

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)

Annexes



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

ANNEXES

1. Arrêté en date du 12 janvier 2022 de la Préfète précisant les conditions et ordonnant l'ouverture d'une enquête publique complémentaire n° E 21000155/45
2. Arrêté modificatif en date du 26 janvier 2022 de la Préfète modifiant l'arrêté du 12 janvier 2022
3. Avis d'enquête publique
4. Publications de l'enquête : affichages presses (a,b,c,d)
5. Certificats d'affichage des maires des 6 communes (a, b, c, d, e, f)
6. Procès-Verbal de synthèse transmis au Conseil départemental
7. Mémoire en réponse du Conseil départemental

Les registres d'enquête publique avec les courriers et pièces déposées ainsi que les courriels reçus par la commission d'enquête sont remis et conservés par la Préfecture du Loiret.

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

prescrivant 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

La préfète du Loiret
Chevalier de la Légion d'Honneur

- VU** le Code de l'Environnement, notamment ses articles L123-14 et R123-23 ;
- VU** le décret du 10 février 2021 nommant Mme Régine ENGSTRÖM préfète de la Région Centre-Val de Loire, préfète du Loiret ;
- VU** l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;
- VU** l'arrêté ministériel du 28 novembre 2019 nommant M. Christophe HUSS directeur départemental des territoires du Loiret ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2021 portant délégation de signature à M. Christophe HUSS, directeur départemental des territoires du Loiret ;
- VU** la décision du directeur départemental des territoires du Loiret en date du 17 septembre 2021 portant subdélégation de signature aux agents de la Direction départementale des territoires du Loiret ;
- VU** le dossier de demande, présenté le 15 octobre 2014, par le Conseil Départemental du Loiret, en vue d'obtenir l'autorisation de 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 (autorisation au titre de la loi sur l'eau) ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 23 décembre 2015 modifié prescrivant une enquête publique unique, du 8 février au 17 mars 2016 inclus, portant notamment sur la demande d'autorisation susvisée ;
- VU** 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 ;
- VU** le jugement du tribunal administratif d'Orléans du 15 avril 2021 décidant de surseoir à statuer sur la requête n°1900292 présentée à l'encontre de l'arrêté du 5 octobre 2016 susvisé ;
- VU** la notice complémentaire (addendum) et ses pièces annexes présentées par le Conseil Départemental du Loiret, le 3 septembre 2021 ;
- VU** l'avis émis par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale en date du 10 décembre 2021 et la réponse apportée par le Conseil Départemental à cet avis ;

VU la décision du Tribunal Administratif d'Orléans en date du 5 janvier 2022 désignant une commission d'enquête ;

CONSIDÉRANT que le tribunal administratif d'Orléans a sursis à statuer sur la requête n°1900292 jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an, à compter de la notification de son jugement du 15 avril 2021, pour permettre, dans les conditions prévues dans ledit jugement, la production d'un arrêté de régularisation prenant en compte le nouvel avis de l'autorité environnementale ;

CONSIDÉRANT que le nouvel avis de l'Autorité Environnementale diffère de l'avis initial porté à la connaissance du public à l'occasion de l'enquête publique initiale qui s'est tenue du 8 février au 17 mars 2016 ;

CONSIDÉRANT ainsi qu'il y a lieu d'organiser une enquête publique complémentaire, dans le cadre de laquelle sera notamment soumis au public le nouvel avis de l'autorité environnementale, à titre de régularisation de l'arrêté 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 ;

SUR proposition du Directeur départemental des territoires du Loiret,

ARRÊTE

ARTICLE 1^{ER} : Objet de l'enquête publique complémentaire

Il sera procédé, dans les formes prescrites par les articles L.123-14 et R.123-23 du Code de l'environnement, à une enquête publique complémentaire, diligentée en application des dispositions du jugement du tribunal administratif d'Orléans du 15 avril 2021, à titre de régularisation de l'arrêté 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 (autorisation au titre de la loi sur l'eau).

Dans le cadre de cette enquête publique complémentaire sera notamment soumis au public l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale en date du 10 décembre 2021 sur le projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Les travaux d'aménagement et les rejets d'eaux pluviales liés à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel concernent les communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon.

ARTICLE 2 : Durée et lieu de l'enquête publique complémentaire

L'enquête publique complémentaire sera ouverte pendant 17 jours, du vendredi 4 février au dimanche 20 février 2022 inclus, en mairie dans les communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon.

La mairie de Jargeau est désignée comme siège de l'enquête publique complémentaire.

ARTICLE 3 : Formalités préalables

- **Affichage**

L'avis au public, prévu à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement, faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique complémentaire sera affiché par le maire dans les communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant tout la durée de celle-ci.

L'affiche répondra aux exigences de l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement.

En outre, dans les mêmes conditions de délais et de durée, sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage de ce même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

- **Presse**

Un avis sera également inséré par les soins de la Préfète du Loiret dans deux journaux locaux, une première fois quinze jours au moins avant le début de l'enquête et une seconde fois dans les huit premiers jours de celle-ci.

- **Internet**

L'avis est consultable dans le même délai sur le site internet des services de l'État dans le Loiret, à l'adresse suivante : www.loiret.gouv.fr (*Politiques publiques – Environnement, Eau, Forêt, Chasse, Pêche – Enquêtes publiques / Avis de l'autorité environnementale – Loi sur l'eau – Opérations soumises à autorisation / Enquête publique*)

ARTICLE 4 : Modalités de consultation

- **Dossier et maîtrise d'ouvrage**

Le dossier d'enquête publique comprend, notamment, une notice complémentaire (addendum) et ses annexes, l'étude d'impact du projet, ainsi que l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, en date du 10 décembre 2021 et la réponse apportée par le maître d'ouvrage à cet avis.

Le dossier est déposé en mairies de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon où les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et formuler leurs observations, propositions et contre-propositions sur un registre d'enquête ouvert à cet effet, aux jours et heures d'ouverture des mairies.

Il est également consultable sur le site internet des services de l'État dans le Loiret : www.loiret.gouv.fr.

Par ailleurs, des informations sur le projet peuvent être demandées à
Département du Loiret - 15 rue Eugène Vignat - 45945 ORLÉANS - 02 38 25 45 45

- **Désignation de la commission d'enquête**

- Président :

- M. Jean GODET,

- Membres titulaires :

- M. Frédéric IBLED,
- M. Laurent CHARRE

- **Permanences des commissaires de la commission d'enquête**

Les commissaires enquêteurs de la commission recevront, en alternance, les observations, les propositions et contre-propositions du public, aux lieux et dates suivantes :

Lieux Mairie de	Dates	Horaires
JARGEAU	mercredi 9 février 2022	10h -12h
	mercredi 16 février 2022	15h - 17h
DARVOY	mardi 8 février 2022	14h - 16h
	jeudi 17 février 2022	10h - 12h
MARDIÉ	samedi 5 février 2022	10h -12h
	vendredi 11 février 2022	14h - 16h
MARCILLY EN VILLETTE	vendredi 4 février 2022	10h - 12h
	mardi 15 février 2022	10h - 12h
SAINT DENIS DE L'HÔTEL	jeudi 10 février 2022	10h - 12h
	vendredi 18 février 2022	14h - 16h
SANDILLON	lundi 7 février 2022	14h - 16h
	samedi 12 février 2022	10h - 12h

- **Observations, propositions et contre-propositions**

Les observations, propositions et contre-propositions, peuvent être :

- formulées lors des permanences d'un commissaire-enquêteur en mairies de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon et déposées sur les registres d'enquête, ouverts à cet effet, dans ces mairies ;
- adressées par correspondance à l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête à la Mairie de Jargeau, siège de l'enquête, avant la clôture de l'enquête publique,
- transmises au moyen de l'adresse électronique ddt-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr en mentionnant le nom du projet dans l'objet du message, pendant la durée de l'enquête ; ces dernières observations seront portées à la connaissance du public sur le site internet des services de l'État dans le Loiret.

ARTICLE 5: Rapport et conclusions

- **Rédaction**

La commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête complémentaire et examine les observations recueillies. Ce rapport comporte notamment la liste des pièces du dossier d'enquête, une synthèse des observations et une analyse des propositions du public et le cas échéant les réponses apportées par le responsable du projet.

- **Transmission**

Le Président de la commission d'enquête transmet à la Préfète du Loiret les dossiers d'enquête déposés en mairies de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon, accompagnés des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête.

- **Consultation**

Le rapport et les conclusions motivées de la Commission d'enquête pourront être consultés par le public à la Direction départementale des territoires, en mairies des six communes ci-dessus mentionnées, et sur le site Internet de la Préfecture du Loiret à réception et pendant un an.

ARTICLE 6 : Décision

Au terme de la procédure et conformément au jugement précité du Tribunal Administratif d'Orléans du 15 avril 2021, un arrêté préfectoral de régularisation de l'autorisation délivrée par arrêté du 5 octobre 2016, prenant en compte le nouvel avis de l'Autorité Environnementale, est susceptible d'être délivré.

ARTICLE 7 : Frais d'enquête

L'indemnisation des commissaires enquêteurs ainsi que l'ensemble des frais de l'enquête sont pris en charge par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 8 : Mesures spécifiques liées à la crise sanitaire « COVID-19 »

L'ensemble des mesures liées à la crise sanitaire « COVID 19 », décrites en annexe du présent arrêté, devront être mises en œuvre par les collectivités mentionnées à l'article 4 et par le commissaire-enquêteur afin d'assurer le bon déroulement de l'enquête publique.

ARTICLE 9 : Exécution

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Loiret, les maires de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon et les commissaires-enquêteurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée.

Orléans, le 12 janvier 2022

La Préfète,
pour la Préfète et par délégation,
pour le Directeur départemental des territoires et par délégation
Le Chef du Service eau, environnement et forêt



Isaline BARD

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL PORTANT MODIFICATION DE L'ARRÊTÉ DU 12 JANVIER 2022
prescrivant 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

La préfète du Loiret
Chevalier de la Légion d'Honneur

VU le Code de l'Environnement, notamment ses articles L123-14 et R123-23 ;

VU le décret du 10 février 2021 nommant Mme Régine ENGSTRÖM préfète de la Région Centre-Val de Loire, préfète du Loiret ;

VU l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

VU l'arrêté ministériel du 28 novembre 2019 nommant M. Christophe HUSS directeur départemental des territoires du Loiret ;

VU l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2021 portant délégation de signature à M. Christophe HUSS, directeur départemental des territoires du Loiret ;

VU la décision du directeur départemental des territoires du Loiret en date du 17 septembre 2021 portant subdélégation de signature aux agents de la Direction départementale des territoires du Loiret ;

VU l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2022 prescrivant 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 ;

CONSIDÉRANT que l'article 4 de l'arrêté du 12 janvier 2022 susvisé est entaché d'une erreur matérielle qu'il convient de rectifier dans le tableau des permanences de la commission d'enquête, étant précisé que cette erreur n'a pas affecté les dates de permanences dûment mentionnées dans l'avis d'enquête publique qui a été porté à la connaissance du public ;

SUR proposition du Directeur départemental des territoires du Loiret,

ARRÊTE

ARTICLE 1ER : Modification de l'article 4 de l'arrêté du 12 janvier 2022

Le tableau des permanences de la commission d'enquête figurant dans l'article 4 de l'arrêté du 12 janvier 2022 est modifié comme suit :

Lieux Mairie de	Dates	Horaires
JARGEAU	lundi 7 février 2022	10h -12h
	mercredi 16 février 2022	15h - 17h
DARVOY	mardi 8 février 2022	14h - 16h
	jeudi 17 février 2022	10h - 12h
MARDIÉ	samedi 5 février 2022	10h -12h
	vendredi 11 février 2022	14h - 16h
MARCILLY EN VILLETTE	vendredi 4 février 2022	10h - 12h
	mardi 15 février 2022	10h - 12h
SAINT DENIS DE L'HÔTEL	jeudi 10 février 2022	10h - 12h
	vendredi 18 février 2022	14h - 16h
SANDILLON	mercredi 9 février 2022	14h - 16h
	samedi 12 février 2022	10h - 12h

Les autres dispositions de l'arrêté du 12 janvier 2022 susvisé demeurent inchangées.

ARTICLE 2 : Exécution

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Loiret, les maires de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon et les commissaires-enquêteurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée.

Orléans, le 26 janvier 2022

La Préfète,
pour la Préfète et par délégation,
pour le Directeur départemental des territoires et par délégation
Le Chef du Service eau environnement et forêt


Isaline BARD

PRÉFÈTE DU LOIRET

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE
conformément au Code de l'Environnement

prescrivant 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

Déroulement : Par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, une enquête publique complémentaire est prescrite pendant 17 jours, du vendredi 4 au dimanche 20 février 2022 inclus.

Au terme de la procédure et conformément au jugement du Tribunal Administratif d'Orléans du 15 avril 2021, un arrêté préfectoral de régularisation de l'autorisation délivrée par arrêté préfectoral le 5 octobre 2016, prenant en compte le nouvel avis de l'Autorité Environnementale, est susceptible d'être délivré.

La commission d'enquête est composée comme suit :

Président : M. Jean GODET, directeur général de la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir en retraite

Membres titulaires :

M. Frédéric IBLED, cadre technique

M. Laurent CHARRE, architecte-urbaniste.

En cas d'empêchement de M. Jean GODET, la présidence de la commission sera assurée par M. Frédéric IBLED.

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

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête complémentaire est consultable :

sur support papier : dans chacune des mairies ci-dessus mentionnées,

sur le site internet : www.loiret.gouv.fr

Les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et formuler leurs observations, propositions et contre-propositions sur un registre à feuillets non mobiles ouvert à cet effet aux jours et heures d'ouverture des mairies concernées par l'enquête publique complémentaire.

Le public pourra aussi formuler ses observations par courriel à l'adresse électronique suivante :

ddt-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr en mentionnant le nom du projet dans l'objet du message ; ces observations seront transmises au Président de la commission d'enquête et consultables par le public sur le site internet indiqué ci-dessus ;

Les observations et propositions écrites sur ce projet peuvent également être adressées par voie postale au siège de l'enquête à l'adresse suivante : Mairie de Jargeau - place du Grand Cloître - 45150 JARGEAU, à l'attention du Président de la commission d'enquête ; elles seront annexées au registre d'enquête tenu à disposition au siège de l'enquête

Les commissaires-enquêteurs recevront les observations du public en mairie lors de permanences :

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

Dès réception du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, ceux-ci seront tenus à la disposition du public en mairies des communes concernées par l'enquête complémentaire et sur internet pendant un an à l'adresse suivante : www.loiret.gouv.fr.

Des informations sur le projet peuvent être demandées à :

Département du Loiret - 15 rue Eugène Vignat - 45945 ORLÉANS - 02 38 25 45 45

NB : En raison de la crise sanitaire « COVID-19 », des mesures spécifiques seront mises en œuvre conformément à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

↳ A joindre au dossier d'enquête

REPUBLIQUE FRANCAISE

CERTIFICAT DU MAIRE
constatant le dépôt en Mairie
d'un dossier d'enquête
complémentaire

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU LOIRET

pour des opérations soumises à autorisation au titre du Code de l'Environnement

Le Maire de la commune de **Darvoy**

CERTIFIE que les pièces composant le dossier relatif à l'enquête publique complémentaire, prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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 sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.), ont été déposées en mairie après publication régulière et sont restées à la disposition du public.

Fait à Darvoy, le 08 Février 2022.

le Maire,
Mme BRYNHOLE



[Handwritten signature]

VU

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR,

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Darvoy

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d'affichage en mairie : 20 février 2022.

Date de retrait de l'affichage : 22 février 2022

A Darvoy, le 23 février 2022



NB : document à retourner à la DDT au terme de l'affichage

A joindre au dossier d'enquête

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Marcilly en Villette

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon

(dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d'affichage en mairie :

19 janvier 2022

Date de retrait de l'affichage :

22 février 2022

A Marcilly en Villette, le

22 février 2022



Hervé NIEUVIARTS
Maire de Marcilly en Villette

NB : document à retourner à la DDT au terme de l'affichage

CERTIFICAT DU MAIRE
constatant le dépôt en Mairie
d'un dossier d'enquête
complémentaire

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU LOIRET

pour des opérations soumises à autorisation au titre du Code de l'Environnement

Le Maire de la commune de **Marcilly en Villette**

CERTIFIE que les pièces composant le dossier relatif à l'enquête publique complémentaire, prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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 sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.), ont été déposées en mairie après publication régulière et sont restées à la disposition du public.

Fait à Marcilly en Villette, le 22 février 2022

le Maire,



Hervé NIEUVIARTS
Maire de Marcilly en Villette

VU

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR,

A joindre au dossier d'enquête

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Mardié

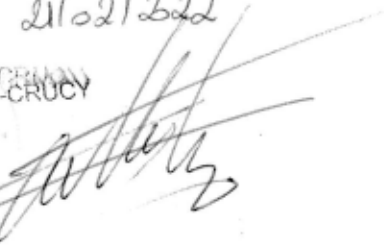

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, à titre de régularisation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le Conseil Départemental du Loiret à réaliser des travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales dans le cadre du projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d'affichage en mairie : 16/01/2022

Date de retrait de l'affichage : 31/01/2022

A Mardié, le 21/02/2022
Le Maire
Clémentine CHILLET-TEAU-CRUCY



NB : document à retourner à la DDT au terme de l'affichage

A joindre au dossier d'enquête

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Jargeau

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d'affichage en mairie : 20/01/2022

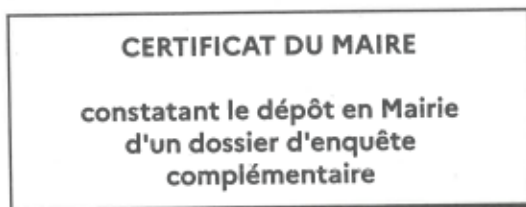
Date de retrait de l'affichage : 21/02/2022

A Jargeau, le 21/02/2022

Le Maire de Jargeau
Sophie HÉRON



NB : document à retourner à la DDT au terme de l'affichage



PROJET PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU LOIRET

pour des opérations soumises à autorisation au titre du Code de l'Environnement

Le Maire de la commune de **Saint Denis de l'Hôtel**

CERTIFIE que les pièces composant le dossier relatif à l'enquête publique complémentaire, prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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 sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.), ont été déposées en mairie après publication régulière et sont restées à la disposition du public.

Fait à Saint Denis de l'Hôtel, le 21/02/22.

le Maire,

Arnaud MARTIN



VU

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR,

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

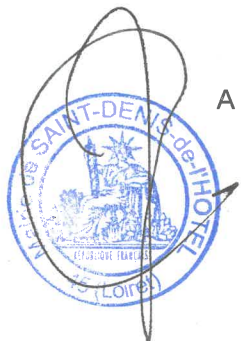
Le Maire de la commune de Saint Denis de l’Hôtel

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l’Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d’affichage en mairie : 19/02/22

Date de retrait de l’affichage : 27/02/22



A Saint Denis de l’Hôtel, le

22/02/22

Le Maire,
Arnaud MARTIN

NB : document à retourner à la DDT au terme de l’affichage

↳ A joindre au dossier d'enquête

REPUBLIQUE FRANCAISE

CERTIFICAT DU MAIRE
constatant le dépôt en Mairie
d'un dossier d'enquête
complémentaire

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU LOIRET

pour des opérations soumises à autorisation au titre du Code de l'Environnement

Le Maire de la commune de **Sandillon**

CERTIFIE que les pièces composant le dossier relatif à l'enquête publique complémentaire, prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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 sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.), ont été déposées en mairie après publication régulière et sont restées à la disposition du public.

Fait à Sandillon, le 14 Mars 2022

le Maire,

VU

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR,

(dossier 45-2014-00130/cont.)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Sandillon

certifie que l'avis annonçant l'enquête publique complémentaire prescrite par Mme la Préfète du Loiret par arrêté préfectoral du 12 janvier 2022, 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, sur le territoire des communes de Jargeau, Darvoy, Mardié, Marcilly en Villette, Saint Denis de l'Hôtel et Sandillon (dossier 45-2014-00130/cont.),

a été placardé 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire et pendant toute sa durée à la mairie de sa commune.

Date d'affichage en mairie : 20 janvier 2022

Date de retrait de l'affichage : 25 février 2022

A Sandillon, le 14 Mars 2022




NB : document à retourner à la DDT au terme de l'affichage

Annonces classées

45

MP
Société Par Actions Simplifiée au capital de 1 000,00 €
 Siège social : 3 rue de la Pompe
 45300 PANNECIERES
 844 750 398 RCS ORLEANS

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 3 juin 2020, l'associée unique statuant conformément à l'article L. 225-248 du Code de commerce, a décidé de ne pas dissoudre la Société. Mention sera faite au RCS d'Orléans.

JCP
Société Par Actions Simplifiée au capital de 1 000,00 €
 Siège social : 3 rue de la Pompe
 45300 PANNECIERES
 844 752 865 RCS ORLEANS

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 4 juin 2020, l'associé unique statuant conformément à l'article L. 225-248 du Code de commerce, a décidé de ne pas dissoudre la Société. Mention sera faite au RCS d'Orléans.

FORAGES DU HAUT MIDI
Société à Responsabilité Limitée Au capital de 7 622,45€
 Siège : 1166 Rue du Haut Midi 45160 ST HILAIRE ST MESMIN
 RCS ORLEANS N°382.854.339

DISSOLUTION

L'Assemblée Générale Extraordinaire réunie le 22 décembre 2021 a décidé la dissolution anticipée de la Société à compter du 31 décembre 2021 et sa mise en liquidation amiable sous le régime conventionnel dans les conditions prévues par les statuts et les délibérations de ladite assemblée. Elle a nommé comme liquidateur Monsieur Philippe ALLUARD, demeurant 1165 rue du Haut Midi 45160 ST HILAIRE ST MESMIN, pour toute la durée de la liquidation, avec les pouvoirs les plus étendus tels que déterminés par la loi et les statuts pour procéder aux opérations de liquidation, réaliser l'actif, acquitter le passif, et l'a autorisé à continuer les affaires en cours et à en engager de nouvelles pour les besoins de la liquidation. Le siège de la liquidation est fixé 1166 rue du Haut Midi 45160 ST HILAIRE ST MESMIN. C'est à cette adresse que la correspondance devra être envoyée et que les actes et documents concernant la liquidation devront être notifiés. Les actes et pièces relatifs à la liquidation seront déposés au Greffe du Tribunal de commerce d'Orléans, en annexe au Registre du commerce et des sociétés.

S.C.I. TRARIEUX
Société civile immobilière
 Au capital de 1 524,49 euros porté à 170 000,00 euros
 Siège social : 850 rue du Pressoir Toineau 45160 Olivet
 Orléans 423 529 494

MODIFICATION DU CAPITAL

L'Assemblée Générale Extraordinaire réunie en date du 15 octobre 2021 a décidé et réalisé une augmentation du capital social de 168 475,51 euros par apports en numéraire.

REISOPACK FRANCE
Société à Responsabilité Limitée au capital de 3 000 euros
 Siège social : 22 bis Route de Gien
 45110 Saint Martin D'Abbat
 509 710 364 RCS Orléans

MODIFICATION DES DIRIGEANTS

Suivant procès-verbal en date du 31/12/2021, l'Assemblée générale a pris acte de la démission en qualité de gérant à compter du 31 décembre de M. JEAN PIERRE BOUJNET, et la nomination pour une durée illimitée de M. OSCAR SALDANA, né le 01/12/1965 et demeurant Correr Rosella, 10 ? 08415 Bigues i Reils (Espagne). Le gérant Pour avis,

GLASS TO GLASS
Société à responsabilité limitée au capital de 10 000 Euros
 Siège Social : 9,
 Route de Dampierre - 45290 LES CHOUX
 792 628 646 R.C.S. ORLEANS

AVIS

Aux termes de décisions en date du 10 janvier 2022, l'associé unique a décidé de transformer la société en Société par Actions Simplifiée à compter du même jour sans création d'un être moral nouveau et a adopté le texte des statuts qui régiront désormais la société. L'objet de la société, sa durée, la dénomination sociale et la date de clôture de son exercice social demeurent inchangés. Le capital social reste fixé à 10 000 €. Cette transformation rend nécessaire la publication des mentions suivantes :

GAEC ou capital variable minimum de 164 187,59 €
« Aux Lambeaux », VILLENOUITERS, 45270 BELLEGARDE
 RCS ORLEANS 338 712 698

AVIS

L'AGE, réunie le 22/12/2021, a décidé de porter la durée de la société à 99 années à compter de son immatriculation. Pour avis, la gérance

AVENUE DU MOULIN Société Civile Immobilière au capital de 1 000,00 €
 Siège social : 25 rue de la griffonerie 45800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE
 441 941 002 RCS ORLEANS

TRANSFERT DE SIÈGE SOCIAL

Le 7/12/2021, par AG Extraordinaire le siège social a été transféré, à compter du 07/12/2021, de 25 rue de la griffonerie, SAINT-JEAN-DE-BRAYE (Loiret), à 24 avenue Alphonse Mas, BEZIERS (Hérault)

EARL MASSON ET FILS
 Société Civile au capital de 50 338, 67 €
 « Romainville » - 45340 BEAUNE LA ROLANDE
 RCS ORLEANS N° 317 000 669

MODIFICATIONS STATUTAIRES

Par décision d'AGE du 07/12/2021, il a été décidé des modifications suivantes prenant effet au 01/01/2022 :

CEREBEAUCÉ
Société à responsabilité limitée au capital de 8 000 €
 Siège social : 14, rue de Poilly
 45480 OUTARVILLE
 378 154 140 RCS ORLEANS

CLÔTURE DE LIQUIDATION

En date du 07 janvier 2022, l'assemblée générale extraordinaire de l'EARL DES CROULUS, en liquidation (société civile au capital social de 40 000 €, siège social : Les Croulus 45490 SCEAUX DU GATINAIS, RCS ORLEANS n° 502 846 231), a approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur (M. Xavier GIRARD, demeurant 60 rue des longues allées 45800 ST JEAN DE BRAYE, l'a déchargé de son mandat et a prononcé la clôture des opérations de liquidation.

SAS MILLERON HALATRE
 Notaires associés à LE MALESHERBOIS, Malesherbes (Loiret)
 6 rue du Capitaine Lièvre

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Suivant acte reçu par Me Bertrand HALATRE, notaire associé à LE MALESHERBOIS (45330), le 7 janvier 2022, a été reçu le changement de régime matrimonial portant adoption de la séparation de biens par : Mr Dominique BOISSIER, dirigeant de société, et Mme Nathalie Martine COUPEL, cadre de santé, demeurant à LE MALESHERBOIS (45330) 10 avenue Lévis Mirepoix Malesherbes. Mr est né à BRIOUDE (43100) le 13 mai 1973, Mme est née à BAGNEUX (92220) le 20 juin 1970. Mariés à la mairie de SAINT-JEAN-LACHALM (43510) le 16 août 1997 sous le régime de la communauté d'acquêts à défaut de contrat de mariage préalable. Les oppositions des créanciers à ce changement, s'il y a lieu, seront reçues dans les trois mois de la présente insertion, en l'Office Notarial de Me Bertrand HALATRE, notaire associé à LE MALESHERBOIS (45330) MALESHERBES 6 rue du Capitaine Lièvre, où domicile est élu à cet effet. Pour insertion. Le Notaire

OFFICE NOTARIAL RENNES DU GUESCLIN
 Maîtres Eric LANOTTE, Marc LAISMÉ, Damien GUÉGUEN et Arnaud SOLLET
 Notaires associés
 4 rue Du Guesclin - 35000 RENNES

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Suivant acte authentique électronique reçu par Maître Arnaud SOLLET, Notaire à PARIS (75009), le 29 décembre 2021 Monsieur Pierre Louis Marie MAROL et Madame Véronique DUVERT son épouse, demeurant ensemble à COMBLEUX (45800) 1 chemin de l'Eglise. Monsieur est né à VICHY (03200) le 9 juillet 1955. Madame est née à VERSAILLES (78000) le 16 octobre 1961. Monsieur est de nationalité française. Madame est de nationalité française. Résidents ou sens de la réglementation fiscale. Ont adopté, pour l'avenir, le régime de la communauté universelle avec clause de partage égal de communauté. Les oppositions pourront être faite dans un délai de trois mois et devront être notifiées par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par acte d'huissier de justice à la SAS « DUQUESCLINNOTAIRES », domiciliée à PARIS (75009) 10 rue La Fayette. En cas d'opposition, les époux peuvent demander l'homologation du changement de régime matrimonial à M. le juge aux affaires familiales du tribunal de grande instance compétent. Pour avis et mention, Maître Arnaud SOLLET.

LA PREFÈTE DU LOIRET COMMUNIQUE :
 Une enquête publique de 33 jours sera ouverte, du jeudi 20 janvier au lundi 21 février 2022 inclus, sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société EGIOM Granulats, concernant le renouvellement partiel d'autorisation d'exploitation et l'extension de la carrière située sur le territoire de la commune de SULLY-SUR-LOIRE, au lieu-dit « La Brasse ».

MODIFICATION DU CAPITAL

MAYENNE & ASSOCIES
 Société civile Immobilière au capital de 1 000 euros
 Siège social : 287 RTE DE ST MESMIN
 45750 SAINT-PRYRE-SAINTE-MESMIN
 802 161 257 RCS ORLEANS

Les associées réunies en AGE le 30/07/2021 ont :

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous signature privée en date à PITHIVIERS du 3 janvier 2022, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes :

ANNONCES LÉGALES ET ADMINISTRATIVES

SAS MILLERON HALATRE
 Notaires associés à LE MALESHERBOIS, Malesherbes (Loiret)
 6 rue du Capitaine Lièvre

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes de la décision en date du 20 Décembre 2021 est constituée une Société présentant les caractéristiques suivantes :

PROCES-VERBAL DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE A TITRE DE REGULARISATION DE L'ARRÊTE PREFECTORAL DU 5 OCTOBRE 2016 AUTORISANT LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DU LOIRET A REALISER DES TRAVAUX ET OUVRAGES HYDRAULIQUES ET REJETER DES EAUX PLUVIALES DANS LE CADRE DU PROJET DE DEVIATION DE LA RD 921 ENTRE JARGEAU ET SAINT DENIS DE L'HÔTEL

EP N° E21000155/45

Commission d'enquête

Président :

Jean GODET

Membres titulaires :

Frédéric IBLED

Laurent CHARRE

Vu l'arrêté préfectoral de Madame la Préfète du Loiret en date du 12 janvier 2022 et l'arrêté préfectoral modificatif du 26 janvier 2022 prescrivant 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,

Vu la décision 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 la commission,

Nous avons, à l'issue de l'enquête publique, établi le procès-verbal suivant.

Déroulement de l'enquête publique

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.

Les 7 et 10 janvier 2022, différents échanges téléphoniques et par courriel avec Madame Rouet, assistante du service eau, environnement et forêt à la DDT du Loiret, ont précédé la rédaction de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête, notamment sur la fixation des dates de l'enquête et des différentes permanences ainsi que sur les modalités spécifiques de l'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 St 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.

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 St 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'Etat dans le Loiret : www.loiret.gouv.fr ainsi que sur celui du Conseil départemental :

www.deviationjargeau.fr. Des informations sur le projet pouvaient également 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-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr

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.

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 qui était accompagné de Madame Marie Giupponi. 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 difficultés. 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 St Denis de l'Hôtel, en passant par le chantier de l'ouvrage de décharge et de construction du viaduc, rive gauche.

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 St Denis de l'Hôtel.

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 le 4 février 2022.

L'avis d'enquête publique a fait l'objet d'un affichage aux couleurs et format requis du 18 janvier 2022 au 20 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.

L'avis d'enquête était également consultable sur le site internet des services de l'Etat 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.

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 lors des permanences 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 St 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, St 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 203 observations.

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.

Synthèse des observations

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.

1 /Observations favorables au projet

1. M. Nicolas Charnelet de Jargeau

Le trafic de transit supporté par l'unité urbaine de Jargeau-Darvoy-St Denis 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.

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.

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/ Loire. Et l'ouverture prochaine d'un lycée à Châteauneuf risque d'accroître 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. 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.

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 St Denis, Jargeau, Darvoy sont très majoritairement demandeurs de cette déviation.

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.

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.

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.Rosling, 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 Burban, 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. Rosling 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.

9. Mme Valérie Villeret rue du 71^e 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.

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.

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.

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.

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.

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 St Denis 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 ?

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.

16. Courrier commun de Mrs les Maires de St 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 St 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, 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-St Denis, notamment pour la sécurisation des cyclistes, du covoiturage...pour agir sur les connections entre les communes.

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 prises en compte. La réduction du trafic bénéficiera également à St Jean de Braye.

Puis, elle se félicite des perspectives de mises en place de lignes de bus entre Chécy, 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.

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.

2 /Observations relatives à des demandes d'aménagements.

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.

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.

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, via la D 960 qui est en très mauvais état et redoute un report de circulation poids lourds de St Denis vers Châteauneuf, via les D 921 et D 960. Il souhaite un dispositif anti-bruit à proximité de Fau Juif.

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.

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.

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.

3/ Observations exprimant une opposition pure et simple au projet

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.

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 en direction de la tangentielle, les usagers ne viendraient plus encombrer le carrefour des feux à St 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 St Denis 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.

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 possible, 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 et des aménagements efficaces dans la traversée de Jargeau -St 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. 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.

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.

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 St Denis de l'Hôtel ?

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.

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 ?

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.

10. Anonyme

La déviation est présentée comme un contournement local destiné à soulager les centres-villes de Jargeau et St 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.

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.

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.

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 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.

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 St 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.

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 St 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 séquençement « 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.

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 réprecise 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.

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.

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 St Denis de l'Hôtel ? Ces 3 éléments sont liés et chacun devra se faire en cohérence avec l'urgence écologique.

18. 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.

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.

M.Poutissou partage la plupart de ces approches.

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 ben 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.

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 ...

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 : aérodrome de St Denis (40ha artificialisés), déviation de Fay aux Loges (27 ha artificialisés), déviation de St 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 ?

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.

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.

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 ?

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.

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.

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 cinqcentenaires 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...

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.

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 Maret 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.

30. Courrier déposé à St 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).

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.

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.

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.

34. Mme. Sylvie David-Rousseau de Sully/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.

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 multiscalaire.

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 St 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 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.

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).

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.

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.

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 St Denis après l'ouverture de la déviation ? Comme paysan naturaliste il se bat contre ce projet de pont complètement inutile et d'un autre temps.

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/ Observations pointant des problématiques d'environnement

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 St 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. 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.

-Echappatoire 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.

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.

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 St 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. 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.

5. C. Desbrée

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

1°/ 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.

2°/ L'évolution des déplacements humains nécessite des aménagements réfléchis se libérant du tout pétrole et du transport individuel.

3°/Pas ou peu d'études ont été réalisées pour fluidifier la circulation dans Jargeau et St Denis de l'Hôtel.

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

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.

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.

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.

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.

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/Loire, M. Chaussard de Châteauneuf/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-St Denis de l'Hôtel et le périmètre de l'enquête sont bien trop limités . En fait ce sujet concerne l'ensemble du Loiret.

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.

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.

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...

13. Mme Ségolène Garnier

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

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, bétonnisation 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 St Denis de l'Hôtel. Ces aménagements comme ceux cités par Loiret Environnement sont préconisés par les signataires.

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.

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 St 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.

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.

18. M.Jérôme Lamour 276 rue Georges Tiroit 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) ?

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.

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.

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 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.

22. J. A Guieysse , Anonyme, F.Arnould

M.Guieysse, rejoint sur plusieurs point 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 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.

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, 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 ?

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 St 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 ?

-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.


Conclusion

En foi de quoi, nous avons établi le présent procès-verbal remis à Monsieur Laurent Giquel, Responsable de l'unité études et travaux au Conseil départemental du Loiret, qui dispose réglementairement de 15 jours (si possible beaucoup moins, compte tenu du délai de remise du rapport imposé par l'arrêté d'ouverture d'enquête publique) pour nous adresser, dans un mémoire, ses réponses, ses remarques aux observations rassemblées dans la synthèse ci-dessus ainsi qu' aux demandes de précision formulées par la commission d'enquête, à savoir :

- 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 ?

Fait le 23 février 2022

Le Président de la commission d'enquête



Jean GODET



Pôle Aménagement Durable
Direction des Infrastructures
Service Etudes et Travaux

Monsieur Jean GODET
Président de la commission d'enquête

Ref : LET-067-2022-SET-LG-M. GODET
Contact : Laurent Giquel(02 38 25 45 98)
Objet : Déviation de Jargeau - Mémoire en réponse au PV
de l'enquête publique complémentaire

Orléans, le 04 MARS 2022

Monsieur le Président,

Vous avez fait parvenir à mes services, en date du 24 février 2022, le procès-verbal de l'enquête publique complémentaire à titre de régularisation de l'arrêté d'autorisation dit « Loi sur l'eau » relative à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel qui s'est déroulée du 4 au 20 février 2022.

Vous trouverez joint, à la présente, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux demandes formulées en conclusion de votre procès-verbal.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,

Sandrine EUGÈNE
Directrice des Infrastructures

PJ : Mémoire en réponse PV enquête publique complémentaire

Territoire d'innovation
www.loiret.fr



**Mémoire du maître d'ouvrage
en réponse aux observations du public
et aux demandes de précisions de la Commission
d'enquête**

**Enquête publique complémentaire
Régularisation de l'arrêté préfectoral du 5/10/2016
Autorisation dite « Loi sur l'eau »
(EP N°E21000155/45)**

Déviations de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel

SOMMAIRE

1	REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	3
1.1	Pouvez-vous confirmer que l'ensemble des zones humides a été pris en compte et traité dans le projet ?	3
1.2	Quelle valeur accordez-vous à l'étude de M. RICHARD pédologue ?	4
1.3	Qu'en est-il réellement des risques karstiques évoqués dans plusieurs observations avec des références à des études du BRGM ?	4
1.4	Comment ont été traités les écoulements souterrains ?	6
1.5	En cas de crue importante, le pont sera-t-il réellement accessible ?	7
2	REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC RETRANSCRITES AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DE LA COMMISSION D'ENQUETE	8
2.1	Thématiques relatives à la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, objet de l'enquête publique complémentaire	8
2.2	Thématiques relatives à l'avis de la MRAE	9
2.3	Thématiques relatives aux adaptations du projet après l'enquête publique unique de 2016	13
2.4	Thématiques relatives à la biodiversité	13
2.5	Thématiques relatives au paysage	14

1 REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1.1 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.

En résumé, le projet impacte 4 000 m² (0.4 ha) de zones humides sur une surface de 85,4 ha, soit une surface très faible (moins de 0,5% de l'emprise du projet). 4 zones humides sont touchées et jamais au-delà de 20% de chacune d'entre elles :

- 3 000 m² principalement au sud du Dhuy ;
- 100 m² au bord de la Marmagne ;
- 200 m² dans le bois de Latingy ;
- 700 m² dans l'ancienne carrière au nord-est de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Cet impact représente 4,8% de la surface des zones humides interceptées par le fuseau d'étude (8,4 ha de zones humides concernées sur le fuseau). Le choix du tracé et en particulier l'allongement de 100 mètres de l'ouvrage franchissant la Loire pour éviter les zones humides des berges permet de limiter au maximum l'incidence sur les zones humides existantes.

Deux mesures écologiques aux lieux-dits « Clos Yré » sur la commune de Darvoy et « Lombardiaux » sur la commune de Sandillon vont permettre de compenser cet impact résiduel. Elles consistent en la création de plusieurs mares et mouillères avec ceinture d'hélophytes totalisant une surface totale de 6 000 m², soit 2 000 m² de plus que la surface impactée par le projet.

Considérant que les zones humides étaient associées à des zones complémentaires favorables aux espèces inféodées des zones humides, le maître d'ouvrage a décidé de les inclure dans sa stratégie de compensation. C'est pourquoi, ces mesures écologiques intègrent une surface complémentaire de 18,6 ha pour les habitats terrestres associés pour compenser les 18,2 ha de zones complémentaires impactées par le projet.

Enfin, pour garantir une compensation sur des niveaux de qualité équivalente des milieux, une matrice a été retenue, validée par des experts en biodiversité, pour qualifier le niveau de fonctionnalité écologique des habitats d'espèces inféodés aux milieux humides. Là encore, la compensation par équivalence-qualité est vérifiée (supérieure à l'impact).

1.2 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).

Tout d'abord, il convient de rappeler que la réglementation en matière de définition d'une zone humide a évolué depuis l'obtention de l'arrêté du 5 octobre 2016. C'est la réglementation en vigueur à la date de cet arrêté qui fait référence sur la justification de la définition d'une zone humide. Celle-ci se caractérise par le cumul de deux critères : la présence simultanée de sols habituellement inondés ou gorgés d'eau (critère pédologique) et d'une végétation hygrophile (critère botanique).

Comme le précise le maître d'ouvrage dans la notice complémentaire (Pièce D – sous-dossier 0, §9.2 page 89/101), la situation particulière du Val de Loire, avec la présence de sables et d'une nappe alluviale circulante, a pour effet de neutraliser le critère pédologique. Dans ces conditions, seul le critère botanique a été retenu, conduisant à maximiser les surfaces de zones humides compte tenu du caractère cumulatif des deux critères. Ainsi, la prise en compte du critère pédologique n'aurait en tout état de cause pas conduit à identifier des surfaces de zones humides supplémentaires à celles retenues par le maître d'ouvrage, bien au contraire cela aurait pu induire un effet réducteur par l'effet cumulatif des critères susmentionnés.

1.3 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).

Pour s'affranchir du risque lié à cette géologie particulière, le maître d'ouvrage a exigé du groupement constructeur de suivre strictement l'ensemble des recommandations fixées par le BRGM (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §6.5 page 117/218). Il s'agit de :

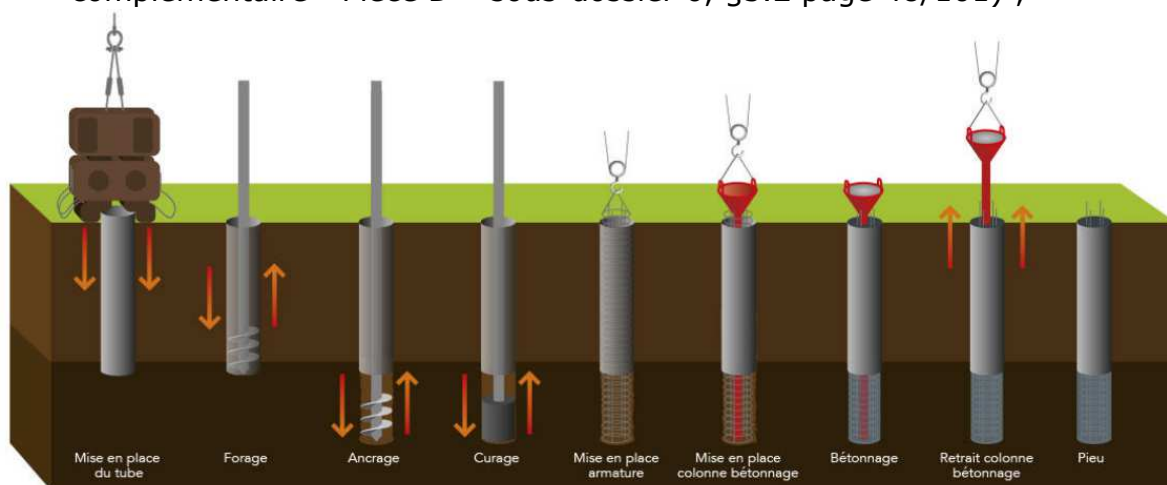
- a) Planifier les investigations complémentaires nécessaires en phase conception avant travaux ;

- b) Fixer des techniques constructives adaptées pour garantir la sécurité des ouvrages et l'absence d'incidence sur l'environnement, ainsi que traiter les effets potentiels de mouvements de terrain ;
- c) Prévoir un contrôle des aquifères avant, pendant et après travaux pour vérifier l'absence d'incidence sur la qualité des nappes.

Le maître d'ouvrage a fixé des dimensions d'aléa de référence karstique par zone en s'appuyant sur la définition de l'aléa de référence par le BRGM (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §5.2 page 106/218), la synthèse de l'inventaire complémentaire mené par le BRGM (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §7.3 page 125/218) et ses conseils en expertise géotechnique. Ces dimensions sont plus importantes dans le lit endigué de la Loire que dans le val de Darvoy car ces zones sont plus rapidement soumises au risque de crue.

Concrètement, ces prescriptions se traduisent par :

- a) Un programme de détection d'anomalie en phase conception :
 - o Tous les pieux ont fait l'objet de sondage en profondeur (au-delà de la base du pieu) pour caractériser le sol et détecter d'éventuelles anomalies. Chaque pieu est dimensionné en fonction du sol précisément analysé ;
 - o Une campagne de compactage dynamique a été réalisée dans le lit majeur endigué pour déclencher les éventuels fontis des couches superficielles dans le secteur sous remblai
 - o Une campagne de détection visuelle sera réalisée au niveau de l'arase des terrassements pour relever la présence éventuelle d'anomalie ;
- b) Des techniques constructives adaptées aux recommandations :
 - o Tous les ouvrages d'art situés dans des zones d'aléa karstique sont fondés sur pieux pour s'appuyer sur le substratum rocheux. Ces pieux sont dimensionnés sur la base des aléas de référence pour garantir l'absence d'impact en cas de survenue d'un effondrement durant la vie de l'ouvrage. Ils sont, par ailleurs, tubés sur toute la hauteur des couches karstifiées pour éviter des pertes de béton dans des vides. Leur positionnement est adapté en fonction de la découverte d'éventuelle anomalie lors de l'étape des sondages pour éviter un conduit actif de circulation souterraine. Ils sont rallongés en cas de découverte de vide dans la zone d'ancrage. Le maître d'ouvrage a exclu des techniques d'injection de renforcement de sol pour éviter des pertes de coulis dans le sous-sol (Cf. Notice complémentaire - Pièce D – sous-dossier 0, §5.2 page 48/101) ;



Technique de foration de pieu par tubage perdu

- Les fondations profondes du franchissement de la levée, par inclusions rigides, sont uniquement métalliques pour éviter une contamination des couches karstifiées ;
 - Les estacades, qui constituent des ouvrages provisoires pour construire les appuis dans la Loire, sont fondées sur pieux métalliques pour éviter toute contamination des couches karstifiées ;
 - Une géogrille, positionnée sous la chaussée dans les zones à risque, est dimensionnée selon les diamètres maximum de l'aléa de référence karstique pour éviter toute rupture de la chaussée en cas de survenue d'un effondrement. Elle sera associée à un dispositif de surveillance par fibre optique qui avertira le maître d'ouvrage en cas de mouvement de terrain. La découverte d'anomalie ponctuelle au niveau de l'arase des terrassements fera l'objet d'un traitement spécifique (renforcement complémentaire, purges et substitution par des matériaux naturels,...) ;
 - Les fossés de récupération des eaux de chaussées sont imperméables dans les secteurs à risque karstique pour éviter une infiltration des eaux, vecteur de déclenchement d'un mouvement de terrain.
- c) Un niveau de contrôle renforcé avant, pendant et après les travaux :
- Des prélèvements et analyses dans la nappe depuis les piézomètres et autres forages à disposition avant le démarrage des travaux de bétonnage, pendant ces travaux et après ces travaux pour vérifier l'absence d'incidence de l'exécution des fondations sur la nappe ;
 - Un suivi des circulations en surface et des filtrations provisoires avant rejet dans le milieu naturel ;
 - Chaque pieu fait l'objet d'une auscultation et d'un enregistrement des paramètres de forage.

1.4 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).

Dans ce même rapport (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §5.4, pages 110 et 111/218) et compte tenu des méthodologies constructives privilégiées (Cf. réponse précédente 1.3, fondations profondes avec tubage perdu), le BRGM évalue à un niveau quasi nul l'impact d'un comblement de conduits entre la Loire et la levée sur les écoulements souterrains à l'échelle de la nappe du Val d'Orléans tant quantitativement vis-à-vis d'une réduction des écoulements vers la résurgence du Loiret et vers les captages d'eau potable en

aval du projet, que qualitativement vis-à-vis d'une dégradation de la qualité des eaux souterraines au droit et en aval du projet.

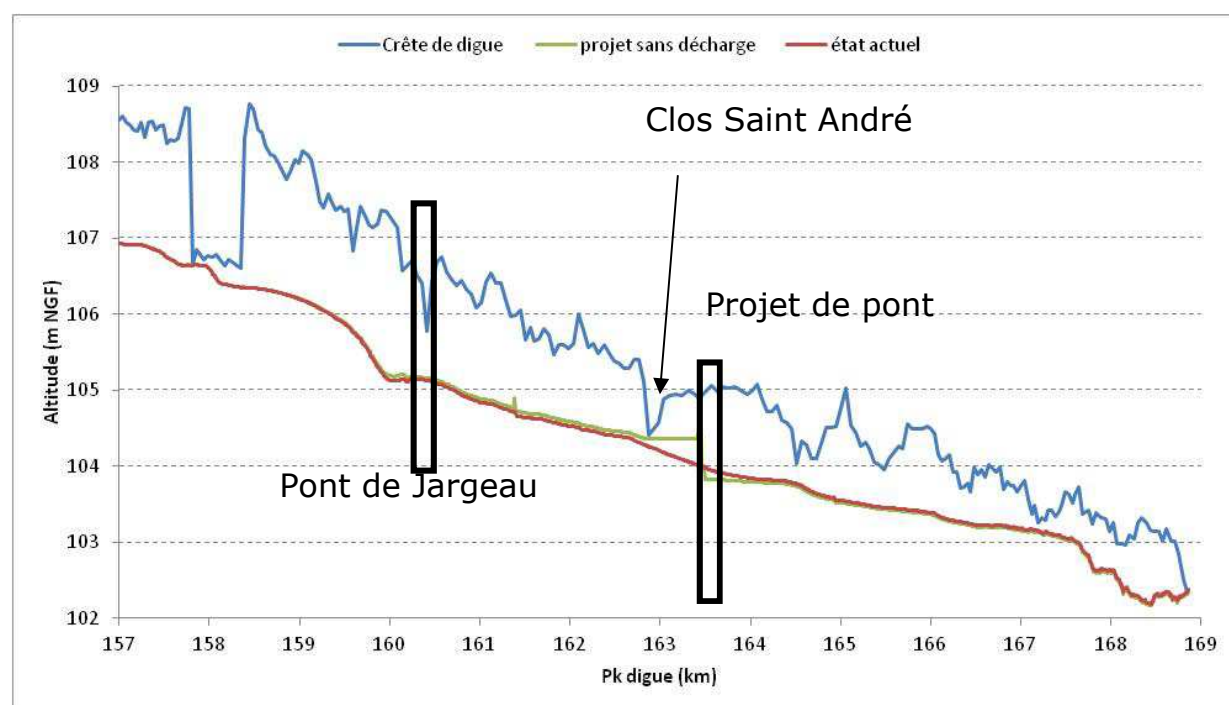
Enfin, et toujours selon l'analyse issue du rapport du BRGM de septembre 2020 (Cf. Annexe 16d de la Pièce D – sous-dossier 0, §5.4, page 111/218), l'impact des fondations profondes sur la nappe alluviale située dans les alluvions et la couche de calcaire karstifiée apparaît en l'état très limité compte tenu de la faible emprise de ces ouvrages (les pieux sont des ouvrages très ponctuels à l'échelle du sous-sol) et de la transmissivité du système (nombreux conduits de taille faible à moyenne). Le cas échéant, en cas de découverte d'un conduit actif en phase conception, des adaptations seraient étudiées pour déplacer le positionnement du pieu ou de la ligne de pieux concernée au sein de la semelle de répartition de l'appui concerné.

1.5 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).

A la crue de retour 500 ans, le déversoir de Jargeau est actionné. Le val d'Orléans est inondé. Plus aucun pont dans le Loiret n'offre un niveau de service normal. Ce nouveau franchissement est le seul qui offrira un usage restreint pour les services de secours et d'urgence. En effet, le modèle hydraulique réalisé pour le projet montre que la levée de Loire ne sera pas submergée de part et d'autre du projet (y compris au lieu-dit de Saint-André à Jargeau qui constitue le point bas de la levée sur ce secteur).



Profil en long de la crête de digue et de la ligne d'eau en pied (crue de 500 ans),
(Cf. Pièce 17 – sous-dossier 2, page 99/178)

La sous face du tablier du pont est 1 mètre au-dessus de la ligne des eaux de la crue de 500 ans. L'accès depuis le coteau de Latingy est au-dessus de la limite de la zone inondable. En conséquence, les services de secours et d'urgence pourront franchir l'ouvrage et accéder à la levée de la Loire en rive sud. Il s'agit d'un usage restreint du franchissement projeté.

2 REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC RETRANSCRITES AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

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

2.1.1 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.

L'interception des cours d'eau par le projet a été justifiée sur la base de la crue centennale pour les cours d'eau courant et de la crue cinq-centennale pour la Loire. La continuité des bassins versants est dimensionnée conformément au guide technique en vigueur.

2.1.2 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.

2.1.3 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.

2.1.4 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.

La conception du franchissement de la levée est présentée dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (Cf. Pièce 17 – sous-dossier 2, §3.6 pages 19 à 23/178). Elle a fait l'objet d'un avis favorable du Comité technique permanent des barrages et ouvrages hydrauliques (CTPBOH) (Cf. Pièce 3 – sous-dossier 1, page 15/31). La levée ne supportera pas l'infrastructure routière grâce à la mise en place d'un système d'inclusions rigides métalliques (tube métallique) ancré dans le substratum rocheux. Les coins formant un angle entre la levée et le remblai de l'infrastructure routière seront remblayés de manière à éviter que les eaux viennent les percuter et à les renvoyer vers l'ouvrage hydraulique de décharge. Cet ouvrage permet en outre d'écarter l'écoulement des eaux de crues intermédiaires du pied de la digue.

2.2 Thématiques relatives à l'avis de la MRAE

2.2.1 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 St 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.
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.

2.2.2 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).

2.2.3 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.

2.2.4 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.

2.3 Thématiques relatives aux adaptations du projet après l'enquête publique unique de 2016

2.3.1 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.

2.3.2 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.

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

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 déviation / 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.

2.4 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.

2.5 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.