

Un axe saturé qui perturbe la vie locale

Un trafic important sur la RD 948



Sur le pont de Sully, ce sont :

- jusqu'à **19 741 véhicules** le jour le plus chargé de l'année ;
- **+ de 1 000 véhicules par heure** en moyenne dans la journée entre 7 h et 18 h ;
- une moyenne annuelle de **15 568 véhicules** par jour dont **996 poids lourds**. La capacité d'une route à 2 voies est de 8 500 véhicules/jour. Au-delà, la gêne est notable. Entre **12 000 et 15 000 véhicules/jour**, il y a saturation de l'axe ;
- **+ de 1 551 véhicules** de 17 h à 18 h. Au-delà de 750 véhicules/heure, il y a saturation de l'axe.

Une situation durablement dégradée à l'horizon 2030

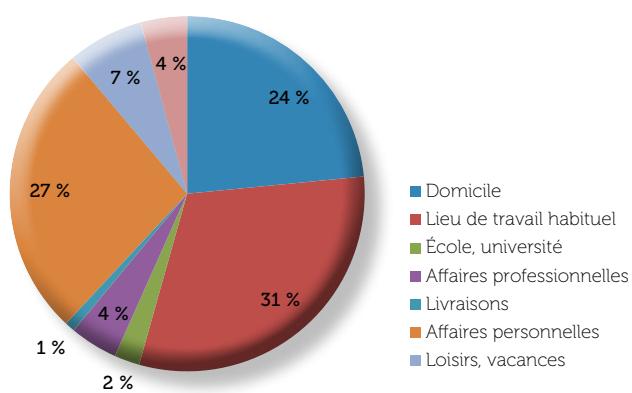
À l'horizon 2030, sans déviation, on constate une **aggravation de la saturation du pont de Sully** :

- la moyenne annuelle augmente à **17 440 véhicules/jour** ;
- de moins d'une heure aujourd'hui, la période de saturation augmente à **plus de deux heures en 2030 surtout le soir** ;
- aux heures de pointes, en 2030 il faudra, **40 minutes entre la RD 952 et le sud de Sully en 2030**, contre 20 minutes aujourd'hui.

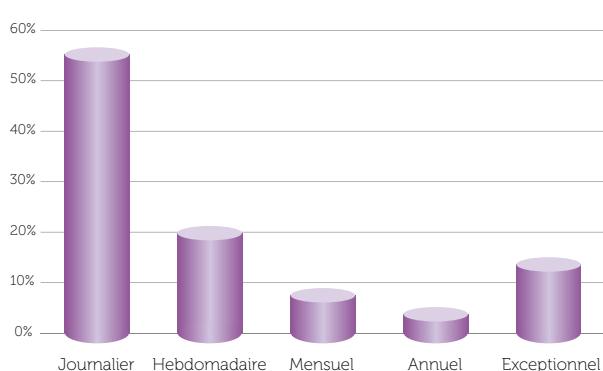


Les caractéristiques de ces déplacements

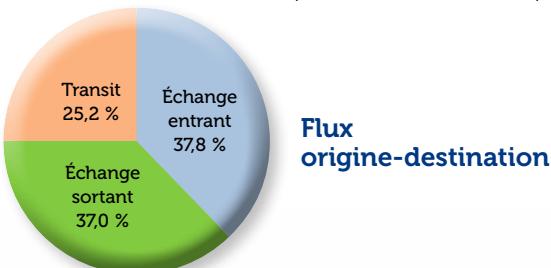
Motifs de déplacements
Tous postes confondus



Fréquence d'utilisation du même trajet - Véhicules légers
Tous postes confondus



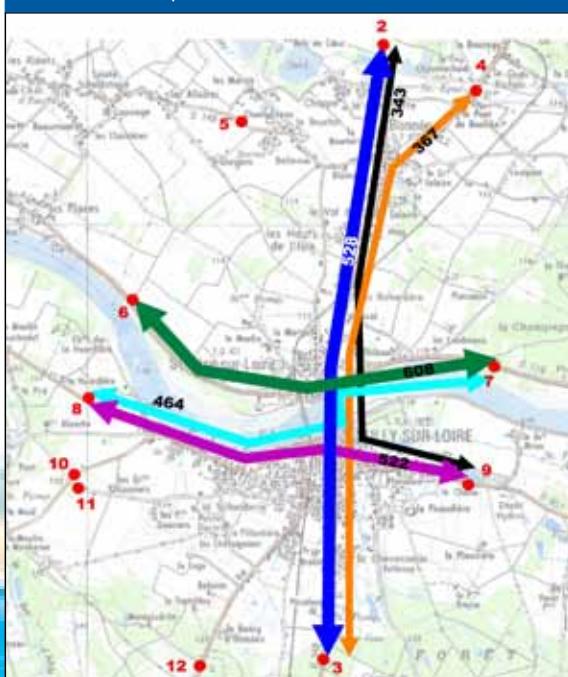
→ Des déplacements majoritairement quotidiens (55 %) partagés entre les motifs de travail et d'affaires personnelles et professionnelles



→ Un flux de transit important (25 %), surtout pour les poids lourds (33 %)

→ Pas d'itinéraire prépondérant mais une répartition homogène empruntant principalement le pont de Sully

Principaux itinéraires de transit



Un axe saturé qui perturbe la vie locale

Un fort trafic en agglomération : une source de nuisances majeures

- Insécurité routière
- Perturbations de la vie locale
- Conflit d'usage avec l'itinéraire La Loire à vélo sur le pont de Sully-sur-Loire
- De nombreux poids lourds à proximité d'un site touristique majeur le château de Sully



Le pont de Sully face au château



Une circulation cyclable non sécurisée

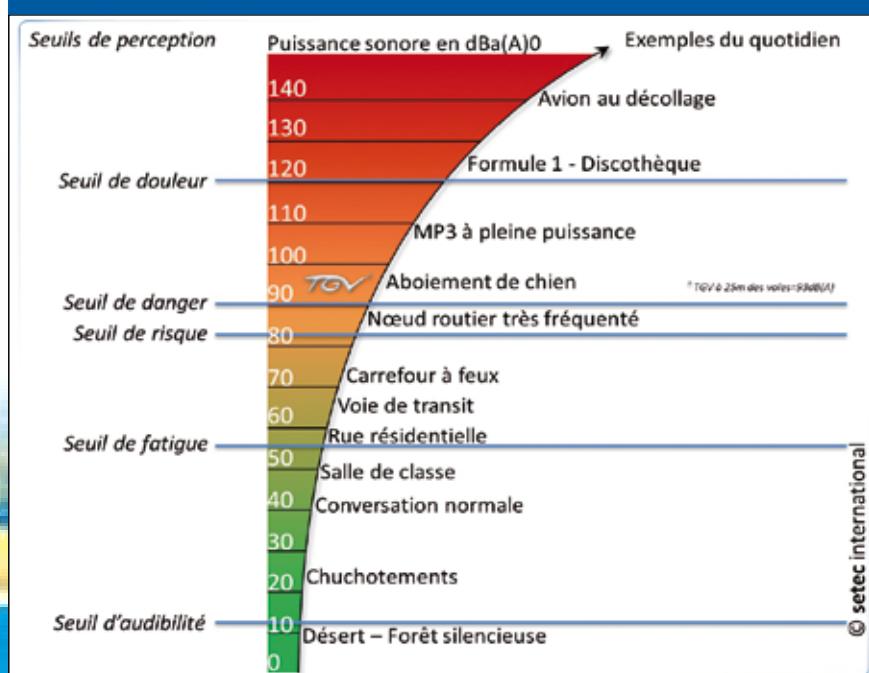
- Nuisances sonores : le trafic sur le pont de Sully est l'un des plus importants du département, et fait l'objet d'une carte stratégique du bruit établie par l'État

Niveaux de bruit à l'horizon 2015



Extrait du document Le bruit, classement des infrastructures de transports terrestres, DDE du Loiret

Échelle de bruit

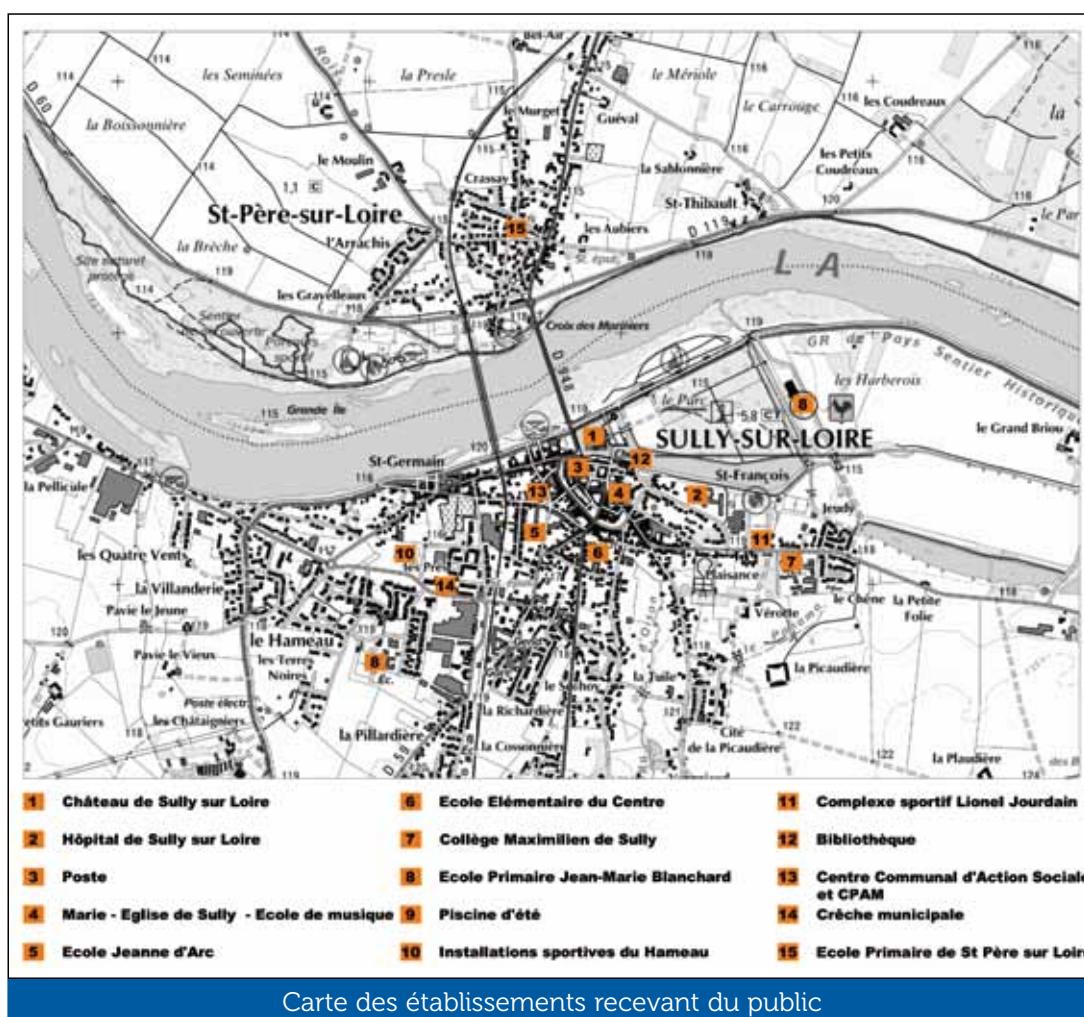


© setec international

Un axe saturé qui perturbe la vie locale

Des itinéraires difficiles pour accéder aux services publics

15 établissements recevant du public sont situés à proximité des axes de transit du trafic routier dont un établissement touristique majeur du département : le château de Sully-sur-Loire.



Un trafic source d'accidents

Des axes accidentogènes :
en 10 ans, 91 accidents recensés
faisant 17 tués et 47 blessés graves.

Derniers accidents graves en date :

- le 5 juin 2012, 1 tué sur la RD 60 à Saint-Père-sur-Loire en sortie de route ;
- le 14 septembre 2011, 4 blessés graves sur la RD 948 à Saint-Père sur-Loire en sortie de route.



Conclusion

Le niveau et la typologie du trafic sur le pont et sur ses itinéraires d'accès :

- créent des nuisances et pollutions ;
- perturbent de façon importante la vie locale ;
- affectent le patrimoine et le tourisme local (château de Sully, La Loire à vélo) ;
- induisent un danger pour les riverains et les usagers de la route.

Le Conseil général du Loiret en accord total avec les communes directement concernées a décidé de réaliser une déviation de l'itinéraire actuel

La définition du tracé

Le choix du fuseau : le fuseau Ouest

Le fuseau Centre Ouest est écarté car cumulant des contraintes majeures :

- traversée d'un secteur de grand intérêt écologique (conservatoire patrimoine naturel) ;
- largeur du lit à franchir très importante ;
- proximité de zones d'habitat dense ;
- dans l'axe de vue d'un site patrimonial.

Le fuseau Est est écarté car cumulant également des contraintes importantes :

- dans le périmètre rapproché du captage d'eau potable de Pisseloup alimentant Sully-sur-Loire ;
- longueur très importante (1 875 m) en zone d'inondation d'aléas fort et très fort ;
- dans l'axe de vue d'un site patrimonial ;
- une captation du trafic moins efficace.



Le **fuseau Ouest est privilégié** car **il préserve mieux l'environnement** (largeur de franchissement de la Loire réduite, zone biologique limitée) **et le patrimoine paysager** (hors du champ de vision du château de Sully-sur-Loire). **Il répond mieux aux problématiques de trafic** (zone d'activités). Il est **éloigné des zones d'habitat dense** en cheminant dans des zones rurales. Enfin, cette solution présente **un coût plus acceptable** que les autres fuseaux.

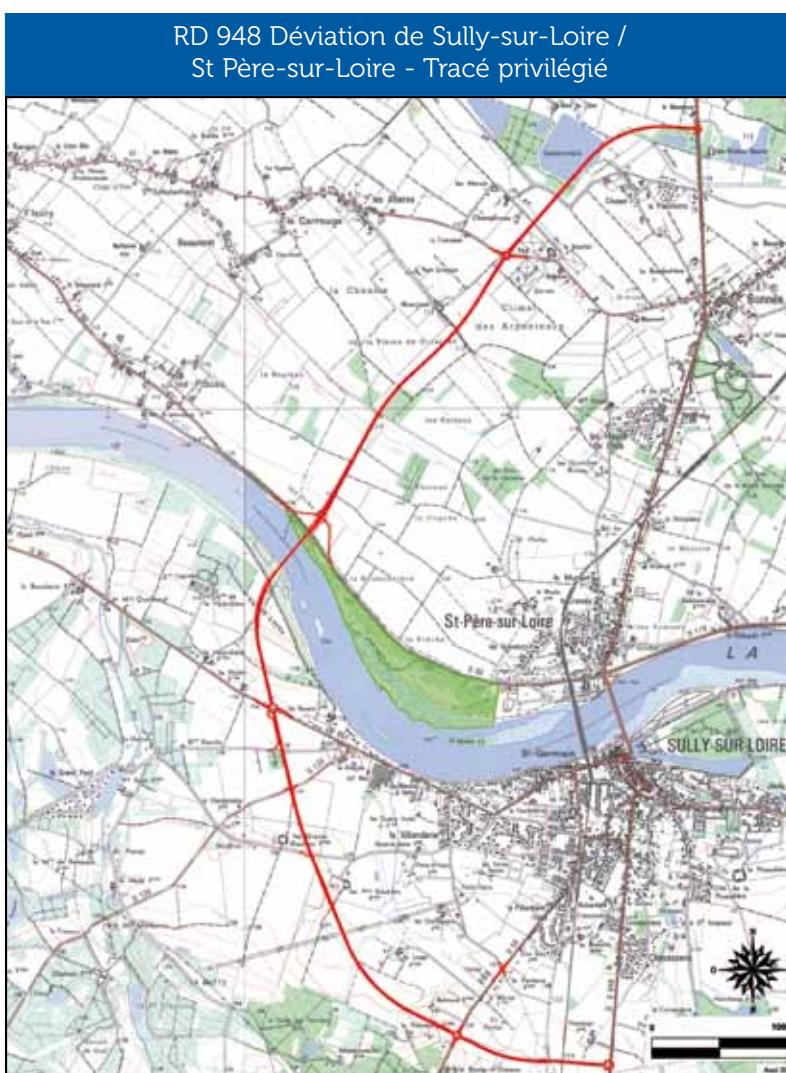
Le Conseil général du Loiret a donc opté pour le fuseau Ouest pour la suite des études en raison de ses atouts fonctionnels et financiers

Le tracé privilégié

Plusieurs variantes de tracés étudiées selon une analyse multicritère sur :

- les milieux physique et naturel ;
- l'habitat et l'urbanisme ;
- l'agriculture ;
- le patrimoine et le paysage ;
- les fonctionnalités ;
- le coût.

Le **tracé privilégié présente le meilleur bilan** sur les aspects écologiques, humains, paysagers, fonctionnels et financiers.



Le Conseil général du Loiret a donc retenu ce tracé pour la suite des études

Le raccordement Nord

Plusieurs variantes de raccordement sur la RD 948 étudiées.

Des variantes locales étudiées pour réduire les impacts sur les milieux humains, agricoles et naturels.



→ La variante 5 assure le meilleur bilan global :

- humain : pas de coupure urbaine de Bonnée (hameau de Chappe) ;
- agricole : limitation du nombre d'exploitations touchées ;
- financier et fonctionnel : tracé court et moins onéreux.

Des propositions d'aménagements pour réduire l'impact sur le milieu naturel



→ Un cheminement piéton autour du plan d'eau

→ Des protections acoustiques et visuelles depuis la déviation assurant une transparence hydraulique



Le franchissement de la Loire

Étude de variante de franchissement de la Loire vis à vis du château de la Huardière.

Tracé bleu :

- coupure du site d'observatoire naturel marquée ;
- morcellement plus important des parcelles agricoles ;
- coût élevé (+ 15 %).

Tracé vert :

- biais prononcé de l'ouvrage de 23° ;
- problématique hydraulique plus marquée (trou d'eau, rehaussement ligne d'eau) ;
- coût plus élevé (+ 22 %).

Tracé rouge (tracé de base) :

- plus proche du château de la Huardière (395 m), sans co-visibilité grâce à la présence du bois du château ;
- franchissement au plus court et donc de moindre coût.



La desserte de la ZA de la Pillardière

- Option du maintien de la ligne ferroviaire Sully-sur-Loire à Aubigny-sur-Nère



- création d'un giratoire sur la RD 59 de desserte de la Zone d'activités de la Pillardière
- création d'un pont route sur la déviation au-dessus de la voie ferrée

- Option de la suppression de la ligne ferroviaire Sully-sur-Loire à Aubigny-sur-Nère



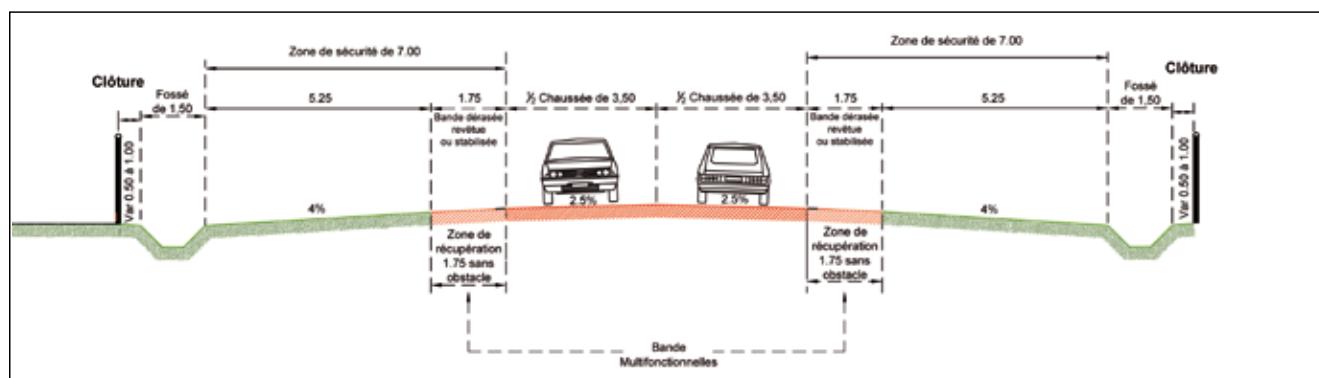
- suppression du pont route sur la déviation au-dessus de la voie ferrée
- création d'un giratoire de desserte de la Zone d'activités de la Pillardière, de la déchetterie et de l'usine Kronofrance au niveau du chemin de la Pillardière

RD 948 – DEVIATION DE SULLY-SUR-LOIRE / SAINT-PÈRE-SUR-LOIRE

Les améliorations apportées par le projet

La sécurité routière accrue

- la diminution du trafic en centre-ville réduit les risques d'accident
- des zones de sécurité de 7 mètres de part et d'autres de la chaussée permettant d'appliquer le principe de **la route qui pardonne** en cas de sortie de route



- la route qui pardonne réduit la gravité des accidents

L'amélioration de la fluidité du trafic et le retour à une durée normale de trajet



- les trafics sur le pont existant et dans la traversée de Bonnée sont réduits de 50 % supprimant les périodes de saturation du trafic sur le pont existant
- le trafic poids lourds est orienté par du jalonnement vers la déviation pour une meilleure sécurité et une diminution des nuisances (sonores et vibration) dans les centres-villes
- les flux de transit mais également des flux locaux privilégieront la déviation grâce aux gains de temps apportés pour traverser la Loire

Un projet en faveur de la revalorisation des centres-villes

- une remise en valeur du patrimoine touristique grâce à la réduction du trafic (château de Sully-sur-Loire)
- une sécurisation de la traversée de la Loire pour La Loire à vélo sur le pont de Sully existant
- des requalifications des voies de traversée des centres-villes pour une agglomération apaisée



Les enjeux de la réussite du projet

La préservation du site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco

Les principes du classement

Son inscription dans la catégorie « paysages culturels » résulte de la Valeur universelle exceptionnelle (VUE) du Val de Loire sur la base de 3 critères :

- **Critère I** : « *Le site présente un chef d'œuvre du génie créateur humain* »



Le château de Sully-sur-Loire, face à la Loire *

Le Val de Loire est remarquable par la chaîne exceptionnelle de monuments et châteaux remarquables dans un environnement préservé, ponctuée de villes constituant de grands ensembles architecturaux.

- **Critères II et IV** : « *Le site témoigne des échanges d'influences considérables sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification de la ville ou de la création de paysage et illustre une des périodes significatives de l'histoire humaine* »



Sully-sur-Loire, une ville organisée autour du fleuve *

Le Val de Loire est un exemple remarquable du développement de l'homme et de son habitat sur une période allant du XI^e au XIX^e siècle.

Le plan de gestion

Élaboré par la mission Val de Loire et l'État, il garantit la pérennité des valeurs qui ont permis l'inscription de ce site au patrimoine mondial de l'Unesco. Il définit notamment des orientations thématiques pour valoriser la VUE.

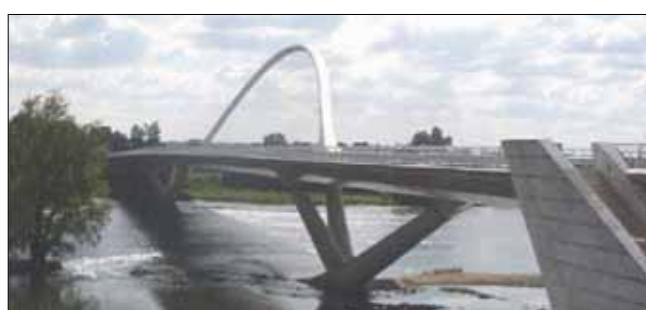
Pour les franchissements

L'identité du patrimoine d'Ouvrages d'art du Val de Loire est marquée par les ponts anciens, placés au cœur des villes sur des axes historiques...



Le pont Georges V à Orléans *

... mais aussi plus rarement par des ouvrages contemporains visant à créer un nouveau point d'appel du paysage et offrant un panorama exceptionnel sur le fleuve.



Le pont de l'Europe à Orléans : une création architecturale forte constituant un nouveau repère visuel dans le val. Une réponse qui doit rester exceptionnelle *

Le Conseil général du Loiret respecte la VUE par la réalisation d'une étude d'impact patrimoniale non réglementaire dont les objectifs sont :

- d'identifier les enjeux patrimoniaux du site de franchissement pour intégrer l'ouvrage à son paysage à travers le respect de l'horizontalité du fleuve, la transparence visuelle de l'ouvrage grâce à la finesse du tablier et le traitement paysager des accès et abords de l'ouvrage ;



Projection éloignée du franchissement depuis la rive droite en aval

- de promouvoir la revalorisation de la ville et de son patrimoine autour du fleuve.

* Illustrations issues du projet du plan de gestion du Val de Loire (nov. 2011) • préfecture du Loiret

Les enjeux de la réussite du projet

Le respect de l'environnement Une méthodologie de projet

Un site classé Natura 2000

• Aspect réglementaire

Dans la conduite du projet, le département satisfait aux directives réglementaires traditionnelles à savoir :

- en zone courante → étude d'impact ;
- en zone Natura 2000 → notice d'incidence.

Il s'agit de :

- connaître le milieu naturel par une étude bibliographique et un relevé de terrain ;
- évaluer les impacts du projet sur le milieu naturel ;
- proposer les mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts.

• Étude de consolidation environnementale

Le département va au-delà de ses obligations réglementaires en conduisant une étude de consolidation environnementale

Cette étude vise à évaluer les impacts cumulés des différents projets touchant la zone Natura 2000 ligérienne du Loiret. Il s'agit :

- des projets départementaux avec franchissement de Loire (RD 921 à Jargeau, RD 948 à Sully-sur-Loire, RD 18 à Meung-sur-Loire) ;
- des projets de l'État (doublement de l'A 71, travaux sur les digues) ;
- des projets de l'agglomération Orléanaise.

Le site abrite plusieurs habitats et de nombreuses espèces d'intérêt communautaire protégées par des directives européennes.



Forêt galerie de saule blanc très morcelée en rive gauche de la Loire



Le gomphe serpent

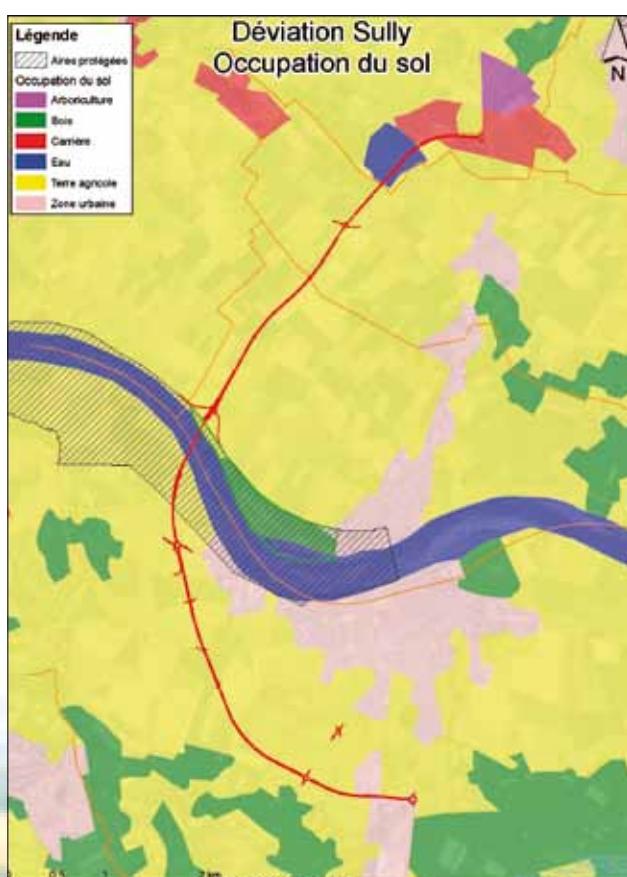
Les relevés de terrain permettront d'établir la synthèse des enjeux de préservation et de définir les mesures d'accompagnement pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement.

• Un dialogue avec l'Europe

Le département s'est rapproché de la Commission européenne des pétitions (PETI) et instruit les demandes de la Commission.

La maîtrise des territoires

- éviter les zones d'habitat dense
- maintenir les espaces naturels et agricoles en luttant contre le développement anarchique de zones d'activités
- respecter la cohérence de l'activité agricole par un aménagement foncier si nécessaire et le rétablissement des chemins agricoles
- lutter contre l'étalement urbain en n'autorisant aucun raccordement riverain à la déviation

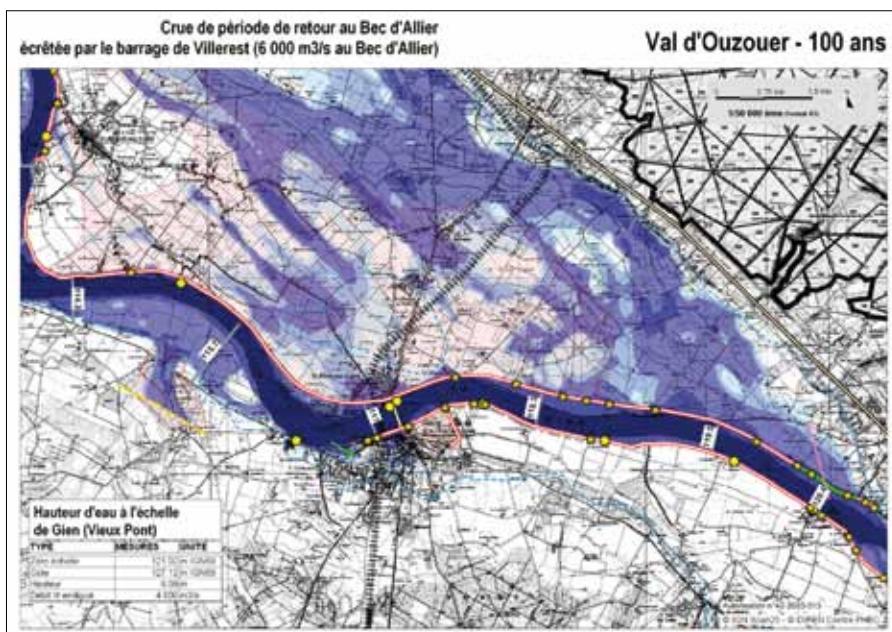


Les enjeux de la réussite du projet

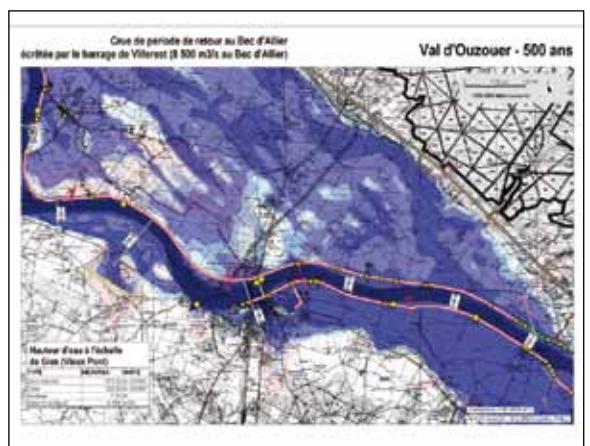
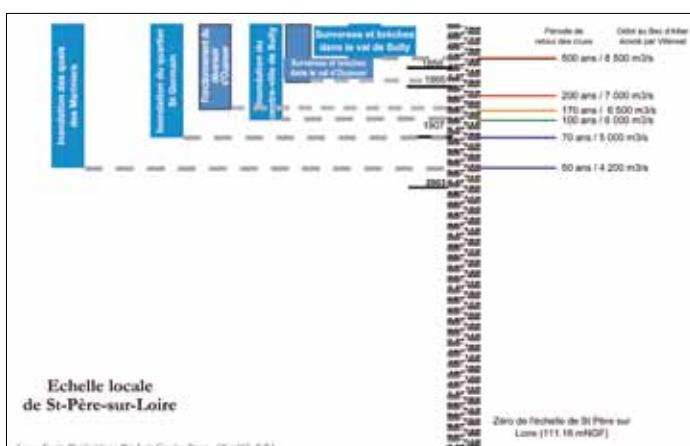
Un objectif de transparence hydraulique

Un contexte marqué par une grande sensibilité au risque d'inondation

À partir de crues centennales, le déversoir d'Ouzouer-sur-Loire écrête un débit de 450 m³ au maximum pour assurer la sécurité des digues et limiter l'impact sur le centre-ville de Sully-sur-Loire. L'inondation dans le val d'Ouzouer atteint des hauteurs de l'ordre de 1 mètre.



Pour une crue cinq-centennale (crue de référence pour la définition du projet de pont sur la Loire), le déversoir d'Ouzouer-sur-Loire écrête un débit de 1 200 m³ au maximum mais ne peut empêcher la création éventuelle de brèches dans les levées des vals de Sully et d'Ouzouer.



Le respect des contraintes réglementaires

Le Plan de prévention du risque d'inondation du Val de Sully (**PPRI**) admet les travaux d'infrastructure publique, leurs équipements et leurs remblaiements indispensables si :

- aucune autre implantation en dehors des zones inondables n'est possible ;
- le parti retenu assure le meilleur équilibre entre les enjeux de sécurité publique, hydrauliques, économiques et environnementaux et toutes les mesures sont prises pour ne pas aggraver les risques des effets de crues.

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (**SDAGE**) Loire Bretagne autorise (rubrique 12B-1) la réalisation de remblais en zone inondable pour la réalisation de travaux d'infrastructures d'intérêt public (route, voies ferrées...) dans la mesure où ils n'aggravent pas notablement les risques dans le bassin hydrographique et dans la mesure où ils ne constituent pas une nouvelle contrainte à la dynamique et la morphologie naturelle du cours d'eau.

L'objectif de transparence hydraulique se traduit par :

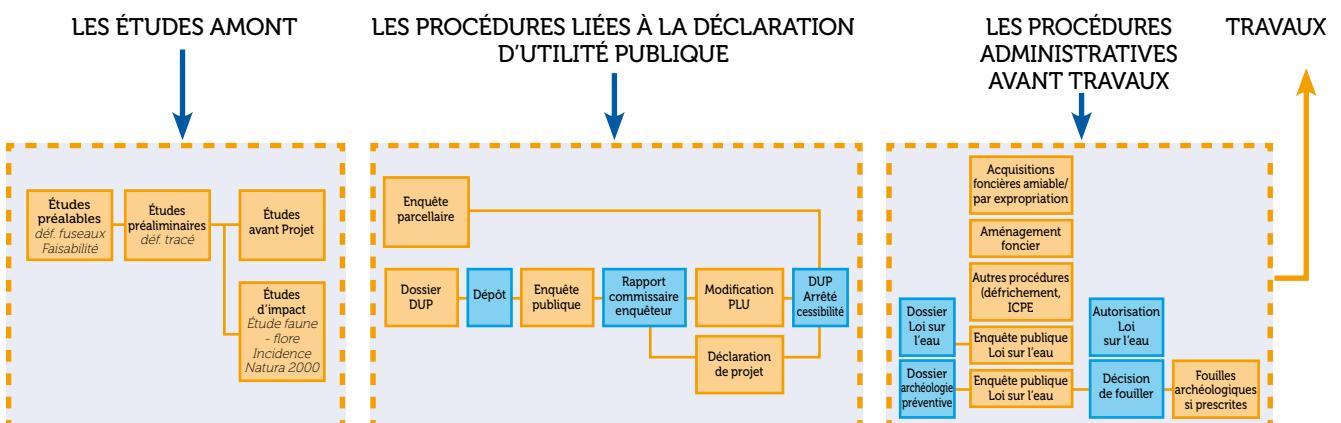
- un minimum de piles dans le lit mineur de la Loire pour limiter le niveau de relèvement général de la ligne d'eau ;
- un biais de l'ouvrage limité pour éviter les rehaussements de la ligne d'eau le long de la levée de Loire ;
- un ouvrage défini à partir d'une crue cinq-centennale pour garantir le gabarit suffisant à l'écoulement maximum ;
- des ouvrages hydrauliques de décharge dans le lit endigué de la Loire pour assurer l'écoulement des crues majeures ;
- la chaussée reste au niveau du terrain naturel dans le val d'Ouzouer pour ne fournir aucun obstacle à l'écoulement des crues majeures.



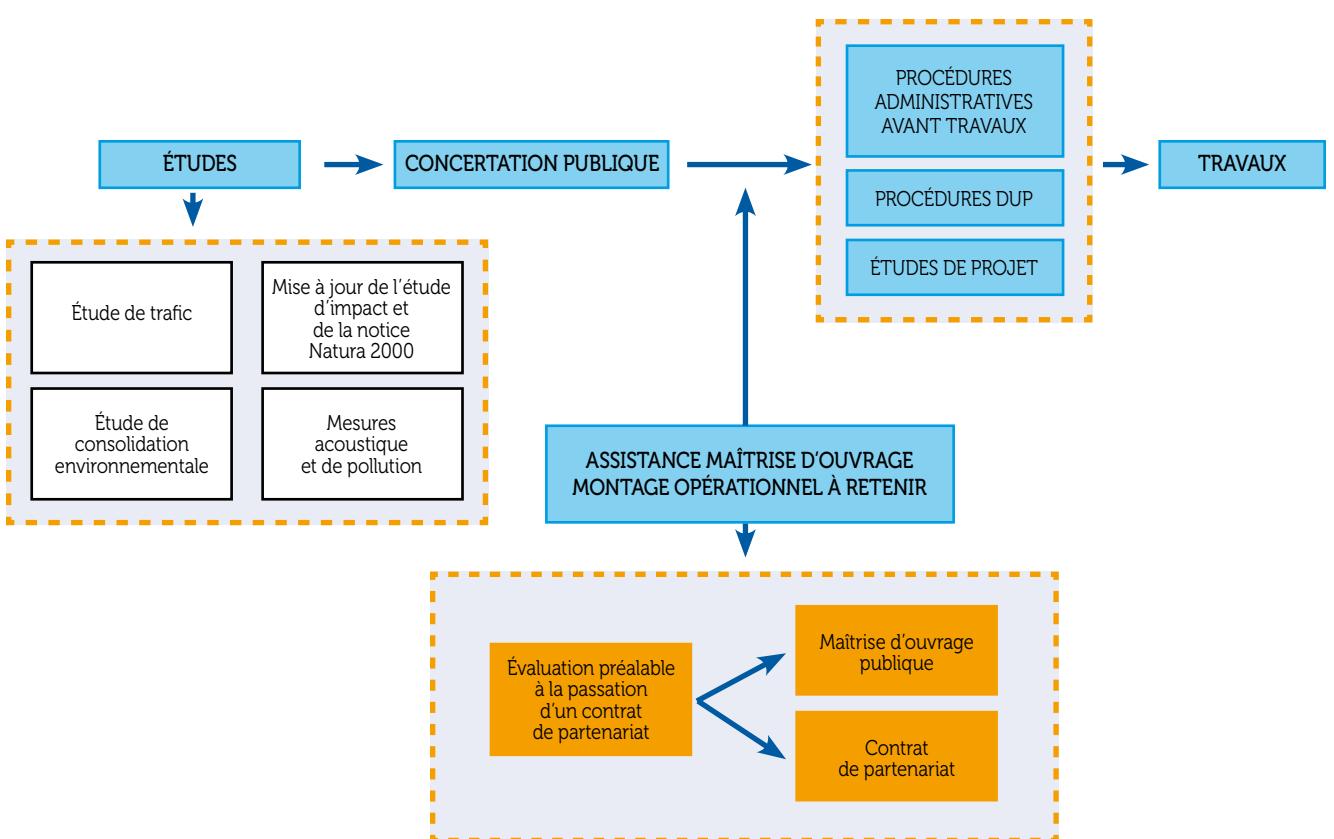
Les grandes étapes administratives du projet

Un processus de décisions

Ces étapes visent à garantir le respect des droits individuels des propriétaires et préserver l'environnement.



Les démarches en cours



L'association du public

Après une première phase de concertation avec les communes concernées, le Conseil général associe le public au projet en proposant une phase de concertation pour :

- présenter l'avancement des études ;
- détecter les difficultés éventuelles de dessertes de riverains et d'espaces agricoles ;
- améliorer le projet avant sa mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- présenter les orientations envisagées pour la poursuite du projet.

