

UNE CHARGÉE D'INFO
CHANTIER À L'ÉCOUTE DES
RIVERAINS ET USAGERS

Depuis novembre 2018, la chargée d'info chantier a répondu à plus de 200 sollicitations via le n° vert (02 46 91 07 45) ou la boîte mail dédiée au chantier : A10nordorleans@vinci-autoroutes.com. Elle veille également à mettre régulièrement à jour le site internet du projet afin de vous tenir informé.e.s de l'actualité du chantier. N'hésitez pas à la contacter si vous avez des questions !

VINCI AUTOROUTES
RÉDUIT SON IMPACT
ENVIRONNEMENTAL
GRÂCE AU BÉTON BAS
CARBONE

Le long des 16 km du tracé de l'A10, les anciens écrans acoustiques seront remplacés pour offrir une meilleure protection contre la pollution sonore. Certains d'entre eux seront même créés en béton bas carbone. Déjà expérimentée sur le mur d'un ouvrage, cette technique permet de réduire de 60 à 70% les émissions de CO₂ par rapport à du béton classique puisque le clinker, composant principal du ciment, est remplacé par un nouveau liant nécessitant moins d'énergie pour le produire.

RESTEZ CONNECTÉS



La Chargée d'info chantier répond à vos questions du lundi au vendredi de 9h à 17h au 02 46 91 07 45 ou par mail a10nordorleans@vinci-autoroutes.com



Mon Bulletin Circulation
Recevez par SMS ou email vos conditions de circulation pour la semaine à venir



Le site web du chantier
www.a10-nord-orleans.fr



L'application ULYS
Info trafic en temps réel et services disponibles sur les aires.



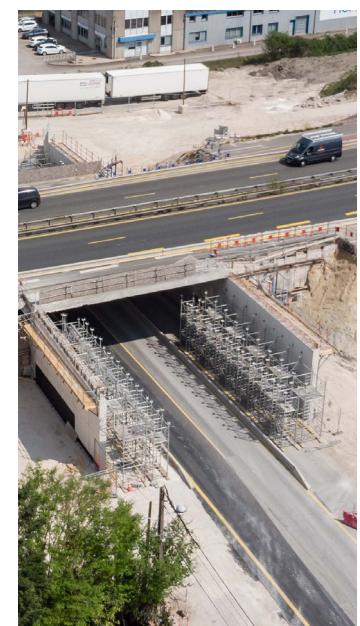
Le fil Twitter
@A10Trafic



Radio VINCI Autoroutes
avec vous sur la route 107.7

EN DIRECT DU CHANTIER

ÉLARGISSEMENT DU PONT DE
FRANCHISSEMENT DE LA RUE DES HAUTS
CHAMPS / BAS CHAMPS (VC9)



Démolition des maçonneries existantes, élargissement des piédroits (murs supportant le tablier d'un ouvrage), reprofilage de la voirie sous le pont, élargissement des tabliers, réalisation des chaussées et des équipements sur l'ouvrage : ces nombreuses phases de travaux sont nécessaires pour élargir le pont surplombant la rue des Hauts Champs / Bas Champs situé sur la commune de La Chapelle-Saint-Mesmin et permettre l'aménagement de deux voies supplémentaires sur l'autoroute A71.

Ces nouvelles voies appelées « voies collectrices » permettront à terme de réorganiser et sécuriser les flux de circulation des usagers aux abords d'Orléans. Engagés en mars 2020, ces travaux, qui nécessitent parfois des modifications des conditions de circulation, rentrent dans leur phase finale. Ils s'achèveront au second semestre 2021.



LA 4^E VOIE SE DESSINE

Avec le lancement des travaux de création de la nouvelle voie de circulation, nous entrons dans la toute dernière phase du chantier d'aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans. Si vous circulez régulièrement sur l'autoroute A10, vous pouvez d'ores et déjà constater les changements opérés : les terrassements ont débuté et la nouvelle voie se dessine peu à peu. Ces travaux qui se dérouleront sur 16 km sont découpés en 3 zones. La première zone à être élargie commence au nord des aires d'Orléans-Saran / Orléans-Gidy et se termine au niveau de l'échangeur d'Orléans nord (n°14).



UN DÉPLACEMENT RÉUSSI POUR LE DORONIC
À FEUILLES DE PLANTAIN

Le Doronic à feuilles de plantain est une espèce protégée en région Centre-Val de Loire. En juin 2020, le milieu abritant cette espèce a été prélevé puis déplacé vers 2 sites qui lui sont favorables et dans lesquels il était auparavant absent. Lors de son suivi, le bureau d'études Ecosphère a pu constater que les individus ont déjà pris possession des lieux et ce, en l'espace d'un an. On en dénombre aujourd'hui une centaine aux Grands Logis et une dizaine au Bois Picard (commune de Saran).

LES COULISSES DE L'A10

A10 – AMÉNAGEMENT AU NORD D'ORLÉANS



À LA UNE

LE « SAUT- DE-MOUTON » DE LA BIFURCATION A10/A71

La création de l'ouvrage « saut-de-mouton » est l'un des aménagements permettant la reconfiguration de la bifurcation A10/A71, dont l'objectif principal est de fluidifier et sécuriser le trafic autoroutier aux abords d'Orléans.

Les opérations de lancement de la charpente de l'ouvrage « saut-de-mouton » au-dessus des autoroutes A10 et A71 se sont déroulées en toute sécurité. Ce colosse de 550 tonnes et de 122 mètres de long supportera à terme la bretelle en provenance de Vierzon et en direction de Tours et permettra d'éviter les changements de voies qui s'effectuent actuellement sur de courtes distances.

ont donc opéré pendant plusieurs heures, de nuit, pour permettre à la charpente d'avancer de 15 mètres par heure au-dessus des voies de l'autoroute. Calculée au millimètre près, cette opération est le fruit d'une longue préparation amorcée il y a près d'un an. Et c'est grâce au travail mené en équipe, aussi bien en amont que sur le chantier, que le lancement de la charpente de l'ouvrage a abouti avec succès.

L'EXPLOITATION : UN MÉTIER DE L'OMBRE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ

L'exploitation joue un rôle primordial lors d'une telle opération : ce sont les agents routiers qui mettent en place les balisages nécessaires à la fermeture des différentes sections et bretelles d'autoroutes pour pouvoir réaliser les travaux. Toute la nuit, les équipes d'exploitation sont restées mobilisées pour gérer les itinéraires de déviation mis en place et pour pouvoir intervenir auprès des usagers si nécessaire.

En tout début de matinée, les agents étaient de nouveau à pied d'œuvre pour enlever le balisage et permettre la réouverture des autoroutes.

UN DÉFI TECHNIQUE, UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

La taille et la particularité (en pente et en courbe) de cet ouvrage ont rendu l'opération de lancement de la charpente plus complexe que pour un pont classique. Les compagnons de l'entreprise Matière



ÉDITO

C'était hier, ou presque. En 1973, le tronçon de l'A10 mettant Orléans à une heure de Paris est inauguré.

En 2015, dans le cadre du Plan de relance autoroutier, le projet de création d'une 4^e voie au nord d'Orléans est confié par l'Etat à Cofiroute avec pour objectif de fluidifier la circulation, d'améliorer la sécurité pour les usagers et les personnels d'intervention tout en favorisant l'insertion environnementale de cette portion de l'A10 dans le territoire de l'agglomération orléanaise. En 2018, après une large concertation menée dès 2015, le projet est déclaré d'utilité publique par le Préfet du Loiret. Le chantier démarre.

Aujourd'hui, avec le lancement des travaux de création de la nouvelle voie de circulation, nous entrons dans la dernière grande phase de ce chantier. La reconfiguration de la bifurcation A10/A71 et le réaménagement de l'échangeur d'Orléans nord (n°14 sur A10) en cours sont un préalable à l'élargissement de l'autoroute.

C'était hier, ou presque. En 2016, un épisode pluvieux exceptionnel entraîne la crue de la Retrèvre.

Aujourd'hui, l'aménagement de l'A10 au nord d'Orléans va permettre d'améliorer la gestion de la ressource en eau pour mieux la préserver.

Depuis le début de cette aventure, tout en vous informant, nous avons eu à cœur de vous faire partager des moments clés de ce chantier qui vient enrichir la longue histoire de l'autoroute A10. L'ouvrage « saut de mouton » en construction, la création de bassins de rétention et de mares pour les amphibiens sont au programme de ce 5^e numéro, pour continuer à vous faire vivre l'actualité du chantier, au plus près de notre quotidien.

Je vous en souhaite une bonne lecture.

DOSSIER

UNE HISTOIRE D'EAU

PRÉSERVER ET AMÉLIORER LA RESSOURCE EN EAU

L'aménagement de l'A10 au nord d'Orléans va permettre d'améliorer la gestion de la ressource en eau en complétant le réseau d'assainissement existant. Les dernières normes en matière de protection de l'environnement vont pouvoir être appliquées, en particulier celles de la loi sur l'eau. Les dispositifs de traitement en cas de pollution accidentelle sur le réseau autoroutier seront renforcés et les captages utilisés pour l'alimentation en eau potable de la population humaine mieux protégés.

LE TRAITEMENT DES EAUX DE RUISSELLEMENT

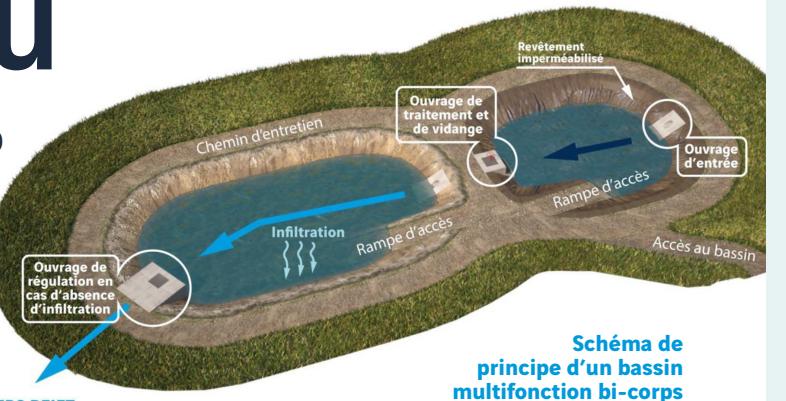
Afin de préserver les nappes phréatiques et les cours d'eau situés à proximité de l'autoroute, une vingtaine de bassins (ou d'ensemble de bassins) sera réalisée, modifiant ou complétant les bassins existants. Ils ont non seulement pour fonction de traiter et réguler les eaux qui ruissent sur la chaussée mais aussi de confiner une pollution accidentelle.

COMMENT CELA FONCTIONNE ?

- Les eaux de ruissellement de l'autoroute sont collectées par un réseau imperméabilisé le long des chaussées (fossés, caniveaux, canalisations...);
- Elles sont acheminées vers des bassins permettant le traitement des eaux collectées avant leur rejet dans le milieu naturel.

Le projet d'aménagement de l'A10 au nord d'Orléans prévoit :

- l'allongement à section identique de certains **ouvrages hydrauliques** situés sous l'autoroute A10, et dont la longueur n'est actuellement pas compatible avec l'élargissement de la plateforme autoroutière, afin d'assurer le maintien des écoulements naturels;
- la mise en œuvre d'un **réseau d'assainissement imperméabilisé** collectant les eaux ruisselant sur la chaussée.



Les bassins ont deux missions : récupérer les eaux de pluie et prévenir les pollutions.

Dans le bassin :

- Un **1^{er} corps imperméabilisé** assure le confinement de la pollution accidentelle, le traitement de la pollution chronique et l'écrêtage de la pluie biennale ; il se rejette dans le 2^d corps du bassin ;
- Un **2^d corps non imperméabilisé** assure la régulation de la sortie des eaux, par stockage puis restitution à débit limité, jusqu'à la pluie décennale. La vidange de ce bassin est assurée par infiltration et lorsqu'un exutoire est disponible (cours d'eau, fossé...), par un ouvrage de régulation en sortie de bassin, vers le milieu naturel.

Les rejets dans le milieu naturel, en sortie du second corps, seront régulés de façon à être conformes aux documents de gestion de l'eau, et inférieurs ou égaux au débit de rejet existant (pas d'augmentation des rejets).

LA RETRÈVE : QUELS AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

À la suite des inondations survenues en mai 2016, les mesures de rétablissement hydraulique prévues initialement sur l'ensemble du projet ont été adaptées pour intégrer des aménagements spécifiques, notamment dans le secteur de la Retrève, sur les communes de Cercottes et Gidy.

Ces aménagements permettent de maintenir la fonctionnalité de l'autoroute en cas de survenance d'une crue de la Retrève (pour une occurrence comprise entre 50 et 100 ans), sans aggraver

les niveaux des eaux en amont et en aval par rapport à la configuration actuelle.

En complément des dispositifs techniques spécifiques mis en œuvre tels que l'ajout de merlons hydrauliques, l'adaptation des bassins ou encore la création d'un ouvrage de décharge, des modalités spécifiques d'exploitation de l'autoroute sont prévues pour gérer une éventuelle nouvelle montée des eaux de la Retrève : alertes météo, surveillance renforcée des ouvrages, information des usagers, fermeture partielle ou totale de l'autoroute en coopération avec la Préfecture, accès rapide à des moyens de pompage.

Lexique :

- pluie biennale** : pluie forte ayant une chance de se produire tous les deux ans;
- pluie décennale** : pluie forte ayant une chance de se produire tous les dix ans ;
- bassin versant** : territoire qui draine l'ensemble de ses eaux vers un exutoire commun, cours ou étendue d'eau;
- loi sur l'eau** : tout projet d'installations, d'ouvrages, de travaux ou d'activités ayant un impact sur l'eau et les milieux aquatiques doit faire l'objet d'un dossier « loi sur l'eau ».



calamite ont été observés dans les différents bassins et mares qui longent l'autoroute A10.

Conformément à la démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser », la prise en compte des enjeux environnementaux est une priorité dans le projet d'aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans.

DE NOUVELLES MARES CRÉÉES ET VÉGÉTALISÉES POUR LES AMPHIBIENS

De nombreux amphibiens ont été répertoriés dans les différents bassins autoroutiers. Afin de recréer un environnement propice à leur survie, 7 nouvelles mares ont été conçues à proximité du chantier. À ce jour, plus de 970 amphibiens y ont été déplacés.

Afin de prévenir d'éventuels impacts du projet sur la faune et la flore, VINCI Autoroutes a fait réaliser un diagnostic écologique complet dès les études préalables. Ces inventaires ont permis d'identifier les différents types d'habitats et d'espèces faune/flore, de les classer en fonction de leur rareté et, par conséquent, de leur vulnérabilité. Cet état initial de la flore et de la faune a permis de déterminer les précautions à prendre pour préserver les espèces à fort enjeu écologique. Le calendrier des travaux a ainsi été bâti en cohérence avec la biologie des espèces, en respectant notamment les périodes de reproduction.



Six d'entre elles sont étanchées avec de l'argile et végétalisées. Elles accueillent des populations d'amphibiens comme les Tritons ponctué, palmé ou encore le Crapaud commun. Dans ces mares, on retrouve

ZOOM SUR LES ZONES HUMIDES

différentes variétés de plantes héliophytes (plantes semi-aquatiques) : iris, jonc, salicaire, scirpe, massette, laîche ou encore baldingère se développeront au fil des ans et coloniseront ces zones.

En plantant un cortège floristique qui se développera ensuite, l'objectif est d'installer un écosystème dans ces mares. Les plantes aquatiques jouent en effet un rôle clé dans l'installation et l'essor de la vie au fond de la mare. À la fois refuge, lieu de reproduction, source de nourriture et d'oxygène, elles sont vitales pour les animaux.

La 7^e mare accueille quant à elle des amphibiens dit pionniers* comme le Crapaud calamite ou l'Alyte accoucheur.

Le Crapaud calamite ou l'Alyte accoucheur sont des amphibiens pionniers. Ces espèces ont la faculté de coloniser très rapidement un endroit dépourvu de végétation. De ce fait, elles se développent plus vite que les autres espèces.

L'aménagement de l'autoroute A10 entre l'A19 et l'A71 au nord d'Orléans s'inscrit dans la démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser » qui consiste à concevoir un projet le moins impactant possible pour l'environnement. Cette démarche donne la priorité aux mesures d'évitement, puis de réduction de l'impact, et définit si besoin des mesures de compensation ayant pour objet d'apporter une contrepartie positive aux impacts résiduels négatifs du projet.

