



RD 921 - Déviation entre Jargeau et Saint –Denis-de-l’Hôtel

Sous-dossier I : Eléments généraux ou communs à plusieurs procédures
Pièce 4 : Bilan de la concertation

63 073

Octobre 2014 / version finale

Groupement
d'étude et
d'AMO

Mandataire
SOMIVAL
PARTENAIRE DES TERRITOIRES



ISL
Ingénierie



ITC

SYMCHOWICZ | WEISSBERG & ASSOCIÉS | AVOCATS
SW

Ce dossier a été réalisé par  (mandataire) et les co-traitants ISL, atelier B. Penneron, Biotope, ITC, Symchowicz Weissberg et associés.

Contacts: Vianney LEPINE : vianney.lepine@somival.fr ; 06 74 78 48 01
<http://www.somival.fr/>

Composition du dossier d'enquête publique

Sous dossier 1 Éléments généraux ou communs à plusieurs procédures

- 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 5A : Résumé non technique de l'étude d'impact
- Pièce 5B : Etude d'impact
- Pièce 6 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000
- Pièce 7 : Etude d'impact patrimonial.

Sous dossier II : Déclaration d'Utilité Publique

- Pièce 8 : Notice explicative
- Pièce 9 : Plan de situation
- Pièce 10 : Plan général des travaux
- Pièce 11 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce 12 : Appréciation sommaire des dépenses

Sous dossier III : Le défrichement

- Pièce 13 : Le défrichement nécessaire à la réalisation du projet
- Pièce 14 : Arrêté préfectoral portant décision de réalisation d'une étude d'impact

Sous dossier IV : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

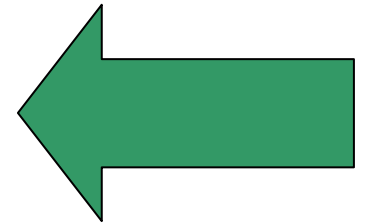
- Pièce 15 A : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Marcilly-en-Villette
- Pièce 15 B : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Sandillon
- Pièce 15 C : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Darvoy
- Pièce 15 D : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Jargeau
- Pièce 15 E : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Mardié
- Pièce 15 F : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis de-l'Hôtel

Sous dossier V : Parcellaire

- Pièce 16 : Plan parcellaire des emprises à acquérir ; Liste des propriétaires et état parcellaire.

Sous dossier VI : Autorisation au titre de la Loi sur l'eau

- Pièce 17 : Dossier de demande d'autorisation (dossier + pochette de plans)
- Pièce 18 : Etude de dangers



Liste des abréviations et sigles utilisés

A.V.P.	AVant Projet
A.R.P.	Aménagement des Routes Principales
A.S.P.	Aménagement Sur Place
B.A.	Béton Armé
B.V.	Bassin Versant
C.E.T.E.	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
C.S.P.	Conseil Supérieur de la Pêche
D.C.E.	Dossier de Consultation des Entreprises
D.D.A.F.	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
D.D.E.	Direction Départementale de l'Equipement
D.D.T.	Direction Départementale du Territoire
D.I.R.E.N.	Direction Régionale de l'Environnement
D.R.E.A.L.	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
D.U.P.	Déclaration d'Utilité Publique
D.V.A.	Dossier de Voirie d'Agglomération
dB(A)	Décibels (A)
G.R.	Grande Randonnée (itinéraires de...)
I.C.P.E.	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
I.N.R.A.P	Institut National des Recherches Archéologiques Préventives
O.A.	Ouvrage d'Art
O.H.	Ouvrage Hydraulique
O.N.E.M.A.	Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
P.P.R.	Plan de Prévention des Risques
P.I.	Passage Inférieur
P.I.C.F.	Passage inférieur à cadre fermé
P.I.P.O.	Passage inférieur en portique ouvert
P.I.V.	Passage inférieur voûté
P.K.	Point Kilométrique
P.L.	Poids lourd
P.L.U.	Plan Local d'Urbanisme
P.O.D.	Passage inférieur ouvert double
P.O.S.	Plan d'Occupation des Sols
P.R.	Point Repère
P.S.	Passage Supérieur

P.S.D.A	Passage supérieur en dalle armée
P.S.D.P.	Passage supérieur en dalle précontrainte
P.T.	Profil en travers
R.A.U.	Réseau d'appel d'urgence
R.D.	Route Départementale
R.G.A.	Recensement Général de l'Agriculture
R.G.P.	Recensement Général de la Population
R.I.S.	Relais Information Service
R.N.	Route Nationale
R.N.U.	Règlement National d'Urbanisme
S.A.G.E.	Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux
S.A.U	Surface Agricole Utile
S.C.O.T.	Schéma de Cohérence Territoriale
S.D.A.G.E.	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
S.D.A.U.	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
S.E.T.R.A.	Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
T.H.P.S.	Trafic Horaire de Pointe du Soir
T.M.J.A.	Trafic Moyen Journalier Annuel
T.P.C	Terre-Plein Central
U.V.P.	Unité de Véhicule Particulier
V.C.	Voie Communale
V.L.	Véhicule Léger
V.R.	Vitesse de Référence
Z.A.E.	Zone d'Activités Economiques
Z.N.I.E.F.F	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
Z.P.S.	Zone de protection spéciale (directive Oiseaux)
Z.S.C.	Zone Spéciale de Conservation (directive Habitats)

Sommaire détaillé

1.	Modalités d'informations de la concertation publique	9
2.	Bilan de la concertation publique	9
2.1.	Avis des élus concernés	9
2.2.	Recueil des observations.....	9
2.3.	Avis favorables	9
2.4.	Demandes d'amélioration.....	9
2.5.	Avis défavorables.....	10
2.6.	Conclusion	10
3.	Procédure de débat public	11

1. MODALITES D'INFORMATIONS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique se doit d'informer et récolter les observations des différentes personnes concernées par le projet. Cette dernière a été réalisée par le Conseil général conformément à l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme après avis des maires concernés par le projet (31 mai 2011). Cette dernière ayant pour but d'informer la population depuis la dernière réunion en date du 16 novembre 2009 et s'est déroulée en septembre 2011 (sur une durée de 3 semaines). Elle a été organisée par délibération de la Commission permanente le 8 juillet 2011. A cet effet, la population en a été avisée par distribution en boîte aux lettres (fin juillet 2011), par affichage en mairie et par la presse. Des courriers ont également été envoyés à la Commission des pétitions du Parlement Européen, à la Mission Val de Loire, à l'UNESCO, à la mission d'Appui aux Contrats de Partenariat (MaPPP). Ont également été conviés les associations et parents d'élèves des communes Saint-Denis-de-l'Hôtel, Darvoy et Jargeau.

Concernant l'opération de la déviation de Jargeau, différentes actions de communication ont été réalisées : réunions avec les élus concernés, réunions du groupe d'évaluation environnementale composé des élus locaux, des représentants des associations et des services de l'Etat (5 réunions organisées en 2003). Mais également des réunions avec les propriétaires – exploitants concernés entre fin 2005 et juin 2006.

Des informations ont été diffusées sur le site internet www.Loiret.com et par des articles de presse locale (date des réunions publiques, mise en place des registres en mairie).

D'autres réunions ont concernées l'information des propriétaires des parcelles pour les relevés faune flore (février 2009, Jargeau) et pour le diagnostic archéologique (22 septembre 2010).

Un document de 4 pages a été diffusé à l'ensemble des habitants des 7 communes (6 communes concernées par le tracé et Férolles) en février 2010.

La concertation publique s'est donc déroulée en plusieurs étapes :

- délibération du Conseil municipal des communes concernées (Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Mardié, Darvoy, Sandillon, Marcilly-en-Villette) sur les modalités de la concertation publique locale proposées par le Conseil général du Loiret.
- Puis, par délibération en Commission permanente du Conseil général sur les modalités d'organisation de la concertation publique locale.
- information du public des réunions publiques (presse, courrier et informations site internet www.loiret.com).
- Organisation de 2 réunions publiques à Jargeau et Sandillon, respectivement les 6 et 7 septembre 2011.
- Réunions de concertation qui se déroulent en 2 parties. Dans un premier temps, mise à disposition des panneaux d'information auprès du public (Panneau de concertation présentant : « un axe saturé qui perturbe la vie locale », « un axe saturé : les réponses du Conseil général », « définition du projet », « améliorations apportées par le projet », « recherche de la meilleur insertion du site » et « les grandes étapes administratives du projet »). Et dans un second temps, démarrage de la réunion de la concertation publique orchestrée par un animateur indépendant et organisant le débat entre le public, les conseillers généraux et les maires par la présentation du projet par le Président du CONSEIL GÉNÉRAL, le Président de la Commission des routes et Infrastructures, ainsi que le Directeur des routes. Un power point prévu à cet effet vient animer la réunion en présentant l'expression du besoin, les réponses du Conseil général, la définition du projet, la recherche de la meilleure insertion du site et le rappel des procédures. Chaque réunion a fait l'objet d'un compte rendu.
- Observations du public après chaque réunion de concertation. Un registre mis à disposition dans chaque mairie a permis de récolter les remarques et avis (entre le 8 et le 29 septembre 2011) ainsi que des panneaux d'informations (consultable également sur le site internet du CONSEIL GÉNÉRAL). Il était également possible d'envoyer des observations sur la messagerie électronique.
- Analyses des avis et des remarques par le Conseil général du Loiret
- Bilan de la concertation publique

2. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

De manière globale, au cours des deux réunions du 6 et 7 septembre 2011, 34 interventions du public ont été prises en compte. Concernant la mise en place des registres, ce sont au total 533 avis qui ont été recueillis (85 pour Jargeau, 47 pour Saint-Denis-de-l'Hôtel, 175 à Mardié, 177 à Darvoy, 46 pour Sandillon et 3 pour Marcilly-en-Villette). 20 avis ont été reçus via la messagerie électronique.

2.1. Avis des élus concernés

Les 6 maires et 3 des 4 conseillers généraux se sont déclarés favorables à la réalisation de la déviation de la RD921. La commune de Darvoy a demandé que soit privilégié le tracé initial accolé au Nord de la levée de la Loire à Darvoy. Mais également que celui-ci se situe dans le val endigué afin de réduire les nuisances de la déviation sur la population. Le conseil municipal de Darvoy a voté une délibération qui s'oppose au tracé passant au Sud de la levée.

Seul un conseiller général du canton de Chécy s'est opposé au projet, prônant une étude pour l'aménagement des infrastructures existantes et le développement des transports alternatifs.

A l'issue de la concertation, la commune de Mardié a revu sa position en se déclarant défavorable au projet à l'issue de son Conseil Municipal d'octobre 2011.

2.2. Recueil des observations

Un tableau de synthèse a été réalisé prenant en compte les informations suivantes : numéro de l'observation, commune concernée, origine de la question, date, thème(s), nom et prénom de la personne, observations émises et réponses apportées par le Conseil général.

De ce tableau en ressort des avis favorables, des demandes d'améliorations du projet et avis défavorables.

2.3. Avis favorables

Ces avis concernent principalement des riverains qui subissent au quotidien les nuisances liées à la RD921 et la RD951. Les arguments sont donc la réduction des nuisances sonores et des pollutions aériennes, la réduction des embouteillages et des risques d'accidents. Mais également l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des centres villes.

Ces personnes témoignent de la lenteur du projet, avec un rappel de la pétition qui avait été faite en 1997 par 190 riverains de la rue Solaie (RD921 à Saint-Denis-de-l'Hôtel) pour remédier aux nuisances et espèrent une réalisation la plus rapide possible.

2.4. Demandes d'amélioration

Plusieurs personnes et mairies se portent favorables mais pour la réalisation du tracé passant au Nord de la levée, considérant le tracé Sud plus important au niveau des nuisances et consommateur de terres agricoles. Le Conseil général se doit de prendre en compte cette remarque et d'étudier les tracés dans la DUP.

D'autres personnes se montrent favorables à condition d'un franchissement unique et commun entre l'agglomération d'Orléans et du Conseil général pour réduire les impacts en terme financier, sur les paysages et l'environnement. Une étude a été menée en 2010 et a montré que la création d'un pont supplémentaire à l'est d'Orléans n'aurait qu'un impact limité sur le trafic de la déviation (seulement 12% d'ici l'horizon 2030). De plus, le CONSEIL GÉNÉRAL souligne que ces 2 projets sont concernés par des problématiques différentes. Bien que les niveaux acoustiques restent en deçà des seuils réglementaires, le CG45 s'est engagé à mettre en œuvre des dispositifs pour lutter contre les nuisances sonores et visuelles compatibles avec les textes réglementaires en zone inondable, et se rapprocher au mieux de la digue pour s'éloigner des premières habitations, notamment par l'acquisition de la ferme de Pontvilliers.

Il a été également demandé d'étudier une traversée sous-fluviale. Le coût d'un tel ouvrage est étudié dans la déclaration préalable à la DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE mais se révèle plus difficile à réaliser du point de vue géologique mais aussi financier car plus coûteux qu'un ouvrage d'art. Cette solution n'est pas adaptée à tous types de transport (ne permet pas le transport de matières dangereuses par exemple vue le contexte).

Enfin, d'autres avis favorables souhaitent le développement d'aménagement, notamment les zones réservées aux cyclistes et piétons. Le projet de franchissement de la Loire inclut des surfaces protégées à ce sujet. Il prévoit

le rétablissement des itinéraires de randonnées et notamment ceux prévus dans le cadre du projet « Loire à Vélo » avec une sécurisation des itinéraires.

Une remarque a été émise concernant une compensation par indemnités pour la perte en valeur des biens fonciers que pourrait engendrer la déviation et la nécessité de mettre en place des équipements pour atténuer les nuisances.

2.5. Avis défavorables

Les avis émergent à la fois des habitants des communes mais également de plusieurs associations (Castor énérvé, Association pour la protection du site de la rivière du Loiret (APSL), Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE), Association de Protection du Site de Darvoy et de l'Environnement (APSIDE), Association pour la qualité de vie à Donnery (AQVD)) ainsi que le Syndicat agricole de Darvoy.

La concertation publique est elle-même contestée sous les motifs suivants : elle ne permet pas de remettre en cause le principe du projet, son organisation et les éléments mis à disposition jugés inféodés ou erronés notamment sur le trafic.

Cette concertation s'est déroulée dans le cadre de la justification de l'intérêt du projet, décidée par le Conseil général en session de mars 2005 et affirmé de nouveau en mars 2006 pour répondre aux attentes de la population locale soumise aux nuisances du trafic routier. Comme rappelé précédemment, elle fait suite à la réunion du 16 novembre 2009 qui portait sur le choix des fuseaux et des tracés. Les éléments présentés résultent d'analyses multicritères des études préliminaires et ont été exposés à nouveau pendant cette concertation. Mais également conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Les études qui ont été réalisées par les bureaux d'étude ont été mises à disposition du public.

A plusieurs reprises, est évoqué le prix trop coûteux de la réalisation du projet en vue de la situation actuelle. La procédure de dialogue compétitif, visant à conclure un contrat de partenariat, a été classée sans suite pour motif d'intérêt général car les solutions des candidats admis à remettre une offre finale ne permettaient pas de répondre aux objectifs du Conseil général.

Éléments essentiels dans la concertation : les avis divergents concernant le trafic. Une partie de la population conteste l'étude menée par SORMEA dont les conclusions sont les suivantes : le trafic sur le pont existant est stable, de l'ordre de 15 000 véhicules/jour depuis plusieurs années montrant une saturation du trafic aux heures de pointe. La projection du trafic à l'horizon de 2030 montre une évolution de 10% soit 16 500 véhicules par jour. Les personnes contestant cette étude soulignent qu'une baisse du trafic serait actuellement constatée (contexte de crise et prix des carburants). Les heures de pointe ne concerneraient que les heures de départ et retour du travail soit environ 3h/jour et que le temps pour parcourir le pont n'excéderait pas 15 min. Une demande de gérer les horaires d'embauche pour diminuer les trafics aux heures de pointe a de ce fait été stipulée. Les horaires de travail peuvent être flexibles selon les entreprises. Néanmoins, il reste difficile d'agir sur la liberté de circulation des biens et des personnes. Le trafic domicile – travail représentait 80 % du trafic global. A ce titre, ces mêmes personnes souhaitent voir se développer les transports alternatifs pour diminuer le trafic routier, s'appuyant sur la nécessité d'améliorer les pistes cyclables (création d'une passerelle cyclistes-piétons sur le pont existant) et faisant référence à la mise en place du plan de développement du transport public de l'agglO (22 communes). Les modes de déplacements alternatifs sont soutenus par le Conseil général mais sont jugés complémentaires au projet car ne permettant pas de répondre aux objectifs de diminution du trafic et de sécurisation des centres villes. Il a été également demandé la réouverture de la ligne SNCF Orléans/Châteauneuf-sur-Loire. Concernant cette demande, RFF et la Région Centre sont compétentes. De plus, le tracé du projet permet par des ouvrages d'art de maintenir cette ligne.

Les opposants au projet soulignent l'importance d'améliorer l'existant, pour fluidifier et sécuriser. A plusieurs reprises, est évoqué le fait que le projet bloque depuis plus de 15 ans des opérations d'amélioration. Il a été émis le souhait de voir créer un giratoire en sortie du pont actuel au Sud entre la RD951 et la RD921 ainsi qu'un carrefour aménagé au Nord de celui-ci. Ces propositions sont jugées comme ne pouvant fournir qu'une réponse limitée aux objectifs attendus puisque ne répondant pas directement à la sécurisation des centres villes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel et à la déviation des poids lourds. Toutefois, ces propositions pourront intervenir une fois la déviation mise en place dans le cadre d'une requalification urbaine de la RD921.

Plusieurs personnes estiment que le projet ne fait que déplacer le problème, refusant catégoriquement de supporter le trafic induit et reporté avec la nouvelle infrastructure et sur celui de la RD951. Le Conseil général étudiera un jalonnement spécifique qui permettra de reporter le trafic de transit sur des axes évitant les centres villes. D'autres remarques attestent du mauvais fonctionnement des autoroutes et suggèrent d'obliger les poids

lourds à passer par l'A19 ou d'instaurer un péage. Le Conseil général n'envisage pas de mettre en place un péage sur la nouvelle infrastructure mais plutôt l'écotaxe sur les routes départementales les plus utilisées afin de taxer les poids lourds et les inciter à prendre l'autoroute. L'autoroute permettant une grande qualité de service et la possibilité de maintenir une vitesse plus régulière.

Le projet est fortement contesté au niveau de la dégradation de l'environnement et de la qualité du cadre de vie. Plusieurs éléments sont évoqués dans cette concertation publique. La commune de Mardié se bat depuis plusieurs années contre un projet de carrière et considère que le projet favorisera la création de cette dernière. Le projet de carrière n'est pas porté par le Conseil général et n'est pas lié au projet de la déviation.

Une grande majorité des habitants et associations souhaitent maintenir la coupure verte de l'agglomération Orléanaise dans la crainte d'une urbanisation croissante et l'implantation de nouvelles activités liées au projet. Ces arguments sont appuyés par la remise en cause du trafic poids lourds rattaché à l'activité industrielle de Saint-Denis-de-l'Hôtel. De plus, ils soulignent l'importance patrimoniale avec les classements en Zone Natura 2000 et la Loire, patrimoine de l'UNESCO.

Le Conseil général rappelle que le projet prend en compte les recommandations du Plan de Gestion du Val de Loire et la déclinaison de Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE). Plusieurs mesures visant à éviter ou compenser les impacts sur l'environnement sont présentées dans la notice d'incidence Natura 2000 du dossier d'enquête préalable à la DUP. Ce projet de déviation ne vise pas le développement de zones d'activités et aucune urbanisation n'est inscrite dans les SCOT ou PLU aux abords de la déviation (cependant, les autorisations en matière d'urbanisme relèvent de l'autorité des maires). De plus, aucun raccordement riverain ne sera autorisé sur la déviation. Est souligné le déplacement du problème notamment par les nuisances induites. Le Conseil général précise que toutes les mesures nécessaires à la réduction des nuisances liées à la circulation seront prises dans le cadre de ce projet (mesures antibruit, jalonnement hors des centres villes ...). Face à la demande de renforcer l'insonorisation des habitations actuellement exposées, il faut rappeler que celle-ci ne permet pas de répondre aux autres exigences : sécurité routière et lutte contre la saturation du trafic.

Des remarques ont été émises concernant l'impact des fondations profondes qui pourraient porter atteinte au système de rivières souterraines et menaceraient les sources du Loiret. Les sources du Loiret sont nombreuses et multiples. Le tracé évite l'ancienne carrière de « Mauger » et n'impactera qu'une très faible surface de l'ensemble du réseau d'alimentation du Loiret. Des mesures et dispositions constructives particulières seront étudiées pour éviter les impacts sur les circulations souterraines.

Plusieurs inquiétudes et refus proviennent du milieu agricole, par des témoignages d'exploitants agricoles et par le Syndicat Agricole de Darvoy. Ces derniers jugent le projet comme responsable de la perte de terres agricoles mais également créateur de fractionnement de ces dernières. De ce fait, un aménagement foncier pourra être envisagé pour rééquilibrer et réorganiser les exploitations et leur accès pour éviter le morcellement (décision du Préfet au moment de la DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE). De plus, d'après une étude, les surfaces agricoles consommées par le projet de déviation constituent 0.0132 % des surfaces agricoles utiles du Conseil général.

2.6. Conclusion

Suite à cette concertation publique, le Département a décidé d'engager l'approfondissement des études relatives au risque inondation et à la variante de tracé au nord de la levée à Darvoy. De plus, le contrat de partenariat public-privé a été abandonné.

Les nouveaux enjeux dans le cadre du développement durable font ressortir des arguments à prendre en considération (mise en place des Trames vertes et bleues dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, durabilité du projet, prise en compte des générations futures ...). Le Conseil général sera attentif à ne pas déplacer les nuisances et encourager le développement du transport routier.

Toutefois, il est impératif de prendre des mesures pour les habitants qui subissent actuellement les nuisances et qui sont confrontés à des problèmes d'insécurité. Cela concerne essentiellement les habitants de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel, fatigués de ce temps d'attente, du bruit, des vibrations et de l'insécurité liée au trafic, et qui souhaitent au plus vite, une amélioration de la qualité de leur cadre de vie.

3. PROCEDURE DE DEBAT PUBLIC

Selon l'article L.121-8 du code de l'environnement « *La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat.* »

La liste des projets soumis à l'organisation d'un débat public sont définis à l'article 1 du décret du 22 octobre 2002 et dans son annexe. Le projet de déviation de Jargeau ne rentre pas dans les catégories d'opérations qui y sont définies.

■ Le projet de déviation de Jargeau n'est donc pas soumis à la procédure de débat publique.