



PREFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

Orléans, le - 6 FEV. 2015

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Déviation de la route départementale 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel (45)

Dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et de déclaration d'utilité publique

I. Contexte et présentation du projet

Le Conseil général du Loiret projette la réalisation d'un contournement routier à deux voies des agglomérations de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel (45), dans l'optique d'une réduction des nuisances engendrées par le fort trafic qui les traverse aujourd'hui pour franchir la Loire sur le pont dit « *de Jargeau* ». Le tracé envisagé, d'une longueur de 14,7 kilomètres, concerne les communes de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Mardié, Jargeau, Darvoy, Sandillon et Marcilly. Il implique la construction d'un nouveau franchissement de la Loire, à Mardié, entre les lieux-dits « *Latingy* » et « *Le Mont* ».

Ce projet, désigné par la suite comme « *déviations de Jargeau* », relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement désignée par la réglementation, dite « *autorité environnementale* », doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base des dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, de saisine du comité technique permanent des barrages et ouvrages hydrauliques, et de déclaration d'utilité publique relatifs au projet, réputés complets et définitifs, et notamment de l'étude d'impact qu'ils comportent. Il constitue un avis unique au sens de l'article R.122-8 du code de l'environnement pour l'ensemble de ces procédures.

L'étude d'impact du projet de déviation de Jargeau a fait l'objet d'un cadrage préalable, selon les modalités prévues par l'article R.122-4 du code de

l'environnement, en date du 3 janvier 2013.

II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Seule la réflexion menée sur les enjeux environnementaux les plus forts fait l'objet d'une analyse détaillée dans le présent avis de l'autorité environnementale.

Ces enjeux concernent :

- de par la nature du projet et ses objectifs, *le trafic et ses effets induits* (nuisances sonores, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre) ;
- compte-tenu de l'intérêt écologique et paysager de la Loire, reconnu au niveau européen (Natura 2000) et mondial (patrimoine mondial de l'UNESCO), *la biodiversité et les paysages* ;
- considérant que l'infrastructure franchit la levée de la Loire, ouvrage essentiel à la protection des populations du Val d'Orléans en cas de crue, et s'inscrit pour une large part dans les lits mineur et majeur de la Loire, *le risque inondation* ;
- étant donné les effets intrinsèques de tout projet routier, *la consommation d'espace et l'eau* (qualité et fonctionnalité des milieux aquatiques superficiels et souterrains).

Les analyses produites sur les autres thématiques environnementales (risque technologiques, risques naturels hors inondation, pollution lumineuse...) n'appellent pas de remarque particulière.

III. Qualité de l'étude d'impact

Description du projet

La « *Description du projet* » constitue la première partie de l'étude d'impact. Claire et détaillée, elle permet au lecteur d'appréhender les principales caractéristiques de l'infrastructure prévue et les grandes lignes de l'organisation du chantier.

Description de l'état initial

L'« *État initial* » est la seconde partie de l'étude d'impact. Il aborde l'ensemble des thématiques environnementales avec, le plus souvent, un niveau de détail tout à fait adapté. Quelques points, mentionnés ci-après, auraient pu être encore développés.

Compte-tenu de la densité de la description de l'état initial, celui-ci se conclut judicieusement sur une brève synthèse qui rappelle les principaux enjeux mis en évidence et leur importance vis-à-vis du projet (pages 199 et 200).

Trafic et effets induits

L'étude d'impact décrit la situation présente en matière de trafic et déplacements en s'appuyant sur des données précises, issues notamment des comptages permanents mis en place depuis 2003, d'une enquête origine-destination réalisée en 2010 et des connaissances disponibles en matière d'accidentologie depuis 1999. Elle met en

évidence les difficultés de circulation observées dans la traversée de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel et, de manière adaptée, évoque également les possibilités actuelles et futures de report modal.

La méthode retenue pour estimer l'évolution prévisible du trafic, aux horizons 2020 et 2030, sur l'ensemble des voies qui desservent le pont de Jargeau, se fonde sur l'identification de projets de travaux, ouvrages et aménagements susceptibles d'influer à l'avenir sur les volumes de déplacements (créations ou déplacements d'activités) ou les choix de mode et d'itinéraire (réaménagement de la route départementale 951¹, ouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire). Comme tout exercice prospectif, elle présente de nombreux biais et des marges d'erreur difficilement quantifiables. Si une mise en évidence de ces limites et une réflexion sur les éventuelles sur- ou sous-estimations des effets du projet qu'elles pourraient engendrer par la suite eussent été appréciables, la précision de la description des hypothèses retenues – qui permet de comprendre l'origine de chaque chiffre avancé – est, quant à elle, très satisfaisante.

L'étude d'impact caractérise l'état initial de l'environnement en termes de nuisances sonores en évaluant l'exposition au bruit des habitations riveraines de la RD921 dans la traversée de Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau. Les résultats sont présentés sous la forme d'un tableau de synthèse et d'un ensemble de cartes qui permettent une bonne visualisation de ces informations par le lecteur.

Pour en faciliter l'appréhension, cependant, il aurait été souhaitable que l'étude d'impact explicite la méthode par laquelle elles ont été déterminées, ou comporte un renvoi vers les pages de l'annexe n°1 dont paraît être extraite cette analyse². La réflexion aurait en outre pu être enrichie par une comparaison avec les résultats obtenus lors de l'élaboration des cartes stratégiques du bruit du réseau départemental, publiées par arrêté préfectoral du 28 décembre 2012.

Pour le volet qualité de l'air, l'étude d'impact s'appuie sur les données du réseau de surveillance de la qualité de l'air de l'agglomération orléanaise, mais aussi sur une campagne de mesures des concentrations en dioxyde d'azote le long de la RD921 et de la RD951 dans les bourgs de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Jargeau et Darvoy (tubes passifs). Les modalités d'analyse sont présentées de manière détaillée et les résultats font l'objet de commentaires pertinents, qui fournissent notamment des pistes d'explication aux divergences observées d'un point de mesure à l'autre.

Biodiversité

D'un niveau de détail adapté et bien illustré, le volet biodiversité de l'état initial est de bonne qualité. Il est d'autant plus propice à l'appréhension par le lecteur des enjeux relatifs à la préservation des milieux, de la faune et de la flore qu'il s'achève sur une synthèse très claire accompagnée d'une cartographie qui les spatialise et les hiérarchise.

- 1 Par la suite, RD951. Par analogie, les routes départementales 921, 960, 14 et 226 seront désignées comme RD921, RD960, RD14 et RD226.
- 2 Pages 20 à 24, 42 à 56 et 65 à 70 de ce document. Par ailleurs, les valeurs du tableau de la page 196 de l'étude d'impact ne correspondant pas à celles de la page 24 de l'annexe n°1 (alors que les cartes des pages 197 et 198, bien que tronquées, paraissent identiques à celles des pages 66 à 70 de l'annexe), il aurait convenu de préciser si cette étude a été actualisée, et dans quelles conditions.

Paysages

L'étude d'impact dépeint correctement le contexte paysager. Elle rappelle l'inscription du site « Val de Loire » sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et décrit les grandes unités paysagères de la zone d'étude, en s'appuyant sur des illustrations adaptées et en identifiant pour chacune les enjeux associés.

Risque inondation

En dépit de la forte technicité du sujet, l'étude d'impact parvient à décrire l'état initial de l'environnement en matière de risque inondation avec clarté et un niveau de détail satisfaisant. Elle permet au lecteur de cerner les principaux enjeux liés à cette thématique. De manière adaptée, elle cite le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) Val d'Orléans – Val amont et ses prescriptions s'appliquant au projet, présente les résultats de l'étude de danger de la levée d'Orléans pour les brèches qui concernent l'opération, et précise l'organisation des déplacements dans le Val en cas de crue. Elle détaille judicieusement les modalités de calage du modèle hydraulique utilisé par la suite pour analyser l'incidence du projet sur l'écoulement des eaux de crue.

Eau

Les masses d'eau, souterraines et superficielles, de la zone susceptible d'être affectée par le projet sont décrites avec une précision convenable. La méthodologie retenue pour l'identification et la délimitation des zones humides situées dans l'emprise de la déviation est clairement expliquée, et leur représentation cartographique est de bonne qualité.

L'enjeu lié aux captages d'eau potable dont le tracé traverse les périmètres de protection est relevé à juste titre.

Consommation d'espace

L'étude d'impact aborde la problématique de la consommation d'espace à travers celle de la production de logements. Cet indicateur permet d'autant mieux de mettre en avant l'enjeu lié à l'étalement urbain au Nord de la Loire qu'il est croisé avec une énumération des zones « à urbaniser » définies par les plans locaux d'urbanisme des communes concernées, qui en offre une vision à plus long terme³. Il aurait été appréciable, afin de caractériser plus précisément la pression foncière à proximité de la déviation, que cette réflexion ne soit pas restreinte aux secteurs dédiés à l'habitat et porte également sur les zones ayant vocation à accueillir des activités.

Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, y remédier

L'examen par l'étude d'impact des incidences potentielles du projet sur l'environnement pâtit parfois d'une trop grande concision (voir ci-après). Pour autant, les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs sont,

3 Sur ce point, il semble que plusieurs zones « à urbaniser » aient été omises pour la commune de Mardié.

en règle générale, décrites avec un niveau de détail tout à fait appréciable. Elles font en outre l'objet d'une excellente synthèse, par le biais d'un tableau récapitulatif et d'un ensemble de cartes qui facilitent grandement la compréhension.

Trafic et effets induits

Selon une logique pertinente, l'étude d'impact s'appuie sur une modélisation comparée des trafics, avec et sans la réalisation de la déviation de Jargeau, dans un large périmètre autour du projet, aux horizons 2020 et 2030. Le modèle employé est décrit avec un niveau de détail satisfaisant en fin de volume, et les heures de pointe du matin et du soir, caractérisées en situation initiale par une circulation très perturbée, ont judicieusement fait l'objet de simulations spécifiques.

L'étude d'impact apporte des éléments probants pour montrer que le projet n'affectera pas le potentiel de report modal offert par la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire et, plus généralement, pour attester de la complémentarité des deux opérations.

Si l'analyse des impacts des travaux sur la circulation reste sommaire (pages 202 et 249), principalement parce que les modalités d'organisation du chantier ne sont pas encore définitivement arrêtées, elle a le mérite d'avoir amorcé une réflexion sur les mesures à prévoir pour limiter les nuisances. Les habitations susceptibles d'être affectées par les travaux sont, par ailleurs, opportunément identifiées.

Pour les nuisances sonores générées par l'infrastructure après sa mise en service, l'étude d'impact évoque à la fois, de manière adaptée, l'impact sur les habitations proches du tracé de la future déviation et l'évolution des niveaux de bruit due aux variations de trafic générées par le projet sur les autres axes de la zone (dont la RD921 dans Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau).

L'analyse des incidences du projet sur les habitations riveraines de la déviation est de bonne qualité. Sur la base d'une modélisation de la contribution sonore de l'infrastructure, dont les modalités sont clairement définies, l'étude d'impact représente l'environnement sonore autour de la déviation sous la forme de courbes isophones, et identifie les habitations susceptibles d'être exposées à des dépassements des seuils réglementaires. Au nombre de quatre, elles sont situées au Nord du bourg de Saint-Denis-de-l'Hôtel, à la jonction de la RD921 et de la future déviation. L'étude d'impact indique que le Conseil général prendra en charge les mesures nécessaires pour assurer le respect de la réglementation sur le bruit (pose de merlon ou isolation de façade). Un écran acoustique sera par ailleurs installé, sur 1 500 mètres, au niveau du hameau de « *La Motte* », à Darvoy, bien que les seuils réglementaires n'y soient *a priori* pas dépassés. Cette mesure fait l'objet d'une description précise, et sa compatibilité avec les enjeux paysagers et de maîtrise du risque inondation est judicieusement évoquée. Le recours à un revêtement de chaussée « *antibruit* » est également prévu, de l'intersection avec la RD951 à la levée de la Loire.

La méthode utilisée pour évaluer les variations de la contribution sonore du trafic routier sur le réseau hors déviation aurait gagné à être explicitée, et ses limites

évoquées⁴.

Afin d'éviter que la mise en service de la déviation ne s'accompagne d'un accroissement massif des nuisances dans les zones urbanisées qui bordent la RD951 à l'Ouest de Jargeau, et notamment dans le bourg de Sandillon, le Conseil général prévoit d'interdire la circulation des poids lourds (hors desserte locale) sur cet axe. La modélisation montre un report sur la RD14 de la plus grande partie du trafic poids lourds. Si la RD14 ne traverse pas de secteurs à forte densité de population avant de rejoindre la RD226, à l'entrée de Saint-Cyr-en-Val, il aurait été utile que l'étude d'impact le note et identifie les habitations isolées susceptibles d'être affectées.

L'impact du projet sur la qualité de l'air a fait l'objet d'une analyse quantitative selon une méthodologie correctement décrite et sur un périmètre adapté⁵, limité aux axes les plus susceptibles de subir une influence notable. L'étude met en évidence une augmentation de l'ordre de 5 à 8 % des polluants émis dans l'ensemble de la zone considérée, et en explique les raisons. Elle précise, à juste titre, que cette hausse globale s'accompagne d'une baisse importante des émissions en agglomération, et que le projet aura ainsi « *un effet globalement bénéfique sur la santé des riverains* »⁶. Le calcul du coût collectif du projet illustre bien ce phénomène.

Le périmètre d'étude restreint utilisé pour la qualité de l'air a également été retenu pour les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburants. Ces problématiques s'entendant d'ordinaire à l'échelle globale, les résultats obtenus s'avèrent difficiles à interpréter. L'analyse aurait paru plus claire si elle avait pris en compte l'ensemble de l'aire couverte par le modèle de trafic.

Bien que la révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération orléanaise n'ait été approuvée que récemment (le 5 août 2014), il aurait été souhaitable que l'étude d'impact soit mise à jour sur cette question⁷ et qu'elle examine la compatibilité de l'opération avec ce document, et en premier lieu avec la mesure « *Étude d'impact* », qui spécifie les attendus en termes d'analyse menée sur la qualité de l'air dans les études d'impact.

Biodiversité

Par comparaison avec la richesse de la description de l'état initial, l'analyse des impacts du projet sur la biodiversité peut, à première vue, paraître assez succincte. Les informations présentées dans le chapitre « 3. *Analyse des impacts* » restent en effet, globalement, très théoriques et peu spécifiques au cas de la déviation de

4 Il semble pouvoir être admis, au vu des résultats obtenus, que cette méthode consiste à traduire en décibels le rapport entre les trafics à l'horizon 2020 avec et sans projet (en multipliant par dix le logarithme décimal du rapport entre les trafics des figures 61 et 57). Si tel est bien le cas, il aurait été pertinent d'examiner le biais introduit par l'absence de distinction opérée dans le calcul entre poids lourds et véhicules légers, notamment pour les tronçons qui, au vu du dossier, connaîtront une forte évolution de leur trafic poids lourds (RD951 Ouest, RD14 Ouest, RD921 et 960 dans les agglomérations de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel).

5 L'ensemble des axes sur lesquels il est prévu que le trafic varie de plus de 10 % suite au projet a été pris en compte. La liste de tronçons présentée page 253 ne semble cependant pas correspondre à cette définition, et il aurait pu être pertinent de vérifier ce point.

6 Encadré page 254.

7 À la page 314, seul un projet de plan de protection de l'atmosphère, en cours d'élaboration, est mentionné.

Jargeau.

Le tableau des pages 365 à 371⁸, auquel renvoie judicieusement cette partie, permet cependant au lecteur d'appréhender de manière concrète les incidences du projet sur les enjeux liés à la faune, à la flore et aux milieux. Il présente un niveau de détail appréciable et a, en outre, l'intérêt notable d'associer enjeux, effets dommageables prévisibles, mesures prévues et impacts résiduels – mettant ainsi judicieusement en évidence la démarche d'évaluation environnementale.

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁹ montre, sur la base d'une argumentation précise et en prenant correctement en compte les impacts cumulés avec les autres projets de franchissements de la Loire, l'absence d'effet significatif de l'aménagement. Sa conclusion est reprise dans l'étude d'impact.

Les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives identifiées sont décrites avec une précision adaptée. Elles sont pertinentes et à même de limiter fortement les impacts du projet.

Paysages

De manière adaptée, l'étude d'impact étudie la perception de l'infrastructure par les riverains, notamment dans le Val, en s'appuyant sur un ensemble de photomontages. Elle présente avec clarté les partis d'aménagement paysager retenus pour chaque tronçon, et permet au lecteur de mesurer leur intérêt au vu des caractéristiques des différentes unités paysagères dans lesquelles ils s'inscrivent. Cette partie est bien illustrée, par un ensemble pertinent de coupes, esquisses, simulations et photomontages.

Risque inondation

Telle qu'elle apparaît dans l'étude d'impact, l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'écoulement des eaux de crues s'apparente à une brève synthèse des éléments présentés dans la pièce 17 du dossier d'enquête publique. Si les paragraphes consacrés aux impacts des travaux (page 202) et aux précautions prévues pour les limiter (pages 332-333) s'avèrent assez clairs, la concision de ceux qui traitent de l'effet de l'infrastructure elle-même (page 211) les rend – étant donné la complexité des sujets abordés – peu accessibles au lecteur non spécialiste.

L'analyse présentée aurait mérité d'être étoffée et d'inclure, si ce n'est le détail des études menées, au moins quelques éléments de justification et d'explication, qui auraient permis au lecteur d'apprécier le travail d'analyse réalisé et de comprendre la portée de ses conclusions – comme cela avait été fait pour l'état initial de l'environnement.

Nonobstant, le dossier d'enquête publique (et notamment ses pièces 17 et 18) identifie correctement les risques liés au projet, que ce soit en matière d'affaiblissement de la digue par son franchissement par la déviation, ou d'accroissement des dommages causés par une inondation, du fait du chantier ou de

8 Dans la partie « 7. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation – Modalités de suivi et coût des mesures ».

9 Pièce 6 du dossier d'enquête publique.

l'infrastructure elle-même (ouvrage d'art sur la Loire, remblai dans le Val d'Orléans). De manière adaptée, elle s'appuie sur des études poussées et retranscrites en détails pour caractériser précisément ces effets.

Les mesures prévues pour assurer la pérennité de la levée de la Loire sont soumises à l'examen du comité technique permanent des barrages et ouvrages hydrauliques.

Eau

Les impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles sont globalement bien appréhendés, en phase travaux comme en phase exploitation. Si les modalités de gestion des eaux de plate-forme ne sont pas décrites très précisément dans l'étude d'impact, un judicieux renvoi vers la pièce 17 du dossier d'enquête publique permet au lecteur d'en apprendre davantage.

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en vigueur¹⁰ fait l'objet d'un examen détaillé. La démonstration de l'absence de risque de dégradation notable de la qualité des milieux superficiels qui servent d'exutoires aux bassins de traitement aurait pu être encore étayée par l'estimation des concentrations résultantes en polluants à l'issue de la dilution dans les cours d'eau concernés.

Consommation d'espace

L'étude d'impact met correctement en évidence le risque de mitage des espaces naturels et agricoles lié à un potentiel développement de l'urbanisation aux abords de la déviation. Elle identifie les secteurs les plus exposés et présente un ensemble de mesures qui, au vu de la compétence limitée du porteur de projet en matière d'urbanisme, paraissent tout à fait appropriées : vigilance du Conseil général dans les avis qu'il rend dans le cadre de la consultation qui accompagne l'élaboration des documents d'urbanisme, dimensionnement des giratoires interdisant le branchement de nouvelles voies de desserte¹¹, implantation du boisement créé en compensation du déclassement (et du défrichement) d'espaces boisés classés sur la commune de Mardié dans une zone susceptible de subir des pressions d'urbanisation importantes.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique clairement les surfaces agricoles, boisées, et naturelles non boisées qui seront directement consommées par le projet. L'impact sur l'activité agricole fait l'objet d'une analyse approfondie.

IV. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact retrace, de manière appropriée, le cheminement décisionnel qui a conduit à retenir le projet tel qu'il est aujourd'hui défini. Ainsi, elle explique successivement le choix de privilégier la création d'une déviation aux autres partis d'aménagement envisageables (et notamment au réaménagement de la traversée des bourgs de Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau), le choix d'un franchissement aérien de la Loire (plutôt que souterrain), le choix d'un fuseau passant à l'Ouest du périmètre,

10 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2009-2015, schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe de Beauce et SAGE Val Dhuy Loiret.

11 Il aurait été intéressant de préciser les modalités techniques de cette mesure.

le choix du tracé retenu, et le choix d'un franchissement de la levée dans l'axe de la traversée de la Loire.

Pour une plus grande clarté de l'argumentation, il aurait été intéressant que l'étude d'impact précise également les raisons pour lesquelles la solution d'un franchissement sans appui de la Loire, qui pouvait paraître à même de minimiser certains impacts environnementaux du projet, a été écartée *a priori*.

Le chapitre consacré aux fuseaux est assez difficile à appréhender. Retranscription synthétique de l'analyse multicritères menée en 2003¹², il prend la forme d'un ensemble de tableaux accompagnés de commentaires très succincts. Ceux-ci ne permettent pas de cerner la logique d'attribution des notes aux variantes pour les critères considérés – eux-mêmes non définis précisément, ce qui peut conduire le lecteur à s'interroger sur ce qu'ils recouvrent. Un développement des explications fournies aurait été profitable.

La problématique de la saturation des traversées de la Loire n'étant pas propre au pont de Jargeau, l'étude d'impact esquisse judicieusement une réflexion à l'échelle de l'Est du bassin de vie d'Orléans (page 275) et cite le projet, porté par la communauté d'agglomération et inscrit au schéma de cohérence territoriale, de doublement du pont Thinat. Elle apporte des arguments pour justifier la complémentarité des deux franchissements projetés, leur non-redondance étant une préoccupation majeure au vu des coûts environnementaux et financiers qu'ils représentent. Le raisonnement énoncé aurait pu être étoffé par la réalisation, à l'aide du modèle de trafic utilisé par ailleurs dans l'étude d'impact, d'une ou plusieurs simulations¹³ des flux routiers avec le seul doublement du pont Thinat, sur la base desquelles aurait pu être discutée la capacité de ce projet à répondre en lui-même aux problématiques concernant la traversée de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Par ailleurs, la modélisation de l'effet de la mise en service du pont urbain sur les trafics enregistrés sur la déviation, qui vise à montrer que le premier ne rendra pas obsolète la seconde, date de l'étude de trafic de 2010. Elle aurait mérité d'être actualisée au vu des nouvelles hypothèses d'évolution des trafics introduites par l'étude de 2014.

Nonobstant les remarques précédentes, l'étude d'impact tend à montrer que les enjeux environnementaux, particulièrement forts dans le secteur concerné, ont largement guidé le choix de la variante retenue. Les mesures présentées pour éviter ou, à défaut, réduire les incidences négatives potentielles ou avérées du projet sont nombreuses et le plus souvent tout à fait pertinentes. Elles témoignent d'une réflexion approfondie pour préserver l'environnement dans lequel s'inscrit le projet.

V. Suivi de l'effet des mesures

De manière opportune, l'étude d'impact associe aux mesures qu'elle prévoit un

12 Cette étude n'est pas annexée à l'étude d'impact, mais il est précisé (page 285) qu'elle est disponible sur demande auprès du Conseil général.

13 Le projet de doublement du pont Thinat étant encore à l'état d'ébauche, une simulation recourrait nécessairement à des hypothèses très simplificatrices pour décrire les caractéristiques du pont urbain (localisation, vitesse de circulation...). Dans ces conditions, la réalisation de plusieurs simulations fondées sur des hypothèses différentes aurait pu être instructive.

programme de suivi, dont la mise en œuvre sera assurée par le Conseil général. Annoncé dans le tableau récapitulatif des mesures des pages 316 à 318, ce programme est précisé dans les fiches descriptives des mesures (pour ce qui est des indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de chaque mesure) et à la page 383 (pour les modalités pratiques).

Le dispositif de suivi présenté est pertinent, et il est décrit avec un niveau de détail satisfaisant.

VI. Résumé non technique

Judicieusement séparé de l'étude d'impact (pièce 5B) pour une prise en main plus aisée, le résumé non technique (pièce 5A) est également organisé selon une logique légèrement différente, propice à une bonne appréhension de la manière dont ont été traités les enjeux environnementaux liés au projet.

Il est bien illustré et s'avère, pour l'essentiel, clair et pédagogique.

Le passage consacré au risque inondation, qui fait appel, sans les expliquer, à de nombreuses notions issues des champs de l'hydrologie et de l'hydraulique, reste toutefois peu abordable pour le lecteur profane.

VII. Conclusion

L'étude d'impact du projet de déviation de la route départementale 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel présente une analyse de bonne qualité, proportionnée à la sensibilité du territoire et à l'importance du projet, même si elle reste perfectible à la marge.

Elle rend compte d'une bonne appréhension et d'une prise en compte honorable des enjeux environnementaux du secteur.

L'autorité environnementale prend acte des mesures environnementales et du suivi annoncés par le porteur de projet dans le cadre de l'étude d'impact.



Michel JAU