

Département du Loiret

Enquête publique complémentaire ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale, au titre de la «Loi sur l'eau», présentée par le Conseil Départemental du Loiret en vue de l'aménagement de la déviation de la RD 921 entre les communes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel (45)

RAPPORT



Commission d'enquête

Président : Jean Godet

Membres : Laurent Charré
Frédéric Ibled

Destinataires :

- Madame la Préfète du Loiret
- Madame la Présidente déléguée du Tribunal Administratif d'Orléans
- archives

Madame la préfète du Loiret a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de l'aménagement de la déviation de la RD 921. Une commission d'enquête a été désignée par Madame Anne Lefebvre-Soppelsa, Présidente déléguée du Tribunal Administratif d'Orléans. Par sa décision n° E21000155/45 du 5 janvier 2022, cette commission d'enquête conduira l'enquête publique complémentaire, au titre de la «Loi sur l'eau», en vue de l'aménagement de la déviation de la RD 921 entre les communes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel (45).

Les membres de la commission d'enquête déclarent avoir :

- accepté cette mission et produit le présent rapport en toute indépendance et, n'être en aucune façon lié, ni à titre personnel, ni à titre professionnel, au projet du pétitionnaire ;
- procédé à l'examen approfondi du dossier soumis à l'enquête ;
- consulté l'autorité administrative et avoir rencontré le pétitionnaire et visité le site ;
- coté et paraphé le registre d'enquête afin qu'il puisse être mis à la disposition du public dès le début de l'enquête ;
- assuré les 12 permanences au calendrier défini par l'arrêté pris par Madame la Préfète du Loiret (annexe n°1) ;
- vérifié la bonne exécution des mesures de publicité suivantes :
 - affichages sur le panneau des communes ;
 - publication d'articles dans la presse ;
 - dossier présent sur le site internet de la préfecture du Loiret.

Selon les prescriptions de l'article 8 de l'arrêté en date du 12 janvier 2022 de Madame la Préfète du Loiret, la commission d'enquête a l'honneur de lui transmettre le dossier complet et les documents accompagnés :

- de son rapport ;
- de ses conclusions motivées sur la demande d'autorisation environnementale, au titre de la «Loi sur l'eau», présentée par le Conseil Départemental du Loiret ;
- des annexes ;
- des registres d'enquête cotés et paraphés, clos par la commission d'enquête à la fin de l'enquête ;
- des copies des documents paraphés attestant de la bonne exécution des mesures d'information et de publicité.

Rapport de la commission d'enquête

Sommaire

1	GÉNÉRALITÉS.....	4
1.1	Préambule.....	4
1.2	Procédures antérieures.....	4
1.3	Objet de l'enquête.....	5
1.4	Contexte réglementaire et législatif.....	6
1.5	Composition du dossier d'enquête publique.....	6
2	CONTEXTE et OBJECTIF du PROJET.....	7
2.1	Contexte de l'opération.....	8
2.2	Les objectifs du projet.....	9
2.3	Le projet.....	10
2.4	L'étude d'impact de 2014 et la notice complémentaire de septembre 2021.....	16
2.5	L'avis de la MRAE et les réponses du maître d'ouvrage.....	22
3	ORGANISATION et DÉROULEMENT de l'ENQUÊTE.....	26
3.1	Désignation du commissaire enquêteur.....	26
3.2	Modalités de l'enquête.....	26
3.3	La clôture de l'enquête.....	28
3.4	Communication des observations au responsable du projet.....	28
3.5	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	28
4	OBSERVATIONS RECUEILLIES et ANALYSE.....	29
4.1	Observations favorables au projet.....	29
4.2	Observations relatives à des demandes d'aménagements.....	34
4.3	Observations exprimant une opposition pure et simple au projet.....	35
4.4	Observations pointant des problématiques d'environnement.....	47
4.5	Demandes de précisions formulées par la commission d'enquête.....	58
4.6	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	58
4.7	Observations du public et réponses du pétitionnaire.....	59
4.8	Bilan des réponses du pétitionnaire.....	59
5	CONCLUSIONS.....	68

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Préambule

Le département du Loiret porte un projet de déviation de la RD 921, connu sous le nom de « déviation de Jargeau », qui consiste à créer un axe routier de 14,7 km en vue de désencombrer le pont de Jargeau, son centre-ville en rive gauche de la Loire et celui de Saint-Denis-de-l'Hôtel en rive droite. Le tracé de la déviation concerne également les communes de Mardié, Darvoy, Sandillon et Marcilly-en-Villette et implique un nouveau franchissement de la Loire à Mardié.

1.2 Procédures antérieures

Le premier dossier concernant la déviation a été déposé en 2014. Les autorisations ont été obtenues par délibération en date du 22 juillet 2016 : la commission permanente du Conseil Départemental du Loiret a déclaré d'intérêt général le projet et demandé la déclaration d'utilité publique. Une enquête publique unique s'est déroulée du 8 février au 17 mars 2016. Par arrêté du 16 septembre 2016, Monsieur le Préfet du Loiret a déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de la déviation de la RD 921 entre Saint-Denis-l'Hôtel et Jargeau, de la création d'un pont sur la Loire avec mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Darvoy, Jargeau, Marcilly-en-Villette, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Sandillon.

Un plan de respect de l'environnement a été établi en août 2017 avec une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) d'écologue. Après les ordonnances d'expropriation du 5 novembre 2018 et 30 juillet 2019, le Conseil Départemental du Loiret est propriétaire des emprises acquises à l'amiable ou par voie d'expropriation. Un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE) avec inclusion d'emprises sur les communes de Jargeau, Darvoy, Sandillon et Férolles a été ordonné le 11 février 2020 par le Conseil Départemental du Loiret assurant la maîtrise foncière des emprises concernées.

Un arrêté du 5 septembre 2018 portant dérogation à l'interdiction de destruction, perturbation intentionnelle, capture d'espèces animales protégées et destruction, altération, dégradation de leurs aires de repos ou sites de reproduction a été pris avec des mesures d'évitement et de réduction des impacts et des mesures compensatoires et d'accompagnement au regard des impacts résiduels.

Par arrêté complémentaire du 11 mai 2020, des mesures ont été prises pour protéger la Corydale solide récemment découverte. Le déplacement de bulbes a été réalisé.

Par arrêté du 5 octobre 2016, le Préfet du Loiret a autorisé le Conseil Départemental du Loiret à réaliser des travaux et ouvrages hydrauliques et à rejeter des eaux pluviales liées à la déviation entre Jargeau et Saint-Denis-l'Hôtel.

Par arrêté du 27 septembre 2016, le Préfet a autorisé le Conseil Départemental du Loiret à procéder au défrichement de 143090 m² de parcelles boisées.

Régularisation en cours : par un jugement en date du 15 avril 2021 le Tribunal Administratif d'Orléans a décidé de surseoir à statuer sur la légalité de l'arrêté « Loi sur l'eau » en date du 5 octobre 2016 pour prendre en compte le nouvel avis de l'autorité environnementale, puis les observations du public et du Conseil Départemental du Loiret.

Différents recours ont été portés sur le projet :

- Arrêté Préfectoral d'autorisation de défrichement, appel devant Conseil d'État rejeté, procédure terminée.
- Arrêté Préfectoral d'autorisation de pénétrer propriétés privées. Jugement du 30-07-18. Rejet de la requête en annulation.
- Arrêté Préfectoral dérogation espèces protégées. Jugement du 30-07-18. Rejet de la requête.
- Arrêté Préfectoral DUP du 16-06-16. Jugement du 30-07-18. Rejet de la requête. Appel auprès de la Cour administrative d'appel de Nantes.
- Arrêté Préfectoral d'autorisation d'occupation temporaire des parcelles. Ordonnance du 05-11-18 de rejet de la requête en référé suspension.
- Arrêté Préfectoral dérogation espèces protégées du 05-09-18. Ordonnance du 07-11-18 de rejet de la requête en référé suspension.
- Ordonnance du 06-09-19 de rejet de la requête en référé suspension. Jugement du 15-04-21 de rejet de la requête en annulation. Appel auprès de la Cour administrative d'appel de Versailles.
- Ordonnance de désignation de l'expert du 23-08-18. Ordonnance du 22-11-18 rejetant le recours en tierce opposition.
- Arrêté Préfectoral Loi sur l'eau du 05-10-16. Ordonnance du 28-02-20 rejetant la requête en référé suspension.
- Jugement du 15-04-21 avant dire droit décidant de surseoir à statuer dans l'attente de la régularisation de l'avis de l'autorité environnementale.

1.3 Objet de l'enquête

L'enquête est une enquête publique complémentaire à titre de régularisation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le Conseil Départemental du Loiret à réaliser des travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales dans le cadre du projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Cette enquête fait suite au jugement du Tribunal Administratif d'Orléans n° 1900292 en date du 15 avril 2021 par lequel le Tribunal a décidé de surseoir à statuer, pour une durée d'une année au plus, sur la légalité de l'arrêté « Loi sur l'eau » en date du 5 octobre 2016 dans l'attente de la régularisation de la procédure, et plus précisément pour « permettre la production d'un arrêté de régularisation prenant en compte le nouvel avis de l'autorité environnementale dans les conditions prévues aux points du présent jugement .»

Le Tribunal a en effet considéré que l'avis de l'autorité environnementale du 6 février 2015 avait été régulièrement émis. Cependant, il a entendu faire application des facultés de régularisation offertes par l'article L.181-18 du Code de l'environnement qui dispose que :

« I-Le juge administratif qui, saisi de conclusions dirigées contre une autorisation, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés :

1° Qu'un vice n'affecte qu'une phase de l'instruction de la demande d'autorisation, ou une partie de cette autorisation, peut limiter à cette phase ou à cette partie la portée de l'annulation qu'il prononce et demander à l'autorité administrative compétente de reprendre l'instruction à la phase ou sur la partie qui a été entachée d'irrégularité ;

2° Qu'un vice entraînant l'illégalité de cet acte susceptible d'être régularisé par une autorisation modificative peut, après avoir invité les parties à présenter leurs observations,

surseoir à statuer jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation. Si une telle autorisation modificative est notifiée dans ce délai au juge, celui-ci statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations. »

En d'autres termes, le Tribunal Administratif a considéré que l'avis de l'Autorité Environnementale, rendu le 6 février 2015 au nom du Préfet de région, comme le prévoyaient alors les textes en vigueur, était irrégulier et qu'il convenait qu'un nouvel avis soit émis par une instance indépendante, sur la base du dossier de l'époque et en tenant compte des éventuels changements intervenus depuis.

La présente enquête publique complémentaire vise à porter à la connaissance du public le nouvel avis de l'Autorité Environnementale et les réponses du Maître d'ouvrage sur la base du dossier d'enquête initial avec l'évolution des études et du projet depuis la première enquête. Elle s'inscrit dans la procédure de l'autorisation « Loi sur l'eau ».

1.4 Contexte réglementaire et législatif

1.4.1 Textes législatifs et réglementaires.

Cette enquête s'inscrit dans le cadre des articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 123-33, notamment les articles L 123-14 et R 123-23 du Code de l'environnement ainsi que les articles L 210-1 et suivants du même code et plus particulièrement l'article L 214-1.

1.4.2 Actes administratifs liés à l'objet de l'enquête et à l'enquête elle-même.

- Délibération en date du 22 juillet 2016 de la commission permanente du Conseil départemental du Loiret déclarant d'intérêt général le projet d'aménagement de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.
- Arrêté préfectoral du 16 septembre 2016 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la déviation RD 921.
- Arrêté préfectoral du 27 septembre 2016 autorisant le défrichement de 143090 m² de parcelles boisées.
- Arrêté préfectoral du 5 septembre 2018 portant dérogation « espèces protégées ».
- Arrêté préfectoral complémentaire à l'arrêté du 5 septembre 2018, du 11 mai 2020 pour prendre en compte la découverte de la Corydale Solide.
- Décision E21000155/45 de Madame la Présidente déléguée du Tribunal Administratif d'Orléans en date du 5 janvier 2022 désignant Monsieur Jean Godet en qualité de président de la commission d'enquête publique et Messieurs Frédéric Ibled et Laurent Charré en qualité de membres de cette commission d'enquête.
- Arrêté préfectoral de Madame la Préfète du Loiret, en date du 12 janvier 2022, prescrivant une enquête publique complémentaire à titre de régularisation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 et l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2022 portant modification de l'arrêté susvisé (annexes n°1 & 2).

1.5 Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à la consultation du public est composé des pièces suivantes :

- Arrêté préfectoral du 12 janvier 2022 prescrivant l'enquête publique complémentaire (annexe n°1).

- Sous-dossier 0 : Régularisation de l'avis de l'Autorité Environnementale (AE).
 - Pièce A : Informations juridiques et administratives justifiant l'enquête publique complémentaire.
 - Pièce B : Avis de la MRAE décembre 2021.
 - Pièce C : Réponse du Maître d'ouvrage janvier 2022.
 - Pièce D : Notice complémentaire et ses annexes.

- Sous-dossier I : Éléments généraux ou communs à plusieurs procédures de l'enquête publique initiale de 2016.
 - Pièce 1 : Note de présentation non technique du programme.
 - Pièce 2 : Informations juridiques et administratives.
 - Pièce 3 : Avis émis par les services instructeurs.
 - Pièce 4 : Bilan de la concertation.
 - Pièce 5 A : Résumé non technique de l'étude d'impact.
 - Pièce 5 B : Étude d'impact et ses annexes.
 - Pièce 6 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.
 - Pièce 7 : Étude d'impact patrimonial.

- Sous-dossier II : Dossier Loi sur l'eau de l'enquête publique initiale de 2016.
 - Pièce 17 : Dossier de demande d'autorisation (dossier +pochette de plans).
 - Pièce 18 : Étude de dangers.

Le dossier ainsi constitué est réglementaire et accessible. Il aborde dans le détail tous les éléments nécessaires à une bonne compréhension des enjeux du projet. Tout ce qui est nécessaire à l'enquête publique est exploitable dans celui-ci.

Le dossier, resté disponible dans les mairies de Darvoy, Jargeau, Marcilly-en-Villette, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Sandillon et sur le site de la préfecture du Loiret, permettait une très bonne lisibilité et aide à la compréhension de l'enquête complémentaire.

La commission d'enquête doit souligner la disponibilité et l'accueil de monsieur Thomas Carriere, chef du pôle Gestion et Protection des Milieux Aquatiques au Service Eau Environnement et Forêt, en préfecture du Loiret, de monsieur Laurent Giquel, du Conseil Départemental. Ils ont tous facilité le déroulement de l'enquête publique, aidé dans notre mission de commissaire enquêteur au sein d'une commission d'enquête, répondu rapidement et clairement à nos interrogations.

2 CONTEXTE et OBJECTIF du PROJET

Actuellement, la RD 921 traverse le Val de Loire puis la Loire, au pont de Jargeau, pour rejoindre, grâce à un échangeur, un axe structurant est-ouest du département du Loiret : la RD 2060.



Le projet consiste en la création d'un nouveau tracé à 2 voies, d'une longueur de 14,7 km, entre la RD 13 au sud et la RD 960 à l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel, en passant par le giratoire existant au nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel sur la RD 921. Il comprend en outre la création d'un nouveau pont sur la Loire, sur la commune de Mardié, à l'ouest de Jargeau.

Les communes concernées par le tracé sont : Marcilly-en-Villette, Sandillon, Darvoy, Mardié, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

2.1 Contexte de l'opération

Le Conseil Départemental fonde le projet de déviation sur 2 critères : un trafic routier très important et les conditions d'insécurité et les nuisances qui pèsent sur la vie des habitants.

2.1.1 Un trafic routier important.

D'une manière générale, il est constaté que les voiries secondaires sont utilisées pour les déplacements sur des longues distances (Châteauneuf-sur-Loire- Orléans, Sully-sur-Loire - Orléans par exemple). Les RD 13 et RD 14 sont notamment le siège d'un trafic de transit intra départemental élevé. Le secteur de Jargeau est un point de transit important des trajets depuis les zones d'emploi de Pithiviers, Montargis, Gien et Aubigny. Jargeau est également considérée comme un itinéraire important pour les migrations domicile -travail interne à la zone d'emploi d'Orléans (enquête Origine/Destination).

Par ailleurs, le pont de Jargeau est le premier pont franchissant la Loire à l'amont d'Orléans. Il est assez éloigné du pont Thinat d'Orléans (15 km à vol d'oiseau). En périphérie est d'Orléans, cette situation complique la distribution des trafics. De ce fait, un important trafic converge sur le pont de Jargeau.

Selon une étude mise à jour en 2014 par le bureau d'études SORMEA, le trafic de la RD 921 s'élève à 10500 véhicules par jour au nord de la Loire et il monte à 15000 véhicules sur le pont de Jargeau, avec des pics relevés, en 2013, à 20000 véhicules/jour.

Aux heures de pointe, sur le pont de Jargeau, il a été observé :

- de l'ordre de 1200 véhicules entre 7h et 9h,
- plus de 1400 véhicules entre 17 et 18h.

Ces trafics aux heures de pointe génèrent des files d'attente et une saturation dans les centres villes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, notamment les jours de semaine. Le samedi, les trafics sont plus répartis dans la journée et sont plus marqués la nuit (50% de plus qu'en semaine). Quant aux trafics dominicaux, ils restent significatifs : plus de 11000 véhicules/ jour en moyenne.

Tous ces chiffres sont largement supérieurs à la capacité d'une route à 2 voies estimée à 8500 véhicules/jour. L'axe est considéré saturé dès qu'est atteint le passage de 12000 à 15000 véhicules/jour.

De plus, la part du trafic poids lourds sur le pont de Jargeau, en 2013, correspond à 10,5% du trafic moyen journalier, soit 1610 poids lourds traversant ces zones urbaines, ce qui en fait l'un des axes urbains départementaux le plus chargé en poids lourds.

Le complément d'étude de 2014 réalisé par le même bureau d'études SORMEA, afin de prendre en compte les projets d'aménagements prévus au sud de l'agglomération orléanaise, a révélé une augmentation du trafic de 1% par an sur la RD 921 et le maintien de la saturation du trafic sur le pont de Jargeau. Depuis mi-2013, les niveaux de trafics augmentent de façon homogène sur l'ensemble des itinéraires concernés en dehors des RD 951 et RD 960 vers Orléans du fait de l'urbanisation des entrées métropolitaines et des restrictions pour les poids lourds de transit. Pour tous les autres axes, le trafic tous véhicules a augmenté entre 1,1% et 2,8% entre 2014 et 2019 et entre 1,8% et 6% pour le trafic poids lourds. Pour la plupart des itinéraires concernés par le projet, les trafics 2019 sont déjà supérieurs à ceux modélisés par l'étude SORMEA présentée à l'enquête publique de 2016.

2.1.2 Des conditions d'insécurité et de nuisances pour la population.

L'impact du trafic sur la qualité de vie des habitants est d'autant plus important que les voies traversent les centres-bourgs. La RD 921, dans la traversée de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel est classée en catégorie 3 avec des nuisances vibratoires et sonores pouvant atteindre 76 dB. Une étude acoustique de la traversée actuelle a montré que 345 bâtiments, dont 26 recevant du public, sont exposés à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB dont 62 à plus de 70 dB.

La traversée des agglomérations a pour conséquence de faire coexister les routes départementales supportant un trafic important, notamment de poids lourds, et de nombreux équipements sensibles tels 6 écoles, 1 collège, des équipements sportifs et culturels.

Cette situation génère une accidentologie élevée. Entre 1999 et 2020, ont ainsi été recensés 104 accidents dont 68 graves ou mortels, ayant entraîné la mort de 8 personnes, 68 blessés graves et 88 blessés légers.

La comparaison avec les données nationales montre, selon une étude de 2010 (bureau d'études SORMEA), une densité d'accidents 2 à 3 fois plus forte que la moyenne, ainsi qu'un taux d'accidents graves du même ordre. Le taux de gravité des accidents est 2 fois plus élevé que la moyenne nationale, ce qui met en évidence un déficit important de sécurité sur ces voies.

2.2 Les objectifs du projet

Le Conseil Départemental fixe 3 objectifs au projet de déviation de la RD 921 :

1/ Objectif à court terme : améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant les nuisances liées au trafic poids lourds dans les agglomérations traversées, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. De même ces poids lourds occasionnent des nuisances sonores importantes et un risque accidentogène fort pour les riverains de la RD 951 sur Darvoy et de la RD 921 sur Férolles.

2/ Objectif à moyen terme : fluidifier le trafic en adaptant la capacité et la géométrie de la RD 921 au trafic projeté en 2030. Les projections à cet horizon montrent une saturation de l'actuel pont conçu comme un pont urbain et déjà saturé aux heures de pointe. Il convient donc d'alléger le centre-ville de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel du trafic de transit tous véhicules.

3/ Objectif à plus long terme : sécuriser l'itinéraire, faire face aux besoins d'échanges interdépartementaux et permettre un aménagement apaisé des centres urbains.

La forte augmentation démographique et la densification des zones d'activité nécessiteront des échanges nord-sud importants et rapides. L'urbanisation croissante de l'agglomération orléanaise et la saturation de son réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les franchissements de la Loire, nécessiteront une mise à niveau des voies de liaisons interdépartementales intégrant une zone de sécurité de part et d'autre de la chaussée avec une bande de sécurisation des circulations piétonnes et cyclistes.

Les traversées des agglomérations devront être sécurisées et la baisse des niveaux de trafic, notamment en transit, doit permettre l'aménagement apaisé des centres urbains et la requalification des fronts bâtis des bords de Loire, critère du classement du Val de Loire au patrimoine mondial UNESCO.

2.3 Le projet

Après avoir écarté différentes solutions alternatives car n'apportant pas de solution ni au trafic important de poids lourds se rendant sur la RD 2060 ni à la saturation actuelle du trafic sur la RD 921, le Conseil Départemental du Loiret a opté pour la création d'une déviation nouvelle, à partir d'études de fuseaux et de tracés.

Un fuseau est une bande de passage de 200 à 400 m de large à l'intérieur de laquelle tous les tracés restent possibles. 5 fuseaux ont été étudiés, 2 à l'ouest et 3 à l'est. Finalement c'est l'un des fuseaux ouest qui a été retenu, dès 2005, comme celui se présentant le plus favorable au regard du milieu naturel et de l'habitat.

Des variantes locales de tracés ont ensuite été étudiées lors de la consultation menée avec les acteurs et la population locale. Ces variantes ont porté sur le tracé au niveau de la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel et le franchissement de la levée de Loire à Darvoy.

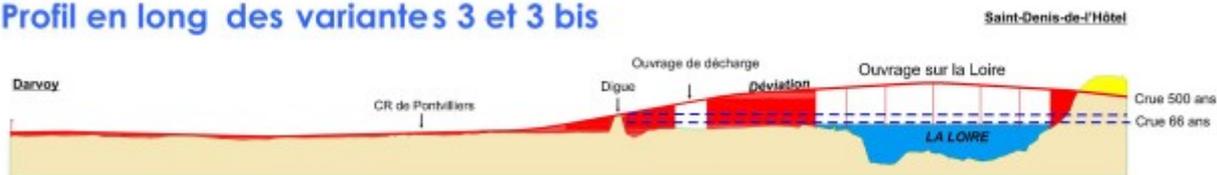
Au niveau de la Laiterie, la solution de base reprenant la RD 411 a été privilégiée en intégrant un aménagement de sécurité des accès à la laiterie pour éviter la consommation supplémentaire de terres agricoles et forestières et l'apparition de nouvelles nuisances à la population.

Au niveau du franchissement de la levée de Loire, 5 variantes ont été envisagées et finalement c'est le tracé au sud de la digue dans le Val, proche de la levée, qui a été choisi suite à une analyse multicritère (fonctionnels, environnementaux, techniques). Ce tracé est apparu le moins complexe à réaliser, du fait qu'il ne se trouve pas dans le lit endigué de la Loire et qu'il permet de remplir les objectifs imposés qui sont :

- l'assurance de la fonctionnalité de l'ouvrage lors d'une crue de période de retour supérieure à 200 ans ;

- l'assurance d'un maximum de garantie de pérennité de la levée de Loire ;
- l'assurance de la protection des habitants du hameau de la Motte vis-à-vis des nuisances acoustiques et paysagères moyennant des dispositions adaptées pour maîtriser les nuisances sonores et intégrer le projet dans le site.

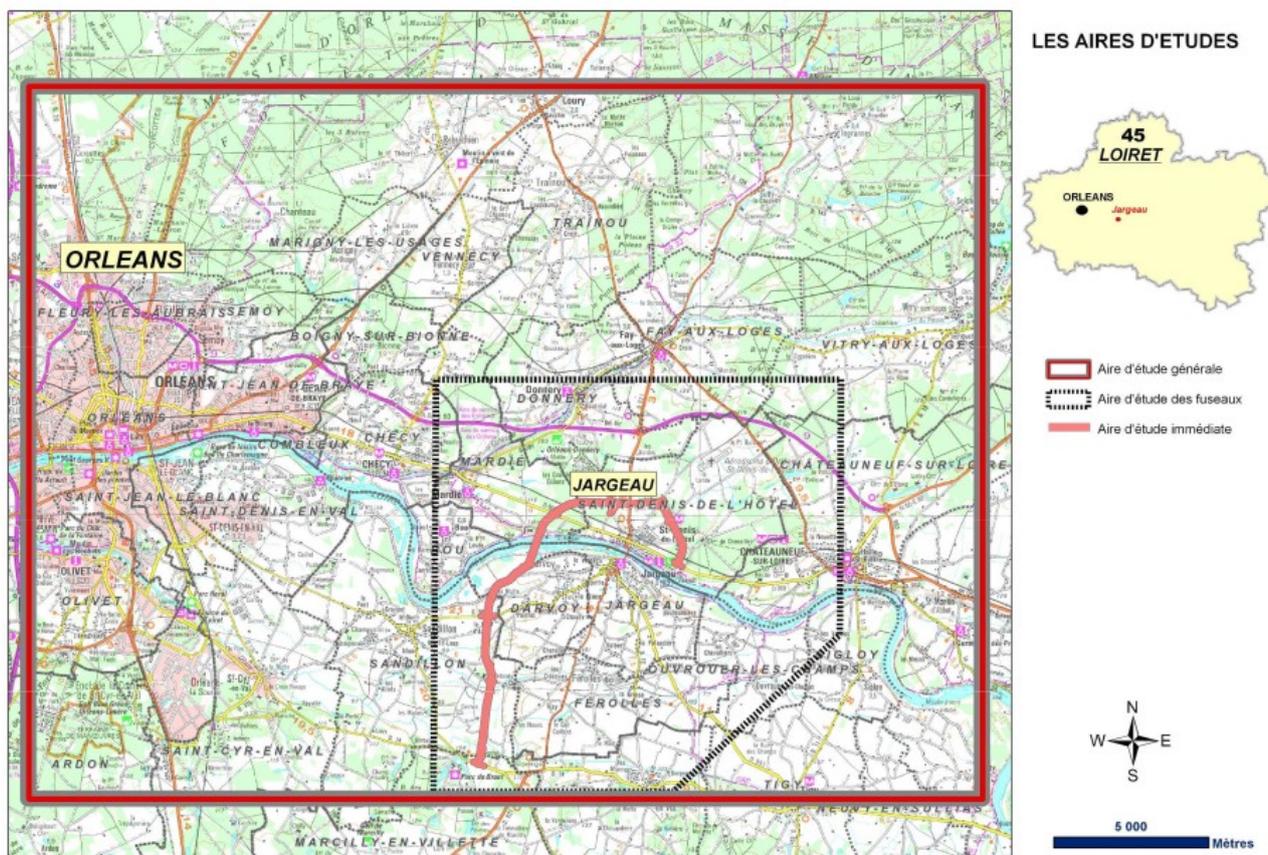
Profil en long des variantes 3 et 3 bis



2.3.1 Le projet retenu présenté à l'enquête publique de 2016.

Le projet consiste en la création d'un tracé neuf à 2 voies entre la RD 13 à Marcilly-en-Villette et l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel en passant par le giratoire existant au nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel sur la RD 921 avec construction d'un nouveau pont sur la Loire, en aval de Jargeau.

Les communes concernées par le tracé sont Marcilly-en-Villette, Sandillon, Darvoy, Mardié, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

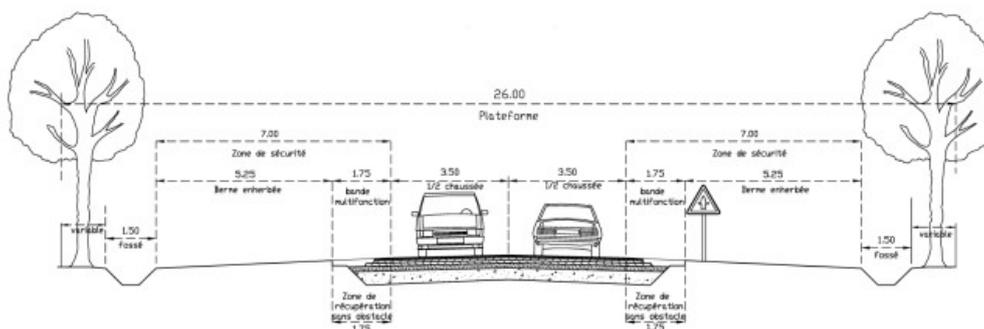


L'opération de 14,7 km au total comprend :

- une route neuve à 2 voies de circulation intégrant la requalification de la RD 411 au droit de la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel ;

- les travaux de raccordement des axes interceptés et de rétablissement des chemins ruraux ;
- les opérations de reboisement pour compenser les défrichements nécessaires ;
- les travaux de création de zones humides ;
- les aménagements visant à compenser les impacts du projet sur l'environnement ;
- les aménagements de traitement des eaux.

La chaussée de la nouvelle route, large de 7 m, sera complétée de chaque côté par une zone de sécurité de 7 m enherbée et de fossés également enherbés.



En outre, le projet comprend plusieurs ouvrages d'art, du sud au nord :

- un ouvrage hydraulique sur le Dhuy d'une largeur de 13 m avec une portée de près de 25 m ;
- un ouvrage hydraulique sur la Marmagne d'une travée unique et d'une largeur de 13 m avec une ouverture de 8,6 m ;
- un ouvrage hydraulique (ouvrage de décharge) dans le lit endigué défini à la crue de récurrence cinq centennale d'une longueur de 75 m ;
- 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 m, 95 m, 115 m, 95 m, 75 m (de la rive gauche à la rive droite) et d'une longueur de 570 m. Des belvédères accessibles aux piétons et aux vélos seront aménagés de chaque côté du pont offrant une vue sur le Val de Loire ;
- un pont pour enjamber la voie ferrée Orléans-Gien, au lieu-dit la Pièce Plaidée ;
- un pont pour passer sous la voie ferrée à l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel.



Photomontage de l'ouvrage de décharge, de la Loire à vélo rétabli sous celui-ci et du chemin permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux belvédères de l'ouvrage
Source Bertrand Penneron – architecte



Photomontage de l'ouvrage principal sur la Loire
Source Bertrand Penneron – architecte

2.3.2 Éléments complémentaires du projet

Les caractéristiques principales du projet présentés à l'enquête publique de 2016 subsistent. Toutefois, le Conseil Départemental a apporté à celles-ci certaines modifications et précisions listées ci-après :

- la vitesse des véhicules sera limitée à 80 km/h (au lieu de 90), voire à 70 km/h dans certains secteurs ;
- concernant les profils en travers des chaussées, la bande multifonctionnelle de droite, aura une largeur de 1,75 m dont 1,25 m revêtu pour réduire la surface d'imperméabilisation ;
- la chaussée devrait bénéficier d'un enrobé très mince, peu bruyant ;
- le profil en travers du viaduc a été optimisé en faveur des déplacements doux. La largeur de la chaussée a été ramenée à 3,25 m, au lieu de 3,50m, ainsi que la bande dérasée de droite à 1 m pour offrir 2 continuités douces de 2 m de largeur (hors belvédère) séparées de la chaussée par une glissière en béton. 40% du tablier sera ainsi dédié aux circulations douces ;
- le carrefour n° 6 avec la rue du Mont à Mardié, initialement prévu en plan ordinaire en croix, sera dénivelé. Le franchissement sera assuré par un nouvel ouvrage d'art d'une portée de 16 m évitant les échanges motorisés entre la voie communale et la déviation ;
- une continuité cyclable sécurisée de 1325 m sera créée entre l'itinéraire principal de la Loire à vélo, sur la levée au sud de la Loire, et l'itinéraire alternatif en cours de création au nord de la Loire, interceptant le projet au niveau de la rue du Mont. Ce nouveau tronçon sera aménagé par des pistes cyclables revêtues, bidirectionnelles de 3 m de largeur ou monodirectionnelles de 2 m de largeur ;
- sur la seule section urbanisée de 900 m en zone urbanisée devant la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel, une piste cyclable sécurisée sera aménagée de chaque côté de la déviation ;
- 2 aires de covoiturage seront créées, l'une au nord de la Loire, sur la commune de Mardié (au carrefour giratoire avec la RD 960), l'autre au sud, sur la commune de Sandillon (au carrefour giratoire avec la RD 951).

2.3.3 Spécificités des ouvrages de franchissement de la Loire endiguée

Le projet comprend 2 ouvrages de franchissement de la Loire endiguée : l'ouvrage de décharge, sur la rive gauche, qui franchit la levée de Loire puis le viaduc au-dessus de la Loire.

2.3.3.a L'ouvrage de décharge

Il servira à écouler les eaux lorsque le champ majeur du lit endigué du fleuve est en crue.

Ses caractéristiques seront les suivantes :

- une ouverture totale de 75 m avec 3 travées de 25 m de large,
- 2 piles d'une largeur de 2,20 m pour une longueur de 8 m,
- une culée sud située à 130 m de la crête de la digue.

Les inclusions rigides de l'ouvrage, dans le sous-sol, seront métalliques et non bétonnées pour éviter toute pollution des aquifères. Le tablier de franchissement de la levée reposera sur 72 pieux de telle sorte qu'il n'y ait aucun tassement de la digue.



Vue architecturale de l'ouvrage de décharge de la Loire

La création de l'ouvrage sera accompagnée de plusieurs mouvements de terrain qui auront pour objectif de favoriser l'écoulement des eaux vers l'ouvrage de décharge et de permettre une compensation des remblais dans le lit endigué.

Les modelés de terrain seront réalisés avec des pentes douces afin de restituer le terrain environnant à l'agriculture.

Le tracé de la Loire à vélo sera rétabli sous l'ouvrage.

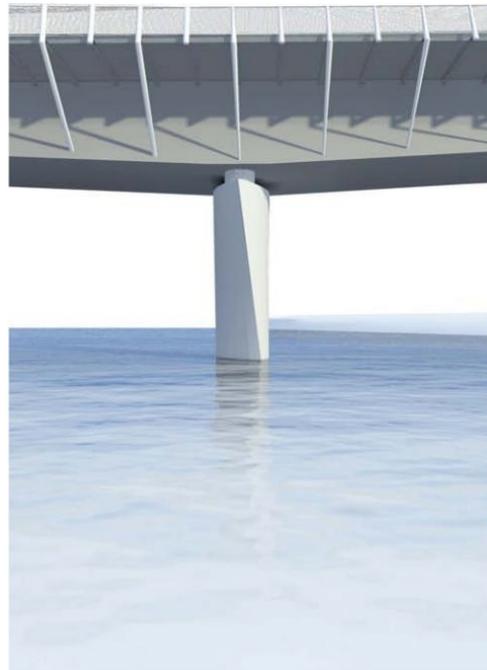
2.3.3.b Le viaduc

L'ouvrage retenu, un viaduc, se doit de répondre à différents objectifs : favoriser la transparence visuelle par la finesse du tablier, intégrer ses accès ainsi que ses abords au paysage, respecter les dominantes du paysage : horizontalité du fleuve et profondeur de vue.

Le viaduc, d'une longueur de 570 m sera composé de 6 travées de 75, 95, 115, 115, 95 et 75 m. Il sera fondé sur pieux et le tablier sera de type caisson métallique à pièces de pont avec consoles.



Les piles seront en béton d'une forme élancée avec recherche de transparence. L'ouvrage de franchissement étant en biais, au fur et à mesure que les piles sont au-dessus de l'eau, l'axe pivote pour se retrouver perpendiculaire au tablier. Ainsi les piles présentent une rotation de 27° entre la base et la tête, ce qui permet de les orienter suivant le sens d'écoulement de la Loire, avec un minimum de ralentissement du courant, tout en gardant l'ouvrage droit pour le tablier.



Les caissons à inertie variable doivent donner l'effet d'une ondulation douce au-dessus de la Loire. La même recherche de mouvement du paysage est recherchée dans le mouvement des bracons.

2.3.3.c Méthodologies pour la construction des ouvrages

- Des estacades dans la Loire seront réalisées pour accéder aux appuis dans le lit vif. Elles seront placées au-dessus de la ligne d'eau de la crue de manière à laisser passer les crues supérieures sans faire barrage.
- Des batardeaux en palplanches seront construits autour des appuis dans le lit de la Loire pour isoler le bétonnage des appuis, des écoulements.
- Les fondations profondes, les pieux, seront tubées car le sous-sol est karstique, tendre et hétérogène. Les pieux seront ancrés dans le calcaire sain jusqu'à 30 m de profondeur. Chaque pieu fera l'objet d'un sondage préalable pour vérifier la présence d'éventuel vide. Dans cette éventualité, la solution d'injection de béton sera écartée au profit de l'allongement du pieu et de la longueur du tubage pour éviter toute pollution des nappes ou de comblement de conduits d'écoulement souterrain.

2.4 L'étude d'impact de 2014 et la notice complémentaire de septembre 2021

Nota : les éléments de l'étude d'impact et de la notice complémentaire relatifs au contexte et aux objectifs du projet, ainsi que la description du projet lui-même, sont repris dans les chapitres 2.1, 2.2 et 2.3 ci-dessus. L'étude d'impact traite par ailleurs des effets sur la santé, les coûts collectifs, la consommation d'énergie et les nuisances sonores. Ces points, non directement concernés par la présente enquête, ne sont pas repris ici.

2.4.1 La consommation d'espace

Le projet entraînera la consommation d'espaces majoritairement agricole et forestier. Il pourrait aussi entraîner l'artificialisation d'espace en stimulant l'urbanisation à proximité.

La surface finale consommée est de 85,4 ha répartis comme suit :

- espaces agricoles : 60,3ha
- espaces déboisés ou défrichés : 15,8ha à l'origine du projet
- espaces naturels non boisés : 7,1ha
- espace non cadastré : 2,2ha.

La nouvelle affectation des sols est prévue comme suit :

- emprise de la route et de ses équipements connexes : 73,1ha
- espaces naturels compensatoires : 7,0ha
- boisements compensatoires : 5,3ha à l'origine du projet

Pour éviter l'urbanisation aux abords de la déviation, le projet prévoit :

- l'interdiction d'accès riverains directs,
- un dimensionnement des giratoires de manière à interdire le branchement de nouvelles voies de desserte,
- le choix de boisements compensatoires sur certains secteurs susceptibles de subir une forte pression urbanistique.

2.4.2 L'agriculture

L'agriculture représente une part importante sur l'aire d'étude avec une vocation grandes cultures et production fruitière.

Plus d'une trentaine d'exploitations sont impactées à des degrés divers. Pour compenser les exploitations pénalisées par l'emprise, le Département a constitué des stocks de terre (environ 80ha).

Un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE) avec inclusion d'emprise sur les communes de Jargeau, Darvoy, Sandillon et Férolles d'une surface de 1800 ha a été ordonné le 11 février 2020. L'enquête publique de cet AFAFE est programmée cette année. Par contre, la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier sur les communes de Mardié et Saint-Denis-de-l'Hôtel a exclu un aménagement foncier (décision du 16/12.2016).

2.4.3 Les zones boisées

Le projet entraîne le changement de destination de 15,8 ha de bois ramenés à 15ha (grâce à une réduction de défrichement de 8000 m² dans le bois de Latingy) en surface imperméabilisée ou enherbée. Ces bois, classés pour la plupart, assurent une fonction de poumon vert dans l'espace urbain (SCOT de l'agglomération orléanaise, documents d'urbanisme des communes).

Les conséquences du défrichement, variables selon les secteurs, peuvent porter sur :

- la valeur forestière des boisements,
- la biodiversité, les habitats, la faune, la flore,
- la ressource en eau : minéralisation d'espace, risque accru envers les captages, écoulements naturels perturbés, risques naturels accrus,
- le cadre de vie, le paysage, le patrimoine naturel.

Les secteurs les plus concernés sont Latingy à Mardié et les bois de Chenailles et des Comtesses à Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Pour remédier en partie aux défrichements, il est prévu de reboiser, notamment sur le secteur de Mardié (voir ci-dessous § 2.4.5).

Enfin, sur le plateau de la forêt d'Orléans, les boisements sont abondants et les impacts du projet devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

2.4.4 Le contexte physique

Compte tenu des enjeux techniques forts, le Département a missionné le BRGM sur les problématiques relevant d'une part des fondations profondes en milieu karstique et d'autre part de la géologie et de l'hydrogéologie (convention de recherche-développement du 8 mars 2017).

Le rapport du BRGM (septembre 2017) confirme le risque existant karstique et précise les préconisations nécessaires pour maîtriser ce risque de manière localisée. Une étude complémentaire menée en 2019 et 2020 permet de vérifier, compléter et préciser les aléas géotechniques et hydrogéologiques existants. Elle conclut à l'absence de conduit principal susceptible d'être obstrué et partant d'impacter la source du Loiret.

Le BRGM rappelle cependant le risque de perturbation des circulations souterraines mais pour lequel il formule des recommandations qui doivent être reprises dans les documents contractuels de marché (limitation des infiltrations de fluides, suivi des paramètres hydrogéologiques...).

Ces différentes études s'inscrivent dans le cadre de la norme NF P94-500 applicable aux études géotechniques.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans le contexte géologique du calcaire de Beauce karstifié recouvert par les alluvions anciennes et, au niveau du Val d'Orléans, par les alluvions modernes de la Loire. Les résultats des investigations réalisées en 2019, sur la zone principale et le reste du tracé, complètent ceux des études précédentes et conduisent à des ajustements

dans la conception des ouvrages et des réflexions sur la phase chantier de manière à sécuriser l'ensemble des enjeux concernés.

Au niveau de l'hydrogéologie, les études réalisées en 2019 mettent en évidence l'absence de conduits majeurs mais la présence de multiples petits conduits. L'orientation des écoulements, au droit du projet, est plutôt orientée nord-sud que nord-est/sud-ouest.

2.4.5 La biodiversité

Sous ce terme, il faut entendre les milieux naturels d'intérêt ou plus ordinaires, l'organisation en réseaux des milieux utiles à la faune et à la flore dans leurs fonctions vitales et les espèces rares, protégées et/ou emblématiques.

L'aire d'étude du projet, au droit du franchissement de la Loire, est protégée au titre de 2 directives européennes, la directive « oiseaux » et la directive « habitat, faune, flore » comme zone spéciale de conservation (ZSC).

La richesse de ces sites est reconnue pour :

- les vastes forêts alluviales résiduelles à bois dur ;
- la présence de 5 espèces protégées recensées ou de présence probable. Parmi elles, 2 sont protégées au niveau national : la pulicaire vulgaire et l'étoile d'eau ;
- la présence de la seule station connue dans le département d'une fougère aquatique très rare ;
- les groupements végétaux automnaux remarquables des rives exondées ;
- la présence de la corydale solide, espèce protégée dans la région Centre-Val de Loire, découverte en 2019 ;
- la présence de colonies nicheuses de sternes naines et pierregarins, de sites de pêche du balbuzard pêcheur et du héron bihoreau sans compter toutes les espèces (plus de 50) en période de migration ;
- la reproduction du milan noir et du martin pêcheur ;
- l'existence d'une dizaine d'espèces d'amphibiens, toutes protégées ;
- la présence de chauves-souris. Neuf espèces et plusieurs groupes d'espèces ont été recensées et les boisements de Latingy à Mardié et du Bois des Comtesses à Saint-Denis-de-l'Hôtel sont favorables au gîte de plusieurs espèces forestières.

2.4.5.a Les milieux humides

Les milieux humides contribuent à la diversité biologique. Ils assurent une fonction de corridor qui doit être préservée.

Une nouvelle définition des zones humides a été établie en 2019 à partir de la cartographie des habitats réalisée en 2010 et des relevés floristiques associés suivant la doctrine de la DREAL Centre-Val de Loire (Guide, janvier 2016). Aux termes de celle-ci, sur 8,4 ha de zones humides avérées et 142,1 ha de zones complémentaires pour leur fonctionnalité :

- 4,8% des zones humides sont détruites, soit 0,4 ha,
- 4,8% sont impactées temporairement (0,4ha) sans que le caractère et les fonctions humides soient modifiés,
- 12,8% des zones complémentaires pour leur fonctionnalité du cortège d'espèces inféodées aux milieux humides, soit 18,2 ha, sont détruites,
- 0,4% sont temporairement impactées (0,03 ha), sans que le caractère et les fonctions humides soient modifiés.

3 secteurs de zones humides sont recensés :

- les boisements humides au niveau du Moulin du Buel, à l'extrême sud du tracé ;
- le secteur plus humide du boisement de Latingy, au nord de la Loire ;
- la zone humide au niveau des anciennes carrières à l'est de Jargeau.

Ces zones présentent des intérêts écologiques pour les amphibiens (habitats, sites de reproduction) et pour les libellules.

Trois mesures compensatoires sont proposées liées à la destruction d'habitats au titre des espèces protégées :

- 1) L'aménagement de l'espace compris entre la levée de Loire et la déviation avec mise en place d'un plan de gestion écologique et conservation de la mare du Clos d'Yré (aménagement de 0,5ha de mares et mouillères lié à 4,5ha d'habitats terrestres et de passages pour les amphibiens).
- 2) La densification du réseau de haies et de prairies (9ha) associée à la création de 1 ha de mares et mouillères au niveau des Lombardiaux, dans le val de Darvoy.
- 3) L'aménagement écologique du réseau de fossés parallèles à la déviation pour collecter les eaux naturelles.

Sur le terrain, ces compensations occupent une surface de 19,2 ha au regard des 18,6 ha détruits.

2.4.5.b Les impacts résiduels et compensation

Après analyse des dispositions décrites ci-dessus, une étude des impacts résiduels a été réalisée et des mesures d'évitement et de réduction de ces impacts ont été intégrées au projet.

Mesures d'évitement : le balisage des zones à préserver au travers du plan de gestion environnementale du chantier et pendant les travaux, la mise en place de 16 km de barrières provisoires à amphibiens.

Mesures de réduction :

- limitation des emprises, adaptation du calendrier des travaux en fonction des contraintes biologiques des espèces ;
- création de passages à amphibiens ;
- aménagement de franchissements sécurisés pour les chauves-souris ;
- création de banquettes végétalisées pour le maintien des continuités écologiques au niveau des franchissements des cours d'eau ;
- limitation des nuisances lumineuses.

Mesures d'accompagnement ciblées sur le patrimoine remarquable pour la préservation de la biodiversité :

- pour remédier en partie aux défrichements, reboisement de 19,2 ha sur des zones de faible intérêt agricole et maintien de l'agriculture péri-urbaine sur la clairière du Carcan à Mardié, soit plus que les 5,3 ha prévus lors de l'enquête publique de 2016 ;
- gestion écologique et favorable à terme aux chauves-souris d'une surface supplémentaire de 15 ha, avec recherche systématique des arbres d'intérêt chiroptère dans les boisements de Latingy et des Comtesses, acquisition foncière de 9 ha de boisement dans le secteur des Comtesses ;

- création d'une plateforme pour l'installation du balbuzard pêcheur en cas d'abandon du nid existant et financement, depuis 4 ans, d'actions pédagogiques en faveur du balbuzard pêcheur (site du Ravoir) ;
- déplacement de bulbes de *Corydale solide* réalisé en mai 2020 avec un taux de reprise satisfaisant ;
- mise en place d'un plan de gestion écologique des anciennes carrières de Saint-Denis-de-l'Hôtel ;
- reconnexion du boisement ouest du Bois de Latingy issue de la rupture écologique due à la déviation.

Après ces mesures, seules les espèces suivantes présentent des impacts résiduels moyens : l'étoile d'eau (espèce végétale rare et protégée), le crapaud calamite, le pédolyte ponctué et le triton ponctué (espèces d'amphibiens protégées rares dans le Loiret) et les chauves-souris (espèce protégée présentant un risque de rupture au niveau des boisements et de destruction d'habitat). Pour ces espèces, des mesures compensatoires ont été définies :

- aménagement écologique du délaissé du clos d'Yré avec conservation de la mare d'Yré, création de mares et mouillères et création d'une mosaïque d'habitats terrestres caractéristiques du val ;
- construction de talus consistant à créer des mosaïques d'habitats herbacés (pelouses sablo-calcaires, prairies sèches) et des fourrés arbustifs ;
- densification du réseau de haies et prairies avec création de mares ;
- acquisition foncière ou conventionnement de gestion avec les propriétaires de parcelles forestières.

2.4.6 L'hydraulique et le risque inondation

La Loire est un fleuve dont le régime hydraulique connaît des variations importantes, son lit majeur est très large et a nécessité la construction de levées régulièrement rehaussées après chaque grande crue.

La levée de la Loire se situe au sud de l'aire du projet et constitue l'ouvrage principal de protection des habitants contre les crues majeures du fleuve. Cet ouvrage ne doit donc pas être intégré structurellement à la chaussée de la déviation et des dispositions sont prises pour éviter son érosion et son tassement et renforcer sa structure.

Pour la définition de l'ouvrage de franchissement de la Loire, c'est la crue de retour cinq centennale qui est prise comme référence à laquelle est ajouté un tirant d'air de 1m. Les résultats du modèle hydraulique montrent que le rehaussement et les remous liés à l'ouvrage restent dans la limite des règles fixées grâce à la position et à la forme des piles, le biais de l'ouvrage ainsi que la position et la longueur des travées de l'ouvrage de décharge.

2.4.7 La ressource en eau

Le projet traverse le périmètre de protection éloignée de captages d'eau potable, notamment le captage de la Source à Orléans. De plus, il existe des forages d'alimentation en eau des communes traversées. Enfin, un vaste réseau d'infiltration dessert les sources de la rivière Loiret, notamment au droit de la carrière Mauger. Cette carrière a été identifiée comme un site à préserver en raison de son caractère écologique.

Compte tenu de l'usage de ces eaux, l'assainissement des eaux de chaussée prévoit des ouvrages garantissant la lutte contre les pollutions chroniques et accidentelles de la nappe phréatique et du réseau hydrogéologique. Ceux-ci consistent en la mise en place :

- de fossés étanches au droit des périmètres de protection éloignée des captages,
- de 14 bassins multifonction avec piégeage de la pollution issue de la chaussée routière. Ces bassins assureront 3 fonctions : traitement de la pollution chronique, régulation des débits de rejet au milieu récepteur et confinement des pollutions accidentelles.

Enfin, pendant le chantier, des mesures seront prises pour éviter des incidences sur l'écoulement et la qualité des eaux, comme l'installation de bassins temporaires avec filtre à paille au droit des rejets du chantier avant apport aux cours d'eau.

2.4.8 Les paysages

Le projet se situe au cœur du Val de Loire classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO dans la catégorie « paysages culturels résultant de la valeur exceptionnelle universelle (VUE) ». L'enjeu est de conserver ce classement UNESCO. Pour cela, le projet ne doit pas avoir d'incidences sur les paysages qui ont permis cette inscription.

Dans ce contexte, le parti retenu pour le franchissement de la Loire est un ouvrage qui respecte l'horizontalité du fleuve et favorise la transparence visuelle par la finesse de son tablier accompagné de différentes mesures sur l'ensemble du tracé :

- la hauteur des talus de remblai est réduite,
- acquisition de l'emprise nécessaire pour adoucir et replanter les talus recréant la continuité forestière et visuelle,
- maîtrise de l'urbanisation desservie par le nouveau giratoire,
- préservation des paysages jardinés des cultures identitaires,
- la déviation est bordée d'un double alignement d'arbres de haut jet et les plantations bocagères sont évitées,
- l'insertion des écrans anti-bruit est soignée par un traitement architectural et paysager,
- la continuité de la « Loire à vélo » est recréée sur la levée par un passage côté Loire, en point bas et transparence,
- la masse du remblai est adoucie fortement en abaissant la pente à 1 pour 6 au lieu de 2 pour 3 (H/L),
- des plantations sont effectuées à Mardié pour intégrer le remblai sur la voie ferrée,
- le tracé routier est noyé dans les boisements reconstitués à l'échelle des boisements existants avec peu d'échappées visuelles.

2.4.9 Compatibilité du projet avec l'affectation des sols, les plans, schémas et servitudes en vigueur

Le projet est compatible avec :

- le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération d'Orléans (SCOT) adopté le 28 mai 2019. Le contournement de Jargeau via un franchissement de la Loire à l'est de la métropole fait partie des projets identifiés pour répondre à l'objectif « Affirmer l'ambition métropolitaine par la politique de mobilité » ;
- le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Les caractéristiques du projet du point de vue hydraulique et les mesures prises pour assurer la sécurité publique font

que la déviation entre dans le cadre des ouvrages et travaux admis : intégrité de la digue, capacité d'écoulement des crues maintenue, pas de raccordement riverain pour éviter l'étalement urbain, la conception de l'ouvrage se réfère à la crue de retour 500 ans (plus hautes eaux connues) , assure un fonctionnement normal jusqu'à la crue de retour 200 ans et permet un passage des secours jusqu'à la crue cinq centennale, il n'est pas prévu de plantations dans le lit endigué ;

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) approuvé le 18 novembre 2015. Les mesures environnementales décidées et les caractéristiques des ouvrages d'art répondent aux orientations « Prévenir toute nouvelle dégradation des milieux » et « Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues ». Quant aux ouvrages spécifiques prévus, ils doivent répondre aux objectifs du SDAGE de réduction des pollutions organique et bactériologique ainsi qu'aux objectifs de maîtrise des pollutions dues aux substances dangereuses. De même la préservation des zones humides et de la biodiversité aquatique est recherchée à travers la stratégie de compensation proposée ;
- les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux Val Dhuy-Loiret et nappe de Beauce grâce aux mesures compensatoires à la destruction des zones humides ;
- l'usage agricole des sols même s'il modifie les contours des parcelles et s'il utilise 60 ha.

Enfin, la mise en compatibilité des PLU en vigueur s'impose aux communes suite à l'arrêté de DUP du 16 septembre 2016.

2.5 L'avis de la MRAE et les réponses du maître d'ouvrage.

2.5.1 L'avis de la MRAE

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) de Centre -Val de Loire a, le 10 décembre 2021, rendu son avis sur l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet.

L'autorité environnementale constate la qualité globalement satisfaisante de l'étude d'impact initiale, d'octobre 2014, et de la notice complémentaire de septembre 2021, qui sont proportionnées aux enjeux et qui permettent de bien les hiérarchiser.

La compatibilité du projet avec **les documents de planification applicables** est correctement justifiée, notamment le PPRI « Val d'Orléans-Val amont », le SCOT de l'agglomération orléanaise, le SDAGE du bassin Loire-Bretagne et le SAGE du Val Dhuy Loiret et de la nappe de Beauce.

Toutefois, la MRAE note que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) s'est substitué au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en 2020 et qu'il convient de mettre à jour le dossier pour intégrer les objectifs du Sraddet.

Concernant **le trafic routier et les nuisances associées**, l'autorité environnementale remarque que le dossier n'indique pas s'il a été envisagé de sécuriser les déplacements en centre-bourg par des aménagements visant à réduire les vitesses pratiquées ; le projet prévoyant seulement de déplacer une partie du flux de transit et des nuisances associées. Aussi, elle recommande de :

- considérer le projet de déviation et la requalification des centres-bourgs comme participant d'un même projet de sécurisation et de déviation du trafic de transit ;

- d'inclure les aménagements des centres-bourgs dans le périmètre du projet pour y réduire significativement la vitesse pratiquée.

Au niveau paysager, le projet prend bien en compte cet enjeu en proposant un parti d'aménagement visant à garantir la bonne intégration paysagère de l'ouvrage de franchissement, de ses abords et voies d'accès et à ne pas porter atteinte à la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) du Val de Loire.

Concernant **les risques naturels et l'eau**, la MRAE estime que :

- les enjeux liés à la gestion des eaux et les risques naturels sont présentés correctement ;
- les 14 bassins multifonction placés sur le linéaire du projet sont dimensionnés de manière à réguler les débits de rejet et à maîtriser les pollutions ;
- le porteur de projet a bien pris en compte la problématique de protection des eaux destinées à la consommation humaine.

Toutefois, sur le risque inondation, elle regrette que le dossier n'argumente pas davantage sur le fait que le projet n'intercepte pas de bassin versant de cours d'eau sujets à des crues par ruissellement.

Sur **la biodiversité**, l'autorité environnementale observe que la notice complémentaire apporte de nouvelles informations pertinentes qui illustrent la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC), ce qui permet de répondre aux remarques émises par le comité national de protection de la nature. Toutefois, si le Département a jugé utile de faire une synthèse sur l'impact du projet sur les zones humides, elle constate que cette partie continue d'entretenir une certaine confusion sur le niveau d'impact réel entre la surface détruite et les surfaces de zones humides complémentaires.

Concernant **la consommation d'espaces**, la MRAE constate que la surface consommée par le projet est élevée et que l'artificialisation des sols induite sera irréversible. Aussi, elle recommande de mettre en œuvre des mesures de désartificialisation en compensation.

Quant à **la justification des choix opérés**, le dossier expose clairement le contexte et les raisons du projet en présentant la situation géographique et son insertion dans le réseau routier, la progression constante du trafic sur la base d'études de trafic ainsi que les conséquences de cette augmentation sur la population (nuisances et accidentalité).

Si la justification des choix présentée dans l'étude d'impact de 2014 et consolidée par les éléments plus récents (2019 pour le trafic), paraît claire et bien étayée, il n'en demeure pas moins que la réalisation de ce projet relève d'un choix qui s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent. Pour l'autorité environnementale, il aurait été utile de s'interroger sur une autre vision possible, en anticipant les mutations de la société dans un contexte de changement climatique et d'évolution des mobilités et des transports de marchandises. C'est pourquoi, elle recommande au Conseil départemental, en lien avec l'autorité organisatrice des mobilités, de justifier ses choix stratégiques en termes de mobilité, à travers une analyse d'ensemble de la situation et des priorités à l'échelle du département, à un horizon 2050, voire au-delà, en recherchant des solutions adaptées aux crises climatiques adaptées.

2.5.2 Les réponses du maître d'ouvrage

Le Conseil départemental du Loiret a répondu aux recommandations et observations de la MRAE dans un document remis en janvier 2022.

Justifier que le dossier prend en compte les objectifs du Sraddet

Le Département fait valoir que le Sraddet a été approuvé par arrêté préfectoral le 4 février 2020, soit postérieurement aux autorisations administratives délivrées en 2016. Il n'est donc pas opposable au projet de déviation.

Toutefois, dans une volonté de transparence, la réponse du Département présente en quoi le projet et ses adaptations prennent en compte les objectifs du Sraddet. Sur les 20 objectifs déclinés par celui-ci, 14 sont concernés par le projet :

- 1) la citoyenneté et l'égalité, priorité à la démocratie permanente en Centre-Val de Loire (rappel de la concertation publique préalable) ;
- 2) des territoires en dialogues où villes et campagnes coopèrent (collaboration avec Réseau Ferré de France (RFF) puis SNCF Réseau) ;
- 3) des réseaux thématiques innovants au service de notre développement (étude de mobilité à l'échelle du département et promotion de la biodiversité) ;
- 4) un nouvel urbanisme plus durable pour endiguer la consommation de nos espaces agricoles, naturels et forestiers (liste des mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet) ;
- 5) des services publics modernisés partout combinés à une offre de mobilité multimodale qui prend appui sur les formidables innovations offertes par le numérique (projet complémentaire du projet ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, création de parkings de covoiturage, réorganisation des voies cyclables, place pour les mobilités douces dans les centres ville) ;
- 6) une qualité d'accueil et une attractivité renforcée pour booster notre développement économique et touristique ;
- 7) un patrimoine naturel exceptionnel et une vitalité culturelle et sportive à conforter pour proposer une offre de loisirs toujours plus attractive (conception du viaduc en adéquation avec le paysage du Val de Loire, inscription dans l'itinéraire la Loire à vélo, nouveaux itinéraires cyclables et pédestres, préservation au mieux des espaces naturels) ;
- 8) une économie à la pointe qui relève les défis climatiques et environnementaux (infrastructure adaptée au trafic de transit, amélioration de la sécurité dans les centres urbains, bornes de recharge électriques sur les aires de covoiturage, prise en compte du futur réseau de télécommunication à très haut débit) ;
- 9) des ressources locales valorisées pour mieux développer nos territoires (attribution du marché public de conception-réalisation à un groupement d'entreprises locales, aménagement foncier, agricole et forestier) ;
- 10) une modification en profondeur de nos modes de production et de consommation d'énergies (mesures de réduction des espaces agricoles, naturels et forestier, mesures favorables à la biodiversité, prise en compte des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, maîtrise de l'urbanisme, protection des captages, mesures en phase chantier) ;
- 11) l'eau, une richesse de l'humanité à préserver (conception du projet fonction de la crue cinq centennale, préservation de la levée de Loire, ouvrage de décharge, compensation des impacts sur les zones humides, compatibilité avec le SDAGE et les SAGE Val Dhuy Loiret et nappe de Beauce) ;
- 12) la région Centre-Val de Loire, première région à biodiversité positive (garantie des continuités écologiques, mesures sur les habitats favorables à la biodiversité, reboisement compensatoire, plan de gestion écologique en faveur des chiroptères) ;
- 13) des déchets sensiblement diminués et valorisés (réutilisation des matériaux recyclés, valorisation des déchets de chantier intégrée au cahier des charges) ;
- 14) l'économie circulaire, un gisement de développement économique durable à conforter (réutilisation des grumes issus des déboisements dans les chaufferies d'Orléans).

Considérer que le projet de déviation et la requalification des centres-bourgs participent d'un même projet de sécurisation et de déviation du trafic de transit ; inclure donc les aménagements des centres-bourgs dans le périmètre du projet pour y réduire significativement la vitesse pratiquée.

Pour le Département, les études de trafic, selon une méthode communément utilisée, confirme que le franchissement de la Loire projeté réduit de 35% le trafic sur le pont de Jargeau, limité à terme aux destinations locales. L'analyse consolidée du trafic en 2019 conforte les évolutions de trafic prises dans les études précédentes et justifie la nécessité de mise en œuvre de la déviation pour permettre aux riverains de se maintenir dans les centres-bourgs et assure la mobilité, dans des conditions sécurisées, de la population locale.

De plus, le report non planifié de la réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire ne fait que conforter le projet de déviation.

Sans déviation, aucun aménagement ne pourrait être envisagé permettant de sécuriser les centres-bourgs, la réalisation de l'ouvrage étant une condition nécessaire à la réalisation de ces aménagements. En outre, la réalisation de nouveaux itinéraires cyclables est de nature à favoriser la pacification des centres-bourgs.

Le Département précise que les aménagements des centres-bourgs ne sont pas de son ressort mais de celui du maire.

Par conséquent, s'il ne saurait y avoir unicité des 2 programmes de déviation et d'aménagements urbains, la réalisation du projet de déviation est une condition nécessaire à la réalisation des aménagements qu'elle favorise. Les aménagements des centres-bourgs ne sont pas de la compétence du département mais peuvent faire l'objet d'un soutien par celui-ci.

Argumenter davantage sur le fait que le projet n'intercepte pas de bassin versant de cours d'eau sujets à des crues par ruissellement.

La Bionne, citée par l'autorité environnementale lors des évènements pluviométriques de 2016, est située en aval du projet, ce dernier n'aurait donc pas eu d'impact sur ce cours d'eau.

11 bassins versants sont interceptés par le projet. Ils n'ont pas subi de désordre lors des fortes précipitations de 2016 et l'étude hydrogéologique de ces bassins, à partir du guide technique de l'assainissement routier du SETRA de 2006 sur une base de transparence hydraulique visant une crue centennale, n'a pas relevé d'évènements historiques entraînant des désordres significatifs liés à un phénomène de ruissellement.

Clarifier les surfaces de zones humides impactées par le projet.

Le maître d'ouvrage maintient qu'il compense les zones complémentaires pour leur fonctionnalité relative aux espèces de milieux humides (18,2 ha), bien plus importante que les zones humides avérées cumulant le critère pédologique et floristique (0,4 ha). Sur le terrain, ces mesures de compensation occupent une surface de 19,2 ha au regard des 18,6 ha impactés.

Mettre en œuvre des mesures de désartificialisation.

La loi du 22 août 2021 « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » est postérieure à l'enquête publique de 2016 et n'est pas opposable au projet.

Cependant, le Département apporte des éléments d'éclairage pour répondre à l'observation de la MRAE afin de réduire l'artificialisation :

-allongement du viaduc de 100 m du fait du recul des culées de manière à réduire l'artificialisation par des remblais,

-suppression d'une route départementale devenue inutile (RD 411) sur une longueur de 335 m,

- réutilisation d'une route départementale existante (RD 411) sur une longueur de 1335 m,
- adaptation des bassins d'assainissement qui a permis de réduire de 1,3 ha la surface artificialisée dont 8000 m2 de bois.

Sur les 85,4 ha de surface du projet, 2,2 ha sont déjà des surfaces artificialisées non cadastrées, 12,3 ha sont dédiés à des mesures de compensation d'espaces naturels et ne constituent pas des surfaces artificialisées.

Justifier les choix stratégiques en termes de mobilité, à travers une analyse d'ensemble de la situation et des priorités à l'échelle du département et à l'horizon 2050, voire au-delà, en recherchant des solutions adaptées aux crises climatiques anticipées.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'étude de trafic de 2010 mise à jour en 2014 traite de la question de l'effet « rebond ». Elle fait état d'un report de trafic sur le futur franchissement de la Loire de 38%provenant du pont Thinat, 17% en provenance du pont de Châteauneuf-sur-Loire et de 45 % en provenance du pont de Jargeau. Cet effet rebond n'est pas de nature à remettre en cause la nécessité du projet.

Le Département ajoute que le projet de déviation améliore sensiblement le plan préfectoral d'évacuation des populations dans un contexte de changement climatique puisqu'il sera le seul franchissement du Loiret accessible en cas de crue de 200 ans et en fonctionnement restreint aux véhicules de services et d'urgence en cas de crue 500 ans.

S'agissant du trafic à moyen et long terme, le maître d'ouvrage souligne que les études font des projections à 2030, soit à 15ans par rapport au dépôt du dossier.

Quant aux effets de la crise sanitaire, il est fait remarquer que le télétravail ne peut pas toujours être mis en place et s'il l'est, il peut être compensé par de nouvelles stratégies résidentielles conduisant à s'éloigner des bassins d'emploi. Enfin, concernant le trafic poids lourds, le Conseil national de la transition écologique (CNTE) chargé, en 2020, de présenter sa contribution à une vision de la France neutre en carbone en 2050, fait état d'une augmentation continue du trafic.

Enfin, il faut tenir compte de la situation particulière de la région en termes de ruralité qui en fait un territoire particulièrement tributaire des déplacements motorisés.

3 ORGANISATION et DÉROULEMENT de l'ENQUÊTE

3.1 Désignation du commissaire enquêteur

Madame la Présidente-déléguée du Tribunal Administratif d'Orléans a, par décision n° E21000155/45 du 5 janvier 2022, constitué une commission d'enquête composée de Monsieur Jean Godet Président et de Messieurs Frédéric Ibled et Laurent Charré membres titulaires.

3.2 Modalités de l'enquête

3.2.1 Rencontre avec l'organisateur de l'enquête.

Le 14 janvier 2022, les membres de la commission d'enquête ont rencontré, à Orléans, Monsieur Carrière, chef du pôle Gestion et Protection des Milieux aquatiques à la DDT du Loiret. Celui-ci a présenté l'historique du projet de la déviation, les différentes phases du déroulement de la procédure jusqu'à ce jour, l'état des recours, les raisons d'une enquête complémentaire, le contexte sur le terrain aujourd'hui et les principaux éléments du dossier.

A la suite de cette rencontre, les membres de la commission se sont rendus sur place afin de prendre connaissance des lieux du projet de déviation. Toutefois, faute d'information précise, ils n'ont pu visualiser qu'une partie du projet rive droite.

3.2.2 Organisation de l'enquête, édition de l'arrêté et de l'avis d'enquête

L'enquête, prescrite à fin de régularisation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le Conseil Départemental du Loiret à réaliser des travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter les eaux pluviales dans le cadre du projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, a fait l'objet d'un arrêté de Madame la Préfète du Loiret en date du 12 janvier 2022 et d'un arrêté complémentaire du 26 janvier 2022 (annexes n°1 & 2).

La durée de l'enquête a été fixée à 17 jours, soit du vendredi 4 février 2022 au dimanche 20 février 2022 inclus. La mairie de Jargeau était le siège de l'enquête mais le dossier d'enquête était également consultable en mairie des différentes communes concernées aux jours et heures d'ouverture des mairies.

Durant la durée de l'enquête, 12 permanences des commissaires enquêteurs ont été arrêtées à raison de 2 permanences par commune :

- Mairie de Jargeau : lundi 7 février 2022 de 10h à 12 h et mercredi 16 février 2022 de 15h à 17h ;
- Mairie de Darvoy : mardi 8 février 2022 de 14h à 16h et jeudi 17 février 2022 de 10h à 12h ;
- Mairie de Mardié : samedi 5 février 2022 de 10h à 12h et vendredi 11 février 2022 de 14h à 16h ;
- Mairie de Marcilly-en-Villette : vendredi 4 février 2022 de 10h à 12h et mardi 15 février 2022 de 10h à 12h ;
- Mairie de Saint-Denis-de-l'Hôtel : jeudi 10 février 2022 de 10h à 12h et vendredi 18 février 2022 de 14h à 16h ;
- Mairie de Sandillon : mercredi 9 février 2022 de 14h à 16h et samedi 12 février 2022 de 10h à 12h.

En dehors des mairies, le dossier d'enquête était consultable sur le site internet des services de l'État dans le Loiret : www.loiret.gouv.fr ainsi que sur le site du Conseil départemental www.deviationjargeau.fr. Des informations sur le projet pouvait être demandées au Département du Loiret 15 rue Eugène Vignat à Orléans.

Enfin, en plus des registres présents dans chacune des mairies rappelées ci-dessus, le public pouvait adresser ses observations par courrier, au Président de la commission d'enquête, à la mairie de Jargeau, siège de l'enquête ou à l'adresse électronique ddt-seeef-enquetepublique@loiret.gouv.fr

Les 6 registres d'enquête, préalablement au début de l'enquête, ont été paraphés par les 3 commissaires enquêteurs et ils ont été ouverts par les maires des communes concernées.

Chaque membre de la commission d'enquête a assuré 4 permanences : Monsieur Ibled 2 à Jargeau et 2 à Darvoy, Monsieur Charré 2 à Mardié et 2 à Sandillon, Monsieur Godet 2 à Marcilly-en-Villette et 2 à Saint-Denis-de-l'Hôtel.

3.2.3 Rencontre avec le maître d'ouvrage.

Le 21 janvier 2022, les membres de la commission ont rencontré Monsieur Giquel, responsable de l'unité études et travaux au Conseil Départemental du Loiret. Monsieur Giquel a expliqué les raisons et les objectifs du Conseil Départemental qui l'ont amené à lancer le projet de déviation, puis il a détaillé les caractéristiques du projet, les difficultés de celui-ci, les

différentes solutions et améliorations mises en place pour remédier, selon lui, à ces dernières. Puis il a fait un point sur les travaux déjà réalisés. Après la rencontre en salle, Monsieur Giquel a conduit la commission sur le tracé de la déviation, du départ, sur la commune de Marcilly-en-Villette, au rond-point à l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel, en passant par le chantier de l'ouvrage de décharge et de construction du viaduc, rive gauche.

3.2.4 Publicité de l'enquête

L'avis d'enquête publique a fait l'objet d'un affichage aux couleurs et format requis du 18 janvier 2022 au 21 février 2022 dans toutes les communes du projet.

28 affiches ont été apposées dans les 6 mairies, visibles de l'extérieur, et en différents endroits du territoire.

La publicité légale dans 2 journaux habilités à recevoir des annonces légales a bien été respectée. L'avis d'enquête a été publié dans Le Journal de Gien et La République du Centre des 20 janvier 2022 et 10 février 2022 (annexes n°3 & 4).

L'avis d'enquête était également consultable sur le site internet des services de l'État à l'adresse : www.loiret.gouv.fr

Enfin, certaines communes ont relayé la publicité de l'enquête sur leur site électronique d'information de la population.

3.3 La clôture de l'enquête

A l'issue de l'enquête, le 21 février 2022, les registres ont été ramassés et clos par Monsieur Jean Godet. Les observations reçues par courrier et par courriel ont été jointes aux registres d'enquête.

Au total, ce sont 89 personnes qui sont venues dans les mairies et ce sont 79 observations qui ont été déposées : 22 sur le registre de Mardié, 4 sur le registre de Sandillon, 22 sur le registre de Darvoy, 2 et 1 courrier déposé sur le registre de Saint-Denis-de-l'Hôtel, 27 et 1 délibération du Conseil municipal sur le registre de Jargeau. A ceux-ci, il faut ajouter 1 courrier commun des Maires de Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Darvoy annexé aux registres de ces 3 communes. Enfin, il a été envoyé à la commission 124 observations par courriel, soit un total d'observations de 204.

L'enquête s'est déroulée sans incident, dans une ambiance calme, plus passionnelle à Mardié, dans de bonnes conditions matérielles et d'accueil du public.

3.4 Communication des observations au responsable du projet

A la fin de l'enquête publique, un procès verbal de synthèse a été rédigé et communiqué au maître d'ouvrage afin de l'informer sur le déroulement de l'enquête publique et l'intérêt porté par le public qui est venu consulter le projet et s'est exprimé.

Le jeudi 24 février 2022, monsieur Jean Godet a envoyé ce procès verbal à monsieur Laurent Giquel, Responsable de l'unité études et travaux, du Conseil départemental du Loiret (annexe n°6).

3.5 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Le vendredi 4 mars 2022, le Président du Conseil départemental, sous la signature de Madame Sandrine Eugène, Directrice des infrastructures du Conseil départemental du Loiret,

a adressé à monsieur Jean Godet, un mémoire en réponse par courriel aux questions et remarques reçues du public.

Dans ce mémoire en réponse, il reprend les thèmes des observations présentées et apporte des réponses et des explications en tant que responsable du projet (annexe n°7).

4 OBSERVATIONS RECUEILLIES et ANALYSE

Note de la commission : les observations sont classées ci-après en 4 catégories :1/ favorables au projet, 2/ relatives à des demandes d'aménagement, 3/ opposition au projet, 4/ pointant des problématiques environnementales.

Seule la 4ème catégorie entre, pour les aspects environnementaux, dans le champ de la présente enquête. Les 3 premières catégories sont reprises par souci d'exhaustivité, d'information du maître d'ouvrage, mais la suite qui peut leur être donnée ne relève pas de cette enquête.

4.1 Observations favorables au projet

4.1.1 M. Nicolas Charnelet de Jargeau

Le trafic de transit supporté par l'unité urbaine de Jargeau-Darvoy- Saint-Denis-de-l'Hôtel n'est plus adapté aux rues de nos 3 villages. Depuis plusieurs années, le trafic poids lourds interdit sur le pont Thinat s'est reporté en grande partie sur le seul pont à l'est d'Orléans, celui de Jargeau. Nous constatons ainsi, à toute heure, un passage de camions en tout genre. Les risques pour la sécurité de tous les usagers de la route et des trottoirs sont réels : vitesse excessive, feu rouge non respecté.

Sécuriser les déplacements en centre bourg n'est pas possible tant que les poids lourds sont en transit : pas de possibilité de créer des pistes cyclables en centre-ville où les trottoirs sont trop étroits, les vélos devraient aller sur la route. Quant à la requalification des 3 principaux carrefours de la RD 921 à Jargeau, elle est impossible du fait des contraintes de giration des camions qui empêchent tout rétrécissement de la largeur de la chaussée.

Enfin M. Charnelet témoigne de la réelle concertation entre le Département, les élus et les agriculteurs de Jargeau, Darvoy, Sandillon qui ont débouché sur de réelles avancées pour les agriculteurs.

M. Charnelet conclut que ce projet est très attendu par une majorité des habitants, il s'inscrit dans un développement durable de l'aire urbaine d'Orléans. Sérieusement pensé, il ouvre des perspectives réelles pour le développement de circulations plus douces sur toutes les communes impactées par le projet.

4.1.2 Mme Pellé

Je tiens à faire part de l'utilité de la construction de ce nouveau pont. Habitant Jargeau et travaillant à St Martin d'Abbat, j'emprunte tous les jours le pont de Jargeau : ce sont des milliers de voitures et de camions qui passent chaque jour (entre autres devant un collège et une école primaire), avec des bouchons aux heures de pointe. Sans oublier la pollution sonore et olfactive.

Le nouveau pont permettrait aux personnes à l'est d'Orléans de l'emprunter pour aller travailler au sud d'Orléans et inversement, écarterait le trafic poids lourds du centre de

Jargeau et des lieux accueillant des enfants, diminuerait les nuisances sonores et les odeurs liées aux pots d'échappement.

Mme Pellé termine en disant que ce nouveau pont, on en parle depuis 20 ans...il faut avancer.

4.1.3 M. Jean-Marc GIBEY, maire honoraire de Jargeau

A propos de la remarque de la MRAE qui regrette que ce projet facilite et encourage les véhicules individuels et la circulation des poids lourds, M. Gibey indique que l'usage des véhicules individuels est malheureusement rendu nécessaire par l'absence de transports collectifs réguliers et le quasi-abandon de la ligne SNCF Orléans-Châteauneuf-sur-Loire. L'ouverture prochaine d'un lycée à Châteauneuf-sur-Loire risque d'accroître encore le trafic.

M. Gibey ajoute que l'agrandissement de l'autoroute au nord d'Orléans ne semble pas soulever de problèmes aux défenseurs de l'environnement alors que ce projet facilite et encourage la circulation des véhicules individuels et des poids lourds. Les considérations économiques l'emportent-elles sur les considérations environnementales ?

Enfin, à propos de l'« acharnement » de certains à combattre le projet, M. Gibey s'interroge sur la présence et la défense des intérêts privés de quelques propriétaires dont certains vivent hors du territoire et dont le patrimoine foncier est concerné par le projet.

M. Gibey conclut qu'il serait dommage de sacrifier la qualité de vie et la sécurité de près de 10000 habitants au profit du patrimoine de quelques-uns.

4.1.4 Ancienne professeure du collège de Jargeau et gergolienne, M. Jean-Michel Martinat de Jargeau, Mme Dominique Gibey de Jargeau

Tous trois souhaitent vivement la réalisation du pont et de la déviation afin d'assurer plus de sécurité pour les déplacements à pied et à bicyclette, notamment pour les écoliers et collégiens. M. Martinat ajoute qu'il est favorable à des aménagements complémentaires, après l'ouverture de la déviation, pour interdire le trafic de transit dans l'agglomération et limiter le passage de poids lourds. Mme Gibey ajoute de son côté que les travaux étant largement entamés, les perturbations pour la biocénose sont déjà effectives, aussi elle trouve absurde de renoncer à ce projet, encore plus aujourd'hui.

4.1.5 M. Guy Pujol

Pour M. Pujol, il est essentiel que l'arrêté préfectoral de régularisation soit pris dans les meilleurs délais. Un nouveau pont hors des centres-bourgs et la déviation sont rendus nécessaires par la saturation de la circulation automobile et la densité du trafic poids lourds, notamment du fait de la présence des zones d'activité. Le projet a pris en compte les risques d'accidentologie et les préoccupations environnementales et les habitants de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Jargeau, Darvoy sont très majoritairement demandeurs de cette déviation.

4.1.6 M. Thierry Rodriguez

Il lui paraît indispensable de créer cette déviation afin de rendre la vie des habitants des villages, actuellement traversés par des flots de véhicules, plus sereine. Il comprend qu'il faille protéger la nature mais protéger les personnes est également important. Si des espaces

naturels sont pris pour la déviation, il sera possible de rendre à la nature les espaces qui n'auront plus d'utilité dans les villages.

4.1.7 J.Pelletier

Les documents portés à sa connaissance pour répondre à l'objet de l'enquête (ouvrages hydrauliques et rejet d'eau pluviale) lui semblent satisfaisants.

4.1.8 M. Bruno Goujon 59 route d'Orléans à Darvoy, M. Daniel Guérin 35 rue de Chaudry à Darvoy, M. Michel et Mme Jeanine Chalopin, M. François et Mme Chantal Lopez, C.Rossling, M. Yannick et Mme Patricia Auger, Mme Sylvie Goujon 34 route de Jargeau à Darvoy, M. Léger, Nom illisible, M. Bernard Preteux 45 ter rue du Civet à Jargeau, M. Brice Le Bonniec 84 route de la Ferté à Jargeau, M. JP. Misseri et Mme D.Misseri, M. Denis et Mme Laurence Burbau, M. Denis Rouet, Mme Laurence Pellé, Mme Cristina Dragomi conseillère municipale, M. Legroux, M. Jacques Leray 13 Bd Carnot à Jargeau conseiller municipal, F. Guérin, Anonyme, Anonyme de Darvoy, habitants de Jargeau route de Tigy, M. et Mme Hervé Chouraqui 5 rue des Pins à Jargeau, Mme Claudine Begon de Jargeau

Ces personnes ont déposé des observations très voisines. Elles sont en accord total avec le projet, plus que nécessaire, qui apportera sécurité, sérénité, fin de la pollution à nos communes. Les flux déviés par le pont abaissant de 70 % la circulation actuelle qui passe devant 4 écoles. C. Rossling ajoute qu'avec des pistes cyclables sur le futur pont, nous n'aurons plus peur de traverser la Loire sur le pont actuel, aux heures de pointe. M. Jacques Leray précise que le projet de déviation est la seule option à repenser, pour l'avenir, la mobilité péri-urbaine. Les habitants route de Tigy disent que les camions provoquent des turbulences aux maisons, entraînant fissures et dégâts aux cheminées.

M. Chouraqui s'interroge : pourquoi un groupe de soi-disant écolos dispose d'autant de poids et de moyens financiers pour stopper régulièrement l'avancée des travaux ? Il espère que les retards seront facturés à cette association.

Mme Begon dit que le sol tremble ainsi que la vaisselle dans les placards, au passage des camions.

4.1.9 Mme Valérie Villeret rue du 71e BCP à Jargeau adjointe au Maire, Mme Marielle Lambert conseillère municipale, Mme Nicole Nolleau 1545 rue des Allots à Sandillon

Rejoignant les points précédents, ces personnes indiquent qu'aux heures de pointe, il devient impossible de sortir de sa rue, qu'il est nécessaire de programmer ses déplacements, pour aller travailler (avec des conséquences sur le rythme des journées) ou pour faire ses courses, si on veut éviter de trop longues attentes ou ne pas prendre de risque, qu'il est incompréhensible que des poids lourds passent aux abords du collège ou devant l'école Porte Madeleine, le tout avec les problèmes de pollution de l'air et sonore et de sécurité inhérents.

4.1.10 M. Alain Marguerite, élu et citoyen

Il partage les 2 observations précédentes. Les riverains menant au pont historique n'en peuvent plus, ils n'ont que trop attendu. Que dire des incidents qui à tout moment peuvent se transformer en accidents aux personnes qui osent traverser dans le flot incessant des véhicules qui forment une chaîne ininterrompue et dramatiquement polluante.

Repensons en parallèle notre mieux-vivre ensemble : consommation plus locale et dévions ces camions qui ne sont nullement consommateurs dans nos commerces. Il conclut en se disant fortement pour le pont et la déviation.

4.1.11 M. Jean-Louis Lejeune 42 rue du Civet à Jargeau

Pour attirer l'attention sur les risques encourus par les scolaires du fait du trafic poids lourds, il imagine un flash info, sur les chaînes d'information en continu, relatant un accident de poids lourds dans la traversée de Jargeau faisant plusieurs enfants victimes.

4.1.12 M. Edgard et Mme Marie-Odile Prévot, M. Bernard et Mme Arlette Aubry, Nom illisible

Ces personnes sont très satisfaites que ce pont puisse enfin se réaliser et être mis en service le plus tôt possible. Que ceux qui sont contre viennent passer quelques jours à notre place, ils verront.

4.1.13 M. Guérin

Dans cette période où tout le monde lutte contre la pollution, la réalisation de cette déviation est une nécessité. Elle va supprimer 80% des nuisances (bruit, gaz d'échappement, poussière, insécurité, désagréments. Tout a été étudié pour que la nature ne soit pas perturbée et plusieurs milliers d'habitants vont retrouver une vie normale. Les opposants habitant à plusieurs kilomètres des lieux, ils ne sont pas concernés et défendent des intérêts privés, nous nous défendons l'intérêt public.

4.1.14 Ancien Conseiller général habitant La Faye aux Loges

Pour ce monsieur, l'opportunité du projet n'est plus à démontrer, il suffit de circuler en semaine, aux heures de pointe, entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau, pour apprécier les difficultés.

Les opposants aux projets, minoritaires, privilégient un chez-soi très égoïste et n'ont que faire des réalités du terrain.

Lorsqu'on connaît l'attachement du Département à promouvoir ce projet et en assurer scrupuleusement le domaine environnemental, je ne doute pas qu'une fois de plus cette exigence sera suivie d'effet. Quelques points pour l'illustrer : actions pour protéger les chauves-souris et les batraciens, replantation d'essences nouvelles supérieure à l'abattage d'arbres... Alors pourquoi s'opposer encore à un projet relevant d'une nécessité locale et non pas d'un lobby particulier ?

4.1.15 Ancien habitant

Au point de vue environnemental, 2 sujets sont à retenir : la plantation de tous les arbres (d'essences variées) en compensation de bois mal entretenus et la suppression des bouchons

rue de la Solaée (ex route de La Faye) qui serait un plus pour la nature et la santé des riverains par la diminution des GES.

En matière de sécurité : meilleure circulation= meilleur accès des secours. En matière de tourisme : un plus pour la Loire à vélo.

4.1.16 Courrier commun de Mrs les Maires de Saint-Denis-de-l'Hôtel et de Darvoy et de Mme la Maire de Jargeau

Une vision globale de notre territoire, la promotion et l'action pour la qualité de notre environnement ligérien, voilà ce qui guide notre action.

Aujourd'hui, le projet est lancé ; les débats sur son opportunité ont eu lieu depuis de nombreuses années, ce qui est normal et sain. Les points de vue ont pu s'exprimer et doivent être respectés.

Les seules questions qui valent pour les maires sont : quels profits positifs notre territoire et ses habitants vont-ils en tirer ?

A Saint-Denis-de-l'Hôtel, M. Marin estime que la traversée urbaine va être considérablement allégée ouvrant la voie vers une nouvelle respiration de la commune. Les parents et enfants demeurant en limite de nos voies départementales vont retrouver une certaine sérénité dans leurs habitats et une sécurité dans leurs déplacements. Le contournement de la commune, étroitement lié à la déviation, va offrir de belles opportunités pour des aménagements cyclables, des voiries douces.

A Jargeau, Mme Héron dit que les problèmes de sécurité, notamment près des écoles et du collège, seront amoindris et elle souhaite que la traversée de l'actuel pont soit fluidifiée et sécurisée.

A Darvoy, on peut s'attendre à une baisse du flux des véhicules empruntant la RD 951, ce qui soulagera véritablement la vie des riverains. M. Brynhole porte une attention particulière aux environnements, aux murs anti-bruit au hameau de la Motte, aux espaces verts et à la création de l'aire de covoiturage sud.

La complémentarité des modes de transport continuera de mobiliser les 3 maires : réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, adaptation du réseau de cars, création de pistes cyclables et chemins pédestres, d'espaces verts, amélioration du réseau routier et du franchissement du pont de Jargeau- Saint-Denis-de-l'Hôtel, notamment pour la sécurisation des cyclistes, du covoiturage...pour agir sur les connections entre les communes.

4.1.17 Famille de Mardié

Cette famille tient à apporter son soutien au projet à la suite d'une publication de Mardiéval reçue dans sa boîte à lettres. Actuellement, elle met plus d'une heure pour se rendre à son travail au sud d'Orléans. Les charges de pollution et financières ne sont pas là prises en compte. La réduction du trafic bénéficiera également à St Jean de Bray.

Puis, elle se félicite des perspectives de mises en place de lignes de bus entre Chécý, Mardié et La Source en pensant à ses filles lorsqu'elles seront étudiantes.

Il est temps de mettre en place des solutions concrètes plutôt que d'être toujours contre. Le confort de quelques privilégiés ne doit pas occulter l'intérêt de la majorité.

4.1.18 Motion du Conseil Municipal de Jargeau votée à l'unanimité le 18 février 2022

Le Conseil Municipal de Jargeau soutient vigoureusement le projet de déviation, seule option à court, moyen et long terme, pour permettre :

- de combattre les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- de renforcer la sécurité sur le pont et dans notre ville, notamment aux abords des 3 établissements scolaires, dont le collège,
- de développer de nouvelles mobilités urbaines, notamment sur notre territoire, par un aménagement repensé du pont actuel,
- d'interdire les poids lourds en centre-ville qui représentent une nuisance et un danger importants, ce qui est impossible à effectuer aujourd'hui.

Ce projet s'inscrit, en outre, dans une réappropriation des bords de Loire en lien avec un centre-ville rénové afin de retrouver une qualité de vie à Jargeau.

4.2 Observations relatives à des demandes d'aménagements

4.2.1 Mme Sabry 912 rue du Mont à Mardié

Habitant Mardié, elle demande le maintien de la rue du Mont pour rejoindre le centre de Mardié, en particulier pour les enfants qui circulent à vélo ou pour les voiturettes sans permis. En outre, elle demande que soit prévu un écran anti-bruit sur le viaduc et des talus anti-bruit contre les nuisances sonores dans la traversée du bois.

4.2.2 M. Karm 814 rue du Mont à Mardié

M. Karm, qui habite rue du Mont à Mardié, se désolé du projet mais l'accepte et fait confiance au Conseil Départemental pour préserver la biodiversité du bois de Latingy. Il demande que soit bien pris en compte le hameau de 6 maisons. En outre, il faut prévoir, selon lui, un enrobé silencieux sur la chaussée, un joint de rupture acoustique entre le viaduc et la chaussée sur le talus, à sa jonction sur Mardié, un écran anti-bruit sur le viaduc et conserver la rue du Mont ouverte à la circulation automobile entre l'est et l'ouest, entre le hameau du Mont et le village.

4.2.3 M. Jean-François Pas

Il dit n'avoir aucune information sur les équipements de sécurité qui seront installés en entrée et sortie de la rue de Fau Juif vers la D 960.

Il constate une augmentation de la circulation, en particulier poids lourds, vers Châteauneuf-sur-Loire, via la D 960 qui est en très mauvais état et redoute un report de circulation poids lourds de Saint-Denis-de-l'Hôtel vers Châteauneuf-sur-Loire, via les D 921 et D 960. Il souhaite un dispositif anti-bruit à proximité de Fau Juif.

4.2.4 M. Gramenigeas 41 rue des Grillons à Jargeau et M. et Mme Piller 316 rue de Champmarun à Sandillon

Ils regrettent l'absence de chemins piétons le long de la nouvelle voie et l'absence de voies cyclables pour relier les différents itinéraires du Loiret à vélo à la Loire à vélo .M. Gramenigeas ajoute qu'il s'agit de 2 itinéraires complémentaires pour découvrir le département et aller à Montargis par le canal d'Orléans.

4.2.5 Mme J.Baubron 898 route d'Orléans à Sandillon

Elle demande si une évaluation a été effectuée sur l'incidence du trafic pour la traversée de la commune à partir du rond-point prévu à la Croix d'Axou. Une augmentation du trafic, sans aucun aménagement pour réduire la vitesse, entre Darvoy, Sandillon, St Jean le Blanc, ne pourra qu'augmenter l'accidentalité sur cette route.

4.2.6 M. Bruno Cœur Maire de Bou

Le rapport initial du BRGM met en exergue le risque d'effondrement du pont à court ou moyen terme. Aucune étude n'a été instruite pour évaluer le risque potentiel inondation/submersion pour la commune de Bou. Quel est l'impact du renflouement béton des piles du pont sur les mouvements des eaux souterraines ? Aucune étude ne donne l'impact sur la modification des flux supérieurs juste en aval pour Bou.

Enfin, la dénaturation de la nature et le bruit inhérents au projet auront un impact sur la valorisation foncière sur la commune de Bou. Là aussi aucune étude n'a été engagée à ce sujet.

4.3 Observations exprimant une opposition pure et simple au projet

4.3.1 M. Patrick Loiseau, M. Florent Trassebot 1 rue de la Loire à Darvoy

Ils expriment leur opposition au projet de pont car il n'est pas nécessaire, le pont de Jargeau répondant suffisamment au trafic existant. Des aménagements aux 2 extrémités du pont permettraient de fluidifier le trafic existant mais aucune étude n'a été réalisée en ce sens. De plus, déplacer un trafic à un autre endroit n'a jamais été une bonne solution d'après les enquêtes établies sur des projets similaires.

M. Trassebot ajoute que le pont actuel devait être saturé en 2010, il n'en est rien ; que le futur pont sera implanté où il y avait des carrières il y a 40 ans, ce qui peut être néfaste pour le sous-sol et les sources du Loiret.

4.3.2 Mme Laurence Barbier 23 rue des Grillons à Jargeau

Pour Mme Barbier, s'il faut un pont à l'est d'Orléans, c'est à la hauteur de St Jean de Braye/Chécy. Il faut terminer la déviation en arrivant de Châteauneuf-sur-Loire en direction de la tangentielle, les usagers ne viendraient plus encombrer le carrefour des feux à Saint-Denis-de-l'Hôtel. Idem côté Mardié, le rond-point est fait ainsi que le pont vers la tangentielle.

Une fois ces déviations faites, il n'y aurait plus que du trafic résiduel à Saint-Denis-de-l'Hôtel et possibilité de mettre des feux tricolores avec détecteurs pour fluidifier le trafic nord-sud, à condition que les feux ne soient pas désynchronisés aux heures de pointe pour bloquer les voitures.

Pour limiter le trafic de transit, il faut rendre l'autoroute gratuite d'Artenay à La Ferté St Aubin, cela éviterait notamment le trafic poids lourds.

Enfin, Mme Barbier demande le maintien de la desserte locale de véhicules qui permet aux commerces de Jargeau d'exister et se prononce contre la construction du nouveau pont.

4.3.3 M. Jean-Claude Moret 15 rue de Pontivilliers à Darvoy, Mme Dany Trassebot 1 rue de la Loire à Darvoy

Selon eux, ce projet répète le modèle de la seconde moitié du 20^e siècle qui a fait perdre 25% des surfaces agricoles et contribué au réchauffement climatique. Ce projet amputera 70ha de terres agricoles, 20 ha de bois et augmentera le trafic de poids lourds. Ce genre de projet va à l'encontre des discours politiques actuels : alimentation locale, moins de phytosanitaires, réduction de gaz à effet de serre.

Le problème de la circulation locale se situe aux heures de pointe comme dans beaucoup d'agglomérations. Ceci peut être résolu par de réels transports en commun, la voie ferrée Orléans-Châteauneuf-sur-Loire et des aménagements efficaces dans la traversée de Jargeau - Saint-Denis-de-l'Hôtel qui n'ont jamais vu le jour (rond-point côté Jargeau, passerelle cycliste sur le pont).

Mme Trasselot ajoute qu'elle a choisi d'habiter en dehors du centre et elle ne comprend pas ceux qui reportent le trafic chez d'autres habitants de Darvoy.

Pour toutes ces raisons, ils réaffirment leur opposition au projet.

4.3.4 M. Thierry Soler et Mme Sylvette Beziat de l'association Mardiéval

Ces 2 personnes expriment leur opposition à la déviation qui est pour eux un projet aberrant et illégal. Ils veulent mener des actions environnementales.

4.3.5 M. Gauthier d'Ersu 2138 rue de Latingy à Mardié (association Mardiéval)

Il s'oppose au pont considéré comme un aimant à camions sans résoudre le problème de circulation à Jargeau.

4.3.6 Le Collectif de la Grande Pièce la Chapelle St Mesmin 3 rue de la Tortue à la Chapelle St Mesmin, Messieurs Claude et Michel Moreau membres du collectif, M. Gilbert Marois

Fort du soutien de 2600 personnes, le collectif s'oppose au projet pour les raisons suivantes :

- disparition importante de riches terres agricoles et forêts ;
- conséquences néfastes sur la faune et la flore ;
- atteinte au paysage ligérien classé au patrimoine mondial ;
- manque de clarté quant à l'extension des accès routiers vers le sud ;
- projet engendrant un fort développement du trafic avec pour corollaire implantation de nouvelles plateformes logistiques au détriment des terres agricoles.

M. Marois ajoute que le projet mise sur une vision des transports toujours basée sur la voiture et le camion et s'interroge pourquoi n'y a-t-il pas plus de lignes de bus et de fréquence desservant La Source depuis Saint-Denis-de-l'Hôtel ?

4.3.7 M. Jean-Louis Pichonnet

En tant que pêcheur, il se dit surpris que les Pouvoirs Publics portent un tel projet qui va saccager un fleuve et la forêt avoisinante, sans compter la destruction de la faune, de la flore et du milieu halieutique.

4.3.8 Mme Sylvie Vénuat

Amoureuse du paysage de la Loire, la construction d'un pont supplémentaire ne lui semble pas répondre au souhait de beaucoup de pouvoir réduire la circulation et les émissions de gaz à effet de serre. Pour elle, rajouter un pont c'est rajouter de la pollution là où elle n'est pas encore.

Avec le prix élevé de l'essence et le télétravail, on peut imaginer une future diminution du trafic et ne faut-il pas privilégier les transports en commun, notamment vers la Source ? Et penser à la sécurité des habitants de Jargeau avec une piste cyclable sécurisée, l'isolation des maisons et limiter le trafic au trafic local.

A l'heure où l'urgence est de changer nos fonctionnements, l'idée de zéro artificialisation n'est-elle qu'une idée ?

4.3.9 Mme Sylvie Pirou

Elle est contre ce projet qui va altérer de manière irréversible un paysage exceptionnel classé au patrimoine mondial. Elle s'interroge : l'enquête publique ne devrait recueillir que les avis de personnes n'ayant aucun intérêt propre dans la situation, si aucune alternative n'est possible, qui doit décider de l'intérêt commun ? Elle n'y répond pas vraiment mais le bien de tous n'est pas de sacrifier un paysage exceptionnel.

4.3.10 Anonyme

La déviation est présentée comme un contournement local destiné à soulager les centres-villes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. En réalité, ce nouvel axe va représenter une nouvelle voie gratuite, parallèle à l'autoroute. Elle va immédiatement voir s'y engouffrer des norias de camions venant de l'A 19 au nord du département, bien trop heureux d'utiliser cet axe gratuit de la RD 921 pour rejoindre l'A 71 plus au sud. Rien n'est prévu à la jonction des RD 13 et RD 14, alors que la traversée de La Ferté St Aubin est interdite aux poids lourds de plus de 19 t.

Cette nouvelle déviation ne fera que déplacer les embouteillages au sud de la Loire et fera perdre le classement au patrimoine mondial.

4.3.11 Mme Chantal Doom 312 rue de la Chaise à Mardié

Ce projet est incompréhensible dans le contexte économique. Il n'y a aucune incitation à prendre les transports en commun, l'environnement n'est pas préservé. Pour elle, l'argent public devrait être investi dans des projets pour les habitants alors que ce projet ne va qu'augmenter la circulation et la pollution à Mardié et faire disparaître la tranquillité rue du Pont aux Moines.

4.3.12 M. Michel Picot 37 allée des Quesmières à Mardié, Mme Régine Favia

Ils pensent que le projet est contraire à l'écologie et entraîne de grosses dépenses. Il faut des solutions pour diminuer le trafic.

4.3.13 M. Christian Veillon de La Chapelle St Mesmin

M. Veillon se demande comment il est possible de lancer un projet routier de 100 millions d'euros sans se poser la question de son impact sur l'environnement et étudier des modes de déplacement alternatifs, aujourd'hui complètement négligés. La solution pour lui est la réouverture de la ligne de train Orléans-Châteauneuf-sur-Loire qui ne consomme pas d'espaces naturels contrairement au projet de déviation. En attendant la réouverture de cette ligne, il faut que la Région procède à l'installation d'une ligne de cars rapides, avec des horaires cadencés, entre La Source-Orléans-Pont Thinat-Mardié et Châteauneuf-sur-Loire.

Par ailleurs, il dit que le Département s'enorgueillit du projet de continuité cyclable sur le nouveau viaduc mais il affirme au contraire que le besoin criant de circulation cyclable se situe dans les centres de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel où une passerelle pourrait être construite sur l'emplacement de l'ancien pont.

Dans une seconde observation adressée par mail, M. Veillon rappelle que les vieux ponts urbains ont tous eu leurs problèmes. Le dernier, celui reliant La Chapelle St Mesmin à St Pryvé -St Mesmin a vu une maison, située à 700 m de l'ouvrage, s'effondrer durant le chantier. Cette catastrophe a-t-elle pu avoir un lien de cause à effet avec les traumatismes du sol causés par le chantier ? Cette inquiétude est tout aussi légitime à propos du projet de pont entre Mardié et Darvoy qui pourrait provoquer un traumatisme majeur du lit de la Loire entraînant des mouvements de sol, des modifications du tracé du fleuve et tout ce que l'on ignore.

4.3.14 France Nature Environnement Centre Val de Loire (FNE), Mme Isabelle Houg de Jargeau, M. Philippe Taffus, M. Bruno et Mme Monique Bories

Dans un long texte signé de son président, Samuel Senave, la fédération dit que ce projet menace l'intégrité de la ceinture verte de l'agglomération orléanaise et les fonctionnalités trames verte et bleue associées. Le projet de pont prendrait appui dans une zone karstique très fragile du lit du fleuve dont les risques ont été pointés par le BRGM.

FNE rappelle que plusieurs recours sont toujours pendants en appel. Parmi les illégalités, elle dénonce :

- la non-démonstration d'un intérêt public majeur pour ce projet ;
- la non-démonstration de la prise en considération d'alternatives et de solutions de moindre impact dans l'étude du projet ;
- la non-prise en considération de la totalité des espèces à protéger et une minimisation des zones humides réellement impactées.

FNE conteste le fait que c'est la construction du pont et de la déviation qui rendra possible la réalisation des aménagements dans Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, alors que ceux-ci constituaient, dès le départ, les clés d'une solution alternative pour les habitants et qu'ils ont été écartés. Le Département ne peut alors déclarer que le séquençage « Eviter, Réduire, Compenser » a été respecté au regard de l'objectif affiché.

FNE souligne la logique désuète de ce projet d'envergure en faveur du routier, au regard des enjeux actuels concernant la construction de solutions de mobilités économes en impact carbone ainsi que de préservation et de reconquête de la biodiversité.

FNE reprend dans son observation le passage de l'avis de la MRAE qui dit que « ce projet s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent...Il aurait été utile de s'interroger sur une autre vision possible, en anticipant les mutations de la société à venir dans un contexte de changement climatique et d'évolution des mobilités et des transports de marchandises ».

Pour FNE, ce projet encourage la population et l'organisation des flux marchands à perpétuer le développement des mobilités habituelles. Nous sommes cependant à l'heure urgente où les communautés d'experts mondiaux appellent à des changements de paradigmes globaux. Ce projet peut-il raisonnablement être encore d'utilité publique ? FNE est convaincue du contraire.

Mme Houg partage les points développés par FNE et vante les bienfaits de passer du temps dans les espaces naturels. Et si l'accès pour toutes et tous à des sites de nature préservés de l'urbanisation et du bruit était vital ?

M. Taffus, outre les points ci-dessus, s'interroge : pourquoi les feux tricolores de Jargeau ne sont pas mieux optimisés le matin et le soir ?

M. et Mme Bories partagent tous ces points déjà exposés lors de la première enquête publique.

4.3.15 Pont de Mardié : une déviation environnementale, Mme Marie-Claire Cazeneuve d'Orléans

Sous cet intitulé, l'observation signée de FNE et de 2 autres associations reprend en partie les arguments de l'observation précédente mais reprécise 4 points :

- Un projet dépassé depuis 25 ans : contretemps écologique, non prise en compte des risques karstiques.
- Une augmentation de trafic calculée : le dernier avis de la MRAE pointe bien l'origine ancienne du projet et le fait qu'il encouragera l'usage des véhicules individuels. Pour ces associations, l'objectif du projet est de relier les zones logistiques entre elles, sans passer par les autoroutes.
- La biodiversité ne se compense pas, elle se préserve : un mètre carré de zone humide artificialisé, c'est un mètre carré de perdu.
- Une réponse inadaptée à l'urgence écologique : la raison impérative d'utilité publique majeure du projet n'est pas démontrée au regard de son impact destructeur du patrimoine naturel, du caractère irréversible des artificialisations et des nuisances en termes d'émission de G.E.S, de pollution sonore sur des zonages qui en étaient exclus.

Mme Cazeneuve partage ces approches.

4.3.16 M. Thierry Soler Conseiller départemental du Loiret

M.Soler adresse à la commission une série de remarques, datées du 17 mars 2016, qu'il avait déjà adressées lors de la précédente enquête publique.

Reprenant tout l'historique de ce projet, il tend à démontrer que le Département a utilisé, au fil du temps, différentes argumentations pour le justifier. Finalement, une fois acquise la volonté de faire une déviation, les justifications ne proviennent pas, selon lui, d'une étude des problèmes posés mais constituent seulement des procédés de communication publique destinés à défendre la décision préalable.

4.3.17 M. Jacques Cotteray ancien Maire de Donnery et ancien Conseiller Général du canton de Chécy

La demande de justification sur la stratégie mobilité du département à long terme (2050 et au-delà) en lien avec l'anticipation de la crise climatique lui semble justifiée : quels seront les franchissements de la Loire à cet horizon ? Le grand contournement d'Orléans sera-t-il enfin précisé ? Quel sera le développement de l'aéroport de Saint-Denis-de-l'Hôtel ? Ces 3 éléments sont liés et chacun devra se faire en cohérence avec l'urgence écologique.

4.3.18 Le collectif « Pour un site protégé entre Loire et Forêt » 9 allée des Acacias à St Jean de Bray

Sur les enjeux environnementaux, le collectif rappelle le rapport du GIEC du 9 août 2021 qui constate que le réchauffement climatique est bien en route et l'attribue aux activités humaines. Seule une réduction des émissions de gaz à effet de serre permettrait de limiter le réchauffement entre 1° et 1,8°. Le projet, qui déplacera les flux et augmentera le trafic, est en contradiction avec le rapport du GIEC.

Sur l'artificialisation des sols, la loi du 22 août 2021, dite loi climat et résilience, a pour objectif d'atteindre zéro artificialisation nette des sols, en matière d'urbanisme, d'ici à 2050.

Le SRADDET, adopté par le Conseil régional le 19 décembre 2019, fixe les objectifs suivants : division par 2 de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et tendre vers zéro artificialisation nette mesuré à l'échelle de la région.

Or, avec 85,4 ha consommés, dont 21,1 ha restitués à l'agriculture, l'étude d'impact ne prévoit pas de mesures de compensation pour réduire cette artificialisation irréversible des sols.

4.3.19 Loiret Nature Environnement, C.Poutissou

Dans une contribution signée de son conseil d'administration, l'association se pose la question de l'utilité de persister à maintenir un projet qui date. Ce projet n'est plus en accord avec les aspirations d'une partie de la population (mode de vie économisant les ressources...), n'est pas en phase avec les réflexions du Plan Climat Air Energie (PCAET).

Les inquiétudes exprimées lors de la première enquête publique demeurent :

- contradiction du projet avec les classements UNESCO, Natura 2000, ZNIEFF, trames écologiques ;
- risques karstiques et risques de perturbation dans l'écoulement des eaux souterraines ;

- menaces sur la qualité des eaux souterraines et de surface ;
- danger de disparition des zones humides, les mares de bord de route étant difficiles à protéger des hydrocarbures ;
- dégradation des richesses faunistiques et floristiques ;
- perturbation de la circulation des espèces par l'interruption des trames vertes, bleues et noires ;
- inévitables gênes imposées aux habitants des zones traversées ;
- consommation d'espaces agricoles qui manqueront à l'avenir en circuits courts ;
- coût exorbitant des travaux et concurrence faussée entre les modes de déplacement.

L'association préconise, en remplacement du projet, des aménagements de ronds-points à Jargeau, le covoiturage, l'utilisation des transports en commun, la révision des plans de circulation dans les communes et espère la réouverture de la voie ferrée Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.

M. Poutissou partage la plupart de ces approches.

4.3.20 M. Alain Dalaigre président de l'APSiDE (Association pour la Préservation du Site de Darvoy et de l'Environnement), Mme Catherine Dalaigre adjointe à la mairie de Darvoy

Pour M. Dalaigre, aujourd'hui circulent à Darvoy, sur la RD 951, entre 6 et 7000 véhicules dont 5 à 6 % de poids lourds. Les prévisions de trafic sur la déviation sont de l'ordre de 10000 véhicules/jour. Si on peut espérer une diminution du trafic de 2000 véhicules/ jour, le trafic global dans la commune ou à proximité pourrait atteindre 14000 véhicules/jour, impactant lourdement le vieux bourg situé entre les 2 axes. Quid de la diminution des pollutions visuelles, sonores, atmosphériques.

Tous les 2 disent que ce projet est en contradiction avec la loi du 22 août 2021 qui fixe comme objectif l'absence de toute artificialisation nette des sols, certes à 2050. Seuls 21,1 ha de terres sur 85,4 ha, seront restitués à l'agriculture après les travaux. La restructuration de l'espace agricole n'aura-t-elle que des avantages ? Les sols limoneux du val sont-ils destinés à une agriculture intensive ou offrent-ils l'opportunité d'une agriculture de proximité aux portes de la Métropole ?

Pour les transports, outre les transports collectifs, ne peut-on imaginer des transports par les entreprises pour leurs salariés ? Le projet fait la part belle à la circulation vélos, mais il faut développer le vélo de « tous les jours ».

Ce projet est celui d'un autre temps qui n'anticipe pas les mutations de la société ni les enjeux environnementaux.

4.3.21 Mme Sylvie Boillon 360 rue des Moulins à Mardié

Elle est toujours contre ce projet qui est un vieux projet mis à sa connaissance en 1996.

Elle s'interroge : à quoi servent l'avis du BRGM (risques karstiques), l'avis de la MRAE, les avis contre de la première enquête publique, s'ils ne servent à rien ? Il est encore temps de tout stopper et de placer l'argent dans l'entretien des routes, la réouverture de la ligne ferroviaire...

4.3.22 M. Jean Michaux 584 avenue de Fontainebleau à Loury

Il a habité à la Faye aux Loges et rappelle les différentes opérations ayant entraîné l'artificialisation des sols : aéroport de Saint-Denis-de-l'Hôtel (40ha artificialisés), déviation de Fay aux Loges (27 ha artificialisés), déviation de Saint-Denis-de-l'Hôtel (84 ha artificialisés) et que doit-on penser des autoroutes A 10 et A 19 portées à 4x2 voies ? Pense-t-on à la pollution ? Faut-il faire circuler plus de poids lourds, plus de voitures ? A-t-on regardé l'Allemagne, la Suisse où le ferroutage est de rigueur pour le transport des marchandises ?

4.3.23 M. Alexandre Debanne de Jargeau, M. Quentin Trassebot 1 rue de la Loire à Darvoy

Agé de 13 ans, le premier dit que si ce projet se fait, son avenir en sera assombri. Les projets ne doivent plus répondre à des objectifs productivistes qui détruisent la nature. Je n'ai pas besoin d'un compte amazon, ni même de belvédère. Je veux croire que ces politiciens pensent à nous (les jeunes) et arrêtent ...ce projet inutile pour nous.

Dans le même ordre d'idée, le second âgé de 21 ans, dit que c'est à nous d'agir, à nous de faire le nécessaire pour conserver notre planète et ainsi la transmettre dans le meilleur état possible aux générations futures. Quels enjeux a le futur pont pour les générations futures et actuelles si ce n'est de détruire un écosystème en place depuis des décennies ? Il est opposé au pont et dit qu'il serait plus juste de favoriser les transports en commun, développer des lignes de bus, rouvrir la ligne de train Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.

4.3.24 Mme Brigitte Delaunay 17 rue de Chaudy à Darvoy

Elle peine à penser que ce projet de déviation soit un changement positif pour la qualité de vie, pour la qualité de l'air des habitants de Darvoy. La circulation sera-t-elle moindre alors qu'aucune alternative n'a été étudiée ? Ce projet participe à l'artificialisation des sols, à la disparition de 70 ha de terres agricoles et avec ces derniers à la disparition des chemins de promenade.

4.3.25 M. Alexis Bernard

Il a choisi d'habiter Jargeau pour son cadre de vie, ses bords de Loire et ses petits commerces. Avec ce projet, tout est remis en cause : construire une soi-disant déviation ne peut qu'avoir des conséquences délétères : plus de pollution, plus de trafic, mort des commerçants et artisans locaux, disparition des terres agricoles, transformation de Jargeau en ville-dortoir. Ce projet ne fera que rendre le Val de Jargeau plus vulnérable face aux changements qui s'annoncent dans les prochaines décennies. Quid d'un territoire d'où les agriculteurs seront exclus, que les gens ne feront que traverser ?

4.3.26 Mme Michèle Broutin

Ayant vécu durant 25 ans à Mardié, elle reste attachée à Latingy, entre Loire et forêt, entre ville et campagne, la Sologne d'un côté, la forêt d'Orléans de l'autre, ce coin de nature, classé au patrimoine mondial, à l'écart du brouhaha, de la pollution, du bruit, va être recouvert de béton et de bitume, ouvert au trafic camions et voitures. Découvrir la biodiversité, ne nécessite pas de cabane pédagogique mais la préservation du site le plus intacte possible. Les alternatives à la déviation n'ont pas été étudiées. La construction de routes et de pont pour développer ou faciliter le transit camions est un non-sens. La préservation sera concrète si on préserve les mares, les forêts, les îles, ripisylves qui hébergent ce bout de patrimoine mondial et qui fait partie de notre identité profonde. Elle est contre le projet.

4.3.27 Mme Martine Moreau 188 rue de la Chaise à Mardié, Mme Aurélie Duport d'Orléans, Mme Motti, Mme Manon Taffus de Mardié, M. Claude et Mme Suzanne Tawani de Mardié, Mme Martine Winckel

Pour eux ce projet est :

- inutile car l'accroissement de trafic ne s'est pas réalisé et des solutions alternatives au franchissement du pont de Jargeau existent ;
- nuisible à l'environnement (paysage, faune, flore) dans un site classé au patrimoine mondial UNESCO-nuisible car il s'accompagne de destructions de zones humides non compensées et de risques karstiques ;
- facteur de nuisances vers Mardié et Sandillon qui verront considérablement augmenter le trafic routier ;
- fait pour relier les zones logistiques entre elles ;
- onéreux alors que cet argent serait mieux utilisé ailleurs ;

Ce projet ne s'inscrit pas dans la lutte contre le réchauffement climatique pourtant urgent à mener. Mme Motti ajoute que le télétravail et les prix du carburant remettent en cause le principal argument en faveur du projet : la fluidification du trafic et Mme Winckel dit que ce projet maintient une forme de transport qui doit peu à peu disparaître.

4.3.28 M. Patrick Drey 740 rue du Mont à Mardié, A. Hergibo et D.Cnocquaert, Anonyme

M. Drey reproche la brièveté de l'enquête publique.

Pour lui, il ne peut y avoir de compensations à un projet qui n'a pas lieu d'être. Quelles compensations pourraient avoir un sens quand des dizaines d'ha de forêts cinquantenaires ont été détruites avec leur biotope unique et leurs zones humides. Le mal est déjà fait mais l'irréversible c'est le pont. C'est un projet du siècle dernier qui coûtera plus de 96 millions d'euros. Il est temps de stopper cette gabegie. Les projections de trafic faites il y a 15 ans se sont révélées fausses et l'augmentation de trafic est entretenue par le Département disant qu'aucun aménagement ne serait réalisé à Jargeau tant que la déviation ne serait pas faite. Si on continuait les travaux, ce serait plus de camions, plus de pollution, plus de bruit, plus

d'artificialisation des sols, moins de nature, moins de biodiversité, plus de ceinture verte à l'est d'Orléans...

A. Hergibo et D. Cnocquaert partagent ces constats en ajoutant que le projet sera un aspirateur à camions et qu'il faut investir massivement dans les transports en commun et les aménagements vélo.

Anonyme conclut que le vrai projet, qui est bien loin des préoccupations de mobilité de la population, est de faciliter les transports entre les nombreuses plateformes logistiques et les ZAC réparties en nombre sur l'itinéraire et d'en développer de nouvelles.

4.3.29 M. José Diaz, Mme Frédérique Marmet Juge, Mme Line Boulonne agronome-pédologue, M. Laurent Richard

En fait, cette déviation rendra possible la création des futures zones logistiques à l'est et au sud de l'agglomération pour toujours plus de camions et d'entrepôts créés sur des terres agricoles. C'est en fait la vraie raison du projet.

Mme Marmet Juge ajoute que parmi les nuisances qu'on oublie, il y a toute cette bétonisation (pont + déviation+ tous les chantiers) avec utilisation massive de sable qui est une ressource primordiale non renouvelable.

Pour Mme Boulonne, ce projet qui va impacter de manière irréversible des terres agricoles, des zones humides, un patrimoine naturel classé au patrimoine mondial, des zones naturelles d'intérêt environnemental (Natura 2000, ZNIEFF) est un véritable écocide.

Pour M. Richard, ce projet va à l'encontre de la volonté politique affichée par les dirigeants et participe à la mise en danger de l'ensemble de la population.

4.3.30 Courrier déposé à Saint-Denis-de-l'Hôtel

Le courrier, auquel sont jointes 2 photos de parties déboisées, reprend un certain nombre d'arguments cités ci-avant :

- Un projet obsolète, imaginé il y a 20 ans, il ne correspond plus à la situation présente et va créer un appel d'air pour le trafic vers le sud-Loire ;
- Un projet inutile : pour désengorger Jargeau, il suffisait de supprimer les 2 feux de l'avenue des Fontaines et créer des ronds-points. Ce projet est comparable au pont de l'Europe qui génère d'importants bouchons à St Pryvé St Mesmin ;
- Un projet impactant pour le patrimoine ligérien classé au patrimoine mondial UNESCO ;
- Un projet anti-écologique par le chantier lui-même (va -et- vient d'engins de TP, abattage d'arbres centenaires).

4.3.31 Claude Tissot

Il pense qu'aucune étude du type « causes à effets » n'a été réalisée afin de définir et de mettre en évidence l'ensemble des risques pour la construction du pont, pour son accès et les infrastructures associées.

4.3.32 M. Eric Vidal

Il est opposé à ce projet inutile et néfaste pour les raisons suivantes :

- Le pont construit sur un sous-sol karstique avec risque d'effondrement ;
- Compenser des bois d'un seul tenant, de plus de 150 ans, constitué d'essences variées par un reboisement de-ci de-là est un appauvrissement de la biodiversité ;
- Pour beaucoup d'espèces animales, il est impossible de survivre sur des parcelles disséminées et reboisées artificiellement ;
- La totalité du projet se trouve dans des zones classées Natura 2000, ZICO, ZNIEFF et Patrimoine mondial e l'UNESCO ;
- Le prix de l'énergie amène les transporteurs et automobilistes à chercher des itinéraires sans péage. Avec ce pont, c'est un formidable cadeau que leur fait le Département. C'est la circulation de l'A 19, l'A 10, l'A 71 qu'on amenuise et plus tard il faudra encore bétonner pour soulager toutes les nouvelles communes des nuisances que la déviation leur aura imposées.

En conclusion, M. Vidal s'interroge : comment ne pas avoir la désagréable sensation que le Département se moque de nous à l'aune de ce projet qui ne prend pas en compte l'urgence climatique, qui détruit les espaces agricoles, naturels, forestiers, qui bétonne, qui renforce le « tout voiture » et le « tout camion » avec son cortège de nuisances.

4.3.33 M. Christian Conte habitant du Loiret

D'après lui, 2 relevés de circulation sur le pont de Jargeau effectués le 11 janvier 2007 et le mardi 1 février 2022, entre 7 h et 19h, la progression de la circulation sur ces 15 ans n'est que de 331 véhicules (2,56 %), soit un taux annuel d'augmentation de 0,17 %. Si on ajoute 180 véhicules de plus à l'horizon 2030, c'est un total de 511 véhicules supplémentaires entre 2007 et 2030.

La déviation de Jargeau de la RD 921 est donc, selon lui, totalement inutile pour son objet.

4.3.34 Mme. Sylvie David-Rousseau de Sully sur Loire

Est-ce que ces enquêtes ne sont pas qu'une vaste illusion : résultats d'enquêtes classés sans être lus, conflits d'intérêts des agences naturalistes, avis naturalistes uniquement consultatifs, des classements qui n'ont que le nom pour eux. Le mépris de la nature et de la protection du vivant va entraîner une rupture définitive et déjà très tangible avec les citoyens et de plus en plus violente.

4.3.35 Mme. Anna Reux Doctorante en géographie au laboratoire Cedete à Orléans

Elle note qu'un projet similaire, Château de Castelnaud, a été arrêté par la justice et qu'il serait intéressant pour notre patrimoine mondial qu'est la Loire de permettre, non pas l'arrêt complet d'un projet de déplacement, mais la poursuite de la structuration et l'entretien de la Loire à vélo couplé avec la réouverture de la ligne de chemin de fer dans une perspective de rayonnement multiscalair.

4.3.36 Habitant de Jargeau

Selon lui, les habitants et les usagers sont pris en otage : « vous ne voulez plus de camions, le pont et déviation seront la seule et unique solution ». S'y opposer, c'est s'opposer aux décideurs ? Pourtant la traversée de Jargeau s'est améliorée depuis 2 ans, depuis la pose du boîtier de synchronisation des feux à Saint-Denis-de-l'Hôtel, malgré une augmentation du trafic. Et si une passerelle avait été construite...Et si la ligne de chemin de fer Orléans-Châteauneuf-sur-Loire avait été jugée d'utilité publique, décision surprenante !

Le Loiret possède 5 autoroutes et il serait impossible d'interdire aux poids lourds en transit d'emprunter les départementales ? On sait qu'en ouvrant des routes, en facilitant le transport routier, on augmente les flux, priorité à la logistique, à l'artificialisation des sols, comme si les accords de Paris n'existaient pas.

Pour lui, il faut refaire l'étude d'impact sur la biodiversité au regard des enjeux climatiques annoncés et au regard des engagements à lutter contre le réchauffement climatique.

4.3.37 M. Bertrand Lacoste

Reprenant l'avis de la MRAE qui invite le Conseil Départemental à justifier ses choix, M. Lacoste espère que cette réflexion tiendra compte des décisions récentes du Conseil d'Etat et du Tribunal Administratif de Paris qui donnent une portée effective aux engagements pris en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la mauvaise qualité de l'air (CE 1 juillet 2021, CE 21 octobre 2021, CE 10 juillet 2020, TA de Paris 14 octobre 2021).

4.3.38 Mme Océane Bardon de Montpellier, M. Titouan Bardon de Montpellier

Reprenant beaucoup de points déjà évoqués, elle dit que ce projet a été tant freiné, tant compliqué à mettre en place, parce qu'il y a beaucoup de raisons valides qui pourraient empêcher son aboutissement.

M. Bardon pointe les mesures de désartificialisation, les compensations insuffisantes, les zones humides, les problèmes karstiques et demande que soit pris en considération le rapport de l'autorité environnementale, autorité bafouée.

4.3.39 Le collectif « à bas le béton », M. Léopold Petit, M. Luc Flavia

Dans un texte identique les 2 premiers dénoncent le fait qu'on est loin du zéro artificialisation et zéro émission carbone, objectifs indispensables au combat contre le réchauffement climatique.

Pour les mêmes raisons, M. Flavia est contre le projet de déviation.

4.3.40 M. Jean-Claude Léchelon de Vignoux sur Barangeon 18500

Cette personne fait remarquer que l'A 71 à côté de Vierzon a été portée à 3 voies pour faciliter le trafic et qu'au bout de 2 ans, elle était déjà saturée. Qu'en sera-t-il pour Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel après l'ouverture de la déviation ? Comme paysan naturaliste il se bat contre ce projet de pont complètement inutile et d'un autre temps.

4.3.41 Lioba de Jargeau

Agé de 16 ans, il s'oppose à la déviation et au pont pour :

- des raisons écologiques : on a peine à croire qu'il y avait un écosystème, des arbres, des animaux qui vivaient là. On se croirait dans un film où le héros se bat pour que son pays ne soit pas rayé de la carte. Mais là, dans la vraie vie, c'est une toute autre histoire ;
- parce que le modèle dépendant de la voiture va changer radicalement.

C'est super triste de se dire que c'est le monde dans lequel nous, et les générations futures, vivront. Ou alors, parce qu'il est caché derrière des panneaux de « propagande » comme le département protège les batraciens ou nous investissons dans une forêt durable, après l'avoir rasée.

Exposez l'envers du problème aux habitants et vous aurez de vrais avis

4.4 Observations pointant des problématiques d'environnement

4.4.1 M. Laurent Richard Pédologue

M. Richard adresse le mémoire qu'il a rédigé en décembre 2019, à la demande des associations regroupées au sein du « Village de Loire », intitulé « Caractérisation pédologique partielle du tracé de la voie de contournement de Saint-Denis-de-l'Hôtel et son échappatoire par le pont de Mardié et le sud de la Loire ».

Dans ce mémoire, 3 territoires ont été retenus :

- Le bois de Latingy : bordure du val en limite de la terrasse de Châteauneuf-sur-Loire. Les nappes de sub-surface (accumulation d'eau pluviale dans les matériaux sableux des sols) s'écoulent latéralement sur les matériaux argileux proches de la surface en raison de l'érosion linéaire à l'origine du val.
- La vallée du Dhuy : zone humide « probable » identifiée dans le document du SAGE et présence d'une nappe alluviale dans le lit majeur du Dhuy recalibré.

Ces types de sol et l'intensité de l'hydromorphie qui les caractérise identifient une zone humide.

- Échappatoire sud Loire : document cartographique existant montrant le caractère hydromorphe des sols.

En conclusion, il dit que les travaux existants, la réalisation des sondages pédologiques sur des territoires ciblés ont montré que les zones humides, définies par des critères pédologiques, étaient omniprésentes au sud de la Loire et en bordure du val au nord.

4.4.2 Pédologue

Pour lui le mot pédologie est absent de l'ensemble des études. La zone humide de Latingy est identifiable par la nature et les caractéristiques des sols. Elle ne figure pas dans l'inventaire des zones humides décrites dans les études préalables. Le val, dans sa partie sud, est traversé par l'échappatoire du pont qui va faire obstacle à tous les écoulements de sub-surface qui sont à l'origine de l'hydromorphie des sols drainés mais continuant à classer ce territoire en zone humide. Les ruissellements cheminant entre les montilles justifient des aménagements particuliers tels que les « fossés jurés ». Ce point est ignoré des études.

4.4.3 Association Mardiéval, Mme Renoux membre de Mardiéval, M. Michel Boudeau de Mardié, Mme Sylvie Nicolle de St Jean de Braye, Habitant et ancien élu de Bou, M. Jean-Marie Salomon de Mardié

Compte tenu de l'évolution significative de l'avis de l'Autorité Environnementale, l'association Mardiéval estime que l'autorisation accordée en 2016 devrait être abrogée.

Puis, dans un long texte, Mardiéval :

- conteste le nombre de zones humides et leurs surfaces qui ont été mesurées, selon elle, sur l'emprise du projet alors que l'impact réel porte sur l'ensemble des bassins coupés par le linéaire de la route, notamment dans la partie sud ;
- pointe les risques karstiques. A Mardié, des aléas hydrogéologiques pèsent sur le projet dont le franchissement de la Loire est prévu à l'endroit où il y a un maximum de bîmes alimentant les courants souterrains dans les karsts. Aux dires des sondeurs, le bon sol n'a été trouvé qu'à moins 35 m ;
- conteste que le pont soit présenté comme participant à la prévention du risque inondation du fait de l'étalement de l'inondation dans le val.

L'association reprend ensuite les alternatives qui auraient pu être mises en place à Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel et reproche au Département de les avoir ignorées pour justifier son projet. Elle dit que les prévisions d'augmentation de trafic ne se sont pas réalisées et que le taux d'accidentologie n'est pas anormal.

Enfin, sur les enjeux climatiques, elle affirme que le projet qui date de plus de 20 ans s'inscrit a contrario de la lutte contre le réchauffement climatique et que seuls des changements de modes de déplacements peuvent y contribuer.

En conclusion, l'association recommande l'abandon du projet afin de respecter la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006.

Mme Renoux et Mme Nicolle partagent les positions de Mardiéval et ajoutent que faire intervenir les « communicants » de l'entreprise de travaux publics qui embellissent le projet en oubliant d'en montrer les failles ne trompe la vigilance de personne et c'est un gaspillage de plus de l'argent public. Ce projet est totalement incompréhensible au regard des enjeux climatiques à moins de les ignorer.

M. Boudeau ajoute : pourquoi, dès les années 60, le site de Fauxjuif a été abandonné ? Concernant le site choisi pour le pont, il dit que c'est un lieu connu pour son instabilité liée aux infiltrations qui alimentent la Loire souterraine et la source du Loiret. Il s'y trouve un endroit nommé « le gouffre ».

L'ancien élu et habitant de Bou fait remarquer que sa commune est déjà fortement impactée : les nuisances visuelles et sonores des travaux du pont sont déjà bien mesurables, ce qui augure des nuisances sonores à venir.

M. Salomon demande l'annulation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le Conseil départemental à réaliser les travaux et ouvrages hydrauliques liés à la déviation de la RD 921.

4.4.4 Mme Jacqueline Guerdoux

Mme Guerdoux reproche au maire de Jargeau de ne pas avoir pris les mesures pour reculer la circulation à l'entrée et à la sortie du pont existant. Elle se dit désabusée et attristée face au carnage sur la faune et la flore consécutif à la construction du nouveau pont.

4.4.5 C. Desbrée

Cette personne dit que ce projet est en totale opposition avec l'évolution de notre société :

- Fortement impactant au niveau environnemental, il se fait sur une zone naturelle classée nationalement et internationalement (patrimoine mondial UNESCO). L'impact de l'homme devrait, si nécessaire, se faire au service de la préservation et non de la destruction de cet écosystème. Le déboisement et l'exploitation des ressources géologiques en sont la résultante.
- L'évolution des déplacements humains nécessite des aménagements réfléchis se libérant du tout pétrole et du transport individuel.
- Pas ou peu d'études ont été réalisées pour fluidifier la circulation dans Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

L'évolution de notre société doit être au service du bien commun, c'est-à-dire de notre environnement.

4.4.6 Mme Claire Lemaître 4 rue Gérard Philippe à Fleury les Aubrais et Mme Camille Lahary 29 rue des Charretiers à Orléans

Ces 2 personnes s'opposent à la construction du pont et de la déviation pour la préservation de la zone Natura 2000.

4.4.7 M. Stéphane Leroux 6 allée des Ruets Gérard à Donnery

Il reprend le même argument que l'observation précédente et suggère de rendre gratuite l'autoroute dans la traversée d'Orléans.

4.4.8 M. Jean-François Doucet

M. Doucet estime que :

- la déviation entraînera une augmentation des nuisances liée à l'apport de nombreux camions,
- aucun aménagement de sécurité n'a été envisagé,
- les solutions techniques pour pallier le risque karstique modifieront à long terme le sous-sol de la Loire,
- la compensation des zones détruites ne prend pas assez en compte la destruction des zones humides primordiales pour le maintien de la biodiversité ;
- enfin ce projet répond à des problématiques (tout routier) qui sont d'un autre âge.

4.4.9 M. Laurent d'Ersu

Riverain du projet, M. d'Ersu estime que le projet de déviation impliquant de larges routes et un pont sur la Loire constitue une atteinte insupportable à l'environnement. La sous-estimation du nombre de zones humides et de leur surface n'est qu'un exemple du mépris des promoteurs du projet à l'égard du patrimoine représenté par la Loire.

Il reprend à son compte l'avis de la MRAE sur « l'origine ancienne du projet qui se reflète dans sa conception d'un développement inéluctable du transport routier » et sur le fait que l'avis mentionne que la modification des têtes du pont actuel et l'adjonction d'une passerelle n'ont même pas été étudiées.

Par ailleurs, les risques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines établis par un rapport du BRGM, dont le Conseil départemental a occulté l'existence, n'ont pas été pris en compte lors du choix du tracé. Ce rapport soulignait que « la survenue d'un effondrement d'origine karstique sur l'emprise du projet est possible, voire probable, en particulier en cas de crue de la Loire ».

L'ampleur des atteintes sur la biodiversité (destruction des zones humides), les nuisances induites (bruit, pollution), l'artificialisation des terres ne sont pas justifiées et le Département devrait y renoncer ou alors l'Etat devrait intervenir pour sauver cette portion de Loire censée être protégée par son classement Natura 2000 et son inscription UNESCO.

4.4.10 Mme Claudie Plisson, présidente de Maisons Paysannes du Loiret, M. et Mme Jean Grelat, Mme S.Lester, Mme Annie Mavie et M. Luc Bonnot 51 rue Maurice Robillard à Mardié, Mme Claire Perroto, Mme Brigitte Boudard et M. Boita, Mme Hélène et M. Claude Zaragozda 288 rue des Quesmières, M. Thierry Duneau 250 rue de la Chaise à Mardié, M. P. Jumeau , M. Paul-Albert Rudelle Quesnières à Mardié, de La Faye aux Loges, M. Frédéric Lelaidier de Mardié , Mme Laurence Faurin, Mme Marie Noubel de Mardié, M. Hervé de la Martinière, M. Bruno Cœur, Mme Béatrice Vaillant de Salon de Provence, A.Ochej, M. Laurent Barthélémy , M. Henry Savajol , Mme Martine Huet, M. Robert Drey et Mme Roberte Drey 2 bis rue de la Charpenterie à Chécy, Mme Elisabeth Lesur 149 rue du Bois Minet à Mardié ,Mme Laurence de la Martinière 740 rue du Mont à Mardié, Mme Claire Lambert de Châteauneuf-sur-Loire, M. Chaussard de Châteauneuf-sur-Loire, M. Michel et Mme Monique Botton citoyens, M. Jean-Luc Wittersheim de Paris, Mme Katia Delahaye , Mme Cerise Drey d'Orléans, Mme Françoise Dumas, Mme Sophie Muller, M. Sylvain Bouteloup, Anonyme, Mme Clémence Roulet de la Bouillerie de Courbevoie, M. Vianney d'Ersu de Mardié, Mme Chantal d'Ersu de Mardié, V. et D. Germon, Mme Marie-France Salomon de Mardié, Mme Françoise Bordeaux Borel, M. Jean-Michel Gelly de Chatillon-Coligny, Mme Aurélie Salomon, Anonyme, Mme.Anne et M. Philippe Chaumont de Bou, M. Xavier de Lannoy, Mme Sophie de Lannoy, Anonyme, M. Laurent Penfrat de Sète, Mme Nathalie Cotteray de Donnery, Mme Aloïs Drey de Lille, M. Bertrand Lacoste , Mme Sylvie Barré, M. Bernard de Lannoy

ont déposé des observations allant dans le même sens.

Le nombre de zones humides et leur surface ont été très largement sous-estimés. Leur destruction ne pourra être compensée et ces surfaces seront perdues. De même pour les bois

centenaires qui sont détruits et compensés par de tout petits plants. Ces zones sont primordiales pour la faune et la flore de notre région.

Lors de l'autorisation de la DUP, le juge de première instance a commis une erreur de droit : les compensations consistent en des mesures symboliques qui ne répondent pas à l'article L 163-1 du code de l'environnement.

Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés (étude BRGM).

Le projet n'a pas été confronté avec d'autres solutions alternatives. Il n'a pas été envisagé d'aménagements de sécurité en lien avec le projet (rond-point au sud de Jargeau, feux au nord, passerelle vélos...).

L'accroissement de circulation ne s'est pas réalisé. Par contre, la déviation entrainera une augmentation du trafic, en particulier de camions, avec amplification et déplacement des nuisances.

L'envergure et le coût du projet qui date de plus de 20 ans ne s'inscrivent pas dans la lutte contre le réchauffement climatique qu'il est urgent de mener.

M. Ochej dit en outre que c'est la politique du « tout camion » menée par le Conseil départemental depuis des décennies et la politique du fait accompli puisque les travaux ont commencé et sont menés tambour battant.

Mme Faurin ajoute qu'elle a passé la plus grande partie de sa vie à Mardié, elle pensait que la Loire était protégée par l'UNESCO tout comme ses rives, ses sols, son val, sa richesse, sa grandeur, sa notoriété. Source d'inspiration pour les artistes, source de vie pour les riverains, de sérénité, d'ancrage profond, elle ne pensait possible un tel projet. Ce projet est démesuré parce qu'il détruit et coûte et qu'il est d'un autre temps.

M. Savajol réfute l'argument selon lequel en cas de crue exceptionnelle de la Loire, le pont sera le seul ouvert dans le Loiret. Pour lui, cet argument néglige le fait que dans cette situation le Val sera sous les eaux (en raison de l'échappement des eaux par le déversoir de Jargeau) et que le débouché du pont sera donc inondé. Sans compter qu'avant le déversoir, les eaux exerceront une pression dangereuse et accrue sur la levée qui protège Darvoy en raison de l'obstacle supplémentaire représenté par le remblai construit entre Loire et levée pour le passage de la route.

M. Vianney d'Ersu dit qu'avec l'arrivée des voitures électriques, le développement des modes de locomotion alternatifs, le télétravail, pourquoi s'entêter dans le développement d'un projet d'un autre temps ? Et Mme d'Ersu s'insurge contre le massacre occasionné par le projet.

Pour Mme de Lannoy, le projet ne répond pas aux objectifs n°5 et n°14, n° 13 et n° 16 du SRADDET.

Pour M. Xavier de Lannoy, Mme de Lannoy et Anonyme, l'avis de la DREAL doit être annulé pour vice de forme et atteinte à l'objectivité d'une enquête publique.

Pour Mme Barré et pour M. Lacoste le champ d'investigation du projet qui va en fait bien au-delà de Jargeau- Saint-Denis-de-l'Hôtel et le périmètre de l'enquête sont bien trop limités . En fait ce sujet concerne l'ensemble du Loiret.

4.4.11 Le collectif « Pour un site protégé entre Loire et Forêt » 9 allée des Acacias à St Jean de Braye,

Sur les enjeux environnementaux, le collectif rappelle le rapport du GIEC du 9 août 2021 qui constate que le réchauffement climatique est bien en route et l'attribue aux activités humaines. Seule une réduction des émissions de gaz à effet de serre permettrait de limiter le réchauffement entre 1° et 1,8°. Le projet, qui déplacera les flux et augmentera le trafic, est en contradiction avec le rapport du GIEC.

Sur l'artificialisation des sols, la loi du 22 août 2021, dite loi climat et résilience, a pour objectif d'atteindre zéro artificialisation nette des sols, en matière d'urbanisme, d'ici à 2050.

Le SRADDET, adopté par le Conseil régional le 19 décembre 2019, fixe les objectifs suivants : division par 2 de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et tendre vers zéro artificialisation nette mesuré à l'échelle de la région.

Or, avec 85,4 ha consommés, dont 21,1 ha restitués à l'agriculture, l'étude d'impact ne prévoit pas de mesures de compensation pour réduire cette artificialisation irréversible des sols.

4.4.12 Loiret Nature Environnement, M. Gaël Le Roc'h

Dans une contribution signée de son conseil d'administration, l'association se pose la question de l'utilité de persister à maintenir un projet qui date. Ce projet n'est plus en accord avec les aspirations d'une partie de la population (mode de vie économisant les ressources...), n'est pas en phase avec les réflexions du Plan Climat Air Energie (PCAET).

Les inquiétudes exprimées lors de la première enquête publique demeurent :

- contradiction du projet avec les classements UNESCO, Natura 2000, ZNIEFF, trames écologiques ;
- risques karstiques et risques de perturbation dans l'écoulement des eaux souterraines ;
- menaces sur la qualité des eaux souterraines et de surface ;
- danger de disparition des zones humides, les mares de bord de route étant difficiles à protéger des hydrocarbures ;
- dégradation des richesses faunistiques et floristiques ;
- perturbation de la circulation des espèces par l'interruption des trames vertes, bleues et noires ;
- inévitables gênes imposées aux habitants des zones traversées ;
- consommation d'espaces agricoles qui manqueront à l'avenir en circuits courts ;
- coût exorbitant des travaux et concurrence faussée entre les modes de déplacement.

L'association préconise, en remplacement du projet, des aménagements de ronds-points à Jargeau, le covoiturage, l'utilisation des transports en commun, la révision des plans de circulation dans les communes et espère la réouverture de la voie ferrée Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.

M. Le Roc'h partage les différents points développés par l'association et ajoute que concernant les oiseaux, des manquements notables dans les inventaires illustrent leur légèreté : chouette hulotte, faucon crécerelle, buse...

4.4.13 Mme Ségolène Garnier

Elle soutient le combat des associations qui luttent contre le pont de Mardié pour les raisons exposées par ces dernières.

4.4.14 M. Kevin Merlot, Mme Catherine Fumé Groupe de l'Union Populaire 3^{ème} circonscription du Loiret

Ce groupe se positionne contre le projet avec les arguments suivants :

- l'envergure et le coût du projet ne s'inscrivent pas dans une réflexion et une politique de fond sur la lutte contre le réchauffement climatique ;
- un projet vieux de 20 ans qui risque d'entraîner une augmentation de la circulation ;
- les risques karstiques mis en évidence par le BRGM et confirmés par Laurent Richard, spécialiste des sols ;
- sous-estimation du nombre et des surfaces de zones humides ;
- destruction d'arbres centenaires pas compensés par des replantations d'arbres (on ne remplace pas des biotopes anciens) ;
- artificialisation, bétonisation des sols. En France, les sols agricoles ont perdu 2,4 millions d'ha depuis 1982 ;
- -l'avis de la MRAE fait état des aménagements pour sécuriser les bourgs de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Ces aménagements comme ceux cités par Loiret Environnement sont préconisés par les signataires.

4.4.15 Mme Sophie Chaduteau

Elle s'oppose au projet de déviation car :

- il consomme des espaces agricoles et naturels ;
- il détruit la qualité paysage d'un site classé au patrimoine mondial.
- il détruit la biodiversité ;
- le pont est construit sur un sol fragile, loin de prévenir les risques, les pollutions, les nuisances, il ne fait que les déplacer et en engendrer de nouveaux ;
- il favorise les déplacements en voiture et camion ;

- il est coûteux en énergie, pour sa réalisation, son entretien et engendre des pollutions de l'air et des sols.

4.4.16 M. Philippe Baillon

Habitant Mardié, il est surpris que l'on détruise des zones humides qui deviennent de plus en plus rares. Des solutions moins coûteuses et plus simples auraient résolu beaucoup de problèmes (rond-point à Saint-Denis-de-l'Hôtel, passerelle pour les vélos).

Enfin, pour lui, le projet comporte plein d'incohérences : risque karstique d'effondrement du pont et de pollution des eaux, destruction de bois centenaires, pollution et nuisance sonore, augmentation de la circulation.

4.4.17 Mme Marie-Agnès Binois

Pour elle :

- l'enjeu paysager n'est pas suffisamment pris en compte, le site du Val de Loire est classé au patrimoine mondial UNESCO et on court le risque de perdre ce classement, ce qui serait préjudiciable pour le tourisme ;
- nulle part il est dit comment la pollution va diminuer et pire, l'effet rebond est négligé (une nouvelle infrastructure routière induisant une augmentation du trafic) ;
- le projet n'inclut pas comment seront résolus les bouchons à Jargeau puisque c'est la priorité à droite qui en est la cause ;
- concernant les inondations, le dossier dit que le débordement de la Retrêve en 2016 n'a pas eu d'impact mais ne prend pas en compte le débordement de la Bionne qui a causé des dégâts or ce phénomène risque de se multiplier avec le changement climatique ;
- l'étude des sols ne semble pas complète puisqu'aucune mention n'est faite des structures karstiques.

4.4.18 M. Jérôme Lamour 276 rue Georges Tirot à Mardié

Il signale que des espèces d'oiseaux nichent sur le site, dont beaucoup sont protégés. Quant aux prévisions de circulation, elles ne sont pas réalisées, le trafic est stable. Pourquoi ne pas aménager le pont de Jargeau (rond-point, passerelle -vélo, suppression priorités à droite) ?

4.4.19 Mme Béatrice Chevallier

Elle trouve inadmissible de construire un pont aux abords d'une zone classée Natura 2000, riche pour sa faune et sa flore. Les zones humides ne se remplacent pas en les changeant de place. Elle ajoute que rien n'a été fait pour trouver des solutions alternatives et reproche au Conseil départemental de n'avoir que le souci de l'« économie » au détriment de tout autre critère comme la valeur environnementale et le respect du vivant.

4.4.20 M. Jean-Georges Vincent

Habitant Mardié, pêcheur, chasseur, promeneur, ramasseur de champignons sur la zone impactée, il dit que les bouchons à Jargeau sont faibles par rapport à la région parisienne et ont beaucoup diminué lors de la pandémie, ce qui fragilise les projections de trafic.

Par contre avec le futur pont, le trafic poids lourds (40t) ne pourra qu'augmenter. Or l'étude d'impact sonore n'a pas pris en compte la nuisance spécifique créée par ce flot de camions. Par ailleurs, pour la construction du pont, d'où viendront les composants du béton ? Quel impact carbone ? Si le gravier vient de la Loire, quelles zones seraient impactées ? Avec quelles conséquences ? Où est cette étude d'impact ?

Il partage avec la commune de Mardié son opposition au projet.

4.4.21 Anonyme

L'accès au projet de pont sur Mardié a donné lieu à un vrai saccage :

- mare de la rue du Mont détruite, où vont les eaux maintenant ?
- protections pour la faune aquatique mises à l'envers empêchant le franchissement des batraciens,
- les bords de route de la rue du Mont détruits, ce qui oblige à marcher sur la chaussée. Rien n'est indiqué sur la remise en état de cette rue,
- le rond-point ovale qui coupe la Plaine de Latingy est sur-dimensionné, mal pratique, dangereux.

Cette personne reprend des éléments déjà cités :

- zones humides sous-estimées,
- abattage d'arbres centenaires compensés par des petits plants qui ne pourront capter le CO2 que dans 20 ans et à condition de planter des essences locales et non des sapins déjà crevés,
- risques karstiques et ses conséquences sur la stabilité du pont. Par ailleurs, il n'est pas prévu d'aménager des bandes cyclables de chaque côté de la RD 960 ni d'obliger les camions en transit d'emprunter la RN 2060, en interdisant la traversée de Mardié.

Ce qu'il faut c'est développer les pistes cyclables, les transports publics (trains, dessertes bus) et ce projet s'avère inutile.

4.4.22 J. A Guieysse , Anonyme, F.Arnould

M. Guieysse, rejoint sur plusieurs points par Anonyme et F.Arnould, combat ce projet qui porte atteinte aux milieux de vie de la population et à l'environnement.

Autour d'Orléans, les couches géologiques du sous-sol sont travaillées par une érosion karstique et parcourues par des circulations souterraines complexes. Un pont et un axe routier ne peuvent que fragiliser ce sous-sol et le livrer aux pollutions par infiltration. Les travaux de réparation qui s'en suivraient ne feraient qu'enclencher un cercle vicieux de la technique courant après les dégâts.

Les mesures compensatoires promises : une surface naturelle (non artificialisée) détruite sera remplacée par une autre. Or ce raisonnement ne tient pas, la surface de remplacement existe déjà et donc ne peut venir s'ajouter à un bilan création/destruction.

Le Département dit vouloir protéger la population des nuisances et dangers de la circulation. Or une étude montre que le projet améliorerait la circulation sur certaines voies tout en l'augmentant ailleurs. C'est tout au mieux un jeu à somme nulle sans compter qu'une déviation rapide joue le rôle d'aspirateur et augmente la circulation elle-même.

Pour éviter la spirale de la dégradation des milieux de vie dans ce secteur oriental de l'agglomération orléanaise, M. Guieysse préconise quelques pistes partagées par l'observation anonyme :

- développer les transports en commun (solutions à court terme) : réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire ainsi que la création d'une ligne avec navette cadencée Les Aubrais-Orléans-St Cyr en Val-La Ferté St Aubin, installation d'une ligne de cars qui prendrait en charge un flux nord-sud de rocade ;
- contrôler l'urbanisation et l'implantation de zones d'activités (à maintenir sur le long terme) ; stopper le mitage en bords de route
- sanctuariser les surfaces agricoles et boisées ainsi que les milieux humides indispensables à la régulation de l'eau ;
- lutter contre la hausse des prix du logement en agglomération ;
- développer les pistes cyclables.

4.4.23 M. Jacques Thomas

Dans un très long texte, M. Thomas aborde plusieurs points.

L'histoire le montre, les voies de communication, singulièrement les ponts, structurent les activités humaines. C'est donc à cette aune du long, voire du très long terme, qu'il faut débattre de la déviation, et non pas des analyses à l'horizon 2030 ou même 2050.

L'impact environnemental : 3 reproches :

- Des mesures en trompe l'œil : les mesures prises pendant la phase travaux sont du « green washing », un habit écologique qui ne fait pas de l'aménageur respectueux de l'écosystème global. Si on a chassé les chiroptères, les arbres où ils trouvaient refuge ne seront plus jamais là, les barrières à batraciens sont déjà en piètre état 2 ans après leur pose, qu'en sera-t-il à la fin du chantier et au-delà ? Si les travaux connaissent une pause pendant la période de nidification, quelle la vie des oisillons et parents nourriciers à la reprise des travaux ?
- Une destruction durable : ce sont des ensembles boisés assez vastes (bois des Comtesses, bois de Latingy) qui se trouvent coupés par la nouvelle voie. Il y a plus qu'un paradoxe à vouloir remplacer par une forêt prétendument durable une forêt qui durait elle depuis des siècles (pour Latingy, on a une date de 1643). Or, on ne mesure pas l'intérêt écologique d'une forêt à la seule valeur des essences mais aussi à sa biodiversité des sols.

Tenter de déplacer le balbuzard pêcheur, replanter telle ou telle espèce, créer un nouveau boisement, c'est louable mais c'est l'arbre qui cache la forêt de la destruction irréversible d'une biodiversité discrète mais essentielle.

- Une coupure supplémentaire et dangereuse : le maître d'ouvrage a bien conscience que la future D 921 va créer une coupure supplémentaire dans un couloir écologique entre forêt d'Orléans, Loire et Sologne. S'il va chercher à guider certaines espèces (batraciens), il peine à cacher son impuissance pour les autres espèces. Le morcellement du territoire est accentué et va aggraver les collisions avec les grands et les petits mammifères, les reptiles, batraciens, insectes, oiseaux, notamment nocturnes.

Les effets à long terme sur le territoire : un itinéraire de transit autant qu'une desserte locale et un aménagement exclusivement automobile.

Il est établi que tout nouvel aménagement routier crée lui-même de nouveaux besoins. Il est légitime de s'interroger sur ce qu'il adviendra au nord et au sud de ce nouveau tronçon qui sera roulant et attractif pour le transit, mais qui débouche sur des routes ordinaires, non aménagées et déjà très fréquentées. De nouveaux aménagements coûteux et destructeurs de sol en perspective ?

Le maître d'ouvrage explique qu'il a conçu les ronds-points pour qu'on ne puisse y ajouter de nouveaux débouchés. C'est risible : comment s'assurer d'une telle mesure à long terme ? La ceinture boisée au nord-est d'Orléans, les excellentes terres du val de Sandillon seront immanquablement grignotées.

Plutôt que de jouer à l'apprenti sorcier, ne vaudrait-il pas mieux abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard ?

4.4.24 Mme Aurélie Chasles

Elle pose une série de questions à la suite de la réponse du Conseil départemental à l'avis de la MRAE.

- Corydale solide : quelle est la conséquence de la dérogation espèce protégée ?
- Territoires en dialogue : la campagne doit-elle payer pour la ville ?
- Suppression de 3 passages à niveau : s'agit-il d'accès piétons bloqués ayant pour conséquence de réduire ainsi les possibilités de mobilité douce ?
- Qu'est-il fait à Orléans pour fluidifier la circulation sur les ponts ? La nuisance pour les riverains de la RD960 à Mardié et Chécy ne va-t-elle pas augmenter ?
- Allongement du viaduc : le linéaire peut-il être réellement comptabilisé comme facteur de réduction de l'impact des surfaces consommées ?
- Les 19 ha reboisés le sont-ils localement ?
- En quoi le pont pourra-t-il être utilisé pour une crue de retour 200 ans ? Le val de Loire ne sera-t-il pas déjà inondé ?

- Peut-on avoir plus d'informations sur ce qui est envisagé en termes d'aménagements sur le pont de Jargeau ?
- Est-il prévu de prolonger l'itinéraire entre la rue du Mont et l'entrée de Saint-Denis-de-l'Hôtel le long de la RD960 ? Cette portion est-elle prévue dans le projet ?
- Pourquoi les aires de covoiturage ne sont-elles pas prévues à proximité des potentielles gares de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire ?
- Le giratoire sur la RD960 à Mardié n'a-t-il pas un trottoir ?
- Un ouvrage hydraulique de 75 m : de quel ouvrage parle-t-on ?
- Des déchets de chantier sont déjà visibles au niveau de l'accès nord du pont : les ouvriers doivent être sensibilisés.
- Depuis 2016, des mesures ont-elles été prises pour réduire le trafic routier pendulaire ?
- N'y a-t-il pas dans l'environnement proche du trajet routier voué à l'artificialisation, des surfaces imperméabilisées à trouver et à rendre à l'état naturel ?
- Pourquoi n'est-il jamais fait état de la mise en place de transports en commun plus fréquents et plus accessibles ?
- Dans l'augmentation évaluée de 4000 véhicules/ jour quelle est la part réelle de l'effet rebond ?
- En cas d'évacuation, pourquoi les gens du sud Loire devraient être évacués vers le nord et non vers le sud ?
- Un projet de cette envergure ne devrait-il pas avoir un retour sur investissement sur 50, voire 100 ans que sur seulement 10 à 30 ans ?

Elle conclut qu'elle partage l'avis de la MRAE : ce projet est un projet du passé et non de l'avenir.

4.5 Demandes de précisions formulées par la commission d'enquête

Au regard de la formulation de la MRAE et des observations portant sur les zones humides, pouvez-vous confirmer que l'ensemble des zones humides a été pris en compte et traité dans le projet ? Quelle valeur accorder à l'étude de M. Richard pédologue ?

Qu'en est-il réellement des risques karstiques évoqués dans plusieurs observations avec des références à des études du BRGM ?

Comment ont été traités les écoulements souterrains ?

En cas de crue importante, le pont sera-t-il réellement accessible ?

4.6 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Suite au procès-verbal de synthèse, le Maître d'Ouvrage nous m'a fait parvenir un mémoire en réponse de 15 pages, par voie électronique, le 12 janvier 2022 (annexe n°7). Ce document

apporte une réponse au procès-verbal de synthèse, ainsi qu'aux questions posées par la commission d'enquête.

4.7 Observations du public et réponses du pétitionnaire

Dans le chapitre 4 : Observations recueillies et analyse les contributions du public, associations et élus ont été classées en 4 catégories et sont numérotées selon les catégories comme suit :

- 4.1 Observations favorables au projet
- 4.2 Observations relatives à des demandes d'aménagements
- 4.3 Observations exprimant une opposition pure et simple au projet
- 4.4 Observations pointant des problématiques d'environnement
- 4.5 Demandes de précisions formulées par la commission d'enquête

Dans ces thèmes les contributions ont aussi été numérotées.

Le chapitre suivant fait la liaison entre les réponses apportées par le maître d'ouvrage et les thèmes des contributions.

4.8 Bilan des réponses du pétitionnaire

Monsieur Laurent Giquel, Responsable de l'unité études et travaux, et Madame Sandrine Eugène, Directrice des infrastructures du Conseil Départemental du Loiret ont transmis par courriel un mémoire en réponse aux observations du public ainsi qu'aux questions de la commission d'enquête.

Le procès verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, soit un total de 50 pages, sont joints en annexe au présent rapport (annexes n°6 & 7).

Nous n'effectuerons pas l'analyse point par point de chacune des 203 contributions ni des réponses apportées par le pétitionnaire, qui semblerait fastidieuse, mais nous livrerons à une analyse d'ordre général sur chaque sujet repris par le pétitionnaire.

Les sujets des observations posées montrent les préoccupations croissantes de la population sur la qualité du cadre de vie et la protection de l'environnement.

Les sujets du public et les réponses du maître d'ouvrage. Les réponses détaillées et techniques elles-même, étant présentes en annexe, ne sont pas toutes reportées intégralement dans ce chapitre.

4.8.1 Avis favorables des contributeurs

Les arguments présentés en faveur du projet tant pour la sécurité que pour la qualité de vie des habitants des communes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel sont recevables. Ces contributeurs ont été écoutés même si le maître d'ouvrage n'a pas exprimé de commentaire sur ces contributions.

4.8.2 Réponses aux observations du public retranscrites au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête

4.8.2.a Thématiques relatives à la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, objet de l'enquête publique complémentaire

Prise en compte du débordement de la Bionne en 2016 et multiplication de ce type de phénomène avec le changement climatique

Le maître d'ouvrage a répondu à cette observation relevée par la MRAE (Cf. Pièce C sous-dossier 0 page 19/30). La Bionne se situe à l'aval du projet. Une crue majeure de la Bionne n'aura aucune incidence sur le projet. La déviation n'intercepte pas ce cours d'eau. Le projet est sans incidence sur la Bionne.

Mare de la rue du Mont détruite, où vont les eaux maintenant ?

La mare de la rue du Mont n'est pas détruite mais touchée en partie par le projet (Cf. réponse au point 1.1). Le déplacement du bassin d'assainissement des eaux de chaussée va réduire l'impact sur cette mare. L'écoulement naturel de cette mare n'est pas modifié par le projet.

Les mares des bords de route sont difficiles à protéger des hydrocarbures

Les eaux de chaussée font l'objet d'un traitement spécifique avant rejet dans le milieu naturel (bassin de rétention). Des vannes sont présentes avant le rejet dans le milieu naturel et seront fermées en cas de pollution accidentelle. Il n'y a donc pas de risque de pollution des mares existantes situées au bord du projet.

Un ouvrage hydraulique de 75 mètres : de quoi parle-t-on ?

Les eaux exerceront une pression dangereuse et accrue sur la levée en raison de l'obstacle supplémentaire représenté par le remblai construit entre la Loire et la levée.

Cet ouvrage d'art dit de « décharge hydraulique » se situe dans le lit majeur endigué (lieu-dit « les Boires » à Jargeau) dans le prolongement du pont franchissant la Loire (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, §2.1.5 page 14/101). Sa fonction principale est hydraulique, et intervient en cas de crue importante de la Loire (crue de retour 50 ans) qui va créer, dans ce secteur, un second chenal au pied de la levée. Cet ouvrage permet l'écoulement de ce second chenal et de réduire localement l'impact du projet sur la rehausse de la ligne d'eau au droit de la levée pour la crue de référence 500 ans (15 cm au lieu de 31 cm, Cf. Pièce 17 – sous-dossier 2, tableau 39 page 102/178). Sa position, écartée de la levée de 130 mètres, permet en outre d'éloigner les eaux d'écoulement de crues intermédiaires du pied de la digue (levée de Loire) pour lutter contre son érosion. Un modèle hydraulique a permis de justifier que cette largeur d'ouvrage était la plus adaptée.

4.8.2.b Thématiques relatives à l'avis de la MRAE

Sécurisation des centres-bourgs, évolution du trafic, report du projet ferroviaire

→ Aucun aménagement de sécurité n'est envisagé

Peut-on avoir plus d'informations sur ce qui est envisagé en termes d'aménagements sur le pont de Jargeau ? Pourquoi ne pas aménager le pont de Jargeau (rond-point, passerelle-vélo, suppression priorités à droite ?

Est-il prévu de prolonger l'itinéraire entre la rue du Mont et l'entrée de Saint-Denis-de-l'Hôtel le long de la RD960 ? Cette portion est-elle prévue dans le projet ?

L'étude d'impact du projet prévoit des aménagements de sécurité des itinéraires en lien avec les déplacements projetés après la mise en service (Cf. Pièce 5B –sous-dossier 1, §3.3.17, page 248/396 – Impact du projet sur les autres itinéraires de l'aire d'études).

Le maître d'ouvrage s'est engagé, par sa déclaration de projet approuvée par l'assemblée départementale du 22 juillet 2016, à accompagner les communes pour étudier des aménagements visant à apaiser la circulation des centres-bourgs, notamment en faveur des modes de déplacements doux. Cet engagement constitue une réponse à une réserve du rapport de la commission d'enquête de 2016.

Comme indiqué dans la réponse du maître d'ouvrage à la MRAE (Cf. Pièce C –sous-dossier 0, page 17/30), le Département du Loiret a déjà apporté son soutien financier auprès des communes de Sandillon, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Darvoy, Marcilly-en-Villette et Jargeau, au titre des contrats de territoire et notamment de son volet 3 ter intitulé « Travaux de sécurité sur route départementale en agglomération ». La nature des projets communaux vise à sécuriser les itinéraires et réduire la vitesse dans leur centre-bourg et consiste à contraindre le tracé routier (création d'écluse, de plateau surélevé, de chicanes) et sécuriser les modes doux (aménagement sur trottoirs et pistes cyclables). Sur un coût total des projets de 552 400 € entre 2017 et 2020, le soutien financier du Département s'élève à 172 052 € soit 31,15% (Cf. Annexe 2 Pièce C – sous-dossier 0, pour plus de précisions).

Le Département du Loiret accompagnera les communes qui lanceront des études de mobilité en vue de réorganiser les flux et les usages dans les centres-bourgs après la mise en service de la déviation. Le pont de Jargeau existant sera intégré à ces études. Comme l'ont indiqué, lors de l'enquête publique, les maires de communes concernées, ces derniers porteront la maîtrise d'ouvrage des aménagements en agglomération avec l'appui et l'aide du Département. Ces derniers ne peuvent être réalisés qu'après délestage du trafic sur la déviation.

Le Département du Loiret, en partenariat avec la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel a lancé l'étude d'une continuité cyclable entre la rue du Mont à Mardié et l'entrée de Saint-Denis-de-l'Hôtel, le long de la RD960. Ce projet d'aménagement sans être inclus au projet de déviation en constitue un projet d'accompagnement.

→ Quant aux prévisions de circulation, elles ne sont pas réalisées, le trafic est stable

Le maître d'ouvrage a justifié l'évolution du trafic et invite à se reporter à la notice complémentaire et son annexe 19 (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, pages 19 à 20/101 et 44 à 46/101). Une réponse a par ailleurs été apportée à la MRAE (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, pages 14 à 15/30), démontrant que les hypothèses de trafic prises par le maître d'ouvrage peuvent d'ores et déjà être qualifiées de prudentes.

→ L'association Loiret Nature Environnement espère la réouverture de la voie ferrée Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.

→ Suppression de 3 passages à niveau : s'agit-il d'accès piétons bloqués ayant pour conséquence de réduire ainsi les possibilités de mobilités douces

Le Département du Loiret déplore le report de ce projet ferroviaire, complémentaire au projet de la déviation de Jargeau, et comme le précise le maître d'ouvrage dans sa réponse à la MRAE (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, page 15/30) entraîne un non report de trafic routier vers le rail de 800 déplacements par jour sur la RD960 entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et Orléans.

Les 3 passages à niveau dans Saint-Denis-de-l'Hôtel étaient supprimés pour justifier l'utilité publique du projet ferroviaire (vitesse d'exploitation) (Cf. Pièce 5B – sous-dossier 1, §3.3.17, carte page 250/396). L'abandon de ce projet tel que présenté à la population en 2017 remet en cause leur suppression. La suppression du passage à niveau de la route de Chenailles prévoyait le maintien d'une traversée piétonne.

Toutefois, le Département a souhaité maintenir les ouvrages de dénivellation de la déviation pour préserver la faisabilité d'une réouverture aux voyageurs d'une ligne ferroviaire électrifiée.

Le projet ne répond pas aux objectifs n°5 et n°14, n°13 et n°16 du SRADDET

Le Sraddet de la Région Centre Val de Loire a été approuvé par un arrêté préfectoral du 4 février 2020. Postérieur aux autorisations administratives délivrées en 2016, la compatibilité de ce schéma n'est pas opposable au projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Toutefois, le maître d'ouvrage a apporté des réponses détaillées sur les objectifs du SRADDET concernés par le projet, dont les objectifs n°5 et n°14, n°13 et n°16 et renvoie ainsi à la lecture de ces réponses (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, pages 5 à 13/30).

Artificialisation des sols :

→ N'y-a-t-il pas dans l'environnement proche du trajet routier voué à l'artificialisation, des surfaces imperméabilisées à trouver et à rendre à l'état naturel ?

Comme indiqué dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, pages 21 à 22/30) sur la mise en œuvre de mesures de désartificialisation, bien que la loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » n'ait été promulguée que le 22 août 2021, et de ce fait soit non opposable au projet, le maître d'ouvrage propose de dépolluer la parcelle ZE 277 d'une surface de 2,32 ha, dont il a la maîtrise foncière, sur la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Cette parcelle se situe dans un environnement proche du projet.

→ Allongement du viaduc : le linéaire peut-il être réellement comptabilisé comme facteur de réduction de l'impact des surfaces consommées ?

En dehors des appuis, un ouvrage d'art n'artificialise pas les sols. Concernant le pont sur la Loire, son allongement de 100 m permet de conserver des zones de berges et la continuité écologique de la trame bleue. Sans cet allongement, les remblais de raccordement aux culées de l'ouvrage se seraient rapprochés des berges.

→ Le rond-point ovale qui coupe la plaine de Latingy est surdimensionné, mal-pratique, dangereux

Ce carrefour giratoire, circulaire et non oval, est dimensionné conformément au dossier présenté à l'enquête publique de 2016 et en particulier au guide d'aménagement des carrefours interurbains (ACI). Il est en outre conçu pour permettre le passage des convois

exceptionnels et intègre une bretelle supplémentaire pour garantir la création d'une aire de covoiturage.

Stratégie globale à l'échelle du Département en matière de mobilité dans une perspective d'évolution du climat

- **L'envergure et le coût du projet qui date de plus de 20 ans ne s'inscrivent pas dans la lutte contre le réchauffement climatique qu'il est urgent de mener.**
- **Avec l'arrivée des voitures électriques, le développement des modes de locomotion alternatifs, le télétravail, pourquoi s'entêter dans le développement d'un projet d'un autre temps ?**

Le maître d'ouvrage invite à se référer à la réponse apportée à la MRAE dans sa recommandation n°4 (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, pages 25 à 27/30).

Au contraire, le projet s'inscrit parfaitement dans cette stratégie, particulièrement en ce qu'il permet de diminuer les ralentissements à l'origine d'importants dégagements de gaz à effet de serre, d'optimiser les déplacements, tout en donnant une place importante au développement des déplacements en vélo dans le cadre notamment d'une reconquête des espaces urbains par les modes doux dans les centres-bourgs.

Le maître d'ouvrage s'appuie sur des études nationales dont il ressort que l'augmentation du transport de marchandises va continuer d'augmenter et sera organisé (développement de l'économie circulaire et circuits courts). Il convient par ailleurs de tenir compte de la situation particulière de la région Centre-Val de Loire en termes de ruralité, qui en fait un territoire en croissance particulièrement tributaire des déplacements motorisés. En particulier sur le secteur d'études, et selon l'INSEE, l'évolution de la démographie sur le secteur d'études s'est poursuivie entre 2008 et 2018 sur le même rythme qu'entre 1999-2008, soit environ 1,1% en moyenne par an et plus de 10% sur 10 ans (Cf. annexe 5 Pièce C – sous-dossier 0).

- **Nulle part il est dit comment la pollution va diminuer et pire, l'effet rebond est négligé (une nouvelle infrastructure routière induisant une augmentation de trafic)**
- **Dans l'augmentation évaluée de 4000 véhicules / jour quelle est la part réelle de l'effet rebond ?**

Comme indiqué en réponse à la MRAE (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, page 23/30), l'étude de trafic de 2010 mise à jour en 2014 traite bien de la question de l'effet « rebond ». Il y est fait état d'un report de trafic sur le futur franchissement de la Loire de : 38% en provenance du Pont Thinat à l'est d'Orléans, 17% en provenance du pont de Châteauneuf-sur-Loire, et de 45% en provenance du pont actuel de Jargeau, en raison du gain de temps de parcours. La modélisation du trafic intègre les effets induits du projet, évalués à 4 000 veh./j, liés à un report du trafic des ponts Thinat d'Orléans et de Châteauneuf-sur-Loire. De plus amples détails figurent à l'étude d'impact (Cf. Pièce 5B – sous-dossier 1, §3.3.17, page 250/396).

L'augmentation du trafic global est en large majorité liée à l'effet rebond des trafics provenant des autres ouvrages existants en dehors de l'aire d'études (pont Thinat et pont de Châteauneuf-sur-Loire). L'augmentation du trafic projeté sur le pont de Jargeau est évaluée dans le modèle de trafic à 0,2% par an. L'évolution de trafic réellement constaté entre 2003 et 2019 s'élève à 0,32% en moyenne par an sur le pont de Jargeau (soit environ 50 véhicules supplémentaires en moyenne par an entre 2003 et 2019). Nonobstant l'évolution

démographique du secteur d'études liée à son dynamisme économique, l'augmentation du trafic sur le secteur d'études est imputée à la réorganisation des circuits de déplacement (effet rebond) à l'échelle de l'est Orléanais et non à l'augmentation globale du trafic imputable au projet.

L'impact du projet en matière de pollution est détaillé dans l'étude d'impact (Cf. Pièce 5B – sous-dossier 1, §3.3.17, pages 251 à 254/396). Le projet permettra de réduire la pollution dans les centres-bourgs densément peuplés par un report du trafic de transit sur la déviation.

→ Pourquoi n'est-il jamais fait état de la mise en place de transports en commun plus fréquents et plus accessibles ?

La compétence des transports en commun relève de la Région Centre-Val de Loire en tant qu'autorité organisatrice des transports. Il lui appartient de préciser le calendrier de réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire ou de mettre en place des bus interurbains. Le Département sollicitera la Région sur la mise à jour de leur plan de déplacements des transports en commun avant la mise en service du projet de déviation, pour que les réseaux de bus prennent en compte la nouvelle infrastructure dans les circuits interurbains.

4.8.2.c Thématiques relatives aux adaptations du projet après l'enquête publique unique de 2016

Rétablissement de la rue du Mont : les bords de route de la rue du Mont détruits, ce qui oblige à marcher sur la chaussée. Rien n'est indiqué sur la remise en état de cette rue.

Conformément à son engagement dans sa déclaration de projet, le maître d'ouvrage a étudié une optimisation du carrefour entre la rue du Mont et la déviation. Il a finalement retenu une solution de franchissement par un ouvrage supérieur pour assurer la sécurité des flux de cette voie communale et un raccordement sécurisé des pistes cyclables provenant du pont sur la Loire (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, page 10/101). La largeur de la chaussée existante sera conservée et un alternat par feux tricolores sera mis en place pour sécuriser le franchissement de l'ouvrage. Un trottoir sera aménagé pour la traversée des piétons.

Reboisements compensatoires : les 19 ha reboisés le sont-ils localement ?

Au stade de l'enquête publique de 2016, il était prévu un reboisement de 5,3 ha sur la commune de Mardié. Le Département du Loiret s'est engagé dans une politique de reboisement durable visant à aller bien au-delà de cette obligation réglementaire.

A ce jour, c'est 19,2 ha qui ont été replantés dont 15,8 ha (soit 82%) localement sur Mardié (12,5 ha) et sur Saint-Denis-de-l'Hôtel (3,3 ha). A terme, le Département tend à atteindre une surface de reboisement proche de 25 ha.

Aires de covoiturage : Pourquoi les aires de covoiturage ne sont-elles pas prévues à proximité des potentielles gares de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire ?

Tant que le projet ferroviaire n'est pas engagé, il y a peu d'intérêt à aménager des aires de covoiturage dans le centres-bourg de Saint-Denis-de-l'Hôtel, qui, au contraire, viendrait augmenter le trafic en centre-ville. Les aires de covoiturage sont positionnées à proximité de nœuds routiers pour capter un maximum de trafic sans augmenter le trafic en centre-ville, en l'occurrence au niveau du carrefour giratoire de Mardié au nord de la Loire (jonction

déviations / RD 960) et du carrefour giratoire de la Croix d'Azon à Sandillon (jonction déviation / RD 951) (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, page 12/101). Les gares intégreront des espaces de stationnement.

4.8.2.d Thématiques relatives à la biodiversité

- **Préservation de la zone Natura 2000 - Contradiction du projet avec les classements Nature 2000, ZNIEFF, trames écologiques**
- **Concernant les oiseaux, des manquements notables dans les inventaires illustrent leur légèreté : chouette hulotte, faucon crécerelle, buse**

L'avis initial de l'AE de 2015 a jugé satisfaisante l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Le nouvel avis de la MRAE relève quant à elle que les compléments apportés ont permis de répondre aux remarques émises par le Comité national de la protection de la nature (CNPN) en appliquant plusieurs de leurs propositions afin de limiter l'impact résiduel.

Concernant la qualité de l'inventaire en matière de faune et de flore, le Tribunal administratif d'Orléans, dans son jugement du 15 avril 2021 sur l'autorisation de dérogations aux espèces protégées, conclut qu'il n'est pas mis en évidence de lacunes dans le recensement de la flore et de la faune par l'étude d'impact et une omission d'espèces.

- **Protections pour la faune aquatique mise à l'envers empêchant le franchissement des batraciens**
- **Les barrières à batraciens sont déjà en piètre état 2 ans après leur pose, qu'en sera-t-il à la fin du chantier et au-delà ?**

Les barrières à batraciens disposées le long de l'emprise des travaux sont provisoires et correspondent à la mesure RT01.6 de l'arrêté de dérogation aux espèces protégées. Elles sont volontairement inclinées vers l'extérieur des travaux pour permettre aux amphibiens de sortir de la zone des travaux mais ne leur permet pas d'y pénétrer.

Une autre mesure (RE01) constitue l'installation de barrières permanentes associées à des passages sous la chaussée pour les amphibiens et la petite faune terrestre. Cette mesure est mise en place sur des secteurs spécifiques de présences d'amphibiens pour réduire le risque de mortalité par collision. A ce jour, cette mesure n'a pas encore été mise en œuvre et le sera au cours de l'exécution des travaux d'infrastructures concernant ces secteurs.

- **Corydale solide : quelle est la conséquence de la dérogation espèce protégée**

Il convient de se reporter à la notice complémentaire sur le traitement de la dérogation de l'espèce protégée Corydale Solide (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, page 29/101). Les mesures de réduction et de compensation prévues ont été mises en œuvre en 2020 pour garantir un état de conservation favorable de cette espèce, dont le résultat de reprise a pu être constaté en 2021.

4.8.2.e Thématiques relatives au paysage

- **Contradiction avec le classement Unesco - le projet de déviation détruit la qualité du paysage d'un site classé au patrimoine mondial**
- **L'enjeu paysager n'est pas suffisamment pris en compte et on court le risque de perdre ce classement, ce qui serait préjudiciable pour le tourisme**

Il convient là encore de se référer à la notice complémentaire qui rappelle le traitement de l'enjeu paysager présenté à l'enquête publique de 2016 (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, page 24/101). L'étude d'impact patrimonial (Cf. Pièce 7 – sous-dossier 1) présente la justification des choix retenus dans le respect de la Valeur universelle exceptionnelle (VUE) du site inscrit au Patrimoine mondial. Ce dossier a été instruit par les services de l'Etat compétent. En conclusion, il a été considéré que le projet n'était pas de nature à porter atteinte à la Valeur universelle exceptionnelle du Val de Loire.

La MRAE souligne dans son avis que le volet paysager « fournit une description de qualité du contexte paysager du projet, comprenant l'analyse de la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du Val de Loire et du contexte paysager au droit du projet et à proximité (intégrant également les sites classés au titre du code de l'environnement et les monuments historiques, etc.), l'évaluation des incidences paysagères (à l'aide notamment de photos montages, qui permettent une visualisation aisée du projet), et les mesures de réduction proposées », et « Le projet de déviation intègre l'enjeu paysager, en recherchant et proposant un parti d'aménagement visant à garantir la bonne intégration paysagère de l'ouvrage de franchissement, de ses abords et voies d'accès, et à ne pas porter atteinte significative à la VUE du Val de Loire ».

En l'état, il n'est pas identifié de risque de perdre ce classement.

4.8.3 Réponses aux demandes de précisions de la commission d'enquête

4.8.3.a Pouvez-vous confirmer que l'ensemble des zones humides a été pris en compte et traité dans le projet ?

Le maître d'ouvrage confirme que l'ensemble des zones humides a été pris en compte et traité dans le projet.

La méthodologie employée pour qualifier et comptabiliser les zones humides est clairement présentée dans la notice complémentaire jointe au dossier de la présente enquête publique (Pièce D – sous-dossier 0, §9.2 page 89/101 et son annexe n°26).

Elle a été confirmée par le jugement du Tribunal administratif (TA) d'Orléans du 15 avril 2021 qui a écarté les arguments prévalant d'une insuffisance de prise en compte des zones humides tant dans leur inventaire que dans les mesures visant à éviter, réduire ou compenser l'incidence du projet sur les zones humides.

Le récent avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE) a relevé que le maître d'ouvrage avait été au-delà d'une considération purement réglementaire en intégrant à sa stratégie de compensation des zones complémentaires pour leur fonctionnalité relative aux espèces de milieux humides.

4.8.3.b Quelle valeur accordez-vous à l'étude de M. Richard, pédologue ?

Le maître d'ouvrage ne saurait préjuger pas de la valeur scientifique de l'étude de M. Richard, pédologue. En revanche, il importe de rappeler le contexte dans lequel elle a été commandée par les opposants au projet.

En effet, cette étude était jointe à la requête en annulation de l'arrêté dit « Loi sur l'eau » formée devant le Tribunal administratif d'Orléans. Or ce dernier a bien rejeté par la suite le moyen fondé de cette étude dans son jugement du 15 avril 2021 (Cf. annexe 3 de la pièce D du sous-dossier 0 de l'enquête publique).

4.8.3.c Qu'en est-il réellement des risques karstiques évoqués dans plusieurs observations avec des références à des études du BRGM ?

Le maître d'ouvrage invite à se référer à la synthèse du contexte géologique présentée dans la notice complémentaire (Pièce D – sous-dossier 0, §4.1 pages 35 à 39/101). Comme le précisait l'étude d'impact initial, l'enjeu géologique est fort sur l'aire d'études du projet. C'est pour cette raison que le maître d'ouvrage a lancé, préalablement aux travaux, de nombreuses études géotechniques depuis 2004 jusque 2020 en s'entourant d'experts indépendants notamment le CEREMA et le BRGM.

Comme le rappelle le rapport du BRGM de septembre 2020 (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, synthèse page 5/218), l'ensemble du val d'Orléans s'inscrit dans un contexte géologique particulier du calcaire de Beauce karstifié. Le niveau d'enjeu lié à ce sous-sol est le même entre Orléans et Jargeau. Il convient de se référer à la carte de l'étude d'impact illustrant la présence des gouffres et dolines répertoriés entre Jargeau et Orléans (Pièce 5B – sous-dossier 1, §2.3.5.4, figure 33 de la page 69/396).

4.8.3.d Comment ont été traités les écoulements souterrains ?

Le maître d'ouvrage a missionné le BRGM pour évaluer la présence de circulations souterraines, notamment compte tenu de la présence de l'étang de Mauger en amont du projet et de l'axe préférentiel nord-est / sud-ouest de ces circulations en direction des sources du Loiret.

Dans son rapport de septembre 2020 (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, synthèse page 8 et 9/218), le BRGM conclut que le site étudié apparaît comme un contributeur pas plus important que les nombreux autres alimentant le réseau karstique Loire-Loiret. Les investigations réalisées dans le cadre de cette étude (y compris des traçages) n'ont pas détecté de grandes cavités souterraines mais indiquent plutôt de nombreuses cavités petites à moyennes, organisées sous la forme d'un réseau anastomosé. Pour plus de détails, notamment sur les traçages fluorescent et salin, il convient de se reporter aux investigations spécifiques à l'hydrogéologie, et aux résultats et interprétations hydrogéologiques du rapport du BRGM de septembre 2020 (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §3.4 pages 53 à 56/218 et §4.3 pages 85 à 97/218).

4.8.4 En cas de crue importante, le pont sera-t-il réellement accessible ?

Ce nouveau franchissement de Loire améliore réellement le plan d'évacuation des populations du val d'Orléans en cas de crue majeure (Cf. Pièce D – sous-dossier 0, §8.1 page 79/101). Le maître d'ouvrage a par ailleurs apporté des éléments de réponse à la MRAE sur ce sujet (Cf. Pièce C – sous-dossier 0, page 24/30).

A la crue de retour 200 ans, il sera le seul ouvrage dans le Loiret à maintenir un niveau de service normal. Le val d'Orléans ne sera pas inondé car le déversoir de Jargeau ne sera pas actionné. Il convient ainsi de se reporter aux cartes de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique présentant les déplacements en cas de crue (Cf. Pièce 5B – sous-dossier 1, §2.3.4.3, pages 49 à 59/396).

5 CONCLUSIONS

Après avoir souligné :

- l'organisation satisfaisante de l'enquête publique, la commission d'enquête ayant pu obtenir, dans le cadre de la préparation comme dans le cours même de l'enquête, toutes précisions utiles sur les différents éléments du dossier et tous les éclaircissements nécessaires sur les prises de position et les observations des citoyens intervenus à l'enquête ;
- toutes les obligations réglementaires liées à la présente enquête publique ont bien été respectées ;
- le public intéressé a été reçu dans des conditions satisfaisantes et a pu s'exprimer librement dans le cadre des horaires d'ouverture des mairies de Darvoy, Jargeau, Marcilly-en-Villette, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Sandillon et des permanences de la commission d'enquête ;
- la commission d'enquête a pu obtenir, dans le cadre de la préparation comme au cours de l'enquête toutes les précisions utiles sur les différents éléments du dossier.

Au terme de cette enquête, et après analyse de l'ensemble des aspects du projet, la commission d'enquête a formulé, dans le document suivant, ses conclusions motivées concernant la demande d'autorisation environnementale, au titre de la «Loi sur l'eau», présentée par le Conseil Départemental du Loiret en vue de l'aménagement de la déviation de la RD 921 entre les communes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Fait à Jargeau, le 15 mars 2022

La commission d'Enquête

Laurent Charré
Titulaire



Frédéric Ibled
Titulaire



Jean Godet
Président de la commission

