



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

Sous-dossier I : Eléments généraux ou communs à plusieurs procédures

Pièce 1 : Note de présentation non technique du programme

63 073

octobre 2014 / version finale

Groupement
d'étude et
d'AMO

Mandataire
SOMIVAL
PARTENAIRE DES TERRITOIRES




ISL
Ingénierie



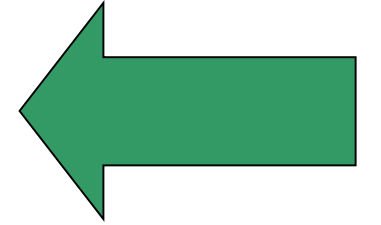
ITC

SYMCHOWICZ | WEISSBERG & ASSOCIÉS | AVOCATS

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 Eléments 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 5 A : Résumé non technique de l'étude d'impact

Pièce 5 B : 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

Sommaire détaillé

1. LE MAITRE D'OUVRAGE	9
2. BESOIN ET OBJECTIFS.....	9
2.1. Contexte de l'opération.....	9
2.2. Quels objectifs pour le Conseil général ?	13
3. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	13
4. PRESENTATION DU PROJET ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	16
4.1. Caractéristiques principales.....	16
4.2. Ouvrages d'art principaux.....	17
4.3. L'ouvrage sur la Loire.....	19
4.4. Echanges et raccordements – circulations douces	19
4.5. Trafics attendus avec la déviation de Jargeau	19
4.6. Un projet d'aménagement durable.....	20
4.6.1. La valorisation des espaces naturels.....	20
4.6.2. Parti architectural et paysager	20
4.6.3. Protection de la ressource en eau et maîtrise des risques liés à l'eau.....	20
4.6.4. Protection contre les nuisances sonores.....	20
4.6.5. La compatibilité avec le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Châteauneuf-sur-Loire/Orléans.....	20
4.6.6. Une gestion environnementale du chantier.....	20
5. HISTORIQUE DES ETUDES ANTERIEURES.....	21
6. JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET RETENU	21
7. COUT DU PROJET.....	21
8. BILAN DE LA CONCERTATION.....	22
8.1. Le déroulement.....	22
8.2. Le bilan de la concertation réalisée en 2011	22
8.2.1. Avis des élus concernés.....	22
8.2.2. Recueil des observations.....	22
8.2.3. Demandes d'amélioration.....	22
8.2.4. Bilan.....	22
9. PRESENTATION DES SOUS DOSSIERS COMPOSANT LE DOSSIER D'ENQUETE.....	23

Liste des figures

Figure 1 : Files d'attente pour le passage du pont de Jargeau	10
Figure 2 : Trafic en 2013	10
Figure 3 : Evolution moyenne annuelle des trafics 2003-2013	10
Figure 4 : Représentation cartographique des évolutions de trafic.....	11
Figure 5 : Répartition des victimes selon la période.....	12
Figure 6 : Typologie des obstacles.....	12
Figure 7 : Cartographie des accidents pour la période d'étude 1990-2011	12
Figure 8 : Plan général des travaux.....	15
Figure 9 : Profil en travers type en section courante	16
Figure 10 : Profil en val de Loire (PTT)	16
Figure 11 : Photomontage de l'ouvrage principal sur la Loire.....	18
Figure 12 : Esquisse de l'ouvrage principal sur la Loire.....	18
Figure 13 : Trafic en 2030 avec déviation	19
Figure 14 : Appréciation des dépenses - base AVP décembre 2013.....	21

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)

1. LE MAITRE D'OUVRAGE

Le présent dossier est déposé par le président du Conseil général du Loiret.

Les équipes techniques sont :

Direction de l'Ingénierie et des Infrastructures



45 945 Orléans

02 38 25 45.45

2. BESOIN ET OBJECTIFS

L'objet du présent dossier d'enquête concerne la déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. Le projet prévoit la création d'une route nouvelle à 2 voies entre la RD 13 au Sud sur la commune de Marcilly-en-Villette et la RD 960 à l'Est de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel

La section prise en compte de RD 921 actuelle porte sur environ 13 km.

La RD 921 traverse ainsi le Val de Loire puis la Loire pour rejoindre, grâce à un échangeur, un axe structurant Est Ouest du département : la RD 2060 (ex RN60).

D'un linéaire de 14.7 km le projet consiste en la création d'un tracé neuf à 2 voies 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 un nouveau pont sur la Loire ;

Les communes concernées par le tracé sont :

- Marcilly-en-Villette ;
- Sandillon ;
- Darvoy ;
- Mardié ;
- Jargeau ;
- Saint Denis de l'Hôtel.



2.1. Contexte de l'opération

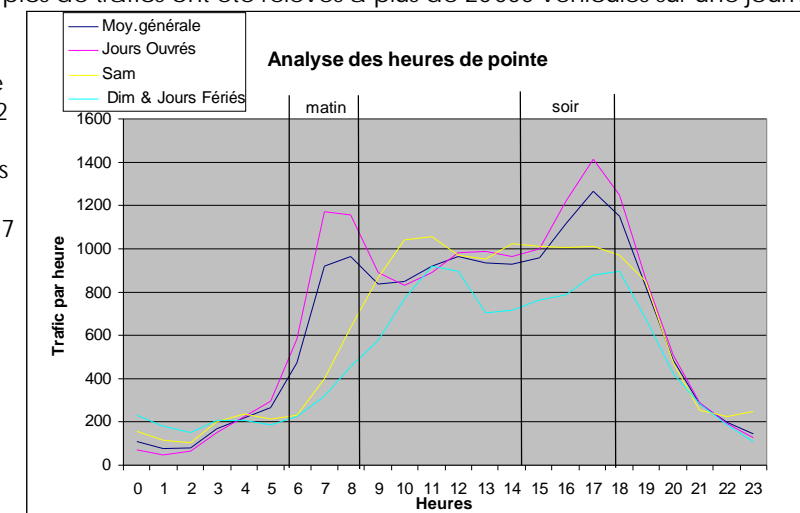
Un trafic important

Source : CG45, Etude de trafic, Déviation de la RD 921 à Jargeau/Saint-Denis-de-l'Hôtel, Nouveau franchissement de la Loire, Rapport de l'étude, SORMEA, 16/06/2010, Mis à jour avril 2014

Le trafic en 2013 de la RD 921 s'élève à 10 500 véhicules par jour au Nord de la Loire et est porté à plus de 15 000 véhicules sur le pont de Jargeau. Des pics de trafics ont été relevés à plus de 20 000 véhicules sur une journée en 2013.

Plus spécifiquement aux heures de pointe sur le pont de Jargeau à 2 voies, il a été observé :

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



A titre de comparaison, ce trafic à l'heure de pointe est du même ordre de grandeur que celui actuellement constaté sur la RD 2020 entre l'échangeur de Bellecroix (RD 2271) et le giratoire de la Petite Mérie (Novotel) sur les communes d'Olivet et d'Orléans-la-Source, sur une section en majorité à 2x2 voies.

Ces trafics aux heures de pointe génèrent des files d'attente et une saturation de l'itinéraire dans les centres villes de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Ces heures de pointe se situent entre 7 et 9 heures le matin et entre 16 et 19 heures le soir. Ces trafics sont pendulaires domicile / travail et ont lieu pendant les jours ouvrés. Le samedi, les trafics sont plus répartis sur l'ensemble de la journée (supérieur aux jours ouvrés entre 10h et 16h, de l'ordre de 1 000 véhicules par heure) et sont plus marqués la nuit (50% de plus qu'en semaine). Les trafics dominicaux, bien que moins chargés restent significatifs (11 743 véhicules / jour en moyenne en 2013).

Figure 1 : Files d'attente pour le passage du pont de Jargeau



Ces chiffres sont largement supérieurs à la capacité d'une route à 2 voies estimée à 8 500 véhicules/jour. Au-delà de ce seuil, la gêne est notable. La saturation de l'axe est estimée dès qu'est atteint le passage de 12 000 à 15 000 véhicules /jour.

L'étude de trafic menée en 2010 puis sa mise à jour avec les données 2010-2013, réalisée en avril 2014, a permis de caractériser les trafics 2013 sur l'aire d'études :

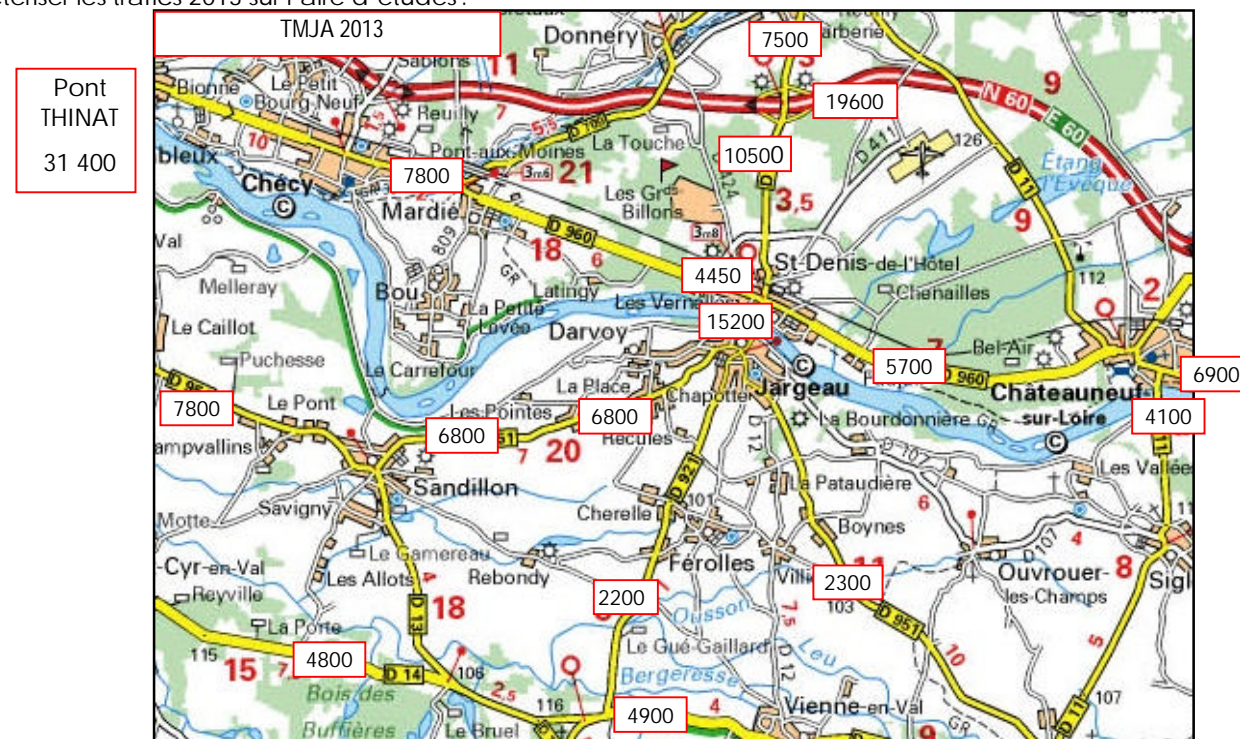


Figure 2 : Trafic en 2013

Source : Etude de trafic, Déviation RD 921 / Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, Nouveau franchissement de la Loire, SORMEA, 16/06/2010, mise à jour avec les données de 2010-2013.

Le pont de Jargeau est le premier pont franchissant la Loire à l'amont d'Orléans. Il est assez éloigné d'Orléans (15 km à vol d'oiseau du pont Thinat). En périphérie Est d'Orléans, cette situation complique la distribution des trafics et n'est pas sans poser de problème. De ce fait, un important trafic converge sur le pont de Jargeau avec des pointes notamment à Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Un trafic Poids Lourds source d'insécurité et de nuisances

Le trafic poids lourds sur le pont de Jargeau en 2013 correspond à 10.5 % du trafic moyen journalier annuel (TMJA), soit 1 610 poids lourds traversant ces zones urbaines. Il s'agit de l'un des axes urbains départementaux les plus chargés en poids lourds du Département. Ces poids lourds sont sources d'insécurité routière vis-à-vis des circulations douces et de nuisances autant sonores que vibratoires pour les riverains notamment.

La part du transit sur les axes structurants

De façon générale, on constate que les voiries secondaires sont utilisées pour les déplacements sur des longues distances (Châteauneuf/Loire - Orléans : 27 km et Sully/Loire - Orléans : 44 km, par exemple). Les RD13 et RD14 sont notamment le siège d'un trafic de transit intra départemental relativement élevé.

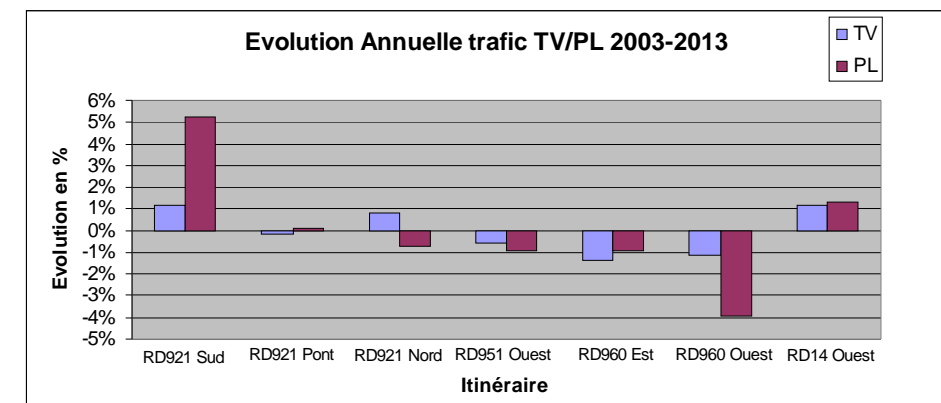
Le secteur de Jargeau est un point de transit important des trajets depuis les zones d'emploi de Pithivies, Montargis, Gien et Aubigny. Jargeau est également citée dans l'enquête Origine / Destination comme un itinéraire important pour les migrations domicile / travail interne à la zone d'emploi d'Orléans.

Une évolution contrastée du trafic entre 1997 et 2013

La méthodologie d'évolution du trafic des itinéraires existants s'appuie sur les comptages permanents mis en place par le Département depuis 2003. A titre d'indication, des comptages ponctuels ont été réalisés en 1997 puis 2000 et 2010 pour venir étayer les études de trafic visant à qualifier les niveaux de trafics.

Pour une meilleure fiabilité, seuls les comptages permanents ont été exploités pour qualifier l'évolution moyenne annuelle des itinéraires concernés, soit entre 2003 et 2013.

Figure 3 : Evolution moyenne annuelle des trafics 2003-2013



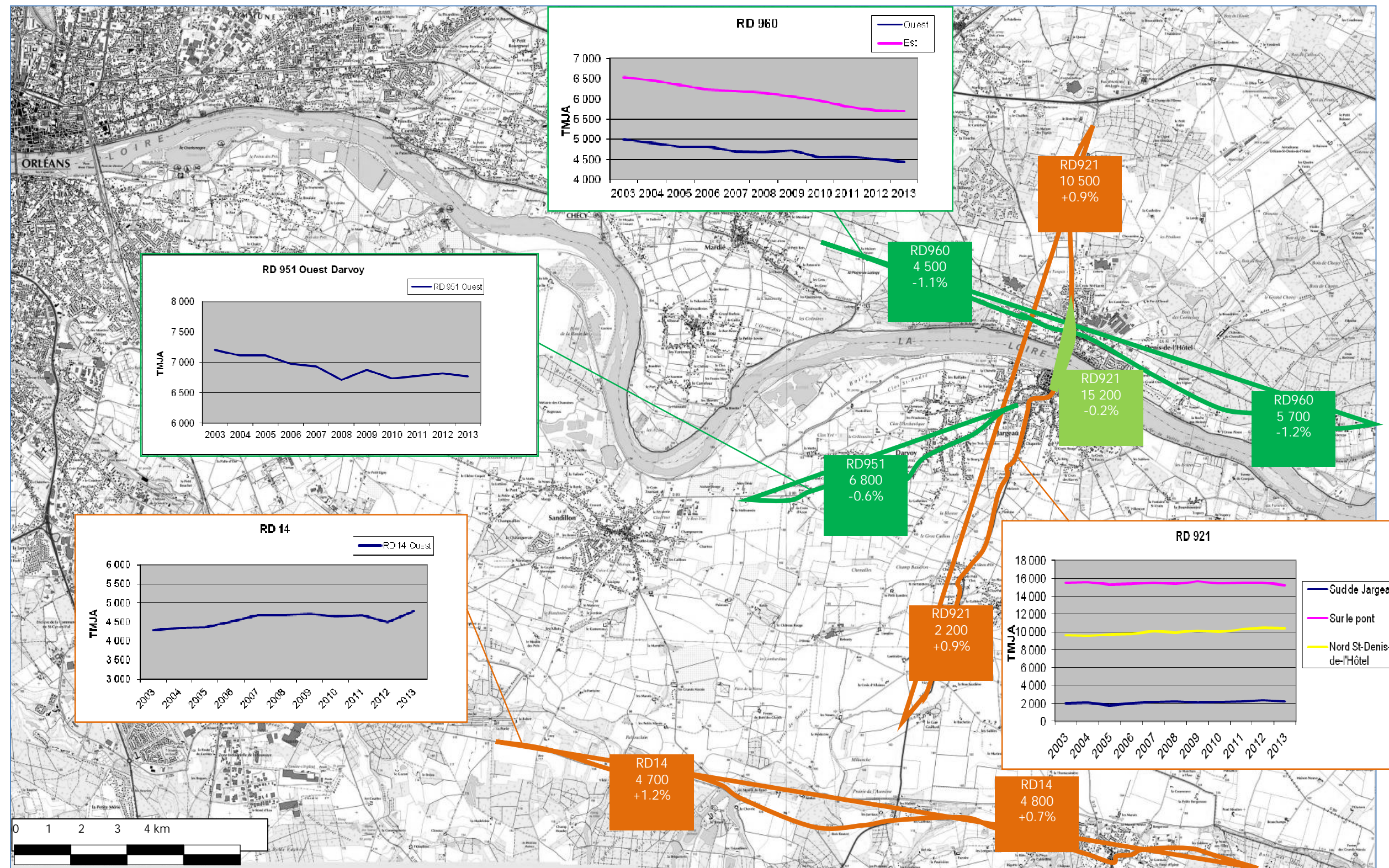
L'évolution des trafics des voies principales est contrastée selon les zones.

La RD 921 présente une augmentation marquée de son trafic (croissance annuelle moyenne d'environ 1% par an) sauf sur le pont où le trafic reste stable depuis 10 ans en raison de l'incapacité de l'ouvrage déjà saturé aux heures de pointe d'écouler plus de trafic. Le trafic poids lourds reste stable et très important sur le pont (1 610 poids lourds en moyenne par jour).

La RD 960 connaît une baisse régulière de son trafic (de l'ordre de 1.25% par an) avec un rabattement vers la RD2060, notamment poids lourds, lié à l'urbanisation des communes le long de l'itinéraire (Saint-Jean-de-Braye, Chécy, Mardié), à la réduction de la vitesse entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et Orléans, et aux restrictions de transit pour les trafics poids lourds.

La RD 951 à l'Ouest de Jargeau connaît une baisse de trafic mesurée (-0.61% en moyenne par an) par un rabattement de son trafic vers la RD14, qui à l'inverse connaît une augmentation de trafic de 1.16% (dont une augmentation du trafic poids lourds de 1.33%). Ce rabattement est lié à l'urbanisation principalement le long de l'axe départemental D951 sur Sandillon, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Figure 4 : Représentation cartographique des évolutions de trafic



Si les trafics Poids Lourds ont baissé, principalement au Nord de la Loire (avec un rabattement vers la RD2060) sur les axes qui se sont urbanisés et ont adopté des restrictions de passages (notamment la RD960), les flux de transit interdépartementaux (RD14 et RD921 Sud Loire) ont vu la part du trafic poids lourds fortement augmenter. Le trafic poids lourds sur le pont de Jargeau est resté stable et très important depuis 2006 avec environ 1600 poids lourds par jour en moyenne.

Enjeux et contraintes
 L'enjeu déplacement est central avec un trafic aussi bien tout véhicule (plus de 15 000 véh./j) que poids lourds (plus de 1 600 véh./j) très chargé sur le pont de Jargeau.

Les liaisons de moyennes distances avec Orléans sont prépondérantes et les trajets Nord de Loire vers les zones d'activités du Sud privilégient le pont de Jargeau par rapport au pont Thinat.

L'offre de report modal ne répond pas aux caractéristiques des déplacements identifiés lors de l'enquête par interviews.

L'évolution du trafic global sur l'aire d'étude est cohérente. Elle traduit une baisse de trafic sur les axes qui ont connu une forte urbanisation, une baisse de la vitesse et des restrictions de traversées des centres villes au profit d'axes structurants en dehors des aires d'habitations et sur l'itinéraire nord-sud à dévier. Le trafic sur le pont de Jargeau reste stable depuis 10 ans, connaissant des niveaux de saturation aux heures de pointes du matin et du soir. Ce trafic entraîne des nuisances pour les populations riveraines des centres villes traversées et constitue une source d'insécurité génératrice d'accidents, principalement dans les zones urbaines.

Les conditions d'insécurité et les nuisances pèsent sur la vie des habitants

Le trafic est source d'accidents. La vie locale est marquée par une accidentologie importante : depuis 1999 il y a eu 69 accidents qui ont engendré 5 morts et 42 blessés graves. Cela représente un coût collectif non négligeable d'environ 13 millions d'euros.

De manière générale, le trafic important et difficile porte atteinte à la sécurité des riverains. Les accidents ont eu lieu majoritairement en début de semaine, de plein jour (59%) et en Agglomération (67%). La période de pointe du matin est propice aux accidents mais de faible gravité.

Figure 5 : Répartition des victimes selon la période

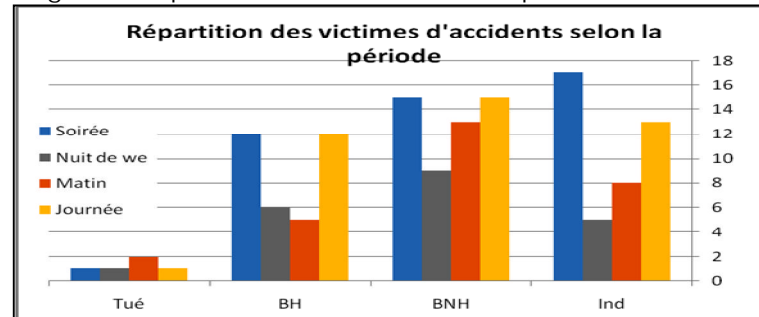
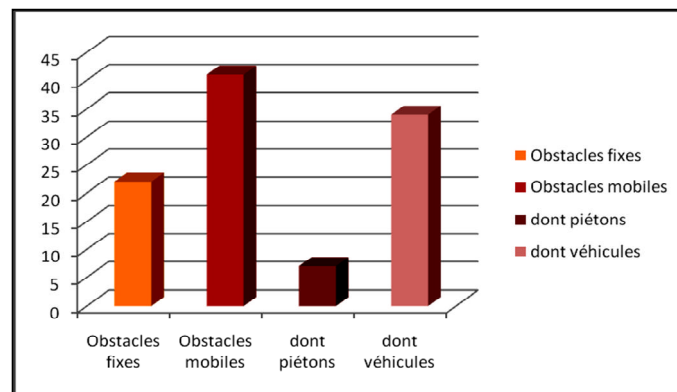


Figure 6 : Typologie des obstacles



On dénombre une occurrence élevée des accidents sur obstacles fixes (poteau, fossé, bâti, signalisation) pouvant signifier des pertes de contrôle liées à la vitesse excessive.

Les circulations douces sont lourdement touchés, principalement du fait de grand nombre d'accident ayant lieu en agglomération (10 accidents dont 1 mortel et 6 graves entre 1999 et 2008).

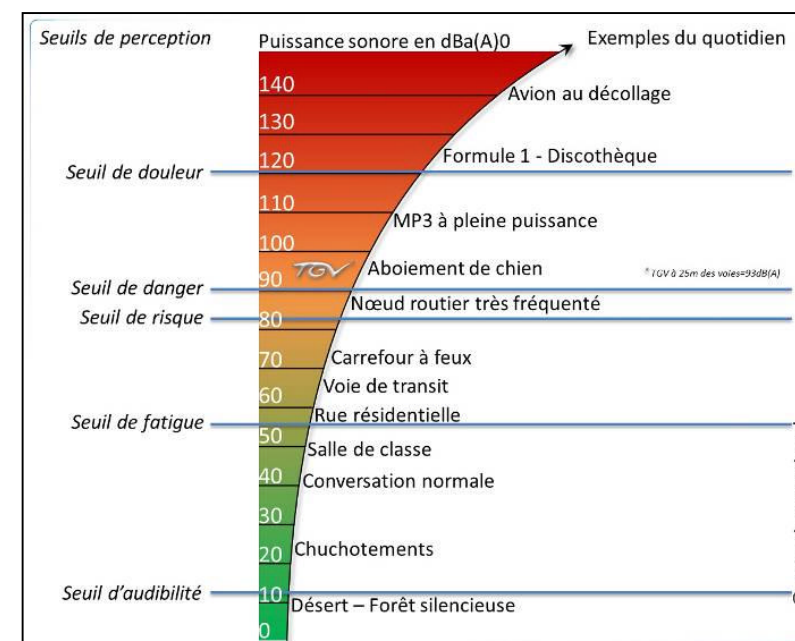
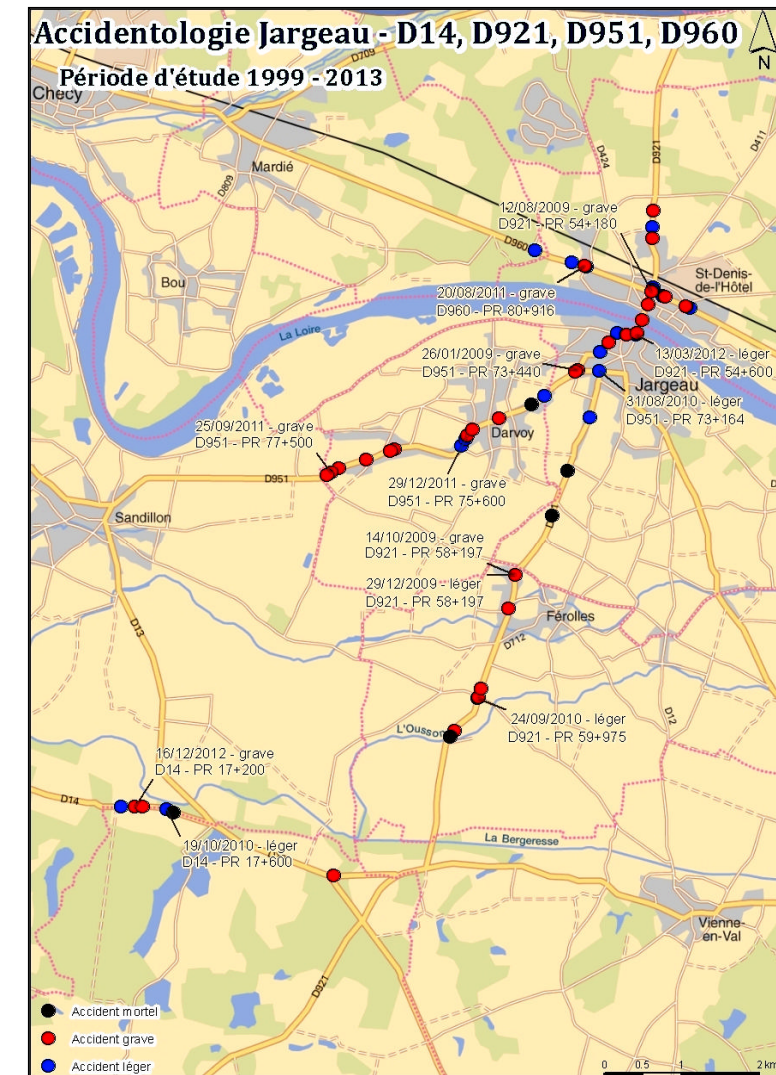
Les poids lourds sont peu impliqués dans les accidents (1 seul accident constaté sur la période).

La comparaison avec les données nationales montre une densité d'accidents 2 à 3 fois plus élevée que la moyenne, ainsi qu'un taux d'accidents grave de même ordre.

Le taux de gravité des accidents est 2 fois plus élevé que la moyenne nationale (11,4 au lieu de 5,7).

Cette comparaison met en évidence un déficit important de sécurité sur ces voies, en particulier sur le tronçon RD921 entre les PR62 et 55.

Figure 7 : Cartographie des accidents pour la période d'étude 1990-2011



Par ailleurs, une étude acoustique de la traversée actuelle a montré que 345 bâtiments sont exposés à plus de 60 dB(A) dont 62 à plus de 70 dB(A).

26 établissements recevant du public sont situés sur la traversée des itinéraires RD 951 - RD 921 et RD 960 dont :

- 6 écoles et un collège,
- 3 équipements sportifs,
- 4 équipements culturels.

Quelle évolution du trafic sans la déviation ?

L'étude de trafic de 2010 montre que si rien n'est fait, le trafic est amené à s'amplifier. L'axe sera totalement saturé et la circulation très difficile, particulièrement aux heures de pointe. Le développement d'activités engendrera également une croissance du trafic, notamment poids lourds. Ces effets auront un impact direct sur l'augmentation des nuisances et des conditions d'insécurité.

Le projet de doublement du pont Thinat aurait-il un effet sur cette situation ?

L'agglomération orléanaise a en projet un nouveau franchissement de la Loire pour doubler le pont de Thinat saturé. Ceci constitue un scénario S2 dans l'étude de trafic : pont relié à la RD2152 au Nord à Saint Jean de Braye et à la RD951 au sud à Saint Denis en Val.

L'étude de trafic démontre que chacun des 2 projets intéresse des trafics très différents et ne répond pas aux mêmes objectifs. Le projet de l'agglomération orléanaise (tel qu'il est envisagé, connections à la RD951 au Sud et à la RD2152 dans sa partie très urbaine au Nord) est configuré pour un usage plus local et essentiellement inter-agglomération.

Le nouveau pont envisagé par l'agglomération orléanaise n'a pas non plus vocation à faciliter la circulation des poids lourds.

Il n'existe donc pas de concurrence entre les 2 projets.

Quels seraient les effets d'une déviation ?

Une déviation des agglomérations traversées permettrait d'éviter un linéaire total de 6,65 km de voirie urbaine dont la vocation n'est pas d'écouler le trafic de transit. A l'intérieur de chacune des agglomérations est présente une activité qui n'est compatible ni avec le trafic poids lourds ni avec le transit important: linéaires cyclables, enfants se rendant à l'école ou aux équipements sportifs, commerces.

La déviation de la RD921 assurerait une forte baisse des trafics à l'intérieur des centres urbains correspondant à une baisse de 70 % sur la RD960 dans Saint-Denis-de-l'Hôtel, une baisse de 35 % sur le pont de Jargeau, une baisse de 32 % sur la RD951 dans Darvoy et Jargeau.

2.2. Quels objectifs pour le Conseil général ?

Le Schéma Routier Départemental du Loiret, établi en septembre 1998 par le Conseil général, a permis de fixer les objectifs généraux à atteindre sur les différents axes du département.

Les trois objectifs ont été définis par le Conseil général pour l'ensemble des réseaux routiers :

- Fluidité : Diminuer les temps de parcours,
- Sécurité : Diminuer les accidents et leur gravité,
- Qualité du Patrimoine : Offrir aux usagers des niveaux de service élevés en ce qui concerne les chaussées et l'environnement routier.

Trois objectifs pour le projet

1. Objectif à court terme (horizon 2020) : améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant les nuisances liées au trafic poids lourds dans les agglomérations traversées

Des nuisances et des perturbations de trafic sont occasionnées actuellement par le passage des poids lourds dans le centre-ville de l'agglomération Jargeau / Saint-Denis-de-l'Hôtel. De même ces poids lourds occasionnent des nuisances sonores importantes mais aussi un risque accidentogène fort pour les riverains de la RD 951 sur Darvoy et de la RD 921 sur Férolles.

2. Objectif à long terme (horizon 2030) : fluidifier le trafic en adaptant la capacité et la géométrie de la RD 921 au trafic projeté.

Les projections de trafic à cet horizon montrent une saturation de l'actuel pont, conçu comme un pont urbain et présentant déjà un début de gêne notable à l'heure de pointe du soir. Il convient donc d'alléger le centre-ville de l'agglomération de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel du trafic de transit tous véhicules.

L'objectif principal du projet de déviation de la RD 921 à Jargeau est d'intégrer au mieux cette nouvelle configuration.

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

La très forte augmentation démographique et la densification des zones d'activités nécessiteront des échanges Nord-Sud importants et rapides. La forte urbanisation de l'agglomération orléanaise et son corollaire, la saturation de son réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les franchissements de la Loire (Pont de Jargeau), nécessiteront une mise à niveau des voies de liaisons interdépartementales intégrant entre autres une zone de sécurité de 7.00m de part et d'autre de la chaussée inclue une bande multifonction de 1.75 permettant la sécurisation des circulations piétonne et cycliste.

A très long terme les besoins en échanges interdépartementaux devront être assurés et bien entendu adaptés au trafic et les traversées des agglomérations devront être sécurisées.

Enfin, la baisse des niveaux de trafic, notamment en transit, permettra l'aménagement apaisé des centres urbains et la requalification des fronts bâtis typiques des bords de Loire, critère du classement au patrimoine mondial.

En parallèle au projet, une réponse multimodale

Une nouvelle stratégie a été adoptée les 10 et 11 mars 2011 (pour la période 2011-2025) afin d'améliorer les déplacements dans le Loiret. Le schéma départemental est décliné en 3 axes :

- complémentarité et intermodalité des modes de transports (cofinancement avec la Région, renforcement du maillage sur le territoire, ...);
- se déplacer de manière « durable » (réduction des nuisances liées aux transports, développement du covoiturage ...);
- placer le Loiret au cœur du réseau routier et ferroviaire national (faciliter les échanges entre les territoires et bassins d'emplois).

3. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La présente enquête publique porte sur le projet de création, par le Conseil Général du Loiret, de la déviation de la route départementale 921 (RD921) entre Jargeau et Saint-Denis-De-L'hôtel, sur une distance de 14,7 km et avec réalisation d'un viaduc pour le franchissement de la Loire.

Une enquête publique est une procédure administrative permettant au public, au vu d'un dossier précis, de formuler ses observations et de donner son avis sur un projet, et à l'issue de laquelle un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête analysera ledit dossier ainsi que les observations du public et rédigera un rapport et des conclusions motivées, pour ensuite donner un avis favorable ou défavorable au projet, éventuellement accompagné de réserves ou de recommandations.

Le projet de déviation en cause suppose diverses autorisations ou procédures administratives préalables, qui requièrent toutes la réalisation d'une enquête publique. Pour faciliter la compréhension des dossiers par le public et éviter la multiplication d'enquêtes dans le même laps de temps, il a été décidé de recourir, ainsi que la réglementation le permet (article L123-6 du Code de l'environnement), à une enquête publique unique.

Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins relève de l'article L. 123-2 du Code de l'Environnement (ce qui est le cas en l'espèce), il peut en effet être procédé à une enquête unique. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte alors les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet.

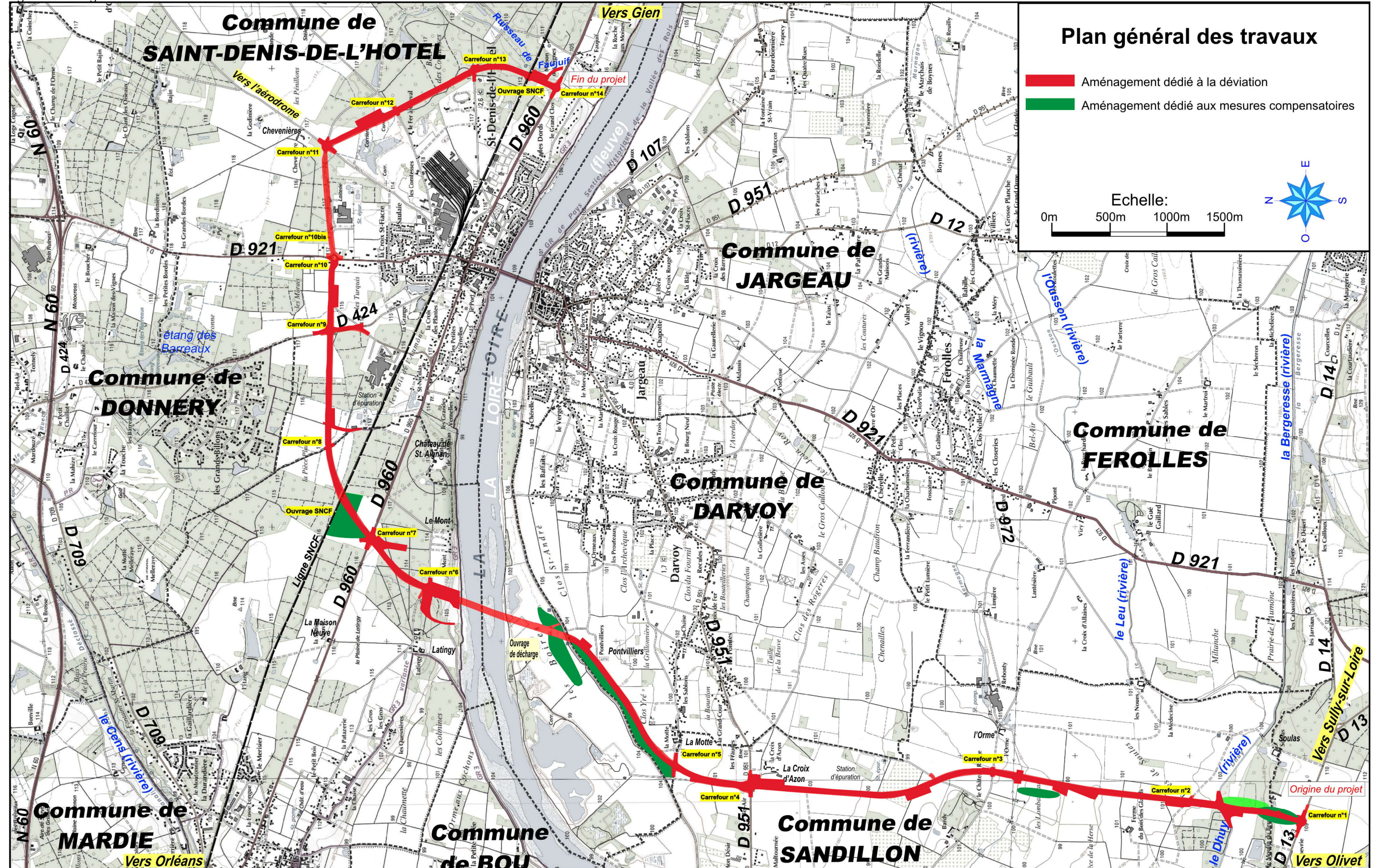
Certaines pièces, telles que l'étude d'impact, peuvent être simultanément requises par plusieurs réglementations impliquant une enquête ; en cas d'enquête unique, le dossier d'enquête étant lui-même unique, ces pièces ne sont alors produites qu'une seule fois. A cet égard, les travaux de défrichement

concourant, comme ceux de construction du viaduc et de la déviation, à la réalisation d'un même programme de travaux, l'étude d'impact requise au titre des uns et des autres sera en réalité une étude d'impact globale, portant sur l'ensemble du programme.

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

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

Figure 8 : Plan général des travaux



4. PRESENTATION DU PROJET ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

4.1. Caractéristiques principales

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

- Une route neuve à 2 voies de circulation intégrant la requalification de la RD411 au droit de la laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel ;
- 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.

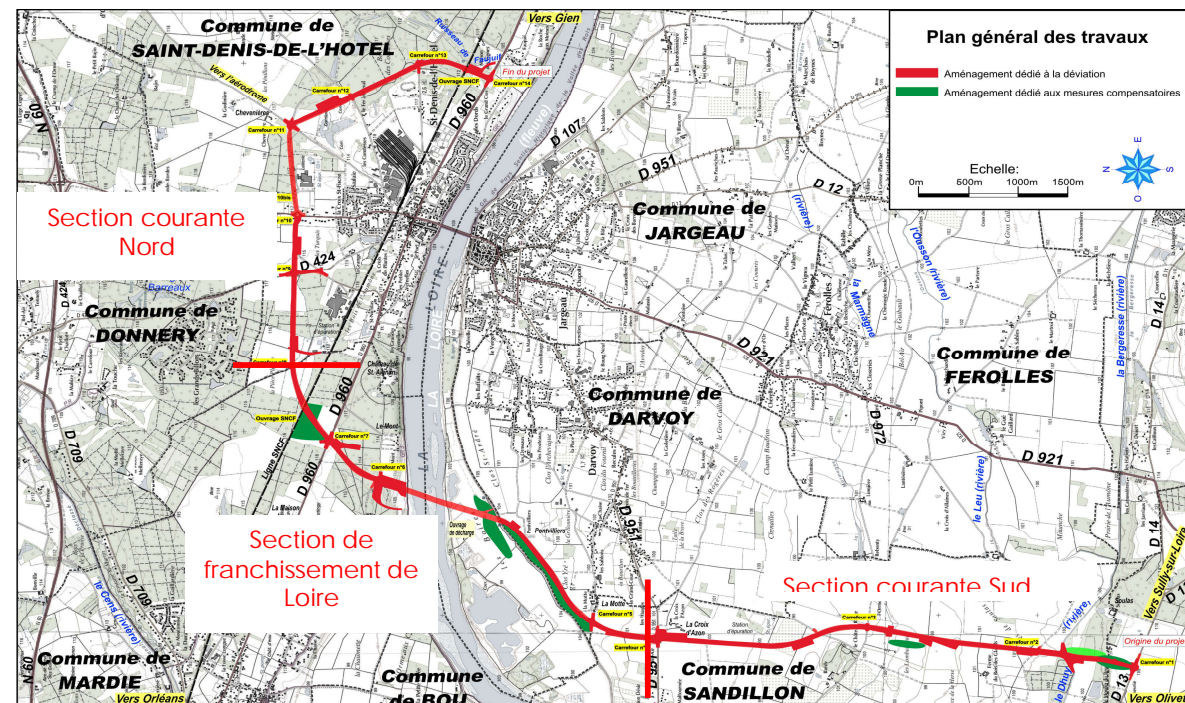
Il est à noter que cette opération sera susceptible d'engager un éventuel aménagement foncier.

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

Le tracé

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

- Section Sud : Entre la RD13 (origine de l'aménagement) et la RD951, sur les communes de Marcilly-en-Villette et Sandillon, sur une longueur de 4880m incluant deux ouvrages hydrauliques franchissant la Marmagne et le Dhuy ;
- Entre la RD951 et la RD960 à l'Ouest de Saint-Denis-de-l'Hôtel, sur les communes de Sandillon, Darvoy, Jargeau et Mardié, sur une longueur de 4180m (cette partie inclut le franchissement de la Loire ainsi que des ouvrages de décharge sous son remblai d'accès et le franchissement d'une digue de classe A). Cette zone concentre les plus forts enjeux du projet ;
- Entre la RD960 à l'Est de Mardié et la RD960 à l'Est de Saint-Denis-de-l'Hôtel sur les communes de Mardié et Saint-Denis-de-l'Hôtel sur une longueur de 5703 m (cette partie comprend deux ouvrages de franchissement de la voie ferrée, deux reprises de chaussée existante, l'une sur un linéaire de 400m environ et l'autre pour la partie située entre la RD921 et le giratoire sur la RD411).



La route qui pardonne

Les conditions de circulation seront nettement améliorées grâce au respect des normes routières mais aussi par la mise en place de zones de sécurité de 7 m de chaque côté de la voie. Cette zone sans obstacle dur à l'exception des panneaux de signalisation permettra de réduire les chocs en cas de sortie de route.

L'emprise de la route

Figure 9 : Profil en travers type en section courante

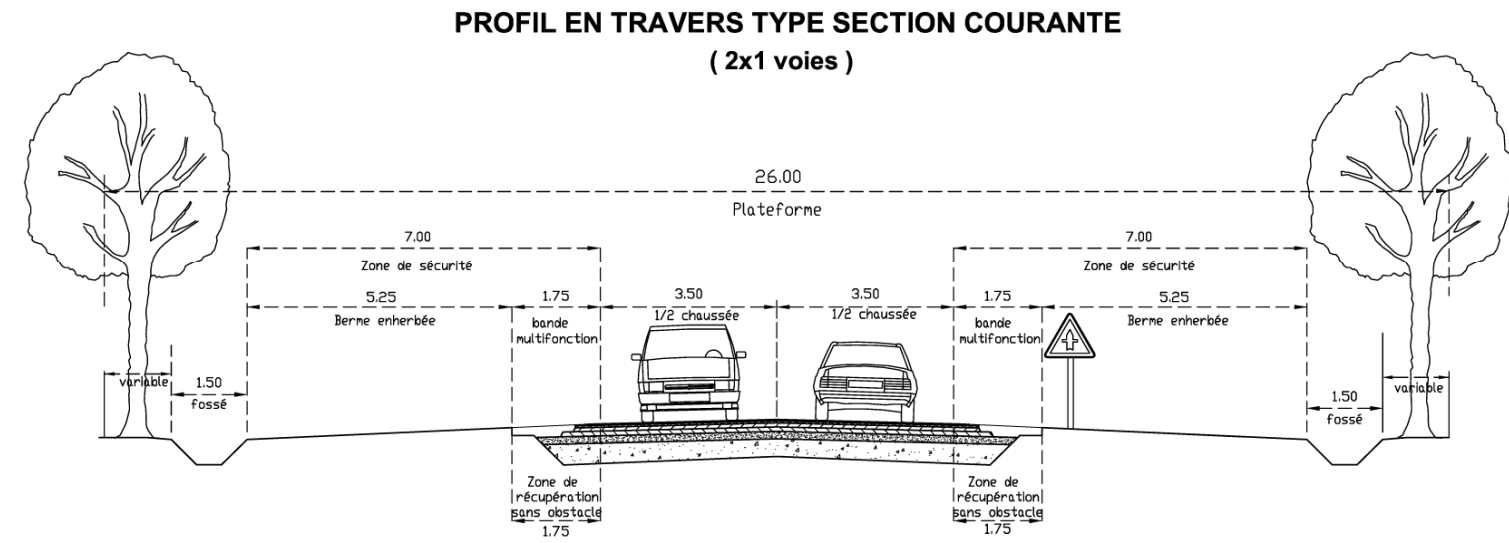
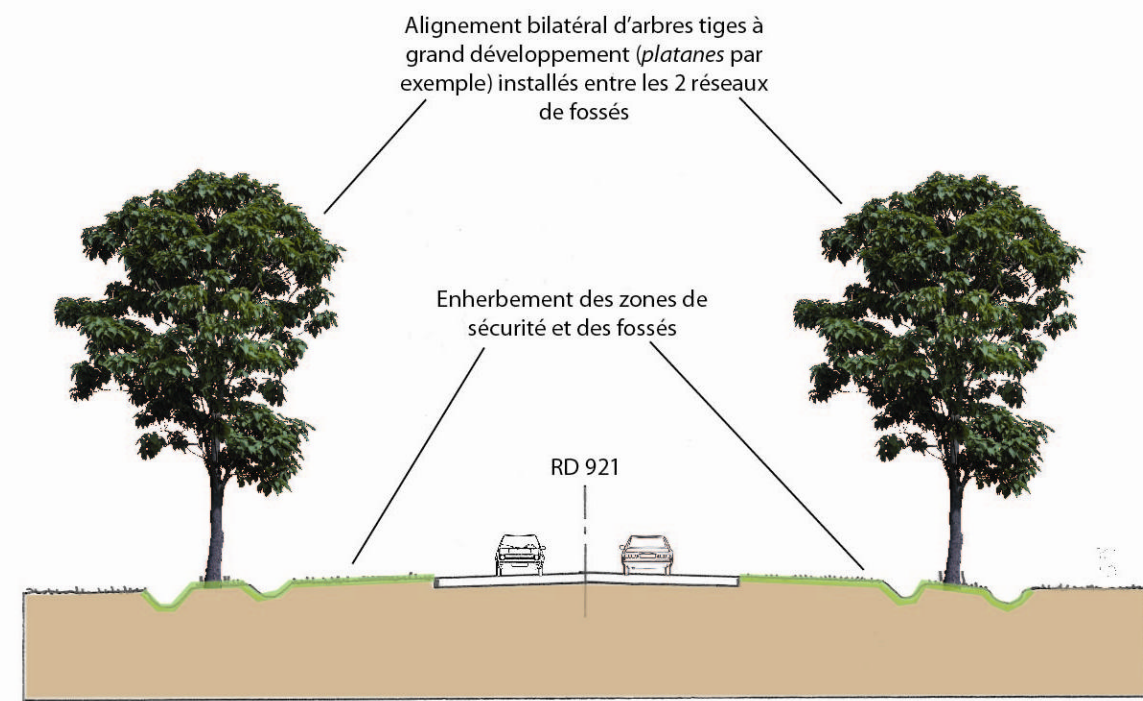


Figure 10 : Profil en val de Loire (PTT)



4.2. Ouvrages d'art principaux

Sur la section courante Sud, le projet comprend :

- un ouvrage hydraulique sur le Dhuy d'une largeur de 13m avec une portée de près de 25 m. La continuité des rives sera assurée pour les piétons.
- Un ouvrage hydraulique sur la Marmagne d'une travée unique et d'une largeur de 13 m avec une ouverture de 8,6 m.

Les voies portées ont une largeur de chaussée de 7m avec des bandes multifonctions de 3,5 m, un trottoir de 1,50 m pour les PMR et l'autre de 0,66 m.

Sur la section de franchissement de Loire, le projet comprend :

- un ouvrage hydraulique (ouvrage de décharge) dans le lit endigué défini à la crue de récurrence cinq centennale de 3 travées et d'une longueur de 75m
- 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, 115 m, 95 m, 75 m (de la rive gauche à la rive droite) et d'une longueur de 570 mètres. Des belvédères seront aménagés de chaque côté du pont offrant une vue sur le val de Loire à l'Ouest et à l'Est. Ces belvédères seront accessibles aux piétons et aux vélos.

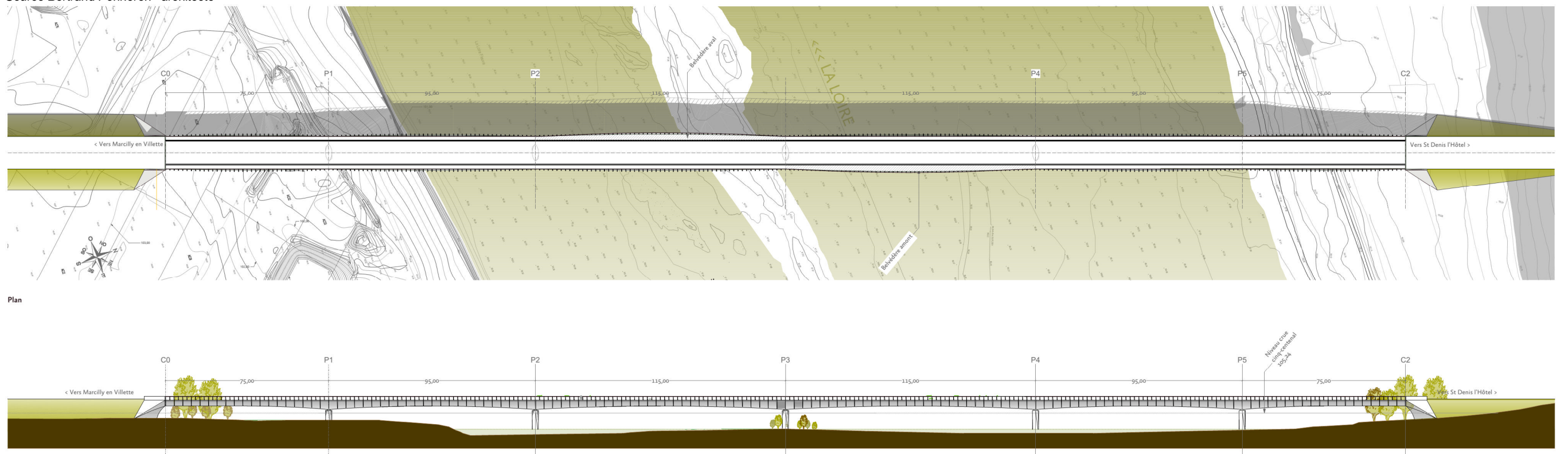
Sur la section courante Nord, le projet comprend :

- un pont rail de type cadre fermé pour passer sous la voie ferrée (ligne Orléans-Gien) d'une ouverture droite de 16.70 m, d'une largeur de 6m et d'épaisseur de pénétrations, radier et traverse de 0,80 m ; La voie routière sous l'ouvrage a pour caractéristiques : une largeur de 7 m, des bandes multifonctions de 3,5m avec des trottoirs, bordures comprises de 3m.
- un pont route dalle plein béton armé à parement fin de béton à 3 travées pour enjamber la voie ferrée (ligne Orléans-Gien). Ce franchissement conduit à un rehaussement de la route au-dessus du terrain naturel.

Figure 11 : Photomontage de l'ouvrage principal sur la Loire
 Source Bertrand Penneron - architecte



Figure 12 : Esquisse de l'ouvrage principal sur la Loire
 Source Bertrand Penneron - architecte



Plan

4.6. Un projet d'aménagement durable

4.6.1. La valorisation des espaces naturels

Le respect de l'environnement naturel est intégré à la méthodologie de projet. Le projet doit en effet répondre à des considérations environnementales, ce qui se traduit par le respect d'exigences légales à la fois procédurales ou de formes (telle qu'établir une étude d'impact ou un document d'incidences) et de fond (rechercher, prévoir de mettre en œuvre des mesures compensatoires (ERC- Eviter, Réduire, Compenser)).

Ces procédures visent à :

- connaître le milieu naturel,
- évaluer l'impact du projet sur le milieu naturel,
- proposer des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts.

Ainsi plusieurs mesures spécifiques pour l'environnement sont intégrées au projet à la fois pendant la phase travaux et pendant la phase exploitation. Ces mesures sont présentées dans la partie spécifique aux impacts et mesures associées.

4.6.2. Parti architectural et paysager

Le Conseil général du Loiret applique une méthodologie de projet respectant la VUE : les principes adoptés sont détaillées dans la pièce 7 Etude d'impact sur la valeur universelle exceptionnelle du val de Loire (VUE) et concernent :

- l'intégration de la route et du franchissement de la Loire ;
- le maintien des paysages ouverts du val et ses vues ;
- la valorisation des entrées et axes de découverte,
- la préservation du patrimoine et des espaces remarquables ;
- la maîtrise de l'étalement urbain.

Il s'agit également de créer de nouvelles perspectives notamment depuis l'ouvrage de franchissement de la Loire par la création de belvédères.

4.6.3. Protection de la ressource en eau et maîtrise des risques liés à l'eau

Dans un souci de développement durable, le projet de déviation se doit de protéger la ressource en eau. Pour cela plusieurs mesures ont été prises notamment pour protéger les captages AEP et maîtriser les risques. Elles sont présentées dans le sous dossier 5 (dossier loi sur l'eau) et concernent principalement :

- des mesures de protection des eaux prises dès la phase chantier ;
- le rétablissement des cours d'eau intersectés par la déviation en respectant les continuités écologiques (la Loire, le Dhuy et la Marmagne) ;
- le traitement des eaux issues des plateformes routières avant rejet,
- le maintien de la transparence hydraulique du franchissement de la Loire et des autres cours d'eau (cas du franchissement du Dhuy ci-contre)

4.6.4. Protection contre les nuisances sonores

Le projet vise à réduire les nuisances dans les centres urbains traversés sans pour autant générer de nouvelles nuisances pour les habitations plus isolées. Certains secteurs ont ainsi été identifiés comme source potentielles de nouvelles nuisances sonores. C'est pourquoi, le projet prévoit des mesures visant à réduire cet impact même si les niveaux sonores projetés demeurerait en dessous des seuils fixés par la réglementation.

Ainsi, sur le hameau de La Motte, un écran anti-bruit en partie démontable en cas de crue exceptionnelle sera associé à des plantations d'intégration paysagères et un revêtement de chaussée acoustique pour réduire la transmission des émissions sonores.

Des habitations à proximité du giratoire Nord existant de la RD 951 seront traitées en optimisant leur isolation.



L'écran antibruit de La Motte

4.6.5. La compatibilité avec le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Châteauneuf-sur-Loire/Orléans

Source : Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire présentation Systra

/RFF - sécurisation des PN, RD 921, intermodalité

Source : CR de réunion du 03/07/13 avec M le maire de Saint-Denis-De-L'hôtel et le Conseil général

Il est rappelé que le projet de déviation inclut la dénivellation des franchissements de la ligne ferroviaire par un pont-route à l'ouest de Saint-Denis de l'Hôtel, et par un pont-rail à l'est. Les deux projets de transport (routier et ferroviaire) seront donc compatibles fonctionnellement. Au-delà de cette compatibilité, RFF a évoqué le besoin de fermeture des passages à niveau existants. A l'exception du passage à niveau sur la RD 921 actuelle, qui ne sera pas fermé, les quatre autres sont envisagés à la seule condition que la déviation soit mise en service et que les voies coupées soient raccordées à celle-ci pour rétablir les itinéraires vers le centre-ville.

4.6.6. Une gestion environnementale du chantier

Le chantier va durer environ 3 ans mais sera réalisé par étape selon les sections présentées plus haut.

Plan de Respect de l'Environnement

Les entreprises devront s'engager sur Plan de Respect de l'Environnement qui prendra notamment en compte les prescriptions suivantes :

- Un suivi régulier sur le terrain : dans ce cadre, le responsable environnement effectuera des tournées périodiques,
- Un contrôle accru lors des travaux en zone sensible,
- le calendrier de travaux sera ajusté en fonction des cycles de vie de la faune,
- des dispositions spécifiques seront prises pour la protection des eaux, la lutte contre les espèces invasives, la protection des riverains contre le bruit,...la gestion des déchets de chantier.

Le public sera informé sur le déroulement du chantier

Des réunions seront organisées afin de présenter l'évolution du chantier et de démontrer son exemplarité. Des documents de communication seront aussi réalisés, afin de sensibiliser le public sur la nature des travaux, et la façon dont ils sont exécutés.

5. HISTORIQUE DES ETUDES ANTERIEURES

Les étapes suivantes se sont succédées pour aboutir à la solution retenue :

2001 – 2004 :

- Etudes de plusieurs fuseaux de passage sur un territoire vaste et choix du fuseau à l'Ouest de Jargeau à l'issue d'une analyse multicritère.

2004 – 2009 :

- Etude de tracés dans le fuseau retenu,
- Etudes techniques,
- Analyse multicritères des tracés,
- Choix d'un tracé.

2009- 2012 :

- Dialogue compétitif préalable à un contrat de partenariat permettant d'améliorer la définition du projet et les solutions de moindre impact.
- Choix d'un tracé au droit de la levée de la Loire à Darvov.

6. JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET RETENU

L'utilité publique du projet présentée se justifie par :

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

- La maîtrise des impacts paysagers du projet par la déclinaison au projet de la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE), la recherche de la meilleure intégration des ouvrages dans leur site, et la création de nouvelles perspectives visuelles sur le fleuve ;
- Un tracé limitant les impacts sur l'environnement et des mesures appropriées pour compenser les impacts inéluctables, notamment sur les zones de boisement, les zones humides et les habitats d'espèces patrimoniaux ;
- La maîtrise des contraintes hydrauliques et des risques d'inondation.

7. COUT DU PROJET

Le tableau ci-dessous présente les dépenses en séparant la section du franchissement de Loire du reste du projet. Sont distingués les études, les travaux généraux, les ouvrages d'art, les autres aménagements et les provisions pour aléas.

Sont identifiées également les mesures environnementales qui à elles seules représentent 8,2 M€ TTC non comprises les dispositions relatives à la gestion des eaux (incluses dans le coût des travaux) et qui contribuent à l'insertion environnementales du projet.

L'ouvrage d'art sur la Loire est estimé à 32,4 millions d'euros TTC.

Le coût des aménagements agricole et forestier est indiqué même si la décision de les mettre en œuvre relève des 2 commissions intercommunales d'aménagement foncier.

Enfin, il est rappelé les dépenses liées au foncier dont certaines sont déjà effectives comme l'acquisition de la ferme de Pontvilliers.

Figure 14 : Appréciation des dépenses - base AVP décembre 2013

Sections	Nature de la dépense	M€ HT	TVA 20%	M€ TTC
Sections courantes Sud et Nord	Etudes et maîtrise d'œuvre	1,4	0,3	1,7
	Travaux : installations de chantier, terrassements, chaussée	9,3	1,9	11,2
	Ouvrages d'art	3,7	0,7	4,4
	Autres aménagements, équipements d'exploitation et de sécurité	6,2	1,2	7,4
	...			
	Provision pour aléas sur quantités et risques construction	0,5	0,1	0,6
	Mesures environnementales (hors gestion des eaux)	3,4	0,7	4,1
	Total Sections courantes	24,5	4,9	29,4
Franchissement de Loire	Etudes et maîtrise d'œuvre	2,5	0,5	3,0
	Travaux : installations de chantier, terrassements, chaussée	3,6	1,1	4,7
	Ouvrages d'art	27,0	5,4	32,4
	Autres aménagements, équipements d'exploitation et de sécurité	1,8	0,4	2,2
	Provision pour aléas sur quantités et risques construction	0,5	0,1	0,6
	Mesures environnementales (hors gestion des eaux)	3,5	0,7	4,1
	Total franchissement de Loire	38,9	7,8	46,6
Aménagement foncier		0,7	0,1	0,8
Acquisitions foncières		2,0	0,4	2,4
Total		66,1	13,2	79,3

8. BILAN DE LA CONCERTATION

8.1. Le déroulement

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 en plusieurs étapes :

- Dès 2003 : Constitution d'un groupe d'évaluation environnementale regroupant tous les acteurs locaux et institutionnels,
- Tout au long de la conception du tracé : La tenue de nombreuses réunions avec les élus locaux et les exploitants agricoles,
- Novembre 2009 : organisation d'une réunion publique,
- 2011 : concertation réglementaire permettant de recueillir les avis de la population

Seule la concertation menée en 2011 est rappelée ci-après :

8.2. Le bilan de la concertation réalisée en 2011

Cette étape de la concertation a été menée 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, elle 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 de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Darvoy et 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 concerné 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.

8.2.1. 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.

8.2.2. Recueil des observations

Un tableau de synthèse a été réalisé prenant en compte les réactions du public.



RD 921 / Déviation entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel
Pièce 1 - Présentation non technique du projet

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.

8.2.3. Demandes d'amélioration

Les demandes d'amélioration ont porté sur :

- Un passage du tracé au Nord de la levée de la Loire,
- La réduction du nombre de franchissements de Loire pour réduire les impacts en termes financier, sur les paysages et l'environnement,
- La réalisation d'une voie sous-fluviale,
- le développement d'aménagements, notamment les zones réservées aux cyclistes et piétons,
- les indemnités pour pertes de la valeur des biens.

Le Conseil général a répondu au fur et à mesure de la concertation à ces demandes. Ces réponses figurent dans le dossier d'enquête.

8.2.4. Bilan

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 Département 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.

9. PRESENTATION DES SOUS DOSSIERS COMPOSANT LE DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête publique est composé de 6 sous dossiers ayant un objet spécifique

Sous dossier 1 Eléments généraux ou communs à plusieurs procédures

Ce sous dossier a vocation à fournir des informations générales sur le projet mais aussi à rassembler les pièces exigées pour plusieurs procédures de demande d'autorisation administratives. Par exemple il contient l'étude d'impact, pièce nécessaire à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique mais aussi à celle d'autorisation de défrichement.

Il comprend les pièces suivantes :

- 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 : 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

Ce sous dossier a vocation à fournir les informations exigées au titre du code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est à cet égard l'acte, pris par l'autorité compétente de l'Etat, reconnaissant le caractère d'intérêt général d'un projet.

Il comprend les pièces suivantes :

- 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

Sur certaines portions du tracé, le projet implique des travaux de défrichement qui ne pourront être effectués que si une autorisation de défrichement a été obtenue.

Ce sous dossier a vocation à fournir les informations exigées dans un dossier de demande de défrichement. Il inclut le formulaire cerfa n°13632*04 en vigueur.

Il comprend les pièces suivantes :

- Pièce 13 : La demande de 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

Les documents d'urbanisme en vigueur n'ont pas forcément prévu le passage de la déviation et ne sont donc pas toujours compatibles avec elle. Une mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera nécessaire aux titres :

- du déclassement d'Espaces boisés classés,
- de l'exhaussement ou de l'affouillement de sols (fouilles dont la surface et la hauteur/profondeur sont respectivement supérieurs à 100 m² et 2 m),
- de la création d'emplacements réservés.

La présente enquête porte donc sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes. Il comprend les pièces suivantes :

- 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

La présente enquête permet aussi de définir exactement les emprises des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité complète de leurs propriétaires ou des différents titulaires de droits sur ceux-ci. Ceux-ci peuvent ainsi faire valoir leurs droits.

- 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

Les travaux ne pourront être réalisés s'ils n'ont pas été autorisés par arrêté préfectoral au titre de l'article L. 2141 du code de l'environnement (dit « Loi sur l'eau »).

Il comprend les pièces suivantes :

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