidentogène et génératrice de bruit, il faut la limiter par l'installation de radar, voire de radar tronçon le Département devra se rapprocher des services compétents.

Le projet est conçu conformément aux dispositions du Guide de l'Aménagement des Routes Principales (ARP) du Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA), dans la catégorie R80 permettant une limitation maximale de la vitesse à 90 km/h. Les infractions au Code de la Route relevant de la police de l'Etat, l'installation de matériels radars visant à lutter contre l'insécurité routière relève de la compétence de l'Etat et est portée par les services de la Préfecture. Le Département s'engage à solliciter le Préfet pour étudier l'opportunité d'installer un dispositif de lutte contre la vitesse excessive sur la déviation. De son côté, le Département pourra également mettre en place en fonction des sections identifiées un radar pédagogique afin de sensibiliser les usagers au respect de la réglementation sur les vitesses pratiquées et si besoin réduire ponctuellement la vitesse maximale autorisée.

IV.3.3 Réserve n°3

Sur l'ensemble des communes du tracé, réaliser rapidement un plan de circulation avec des aménagements fluidifiant le plus possible la traversée des villages. Sécurisation des modes de déplacement doux et l'aménagement de vraies pistes cyclables.

La possibilité de requalifier les itinéraires existants pour apaiser les centres urbains et de se réapproprié l'identité ligérienne des fronts bâtis en bord de Loire justifie entre autres l'utilité publique du projet. Le dossier d'enquête précise déjà une mesure d'aménagement sur le centre ville de Sandillon pour reporter le trafic sur la RD 14 dont le caractère structurant est plus approprié à recevoir ces trafics. Le maître d'ouvrage s'engage à étudier, en partenariat avec les communes concernées, des aménagements pour apaiser la circulation des centres bourgs, notamment en faveur des modes de déplacement doux. Les communes pourront également bénéficier d'une aide financière du Département au titre des dispositifs existants relatifs aux aménagements de sécurité.

IV.3.4 Réserve n°4

Réaliser sans tarder l'aménagement foncier, respectueux des conditions de travail et des installations des agriculteurs.

réf :

Deux Commissions Intercommunales d'Aménagement Foncier (CIAF) ont été constituées : une au Nord de la Loire et une au Sud de la Loire. Elles sont composées, entre autre, de représentants de propriétaires et d'exploitants agricoles. Elles ont pour objet de se prononcer sur l'opportunité de la réalisation d'un aménagement foncier agricole et, le cas échéant, devront conduire la procédure de remembrement jusqu'à son terme. Elles se sont réunies pour la première fois en mars 2014 et ont demandé au Département la réalisation d'études préalables d'aménagement foncier. Elles ont convenu de se réunir après obtention de la DUP. Lors de leur prochaine séance, elles décideront, au vu des résultats des études préalables, soit de confirmer ou d'infirmer l'opportunité de réaliser un aménagement foncier, et choisiront, le cas échéant, un mode d'aménagement foncier (inclusion ou exclusion d'emprise) puis proposeront un périmètre de remembrement. Dans cette perspective, le Département dispose déjà de 80 hectares de réserve foncière qu'il mettra à disposition en cas d'aménagement foncier agricole avec inclusion d'emprise afin de limiter les prélèvements sur les exploitations existantes.

IV.3.5 Réserve n°5

En bordure de la déviation, au nord, réaliser un rideau de plantations du côté des Grands Billons.

Le Département s'engage à créer un rideau de plantation au nord de la déviation après le franchissement de la voie ferrée en zone de remblai de manière à réduire les impacts visuels de la déviation pour les habitants des Grands Billons à Donnery.

IV.3.6 Réserve n°6

Dans les parties boisées, implanter une clôture en bordure de la voie.

Le Département s'engage à mettre en œuvre une clôture dans les zones boisées pour les propriétaires riverains qui le souhaitent. Toutefois, il est rappelé que la déviation n'a pas vocation à être totalement séparée de son environnement de façon à conserver les continuités écologiques.

IV.3.7 Réserve n°7

Il faut prendre contact rapidement avec les porteurs de projets dans la zone d'activité de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Projets commerciaux, et aménagements liés à la Laiterie.

En zone urbaine, le Département prendra contact avec les propriétaires concernés par l'emprise de l'infrastructure et de ses aménagements et examinera chaque cas particulier avec attention. En effet, le Département est régulièrement en contact avec la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel et a participé, par anticipation, à la mise en sécurité des accès à la Laiterie dans la perspective de la déviation. Les autres porteurs de projet de la zone d'activités existante seront également rencontrés rapidement pour assurer la compatibilité des équipements routiers avec les nouveaux projets de développement économique. En revanche, en zones rurales et naturelles et conformément au Plan de Gestion Val de Loire, le statut de déviation n'autorise pas de raccordement direct afin de lutter contre l'urbanisation diffuse.

IV.3.8 Réserve n°8

Pour ceux qui seront amenés à subir une augmentation de la circulation, il conviendra de réaliser des études de bruit et des aménagements limitant les contraintes.

Dans le cadre de l'étude d'impact, les nuisances sonores ont été analysées et des aménagements permettant de réduire les nuisances sonores ont été proposés par le Département (hameau de la Motte, habitations situées au croisement des RD 921 et 411). En complément, la chaussée comprendra une couche de roulement limitant les émissions sonores à la source, liées au frottement des pneumatiques des véhicules sur le revêtement de surface.

réf :

Pour les autres points soulevés durant la phase d'enquête publique, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser des mesures de bruit avant les travaux puis après mise en service de l'infrastructure, et, le cas échéant, à prendre en charge les travaux nécessaires au respect de la réglementation en matière de bruit (protections individuelles ou collectives) en lien avec les évolutions sonores des états existants et futurs.

IV.3.9 Réserve n°9

La concertation entre les entreprises permettra, pendant le chantier, la circulation dans toutes les directions pour les riverains.

Le maître d'ouvrage s'engage à maintenir les accès des riverains et des exploitants agricoles pendant la durée du chantier. Des déviations pourront être mises en place localement pendant les travaux. Les riverains seront informés régulièrement des différentes phases de chantier. Ces obligations de maintien d'accès riverains seront rendues contractuelles en les intégrant au cahier des charges des entreprises attributaires des marchés publics de travaux.

IV.3.10 Réserve n°10

Impérativement, sécuriser le croisement entre la déviation, la rue du Mont et la rue de Latingy. Il est important que ce croisement ne présente ni entrave ni risque pour les cyclistes.

Afin de sécuriser la traversée des déplacements doux au droit du carrefour entre la rue du Mont et la déviation, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser un aménagement spécifique sécurisé. Le Département se rapprochera de la commune de Mardié pour étudier les deux solutions privilégiées :

- La limitation de l'usage aux modes de déplacements doux du carrefour entre la RD 921 et la rue du Mont générant des voies sans issue pour les automobilistes et les engins agricoles et forestiers ;
- La séparation des circulations douces du trafic automobiles au niveau du carrefour entre la RD 921 et la rue du Mont.

La solution mise en œuvre sera proportionnée aux usages existants et en particulier les circulations douces.

IV.1 CONCLUSION

La nature et les motifs des principales modifications apportées ci-dessus n'altèrent pas l'économie générale du projet.

V CONCLUSION GENERALE

En conclusion, le Département du Loiret déclare d'intérêt général la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.