

Fiche presse 1

Préserver la biodiversité des bords de routes

Le conseil général de Loir-et-Cher assure l'entretien et le développement du réseau routier départemental. Depuis le 1^{er} janvier 2006, les routes nationales (sauf RN 10) ont été transférées de l'État au département. Chaque année, les services techniques effectuent le fauchage des accotements et des fossés sur les routes départementales hors agglomération. Pour préserver et améliorer la biodiversité au bord de ces routes, l'Assemblée départementale a décidé de mettre en œuvre un entretien différencié des accotements lors des opérations de fauche.

Des conditions naturelles de développement pour la faune et la flore

Depuis le printemps 2006, le conseil général mène une expérience innovante en partenariat avec le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) et le comité départemental de protection de la nature (CDPNE) : le traitement différencié des accotements. Grâce à cette démarche, seules les interventions pour la sécurité routière sont menées. Les autres passages d'entretien indispensables sont repoussés pour permettre la reproduction végétale.

L'objectif du traitement différencié des accotements : améliorer la biodiversité. Faune et flore se développeront dans des conditions naturelles.

Cette action de rationalisation du fauchage concerne 12 sites expérimentaux soit 167 km de routes départementales ; 35 km de type bocage, 69 km ayant un intérêt pour la faune et la flore et 63 km de type diversifié.

Comment s'effectue le fauchage actuel ?

Au printemps, l'intervention consiste en un passage de sécurité au bord des chaussées et en un dégagement des points singuliers (carrefours, virages...). En été, ces points singuliers sont à nouveau dégager et les dispositifs de sécurité (glissières, balises...) sont traités. Enfin en automne, l'ensemble des accotements et les fossés sont traités.

Le réseau routier en chiffres :

3 453 km de routes départementales (dont 225 km de routes nationales transférées depuis le 1^{er} janvier 2006).

47 km de route nationale (la RN 10).

115 km d'autoroutes.

Fiche presse 2

Déviations des Roches l'Évêques, un projet durable

La déviation des Roches l'Évêques est essentielle pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants du centre ville et pour la sécurité des usagers de la route. C'est un axe de communication structurant pour le département qui constitue un atout de plus pour favoriser le développement économique et touristique du Loir-et-Cher. Maurice Leroy, président du conseil général de Loir-et-Cher, a donné deux consignes aux services techniques du département : maîtriser les coûts et respecter l'environnement. Dans les faits se sont 1,2 M € qui sont économisés sur ce chantier, notamment grâce à la démarche de traitement à la chaux des matériaux utilisés, une innovation durable.

Innovation et développement durable

La conduite simultanée des deux chantiers de déviation (Les Roches-l'Évêque et Vendôme) permet de rationaliser les travaux. Les terres déblayées pour la déviation de Vendôme serviront de remblais pour celle des Roches-l'Évêque. Ce sont 80 000 m³ de matériaux qui seront recyclés, évitant autant de prélèvement dans le milieu naturel. Ces matériaux existants sont beaucoup moins chers que les matériaux plus nobles prélevés dans les carrières qu'il aurait fallu utiliser à leur place, l'environnement en est d'autant épargné.

C'est l'utilisation des matériaux issus du chantier de Vendôme traités à la chaux qui rend possible ce recyclage. L'enjeu : traiter les matériaux argileux déblayés sur le chantier de la déviation de Vendôme pour pouvoir les réutiliser. En effet, la déviation des Roches-l'Évêque étant située en zone inondable, ces matériaux doivent être traités, pour être complètement insensibles à l'eau.

Un chantier test-unique en France

C'est la première fois que des travaux de cette nature sont réalisés pour une déviation tout en étant suivi scientifiquement dans le cadre d'un partenariat avec des organismes de recherche. En effet, ce chantier sert d'expérimentation pour mesurer le comportement des matériaux traités dans le cadre d'une utilisation routière.

Début 2005, le centre d'études techniques de l'équipement de Blois a réalisé une étude destinée à révéler la faisabilité de ce projet. L'utilisation de matériaux traités à la chaux est déjà mise en œuvre par les constructeurs d'autoroutes.

Ainsi, le conseil général de Loir-et-Cher, associé à l'entreprise Valérian, au laboratoire du centre d'études techniques de l'équipement de Blois, au laboratoire de recherche des Ponts et Chaussées de Rouen et au centre d'études routières de Caen réalise une expérimentation scientifique sur ce projet qui servira de base pour des chantiers similaires en France et dans le monde. Il s'agit d'une étude dont l'objectif est de comprendre le comportement des remblais construits en zone inondables avec des matériaux traités pour en publier les résultats.

Schéma de l'expérimentation

