

DOSSIER DE PRESSE

Dévi^{ation}
de Jargeau
Naturellement

UNE NOUVELLE VOIE SUR LA LOIRE

Loiret
votre Département

Contact presse : Cassandre Germain
cassandre.germain@loiret.fr • 02 38 25 43 93

SOMMAIRE

I. UNE NOUVELLE VOIE SUR LA LOIRE

Un défi technique et environnemental maîtrisé

II. UN PROJET AU CŒUR DE SON ENVIRONNEMENT

Créer un belvédère sur la Loire

Développer les modes de déplacements doux

Respecter l'environnement et la biodiversité existante

III. POURQUOI UNE DÉVIATION ?

Un projet de territoire

Enjeux et objectifs

IV. CALENDRIER

V. CHIFFRES CLÉS

Annexes

I. UNE NOUVELLE VOIE SUR LA LOIRE

Le Département du Loiret a attribué au printemps 2021 le marché de travaux de la section de franchissement de la Loire, d'une longueur de 4,1 km, à un groupement d'entreprises, dont le mandataire est Baudin Châteauneuf, pour un montant de 58,1 M€.



UN DÉFI TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTAL MAITRISÉ

Les paysages du Val de Loire, inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco, nécessitent de mettre en œuvre des mesures exceptionnelles pour exécuter les travaux dans le plus profond respect du calendrier écologique des espèces en présence.



Le Groupement mené par Baudin Châteauneuf relève ce défi technique et environnemental en apportant des solutions constructives maîtrisées et une méthodologie adaptée pour un projet local à forts enjeux. Toutes les spécificités ont été prises en compte dans le planning de réalisation des travaux.

Le chantier a débuté à l'été 2021 par les travaux préparatoires avec le décapage de la terre végétale et la réalisation des pistes d'accès et des plateformes de travail. La circulation propre aux travaux sera rendue indépendante sur toute la durée du chantier pour le bien-être des riverains. Des estacades sur la Loire et des batardeaux autour des appuis ont été mis en place au second semestre 2021 pour isoler les travaux de la Loire.

Dans le respect du calendrier de préservation de la faune, la construction de l'ouvrage d'art enjambant la Loire a débuté par les travaux de construction des appuis début 2022. Les fondations profondément ancrées dans le substratum rocheux garantiront la stabilité de l'ouvrage tout en respectant les veines d'alimentation de l'aquifère grâce à un tubage métallique laissé en place. Leur exécution est planifiée dans un ordre précis dicté par le calendrier écologique et les règles du phasage de construction. Puis viendra le temps de l'élévation des piles et culées qui recevront le tablier métallique de 570 mètres lancé depuis la rive nord. .

Il ressort des études et des investigations menées par le BRGM (rapport de 2017) que les phénomènes karstiques nécessitent des mesures appropriées en phase de conception et de construction ainsi qu'un suivi spécifique en phase de réalisation. Ces recommandations ont été intégrées aux exigences du cahier des charges du marché conclu avec le groupement

Baudin Châteauneuf qui a pris dans son offre toutes les dispositions pour maîtriser les phénomènes karstiques.

La proximité du site de production de Baudin Châteauneuf est un atout majeur pour le projet. La charpente métallique du tablier sera réalisée au sein de l'entreprise, préassemblée puis acheminée jusqu'au chantier. Cette proximité est déterminante pour réduire l'impact environnemental et minimiser les nuisances de chantier sur la plateforme.

Ces ouvrages d'art s'inscrivent dans un aménagement paysager respectueux de son environnement. Sur la rive gauche, des ouvrages à batraciens, des espaces verts et un écran anti-bruit en partie démontable seront mis en place. Sur la section Loire, se trouvera une prairie mésophile sur talus et des gîtes à chiroptères, des belvédères, un nouveau circuit de la Loire à vélo et sur la rive droite, deux tremplins à chiroptères et un site de nidification du balbuzard.

Un groupement d'experts au service d'un défi technique et architectural

Implantée depuis 1919 à seulement une dizaine de kilomètres du site de la déviation de Jargeau, Baudin Châteauneuf a été en un siècle le constructeur de 9 ouvrages sur la Loire dans le seul département du Loiret (Bonny-sur-Loire, Chatillon-sur-Loire, Gien, 2 ponts à Sully-sur-Loire, Châteauneuf-sur-Loire, Jargeau, pont Joffre à Orléans, Meung-sur-Loire), mais aussi constructeur d'ouvrages en France et en Europe (comme au Luxembourg).

Cette proximité permettra d'optimiser les méthodes de construction favorable à la réduction des délais de construction et à minimiser l'impact environnemental.

Par exemple, les éléments métalliques du tablier arriveront sur chantier en une seule largeur. Les nuisances sonores propres au raboutage sur site en seront d'autant réduites.

Engagé dans une politique de développement durable, le groupe Baudin Châteauneuf s'attache à mettre au point des procédés de fabrication vertueux et des chantiers respectueux des cadres de vie.

II. UN PROJET AU CŒUR DE SON ENVIRONNEMENT

UN PROJET PÉDAGOGIQUE

Une maison pédagogique est installée durant toute la durée des travaux pour suivre et comprendre les différentes étapes du chantier. Elle accueille les personnes qui souhaitent visiter le site ainsi que les scolaires dans le cadre d'ateliers pédagogiques.

En effet, les ponts étant au programme de 5e, les élèves se rendront sur le chantier de la déviation de Jargeau et en apprendront plus sur le projet grâce à différentes interventions de spécialistes, des quizz, etc.

Conduite de travaux, procédures réglementaires, actions environnementales, appropriation du projet par les habitants sont autant de sujet qui seront abordés.

Au total, sur l'année scolaire à venir, ce sont plus de 50 visites qui seront réalisées avec au total plus de 1 500 collégiens.



DÉVELOPPER LES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX

Le Département a souhaité intégrer pleinement les modes doux dans le projet de déviation afin de promouvoir les itinéraires cyclables visant à rendre plus attractifs les trajets de proximité à vélo ou d'intermodalités. Dans le cadre d'un appel à projets, le ministre chargé des transports a retenu le projet de continuité cyclable pour franchir la Loire et relier l'itinéraire principal de la Loire à vélo au sud sur la levée avec le nouvel itinéraire alternatif de la Loire à vélo au nord pour rejoindre Orléans. Ce projet de continuité cyclable d'une longueur de 1 325 mètres sera soutenu à hauteur de 4,2 M€ par l'Etat. Il favorisera en outre les déplacements quotidiens domicile-travail de faibles distances entre les communes concernées, notamment vers les pôles économiques de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Pour offrir des déplacements sécurisés, près de 40% de la largeur du tablier du pont sera dédié à la circulation des modes de déplacements doux. La largeur des pistes cyclables sera de 2 mètres pour les pistes monodirectionnelles et de 3 mètres pour les pistes bidirectionnelles. Pour garantir la sécurité des cyclistes, les pistes seront éloignées de la chaussée et séparées par une glissière en béton sur le pont. Les traversées de la déviation seront toutes dénivelées, soit sous l'ouvrage de décharge au sud de la Loire, soit sur le passage supérieur de la rue du Mont au nord. De nouvelles perspectives seront offertes sur le fleuve grâce à la création de 2 belvédères confortables à l'amont et à l'aval du fleuve appelant ces modes de déplacement à la contemplation.

Par ailleurs, une halte à vélo sera créée à proximité directe de l'itinéraire principal et du pont de la Loire, au lieu-dit Pontvilliers à Darvoy où a vécu une famille de célèbres cyclistes locaux.

Enfin, les deux aires de covoiturage prévues à Mardié et à Sandillon seront reliées par des pistes cyclables aux itinéraires existants de Saint-Denis-de-l'Hôtel et Darvoy.

RESPECTER L'ENVIRONNEMENT ET LA BIODIVERSITÉ EXISTANTE

Le Département a mandaté un bureau expert en écologie indépendant pour s'assurer du respect et du contrôle de ces mesures environnementales pendant toute la durée du projet.

Sur un budget total de 94 M€, une enveloppe financière proche de 10 M€ (soit environ 10% de l'opération est consacrée à des actions en faveur de l'environnement et la biodiversité. Détail ci-dessous :

- Mesures environnementales de chantier (balisage anti-destruction d'habitat, barrières d'isolement pour amphibiens, vérification de la présence des chiroptères, mission écologue pendant travaux, surcoût des travaux liés au calendrier d'intervention vis-à-vis des espèces, filtre à pailles de rétention provisoires), représentant un budget de 270 000 € HT
- Protection du milieu naturel (passages à amphibiens, tremplins pour chauve-souris, banquettes végétalisées pour maintien des continuités écologiques, plateforme pour le Balbuzard), représentant un budget de plus de 210 000 € HT
- Protection des eaux (rétablissements des écoulements naturels, mise en place de bassins multifonctions, de fossés étanches, comblement coin d'eau et modelé, aménagement de zones humides), représentant un budget de plus de 5,6 M€ HT
- Mesures compensatoires en milieu naturel (acquisition de parcelles forestières pour mise en œuvre d'une gestion favorable à la biodiversité pour les chauves-souris, reconstitution de réseaux de haies), représentant un budget de 355 000 € HT

Le Département a déjà reboisé plus de 19 hectares à ce jour, en compensation de l'autorisation de défricher 14,3 ha représentant 13% de l'emprise totale du projet. A terme, le Département compte reboiser plus de 25 hectares et pratiquement doubler les surfaces boisées réellement supprimées. Pour assumer la pérennité de ses engagements, le Département s'est également engagé à faire un suivi des mesures environnementales, notamment de leur efficacité, à 20 ans ou 30 ans.

Exemple d'actions de respect de l'environnement et d'espèces protégées

Le Département a ajusté le calendrier des travaux aux cycles de vie de la faune, notamment les travaux de défrichement du bois des Comtesses à Saint-Denis-de-l'Hôtel et du bois de Latingy à Mardié, qui présentent un intérêt pour les chauves-souris arboricoles. Sur la Loire,

les travaux sont stoppés pendant 4,5 mois pour assurer la reproduction des poissons (frayères) et des oiseaux nicheurs des grèves sableuses comme la Sterne.

Pour la réalisation des travaux de défrichage, un protocole spécifique pour la prise en compte des chauves-souris arboricoles a été mis en place par l'écologue indépendant des travaux qui assiste le Département. Ce protocole a permis de cibler les arbres présentant un intérêt pour les chauves-souris et d'y prescrire une procédure d'abattage particulière.

Autre exemple, pour limiter fortement le risque de destruction accidentelle des espèces protégées comme les amphibiens (crapaud calamite, pelodyte ponctué, rainette arboricole, grenouille agile, ...), après les premiers déboisements, les espèces sont retirées de l'emprise du projet et des barrières anti-batraciens sont posées pour éviter le retour des espèces.

Le balbuzard pêcheur prospère en forêt d'Orléans (25 couples repérés). Le Département a créé en février 2020 une nouvelle plateforme pour les Balbuzards pêcheurs revenant de migration ou en cas d'abandon de la plateforme artificielle existante.

Enfin, le Département a également procédé en mai 2020 au déplacement de 1400 bulbes de Corydale Solide, une fleur protégée, en dehors de l'emprise des travaux d'infrastructure.

LE CONTOURNEMENT NORD DE SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL OUVERT DURANT L'ETE 2023

En septembre 2022, le Département a lancé les travaux de chaussée du contournement nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel. D'une longueur de 5,8 km, cette première partie de la déviation permettra de soulager le centre-ville de Saint-Denis-de-l'Hôtel, en particulier pour le trafic orienté vers Châteauneuf-sur-Loire.

Les travaux sont confiés au groupe Vinci pour un montant de 8,75 M€. Exemplaire en terme de développement durable sur son chantier, le Département s'est vu remettre un « écolabel » de la part de Vinci Construction Travaux. Cette première section de la déviation sera ouverte à la circulation à l'été 2023.

En parallèle, le Département a lancé, également en septembre, le chantier des 2 derniers ponts de la déviation, situés au sud de la déviation, pour franchir les rivières du Dhuy et de son affluent la Marmagne. Les travaux ont été attribués au groupe Vinci pour un montant de 1,55 M€. La réalisation de ces ouvrages permettra enfin de lancer en 2024 les travaux de chaussée du raccordement du sud de la déviation dans le val de Sandillon.

III. POURQUOI UNE DÉVIATION ?

ACTUALITÉ DU CHANTIER

Dans le respect du calendrier écologique et de préservation de la faune, le Département a suspendu, entre mars et fin juillet 2022, les travaux de construction du franchissement dans le lit mineur de la Loire. En effet, cette pause était nécessaire pour préserver les habitats des oiseaux nicheurs et des poissons en période de reproduction.

En parallèle, le chantier s'est poursuivi en dehors du lit de la Loire avec la construction des autres appuis du pont sur la Loire et du franchissement de la rue du Mont. Deux ouvrages sont en cours de construction pour franchir le Dhuy et la Marmagne sur la section sud.

Depuis septembre 2022, les travaux dans le lit mineur de la Loire ont repris. Les fondations profondes des ouvrages dans le lit endigué se sont achevées à la fin de l'automne 2022 et n'ont eu aucune incidence sur les aquifères grâce aux dispositifs constructifs retenus (double chemisage métallique et géotextile dans les horizons karstifiés). La construction des piles du pont se poursuit. Depuis début février 2023, les 2 premières piles vrillées (27° pour récupérer le biais de l'ouvrage par rapport à l'écoulement de la Loire) sont montés pour accueillir le tablier métallique.

Mi-septembre, les premiers tronçons du caisson métallique qui constituera la structure du tablier du pont sur la Loire ont été transportés sur le chantier par convois exceptionnels. En tout, ce sont 48 tronçons de 9 à 14 mètres qui seront fabriqués entre septembre 2022 et juin 2023, chez Baudin Chateauneuf. Sur le chantier, les tronçons seront déchargés par un portique mobile et positionnés sur la plateforme de lancement pour y être soudés les uns aux autres et peints. À fin 2022, les 17 premiers tronçons, d'une longueur totale de 196 m, étaient disposés sur la plateforme de lancement.



Début mars, la 1^{ère} phase exceptionnelle de lancement a eu lieu, opération durant laquelle la première partie de la charpente métallique du pont est poussée sur la Loire. Le tablier, d'une longueur totale de 570 m, sera lancé en 3 fois, entre mars et septembre 2023, afin que les 2 rives soient totalement reliées.

Depuis mi-septembre également, les travaux du contournement nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel ont débuté, pour une durée d'un an. Les terrassements de la plateforme routière sont actuellement en cours et comprennent des traitements des matériaux du site pour éviter l'extraction et le transport de granulats de carrières. Un carrefour giratoire est en cours d'exécution sur la RD424 en direction de Donnery et les assainissements se déroulent sur la RD411, devant la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

UN PROJET DE TERRITOIRE

Le Département du Loiret aménage une déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Le projet prévoit la création d'une nouvelle route à 2 voies d'une longueur de près de 15 kilomètres, entre la RD 13 au Sud sur la commune de Marcilly-en-Villette et la RD 960 à l'Est de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel, ainsi que la création d'un nouveau pont sur la Loire d'une longueur de 570 mètres.

Ce projet représente un montant global d'environ 94 M€, dont 58.1 M€ pour la section du franchissement de Loire.

ENJEUX ET OBJECTIFS

Cet axe est considéré comme un axe saturé, avec une affluence d'environ **15 000 véhicules par jour** (dont 10% de poids lourds), alors que les deux centres villes accueillent 26 établissements recevant quotidiennement du public, dont 6 écoles, 1 collège, 4 équipements culturels et 3 sportifs.

De plus, le taux d'accidentologie reste l'un des plus importants sur cet axe routier. En effet, le taux de gravité des accidents est **deux fois plus élevé que la moyenne nationale**. De nombreux accidents ont été ainsi à déplorer sur la zone puisque ce ne sont pas moins de 79 accidents depuis 1999, dont 5 morts et 49 blessés graves. Le 13 novembre 2017, deux adolescents ont été renversés par un véhicule léger à proximité du collège, heureusement avec seulement quelques blessures légères. Le 17 décembre 2019, un véhicule de secours en intervention a été percuté frontalement sur la RD951 à Darvoy faisant un mort.

L'objectif est donc de désengorger cette zone, dans un souci de **sécurité**, et pour **réduire la pollution** et les **nuisances sonores**.

Ce projet permettra également de :

- améliorer le cadre de vie de la population des centres-villes de Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Darvoy traversés par la RD 921 et la RD951
- sécuriser les personnes qui empruntent quotidiennement la RD pour aller au travail ou à l'école
- réduire de 35% le trafic sur le pont de Jargeau existant et jusqu'à 70% celui de certains itinéraires des centres-villes traversés, comme sur Saint-Denis-de-l'Hôtel
- dévier les poids lourds de transit, permettant de réduire les nuisances riveraines (vibrations, bruit, pollution) et l'insécurité pour des publics sensibles (proximité d'écoles)

Le trafic sur la déviation à l'horizon 2030 est estimé à 11 750 véhicules par jour.

Enfin, le pont sera le seul franchissement dans le Loiret accessible avec un fonctionnement normal pour une crue de 200 ans. Il permettra notamment un franchissement de la Loire pour les services de secours jusqu'à la crue de 500 ans permettant de rejoindre la levée de Loire en rive gauche.

LE SAVIEZ-VOUS ?

- Le trafic sur le pont de Jargeau atteint **15 000 véhicules/jour**. A partir de 12 000 véhicules/jour, l'axe est considéré comme **saturé**. Une situation de fort ralentissement produit seize fois plus d'émissions de gaz à effet de serre.
- Le projet a des vertus écologiques : **moins d'émissions de CO2** en supprimant les embouteillages, **des panoramas inédits** de la Loire avec la construction de belvédères, la **création d'une forêt durable** à la place de bois sans qualité particulière.
- Le Département a sollicité le **BRGM** sur ce chantier. Il ressort de son analyse que les **risques ont bien été recensés** et nécessitent des **mesures appropriées** qui seront **mises en œuvre**.
- La plateforme de balbuzards de Mardiéval est **artificielle**. Elle n'a pas été touchée par les travaux. Depuis le début des travaux, le couple de Balbuzard niche sur cette plateforme et donnent naissance à des petits chaque année. Le Département a créé une **nouvelle implantation** d'une aire artificielle à proximité de l'aire actuelle.
- De nombreuses **mesures environnementales**, d'un montant proche de 10 **millions d'€**, ont été retenues pour préserver les milieux naturels dans le cadre de la déviation de Jargeau.
- Le pont de la déviation de Jargeau sera le **seul ouvrage franchissable en cas d'inondation** pour traverser la Loire Nord/Sud, ce qui est **indispensable** pour les véhicules de secours et la protection des populations.
- Un **inventaire de la faune et de la flore** a été réalisé sur une année entière afin d'identifier les espèces animales et végétales présentes sur le tracé de la déviation de Jargeau et **les protéger**.
- Le Département soutient les acteurs de la conservation du Balbuzard en **finançant le projet Objectif balbuzard**.
- Des **crapauducs** (petits tunnels sous la route sécurisant les déplacements des batraciens) seront **implantés** dans le Val de Darvoy et la Pièce Plaidée (Mardiéval).
- Une **écologue indépendante** travaille depuis le démarrage des études sur le projet. Elle fait partie de l'entreprise Biotope basée à Orléans. Biotope réunit la plus grande équipe d'écologues au niveau européen.
- Une **forêt durable** sera créée, tant dans sa gestion que dans les espèces plantées. La diversité des essences est un gage de gestion durable. Une forêt où cohabitent plusieurs essences résiste mieux aux maladies et aux aléas climatiques.

IV. CALENDRIER

1998 : Genèse du projet

2001 - 2004 : Etudes de faisabilité

2004 - 2009 : Etudes de tracé

2009 - 2012 : Choix d'un tracé au droit de la levée de la Loire à Darvoy

2013 - 2014 : Etude d'impact patrimonial

16 septembre 2016 : Arrêté d'Utilité publique

27 septembre 2016 : Arrêté Défrichement

5 octobre 2016 : Arrêté au titre de la Loi sur l'eau

Juin 2017 : Démarrage des acquisitions foncières

23 octobre 2017 : Démarrage des travaux de défrichement à l'est de Saint-Denis-de-l'Hôtel et au nord de Mardié

2018 : Poursuite des acquisitions foncières, du défrichement, pose des barrières de protection pour les batraciens et réalisation du diagnostic archéologique

5 septembre 2018 : Arrêté de dérogation aux espèces protégées

Septembre 2019 : Fin des travaux du pont rail sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la SNCF

Fin 2019 : Lancement des travaux du pont route

2020 : Démarrage des travaux sur le contournement nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel avec 2 carrefours giratoires sur la RD960

2021 : Fouilles archéologiques et démarrage des travaux sur le franchissement de la Loire

2022 : Démarrage des travaux de chaussée du contournement nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel et des ponts sur le Dhuy et la Marmagne

2024 : Démarrage des travaux de chaussée du raccordement sud dans le val de Sandillon

Début 2025 : Mise en service de la déviation

V. CHIFFRES CLÉS

94 M d'€ : coût total de l'opération (valeur 2024)

58,1 M d'€ : coût pour la section du franchissement de la Loire

Près de 10 M d'€ : budget alloué à la préservation de l'environnement
soit environ **10 %** du montant total

15 km de routes dans le cadre de la déviation

570 m : longueur du pont traversant la Loire

15 000 véhicules / jour : affluence du trafic actuel sur la RD921, dont **10 %** de poids lourds

11 750 véhicules / jour : estimation du trafic sur la déviation à l'horizon 2030

35 % : pourcentage de la réduction du trafic sur le pont de Jargeau existant, via la déviation

32 % : pourcentage de la réduction du trafic sur la RD951 actuelle, via la déviation

70 % : pourcentage de la réduction du trafic sur la RD960 actuelle, via la déviation

26 établissements recevant quotidiennement du public (dont 6 écoles, 1 collège, 4 équipements culturels et 3 sportifs), dans les deux centres-villes traversés

1 800 Ha d'aménagement foncier agricole et forestier sur 4 communes (Jargeau, Sandillon, Darvoy et Férolles)

25 Ha : Reboisement forestier

19,3 Ha d'aménagements écologiques dont 1,5 Ha de mares et moullières

9 Ha : Gestion écologiques de boisement

4 tremplins à chauve-souris pour prévenir les collisions avec les véhicules

1 nouvelle plateforme de nidification pour le Balbuzard Pêcheur

10 passages souterrains à petites faunes et 2,7 km de barrière permanentes pour les amphibiens

25 km de barrières provisoires anti-batraciens

ANNEXES

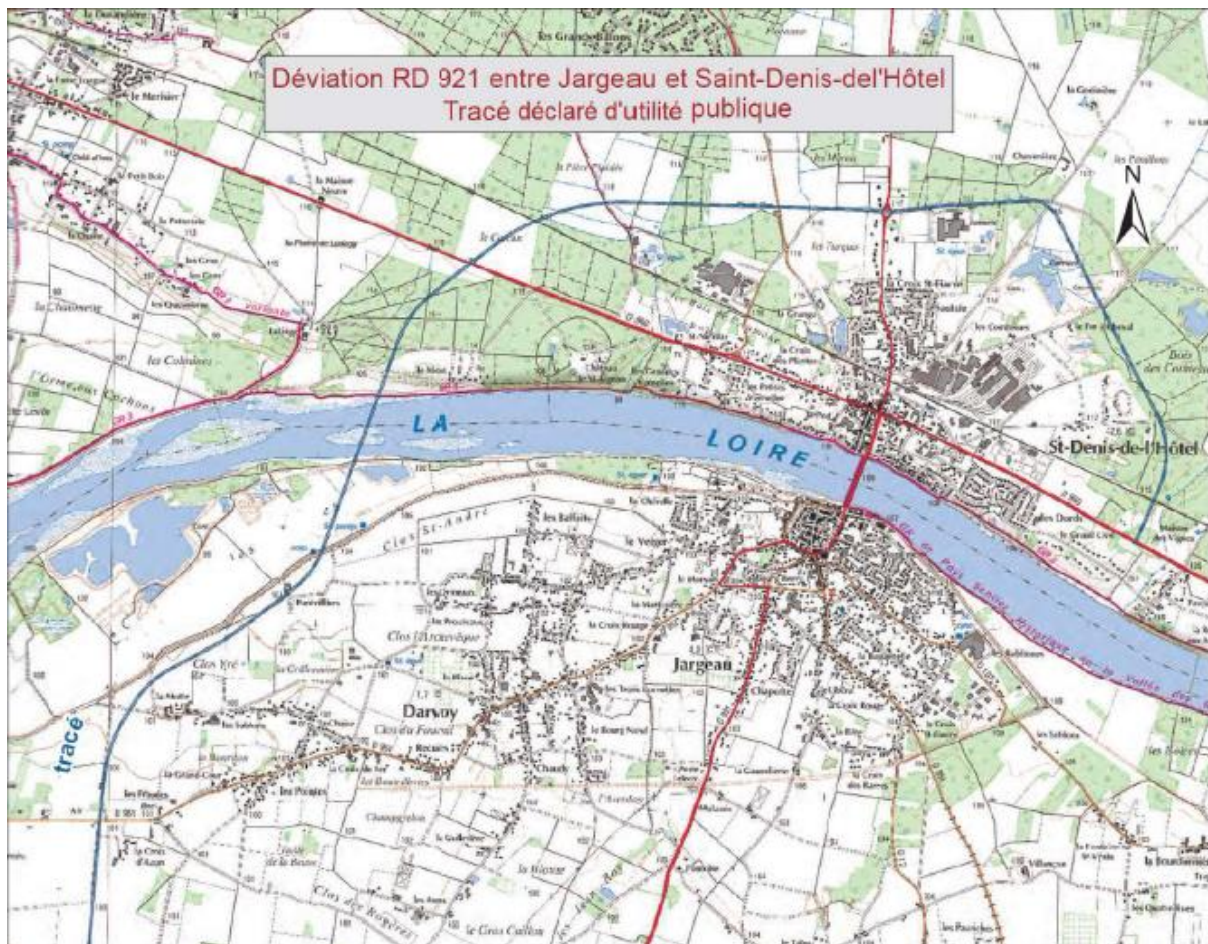
LES ÉTAPES DU PROJET

Le projet de déviation de Jargeau a été lancé il y a 23 ans, en 1998, lorsqu'il avait été inscrit au Schéma Routier Départemental.

De 2001 à 2004, des études de fuseaux de passage ont été réalisées. À l'issue d'une analyse multicritères, le choix du fuseau à l'Ouest de Jargeau a été retenu.

Des études de tracé, les inventaires sur la biodiversité et une étude hydraulique ont également été réalisées entre 2004 et 2009, prenant en compte la technicité du projet et l'impact environnemental. Le tracé final ci-dessous a été retenu.

De 2009 à 2012, le choix de l'ouvrage a évolué, pour une plus grande transparence hydraulique (augmentation de la longueur du pont à 570 m, ajout d'un ouvrage de décharge de 75 m et franchissement de la levée au plus tôt pour limiter la longueur du tracé dans lit endigué) et le maintien des continuités écologiques.



Entre 2013 et 2014, une étude d'impact patrimonial a été réalisée au titre du classement Unesco de la Loire.

En 2016, des inventaires complémentaires sur la biodiversité ont été réalisés sur les espèces protégées concernées par une demande de dérogation.

Depuis février 2020, le Département a lancé et finance un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental sur une surface d'environ 1800 hectares.

Le Département a achevé les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la route nouvelle en vue de mettre en service le contournement de Saint-Denis-de-l'Hôtel en 2023. Les travaux de franchissement de la Loire et de raccordement sud sur la RD13 se poursuivront jusqu'à début 2025.

Des investigations géophysiques et géotechniques ont été réalisées par le BRGM en 2019 et ont permis de préciser localement le risque karstique du sous-sol connus dès les études de tracé et de définir les modalités constructives adaptées. Des sondages ont été par ailleurs réalisés en 2019 et 2020 dans le lit de la Loire par les groupements candidats à l'exécution des travaux du franchissement de la Loire. En définitive, chaque pieu aura fait l'objet d'un sondage préalable pour identifier la présence éventuelle de conduits souterrains ou de zones décomprimées.

AUTORISATIONS OBTENUES

Le Département s'appuie sur différentes autorisations pour les travaux de défrichement :

- Arrêté d'Utilité Publique : 16 septembre 2016
- Arrêté de défrichement : 27 septembre 2016
- Arrêté de dérogation au titre des espèces protégées (CNP) : 5 septembre 2018
- Arrêté d'occupation temporaire pour le défrichement et les travaux archéologiques : 25 août 2017 et 3 août 2018.

L'arrêté d'autorisation à déroger au titre des espèces protégées fixe les conditions de dérogation permettant de garantir l'état de conservation favorable des populations des espèces protégées concernées. À ce titre, le Département consacre un budget proche de 10 M€ (soit environ 10% de l'opération) à des actions en faveur de l'environnement et la biodiversité.

RECOURS JURIDIQUES

Par jugement du 22 juillet 2022, la Cour administrative d'appel (CAA) de Nantes a rejeté une nouvelle fois la demande présentée par l'association Mardiéval, ayant pour but d'annuler l'arrêté portant déclaration d'utilité publique du projet en date du 16 septembre 2016.

La Cour a précisé que « *le projet de déviation porté par le Département du Loiret vise essentiellement à remédier aux difficultés, en termes de sécurité routière et de nuisances pour les riverains, générées par la saturation, durant les heures de pointe, du trafic sur la portion de la RD 921 située dans le secteur du pont de Jargeau, ainsi que par la traversée de centres-villes par un trafic dense comprenant de nombreux poids lourds* », trafic que le projet vise à fluidifier tout en sécurisant les itinéraires et a conclu que « *l'opération litigieuse (...) répond ainsi à plusieurs finalités d'intérêt général* », sans qu'aucun des arguments avancés par l'association requérante ne soit de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique.

Il s'agit du 18^{ème} recours rejeté en faveur du Département sur les 22 recours initiés à l'encontre de ce projet.



Département du Loiret
45945 Orléans • Téléphone 02 38 25 45 45
www.loiret.fr