



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction interdépartementale  
des routes Centre-Ouest

# RN142

## Rocade Est de Bourges

### Dénivellation des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy

#### Dossier de concertation préalable



# Avant-propos



La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIR Centre-Ouest) est chargée de la gestion et de l'entretien des routes nationales et autoroutes dans dix départements du Centre-Ouest de la France, ainsi que de la mise en place de mesures visant à assurer la sécurité et la fluidité du trafic routier.

Dans la continuité des précédents travaux réalisés sur la rocade de Bourges, l'État mène des études visant à déterminer s'il serait opportun de modifier **les carrefours reliant la rocade Est à la Porte de Nevers d'une part, et à la Porte de Saint-Germain-du-Puy d'autre part**. Une dénivellation est en effet envisagée afin de permettre de fluidifier le trafic. Du 11 mars au 19 avril 2024, l'État engage une concertation. Vos avis sont essentiels pour contribuer à sa réussite, et répondre aux enjeux de mobilités. Nous vous invitons à consulter les documents mis à votre disposition et à partager vos points de vue.

Ce dossier de concertation se présente comme un **document de synthèse pédagogique, non technique, pour une lecture à la portée de chacun**. Il apporte un éclairage sur le projet dans son ensemble. Il résume les études techniques, environnementales et les avantages et inconvénients du projet. Ce dossier appelé « dossier de concertation préalable » représente le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut s'exprimer au travers d'une contribution. Ainsi, le Dossier de Concertation Préable constitue le socle pour les échanges permettant d'aboutir à un projet partagé.



# Sommaire



1

La concertation préalable – p4

2

Les carrefours et leur fonctionnement actuel – p9

3

L'environnement actuel des carrefours – p19

4

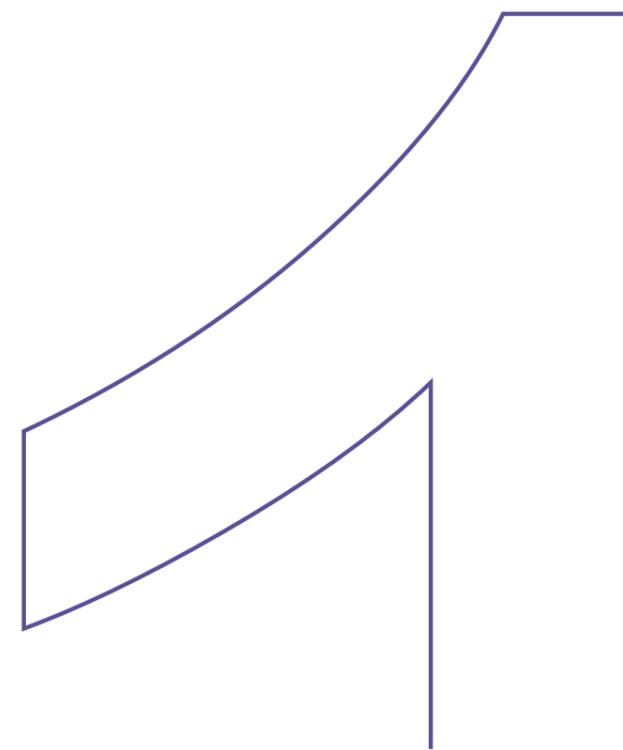
Le projet soumis à la concertation – p30

5

L'analyse multicritère – p39

6

L'après concertation – p42



# LA CONCERTATION PRÉALABLE



# La concertation préalable



## Repères réglementaires sur la procédure de participation

Le projet de dénivellation du carrefour reliant la RN142 et les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy est actuellement dans la phase "d'études d'opportunité de phase 1". Le projet pourrait être soumis à une évaluation environnementale de la part de l'Autorité Environnementale. Celle-ci donne des avis, rendus publics, sur l'évaluation des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement et conseille sur les mesures visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts.

L'État représenté par la **Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest** a souhaité une concertation préalable volontaire sans garant et a donc publié le 6 septembre 2023 une déclaration d'intention (Article L121-18 du code de l'Environnement). Les modalités de la présente concertation préalable sont prévues par l'Article L121-16 du code de l'Environnement.

### Article L122-1 du code de l'Environnement

*Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire.*

### Article L121-16 du code de l'Environnement - Version en vigueur depuis le 12 août 2018

*La concertation préalable associe le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme dans les conditions définies par la présente section. La concertation préalable est d'une durée minimale de quinze jours et d'une durée maximale de trois mois. Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale. Le bilan de cette concertation est rendu public. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.*

## Les objectifs de la concertation

Le but de la concertation préalable est de favoriser le dialogue entre les acteurs institutionnels et le public sur les enjeux stratégiques et opérationnels du projet, ainsi que sur les impacts socio-économiques et environnementaux. La proposition d'aménagement présentée constitue une base de discussion sur l'opportunité du projet et des solutions étudiées.

### La concertation porte sur :

- L'opportunité d'une dénivellation des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy, en particulier faut-il déniveler les 2 carrefours, ou 1 seul et lequel, ou alors ne rien faire compte tenu des enjeux environnementaux et des évolutions des modes de déplacements futurs ;
- Les principales caractéristiques du projet et les principaux enjeux ;
- Les modalités de réalisation ;
- Les éventuels aménagements complémentaires.

La concertation préalable s'appuie sur les études d'opportunité de phase 1 finalisées en septembre 2023.



# La concertation préalable



## Les acteurs et les partenaires du projet

Acteurs

- La préfecture de la Région Centre-Val de Loire ;
- La préfecture du Cher ;
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre-Val de Loire, Maître d'ouvrage ;
- La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO), Maître d'ouvrage délégué.

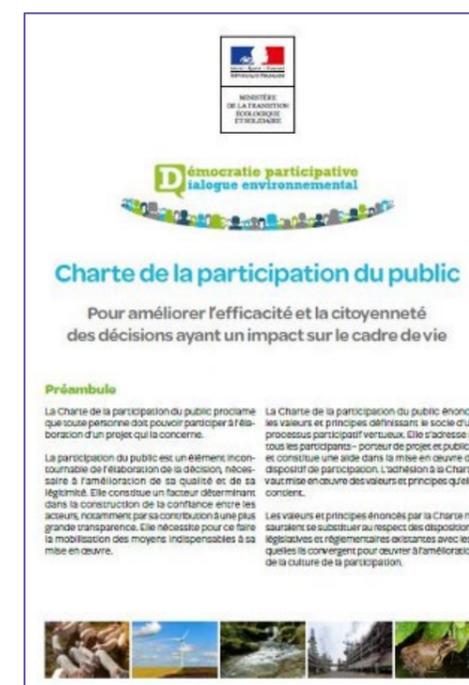
Partenaires

- Le Conseil départemental du Cher ;
- La communauté d'agglomération Bourges Plus ;
- Les communes de Bourges et Saint-Germain-du-Puy ;
- Les Chambres Consulaires (agriculture, commerce et industrie) du Cher ;
- Le Centre Hospitalier Jacques Cœur.



## Une concertation encadrée par une charte

La DIR Centre-Ouest mène la concertation sous l'égide de la Préfète de la Région Centre-Val de Loire et selon les principes de la « Charte de participation du public », éditée par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion du Territoire. Celle-ci met en avant les principes et valeurs présidant au bon déroulement des concertations. Elle s'adresse à tous les participants (porteur de projet et public) et constitue une aide à la mise en œuvre du dispositif de participation.



La concertation doit obéir à un certain nombre de principes, notamment :

- Donner au public une information complète, transparente, intelligible et sincère. Pendant la concertation, le maître d'ouvrage doit s'assurer en permanence que le public a accès à l'information nécessaire et qu'il peut faire des observations et des propositions argumentées.
- Expliquer les marges de manœuvre de la concertation, c'est-à-dire ce qui est susceptible d'évoluer dans le programme en fonction des observations issues de la concertation.
- Traiter les différentes contributions de manière équivalente : chaque intervenant, quel que soit son degré d'expertise, doit voir sa contribution prise en considération et bénéficier d'une réponse argumentée.

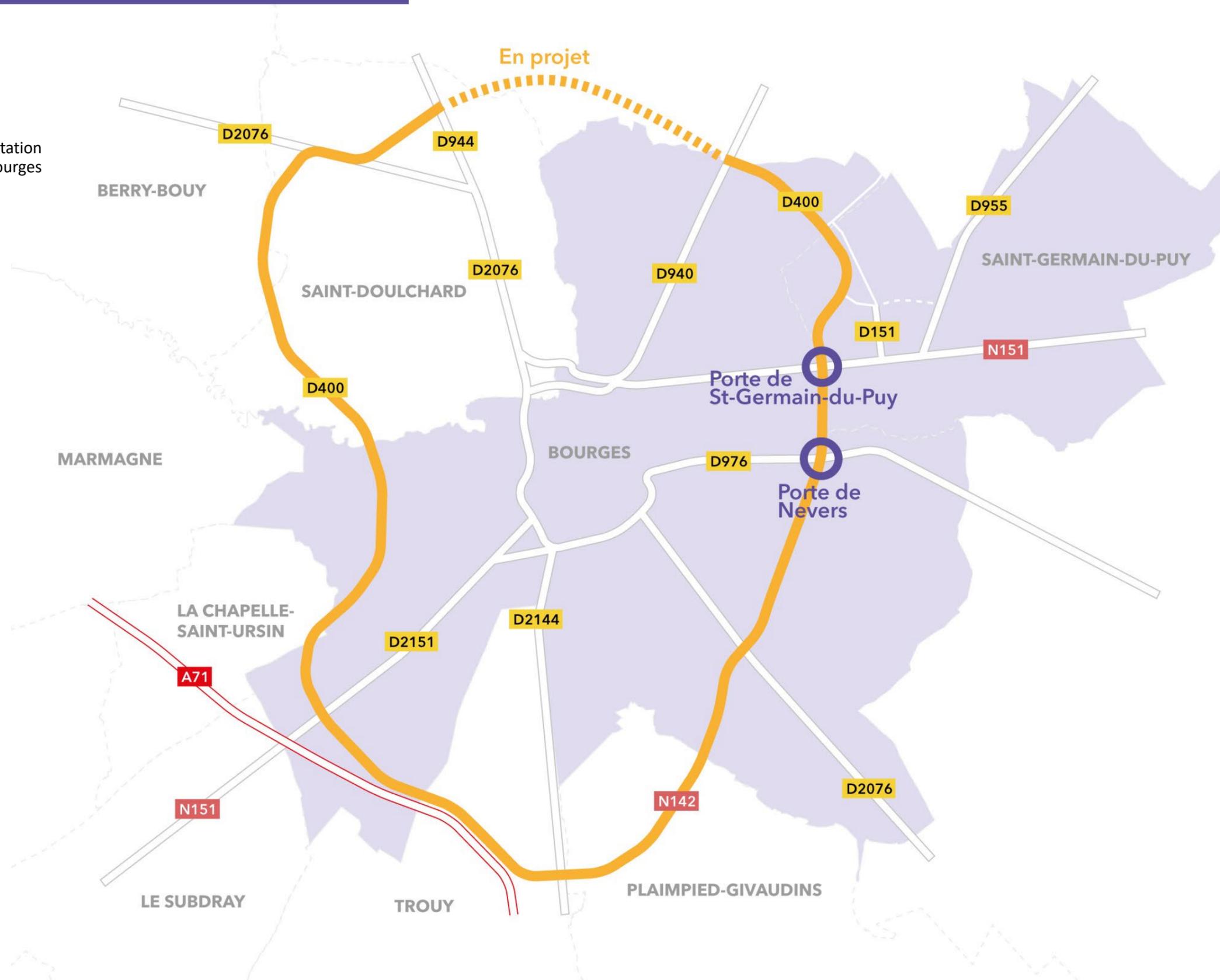
## Une concertation encadrée par une charte

Les modalités de la concertation préalable ont été arrêtées par le Préfet du Cher (par délégation de la Préfète de la Région Centre-Val de Loire), par un arrêté disponible sur le site internet du projet : <https://mtect.fr/439>

# La concertation préalable

## Le périmètre

Le périmètre de la concertation couvre les communes de Bourges et de Saint-Germain-du-Puy.



# La concertation préalable

## Le public concerné

La phase de concertation préalable associe pendant toute la durée de l'élaboration du projet :

- les habitants des communes concernées : Bourges, Saint-Germain-du-Puy ;
- les acteurs économiques ;
- les associations locales ;
- toutes les personnes qui se déplacent, vivent ou travaillent sur le périmètre ;
- piétons ;
- cyclistes ;
- automobilistes.

**L'État souhaite associer tous les usagers à ce projet partagé.**

Toutes contributions sur le projet sont les bienvenues.



## Le temps de la concertation préalable

La concertation préalable se déroule du 11 mars au 19 avril 2024. Un dispositif d'information, de débat et de recueil des avis est déployé par la DIR Centre-Ouest. La concertation préalable se déroule selon les modalités suivantes :

### Près de chez vous

1) Mise à disposition du public du présent dossier, d'une plaquette d'information, d'une exposition et d'un registre destiné à recueillir les observations éventuelles, consultable en Mairie aux horaires d'ouverture des 2 communes concernées par le projet (Bourges et Saint-Germain-du-Puy).

2) Large diffusion d'un dépliant d'information et de présentation du projet qui assure une présentation générale de l'opération ainsi que les modalités de la concertation.

3) Tenue de réunions publiques destinées à la présentation détaillée du projet soumis à la concertation et au recueil des observations pour répondre aux différentes questions du public liées au projet présenté :

- **à Bourges, le 12 mars 2024 à 18h30** – Salle d'activités – 206 à 208 rue Charlet
- **à Saint-Germain-du-Puy, le 28 mars 2024 à 18h30** – Espace Nelson Mandela
- **à Bourges, la réunion de clôture, le 17 avril 2024 à 18h30** – Hôtel de ville - 11 Rue Jacques Rimbault

4) La présente concertation est portée à la connaissance du public par affiche réglementée en Mairie ou à proximité des giratoires, ainsi que par avis dans des journaux locaux précisant les dates et lieux de la concertation, des réunions publiques et de mise à disposition du dossier de concertation.

### À tout moment, en ligne



<https://mtect.fr/439>

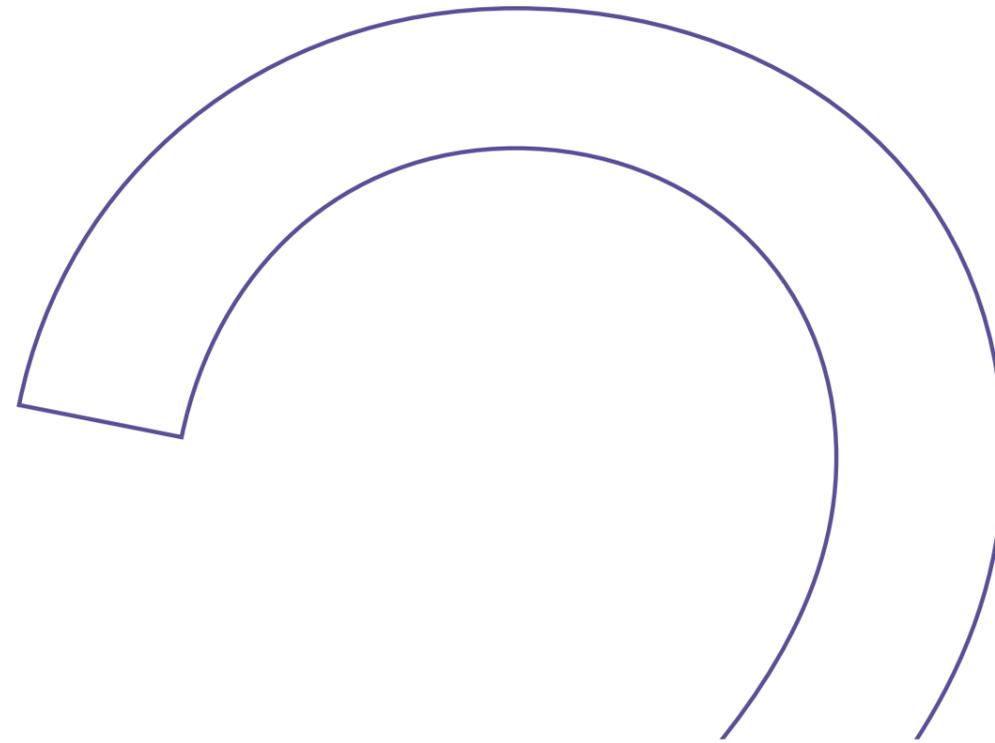


[concertation-rocade-bourges-rn142.sir.dirco@developpement-durable.gouv.fr](mailto:concertation-rocade-bourges-rn142.sir.dirco@developpement-durable.gouv.fr)

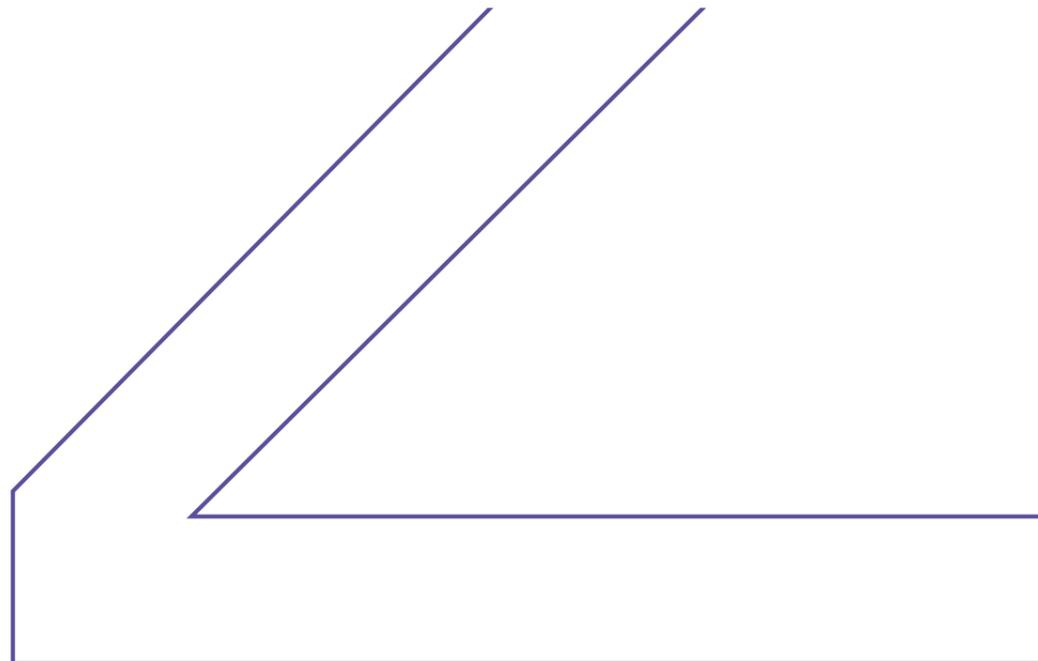
### PLUS D'INFORMATIONS GRÂCE AUX QR CODES

*Afin d'obtenir des éléments complémentaires, le lecteur est invité à scanner des QR codes sur les différents supports de la concertation. Comment ?*

- munissez-vous de votre smartphone doté d'un accès Internet ;
- selon le modèle de smartphone, ouvrez l'appareil photo et pointez sur le QR code ou téléchargez une application gratuite de lecture de QR code, lancez-la et scannez le QR code.



LES CARREFOURS ET LEUR FONCTIONNEMENT ACTUEL



# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## Concevoir un aménagement respectueux du territoire

La DIR Centre-Ouest et ses partenaires ont mené différentes études pour établir un diagnostic précis du territoire afin d'évaluer les effets des aménagements proposés sur l'environnement et le cadre de vie.

Si ces études se poursuivent actuellement et seront complétées selon les résultats de la concertation préalable, de nombreux éléments ont déjà été analysés.



## Les réseaux de transport



Le réseau routier permet de rejoindre Orléans en 1h30, Tours en 1h40, Paris en 3h, et Lyon en 3h30.



Bourges n'est pas située sur une des grandes radiales ferroviaires françaises depuis Paris. En revanche, en contrepartie, la position de la gare de Bourges lui donne une bonne desserte « Est-Ouest ». Depuis Bourges, il est, par exemple, possible de rallier, sans détour, Tours, Angers, Nantes, Le Croisic, Montluçon, Nevers, Moulins, Roanne, Lyon.



L'agglomération berruyère est desservie par le réseau de transport en commun AggloBus (19 lignes) et reliée aux communes du département grâce au Réseau de mobilité interurbaine (Rémi), géré par le conseil régional Centre-Val de Loire.

La communauté d'agglomération Bourges Plus a un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui pourrait emprunter le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy. Ce dispositif possède la particularité de circuler sur des voies réservées et sans obstacles, dont les services se rapprochent de ceux d'un tramway. En assurant aux usagers une meilleure régularité et rapidité de service, ce transport en commun amélioré a pour objectif de favoriser l'efficacité du transport urbain et offre une alternative attrayante à la voiture particulière.

La ville de Bourges est traversée par sept rivières qui ne font pas partie des voies navigables de France et un aéroport est dédié à l'aviation d'affaires et de loisirs.



# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## La rocade de Bourges

La rocade de Bourges est une voie rapide qui ceinture presque complètement la ville de Bourges. Actuellement, il ne reste plus qu'une section de la rocade Nord à réaliser pour relier la route de Paris (RD940) au rond-point avec la RD944. Sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Cher, les travaux doivent s'achever en 2027. Sur la rocade Est, seule l'intersection avec la RD2076 à la Porte de Moulins bénéficie d'un carrefour dénivelé.



# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## Les carrefours des Portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy

### Topologie et géologie

Les carrefours étudiés sont situés à une altitude de 143 m pour le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy et de 146 m pour le carrefour de la Porte de Nevers. Les lits du Grand canal de dessèchement et l'Yèvre séparent les deux carrefours par une vallée d'une altitude de l'ordre de 130 m. Ils sont situés en majeure partie sur des couches géologiques calcaires indifférenciées. Le Nord du carrefour de la Porte de Nevers est situé en zone d'alluvions indifférenciées, au niveau du vallon de l'Yèvre. Les 2 carrefours sont distants d'environ 1,3 kilomètres sur la rocade Est de Bourges.

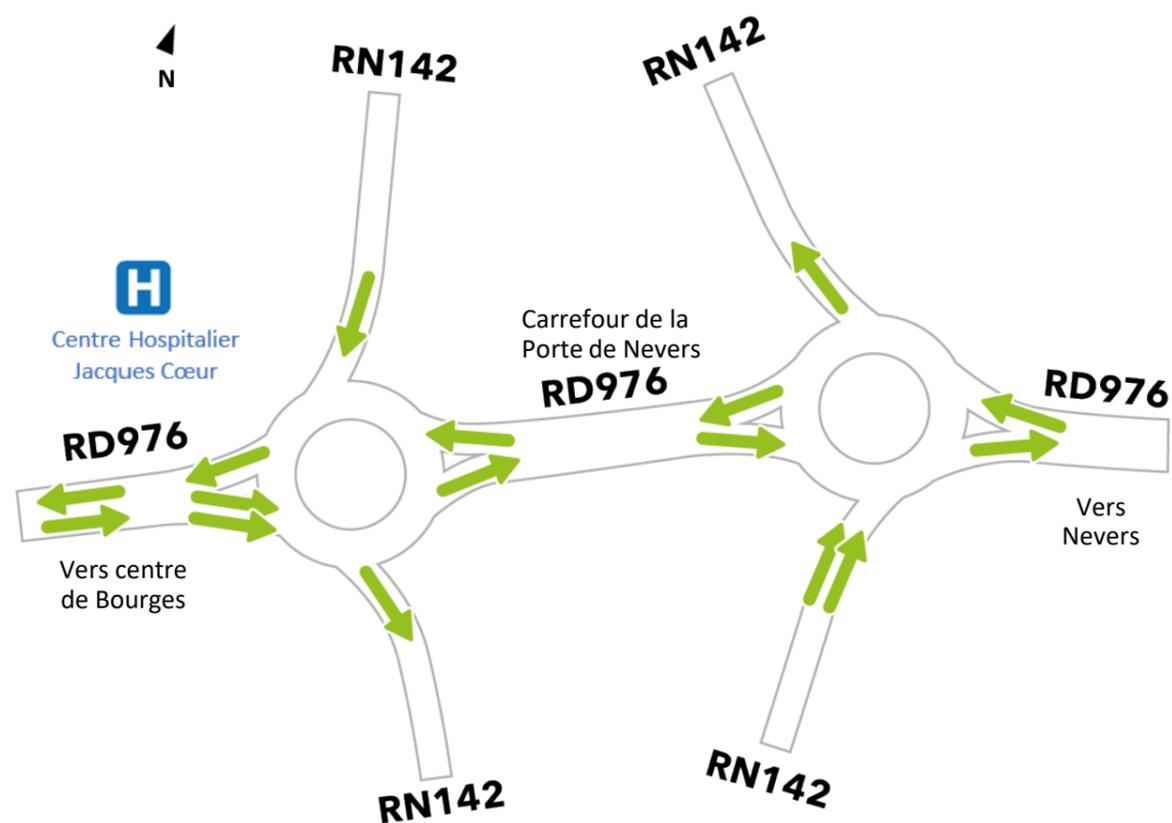


# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## Le fonctionnement actuel du carrefour de la Porte de Nevers

Le carrefour de la Porte de Nevers (carrefour de la RD976 et de la RN142) est composé de 2 giratoires à 4 branches. Les deux giratoires sont de taille moyenne avec un rayon extérieur de 26 m et de 28 m et un anneau central de 8,60 m de largeur.

Les entrées et sorties dans chaque giratoire sont composées de une ou deux files de circulation. La voie qui relie les 2 giratoires est à 1 file par sens.

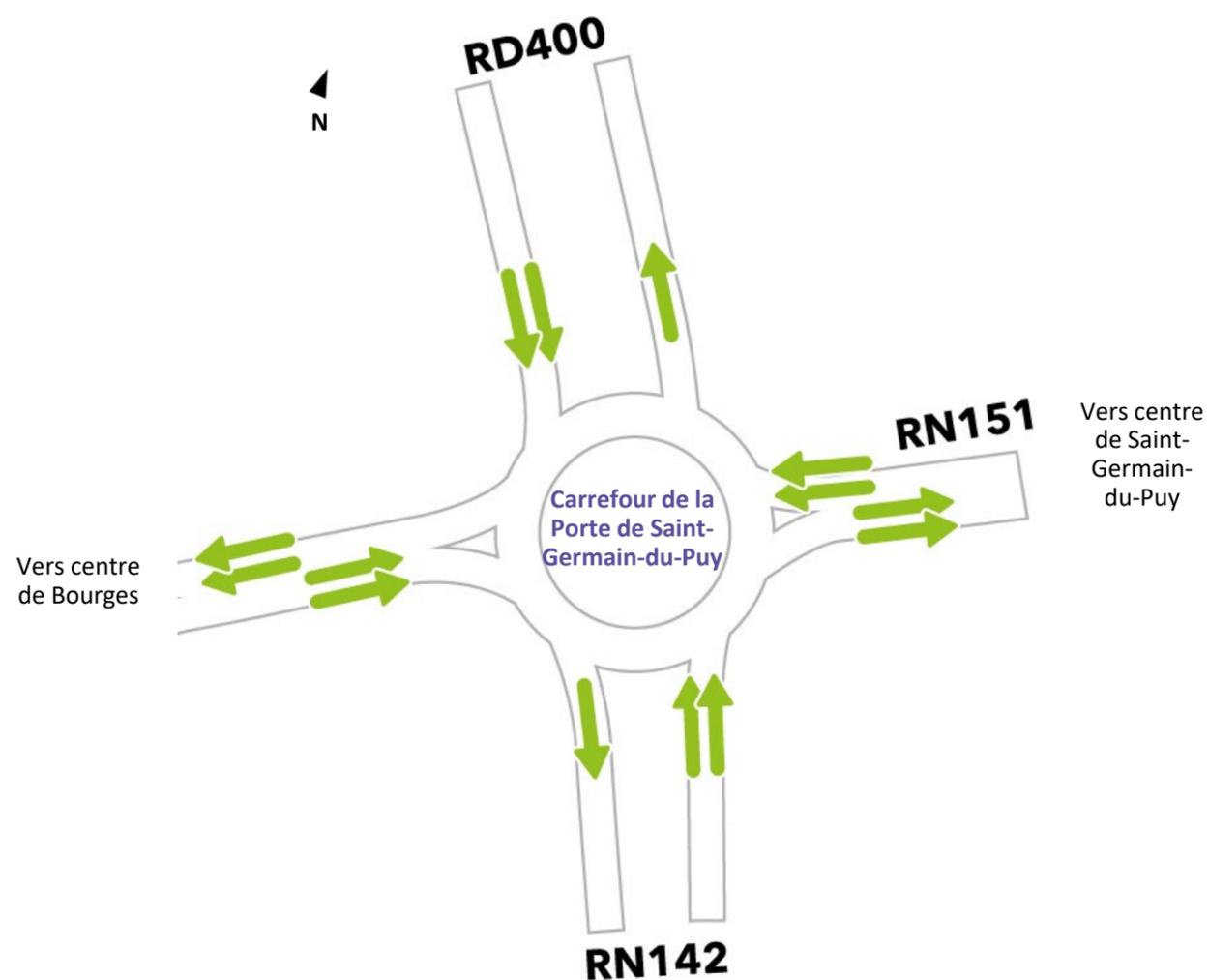


# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## Le fonctionnement actuel du carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy

Le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy (carrefour de la RN151 et de la RN142) est un giratoire à 4 branches avec des espaces libres entre les voies d'entrée et de sortie de la RN142 au Sud et de la RD400 au Nord. C'est un grand giratoire de rayon extérieur de 41,5m et d'un anneau central de 9,70m de large.

Les entrées dans le giratoire sont composées de deux files de circulation tandis que les sorties du giratoire sont composées d'une à deux files.



# Les carrefours et leur fonctionnement actuel

## Les besoins de déplacements

Les carrefours des Portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy peuvent être utilisés pour :

- Des déplacements radiaux en lien avec le cœur de l'agglomération de Bourges pour les actifs et les étudiants, notamment en heure de pointe ;
- Le contournement de Bourges pour des flux de transit ;
- La desserte au Nord de zones commerciales ou d'activités ;
- La desserte au Sud du centre hospitalier Jacques Cœur qui peut présenter des difficultés d'accès des véhicules d'urgence le soir aux heures de pointe. A noter que l'agglomération a un projet de parking + bus (P + B) du réseau Agglobus.

9 200

Navetteurs\* sont susceptibles d'utiliser au moins un des deux giratoires pour se rendre au travail

Mobilité professionnelle  
(source INSEE)

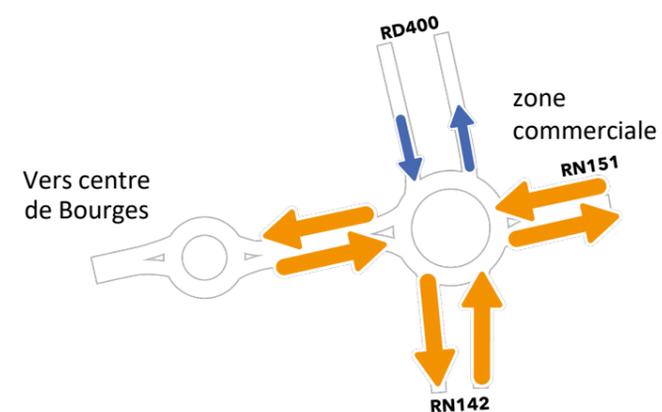
2 560

Navetteurs\* sont susceptibles d'utiliser au moins un des deux giratoires pour se rendre sur leur lieu d'études. Les flux des scolaires sont majoritairement à destination de Bourges.

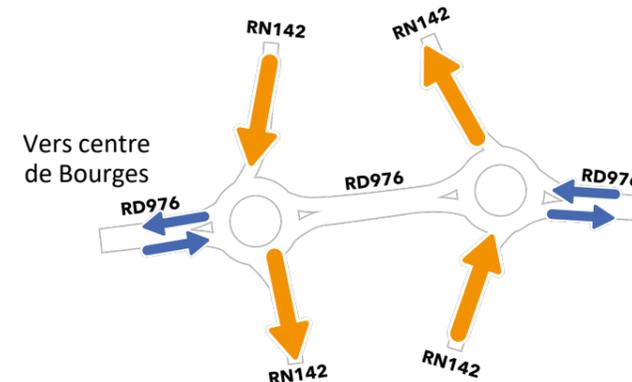
Mobilité scolaire  
(source INSEE)

## Le trafic

Des comptages automatiques et directionnels aux carrefours des Portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy ont été réalisés en juin 2021 et mai 2022 et font ressortir les points suivants :



- Une forte affluence relativement constante du lundi au samedi : flux domicile-travail / domicile-études et des flux liés à la zone commerciale.
- La journée du samedi est la plus importante pour le carrefour au Nord-Ouest, point d'entrée de la zone commerciale.
- Le dimanche, la fréquentation diminue de moitié. En effet, la zone commerciale est en partie fermée et les flux domicile-travail / domicile-études sont réduits.



- Une forte affluence relativement constante du lundi au vendredi : flux majoritairement domicile-travail / domicile-études.
- La fréquentation diminue légèrement le samedi et plus fortement le dimanche.

➡ Trafic peu dense (< 7 000 véhicules légers / jour )

➡ Trafic dense (> 7 000 véhicules légers / jour )

\* Un navetteur est une personne en emploi ou en études travaillant en dehors de sa commune de résidence.



# Les carrefours et leur fonctionnement futur à l'horizon 2042 sans nouvel aménagement : Le carrefour de la Porte de Nevers

## Projection du trafic sur 20 ans sans modification du carrefour

Une modélisation du trafic en conservant le carrefour actuel à horizon 20 ans, à savoir 2042, a été réalisée à partir :

- des études de trafic menées en 2021 et 2022 ;
- de l'analyse des études partielles de trafic sur le secteur depuis 1999 ;
- de l'évolution du trafic des prochaines années, en prenant en compte la réalisation de la rocade Nord de Bourges et du projet de barreau au Nord de Saint-Germain-du-Puy (liaison entre la RD151 et la RD955).

**L'hypothèse de hausse du trafic global est de 1 % par an sur le périmètre jusqu'en 2042.**

Les simulations dynamiques, à horizon 20 ans, ont mis en évidence :

- les différentes **remontées de file**, identifiées aujourd'hui à l'heure de pointe du matin et du soir, sont **accentuées** en raison de l'augmentation de la demande ;
- des remontées de file importantes sont observées, principalement sur la RD976 en entrée du giratoire au Sud-Est et sur la RN142, en entrée du giratoire au Sud-Ouest ;
- les remontées maximales sur la RN142 en entrée du giratoire de la Porte de Nevers atteignent régulièrement le giratoire de la Porte de Saint-Germain-du-Puy.



Remontée de file RN 142 sens Porte de Saint-Germain-du-Puy - Porte de Nevers

## Accidentologie et diagnostic sécurité

Le carrefour de la Porte de Nevers ne présente pas de dysfonctionnements majeurs d'un point de vue de la sécurité. Un seul accident s'est produit sur la période 2015-2020, impliquant un poids lourd seul et n'a pas causé de dommage corporel.

### En résumé

**Actuellement**, les trafics sont plus importants le soir que le matin. Les heures de pointe sont globalement peu marquées, en dehors du carrefour à proximité du centre hospitalier Jacques Cœur. L'analyse des données d'accidentologie ainsi que le trafic actuel permettent de dresser la synthèse suivante :

- Un carrefour très routier aux conditions de circulation **plutôt fluides** dont les réserves de capacité\* sont élevées, ne présentant pas de problème de saturation. Au vu du niveau de trafic, la taille et la géométrie du carrefour sont dimensionnées pour assurer un bon écoulement de la circulation aujourd'hui.
- Des **ralentissements** sont toutefois observés, du fait notamment de la très grande prise de vitesse des voitures et poids lourds entre les deux giratoires du carrefour (contraignant fortement l'insertion des véhicules en entrée de carrefour) et les mouvements tournants au sein du carrefour.
- Le carrefour de la Porte de Nevers ne présente pas de dysfonctionnements majeurs d'un point de vue de la sécurité, cependant, des **améliorations de la sécurité des accès** aux giratoires sont possibles.

**Dans 20 ans, si le carrefour de la Porte de Nevers n'est pas modifié, la hausse du trafic sur le secteur entraînera une augmentation de la congestion routière.**

\* La capacité de l'itinéraire est la quantité maximale de trafic que peut supporter l'itinéraire sans dégradation excessive des conditions de circulation – CEREMA - 2002

# Les carrefours et leur fonctionnement futur à l'horizon 2042 sans nouvel aménagement : Le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy

## Projection du trafic sur 20 ans sans modification du carrefour

Une modélisation du trafic en conservant le carrefour actuel à horizon 20 ans, à savoir 2042, a été réalisée à partir :

- des études de trafic menées en 2021 et 2022 ;
- De l'analyse des études partielles de trafic sur le secteur depuis 1999 ;
- De l'évolution du trafic des prochaines années, en prenant en compte la réalisation de la rocade Nord de Bourges et d'une liaison entre la RD402 et la RD955.

L'hypothèse de hausse du trafic global est de 1 % par an sur le périmètre jusqu'en 2042.

## Accidentologie et diagnostic sécurité

Le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy ne présente pas de dysfonctionnements majeurs d'un point de vue de la sécurité.



Remontée de file RN 142 sens Porte de Nevers – Porte de Saint-Germain-du-Puy



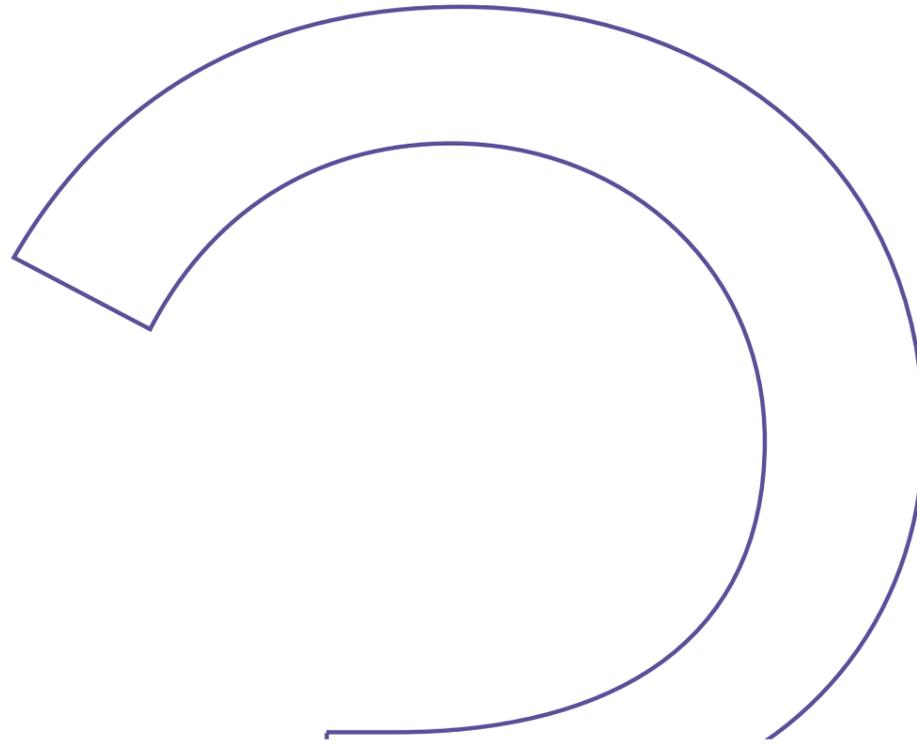
## En résumé

**Actuellement**, les trafics sont plus importants le soir que le matin, puisqu'aux retours au domicile, s'ajoutent de nombreux motifs de déplacement liés aux activités de fin de journée (achat, loisir, etc.). Les heures de pointe sont globalement peu marquées. L'analyse des données d'accidentologie ainsi que le trafic actuel permettent de dresser la synthèse suivante :

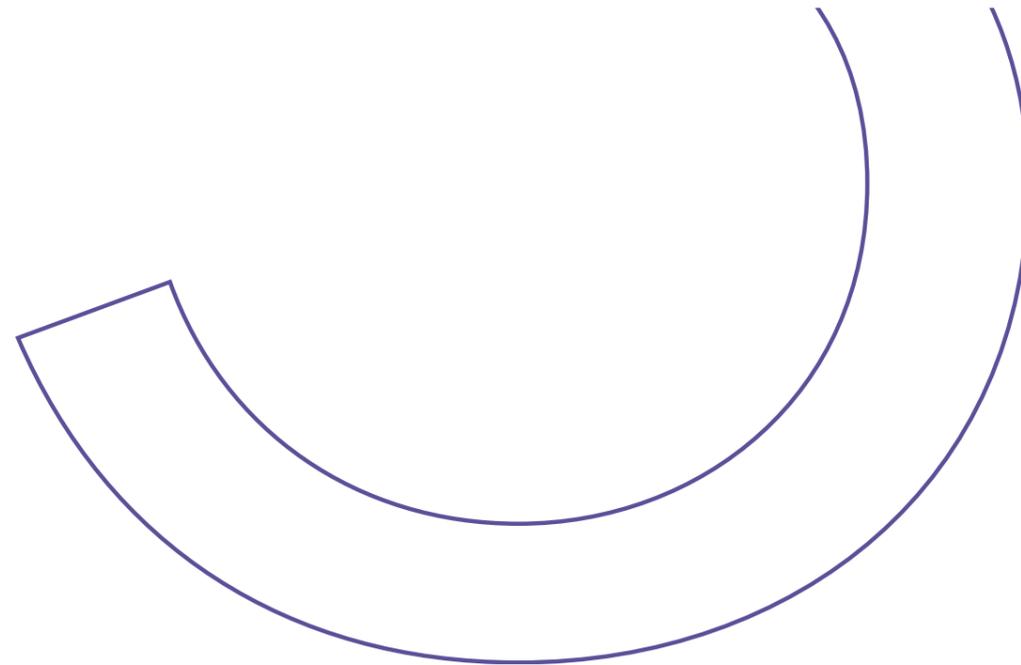
- Un carrefour très routier aux conditions de circulation **plutôt fluides** dont les réserves de capacité\* sont élevées, ne présentant pas de problème de saturation. Au vu du niveau de trafic, la taille et la géométrie du carrefour sont dimensionnées pour assurer un bon écoulement de la circulation aujourd'hui.
- Le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy ne présente pas de dysfonctionnements majeurs d'un point de vue de la sécurité, cependant, des **améliorations de la sécurité des accès** aux giratoires sont possibles.

**Le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy absorbe le trafic jusqu'à horizon 2042.**

\* La capacité de l'itinéraire est la quantité maximale de trafic que peut supporter l'itinéraire sans dégradation excessive des conditions de circulation – CEREMA - 2002



## L'ENVIRONNEMENT ACTUEL DES CARREFOURS



# L'environnement actuel des carrefours

## L'étude de l'environnement des carrefours

Les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy sont reliés par la RN142. Le diagnostic a permis d'identifier l'environnement actuel des deux carrefours et ainsi de pouvoir étudier l'impact du projet de dénivellation sur ceux-ci. Les enjeux environnementaux identifiés concernent principalement six thématiques :



Le milieu physique



Les risques majeurs



Le milieu naturel



Le paysage et patrimoine



Le contexte urbanistique



Le cadre de vie

## Les niveaux d'enjeu

Les prochaines pages du présent dossier montrent les principaux enjeux environnementaux pour chacune des six thématiques selon cinq niveaux d'enjeu :

Niveau d'enjeu	Critère d'enjeu
Très fort	Zones sur lesquelles le projet est contraint et/ou une compensation est nécessaire
Fort	Zones sur lesquelles des prescriptions techniques sont applicables, des mesures de réduction sont possibles ou des procédures supplémentaires sont nécessaires
Moyen	Zones sur lesquelles les contraintes techniques et réglementaires sont moyennes (nécessite l'avis de personnes clés ou des principes constructifs dont il est possible de s'affranchir)
Faible	Zones sur lesquelles les contraintes techniques et réglementaires sont existantes mais faibles (zones qui peuvent faire appel à des principes constructifs dont il est possible de s'affranchir facilement)
Négligeable	Zones sur lesquelles les contraintes techniques et réglementaires sont négligeables

# L'environnement actuel des carrefours : le milieu physique



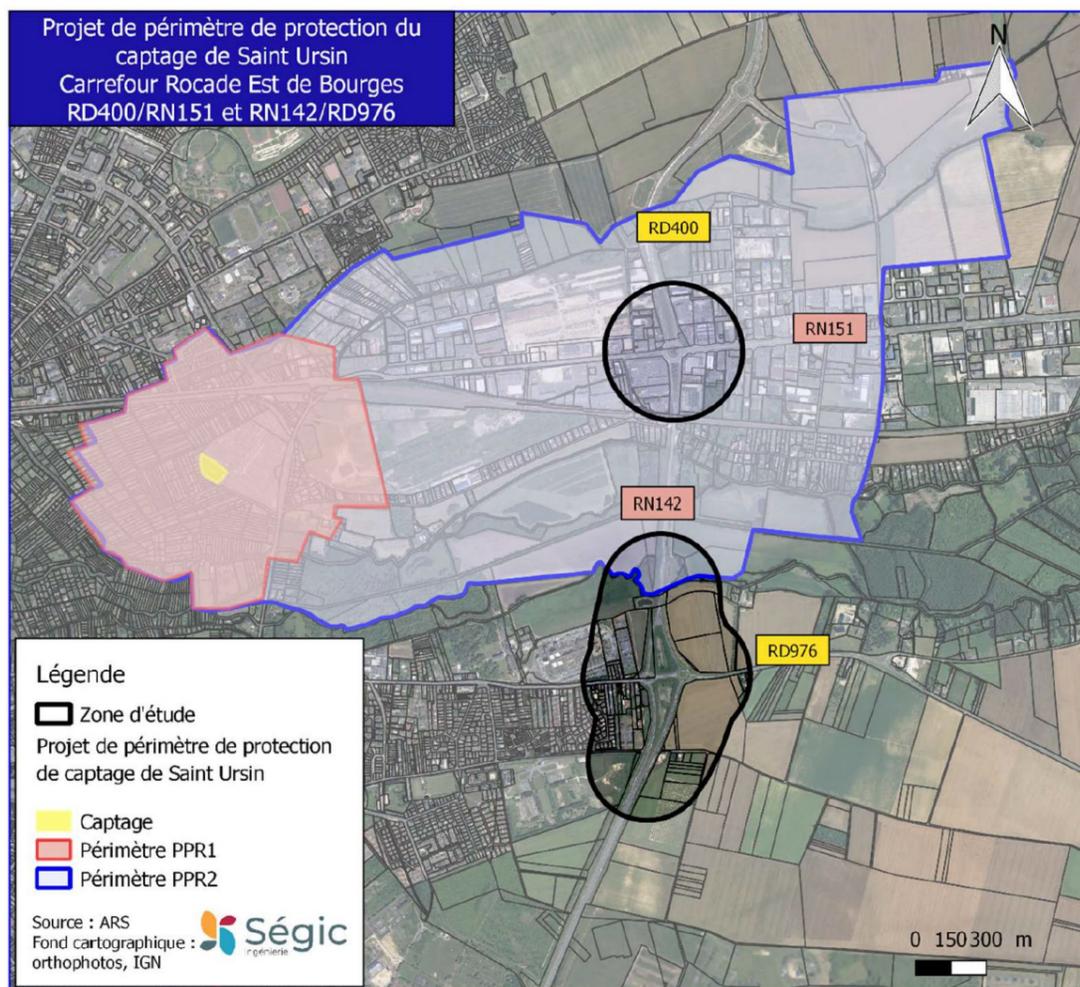
Milieu physique

## La topographie Enjeu moyen

Les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy sont situés à 143 et 146 m d'altitude, séparés par le lit de Yèvrette et du grand canal de dessèchement à environ 131 m.

## La géologie Enjeu faible

Les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy se trouvent en majeure partie sur des couches géologiques calcaires indifférenciés. Le Nord du carrefour de la porte de Nevers est situé en zone d'alluvions indifférenciées, au niveau du vallon de l'Yèvrette.



Projet de périmètre de protection du captage de Saint-Ursin

## Les enjeux de l'eau sur le secteur

### Masse d'eau Enjeu moyen

La zone d'étude est située au sein de la masse d'eau souterraine\* FRGG077 « Calcaires et marnes du Jurassique supérieur du BV de Yèvre/Auron ». Cette masse d'eau occupe une surface totale de 1 269 km<sup>2</sup> dont 85% sont affleurants. L'état chimique de la masse d'eau a été jugé médiocre en 2017 du fait de la présence de nitrates et de pesticides.

\*La masse d'eau fait référence à une quantité d'eau qui est contenue dans une certaine région ou volume spécifique. Cela peut englober des étendues d'eau telles que les océans, les mers, les lacs, les rivières ou même les nappes souterraines. La masse d'eau est une mesure de la quantité totale d'eau présente dans un système donné, qu'il s'agisse d'une petite zone ou de l'ensemble de la Terre.

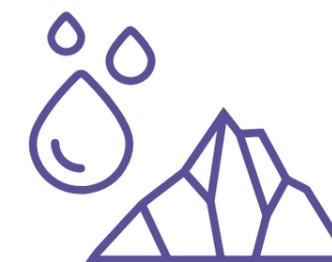
### Captage de Saint-Ursin Enjeu fort

Un captage d'eau potable est référencé à proximité des carrefours étudiés. Il s'agit du captage d'eau destiné à la consommation humaine, utilisé par la communauté d'agglomération de Bourges Plus. La ressource exploitée par ce captage est indiquée comme très vulnérable aux activités de surface. Les services de la Communauté d'agglomération travaillent actuellement à la préparation du dossier de demande de déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de ce captage. Le captage de Saint-Ursin dessert plus de 32 000 habitants.

### Hydrographie Enjeu moyen

Entre la Porte de Nevers et la Porte de Saint-Germain-du-Puy, la RN142 traverse plusieurs cours d'eau, l'Yèvre, l'Yèvrette, et le grand canal de dessèchement.

# L'environnement actuel des carrefours : le milieu physique



Milieu physique

## La gestion actuelle des eaux pluviales de la RN142 Enjeu fort

Les eaux pluviales de la RN142 sont récupérées par différents dispositifs techniques. Les eaux récoltées cheminent via des canalisations vers trois bassins. Après une pluie, les eaux des bassins s'écoulent lentement vers les exutoires naturels.

Le système actuel de gestion des eaux pluviales restera en place, et les eaux de ruissellement des nouvelles voies seront dirigées vers les bassins existants, qui pourraient nécessiter une adaptation éventuelle.



Les 3 bassins de stockage des eaux pluviales existants

## Les outils de gestion de la ressource en eau Enjeu moyen

### SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021

Créés à la suite de la promulgation de la loi sur l'eau de 1992, les SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), « fixent pour chaque bassin les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau ». Les SDAGE sont les documents de planification de la Directive Cadre sur l'Eau (première directive à imposer une obligation de résultat pour tous les milieux aquatiques), avec lesquels les autres documents de planification et documents d'urbanisme doivent être compatibles.

**La gestion actuelle des eaux pluviales ne remet pas en cause l'application du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021.**

### SAGE Yèvre-Auron

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) est un outil de planification, institué par la loi sur l'eau de 1992, visant la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Déclinaison du SDAGE à une échelle plus locale, il a pour objectif de concilier la satisfaction et le développement des différents usages (eau potable, industrie, agriculture, ...) et la protection des milieux aquatiques, en tenant compte des spécificités d'un territoire.

La zone d'étude est concernée par le SAGE Yèvre-Auron, adopté par la Commission Locale de l'Eau le 14 février 2014 et approuvé par arrêté préfectoral le 25 avril 2014. Quatre grands enjeux ont été identifiés sur le bassin :

- Maîtriser l'exploitation des ressources en eau ;
- Sécuriser l'alimentation en eau potable ;
- Protéger les ressources en eau pour restaurer leur qualité ;
- Restaurer et préserver les milieux aquatiques.

**La gestion actuelle des eaux pluviales ne remet pas en cause l'application du SAGE Yèvre-Auron.**

## En résumé

Les enjeux du milieu physique	Niveau d'enjeu
La topographie	Moyen
La géologie	Faible
Les enjeux de l'eau sur le secteur : Masse d'eau	Moyen
Les enjeux de l'eau sur le secteur : Captage de Saint-Ursin	Fort
Les enjeux de l'eau sur le secteur : Hydrographie	Moyen
La gestion actuelle des eaux pluviales de la RN142	Fort
Les outils de gestion de la ressource en eau	Moyen

# L'environnement actuel des carrefours : les risques majeurs

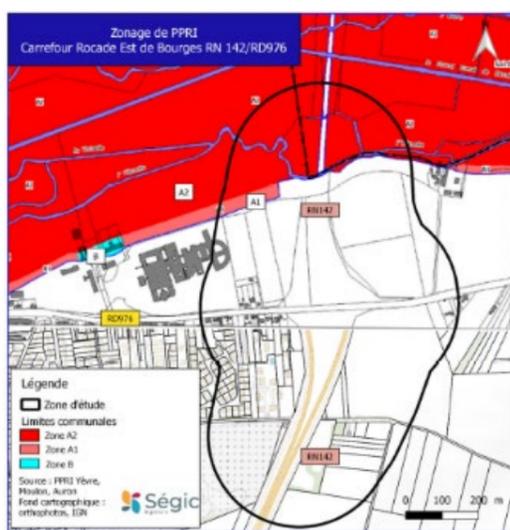


Risques majeurs

## Les risques naturels

Risque d'inondation - carrefour de la Porte de Nevers

Enjeu très fort



Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)

Les parcelles situées au Nord de l'Yèvre et du centre hospitalier Jacques Coeur sont soumises à la réglementation du PPRI de l'Yèvre, de l'Auron, du Moulon et du Langis. Ainsi, la réalisation d'infrastructures routières ainsi que leurs aménagements connexes, restent autorisés sous réserve de justifier l'impossibilité de les implanter hors zone inondable.

**En cas de crue, les zones A1 et A2 du PPRI peuvent stocker un volume d'eau important et amené à s'écouler petit à petit. Il convient de ne pas aggraver les risques ou de ne pas provoquer de nouveaux, et d'assurer ainsi la sécurité des personnes et des biens.**

Risque de remontées de nappes

Enjeu moyen

Les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy sont partiellement concernés par le risque d'inondation de cave, lorsque la différence entre l'altitude du sol et la cote du niveau maximal est comprise entre 0 et 5 mètres.

Risque de mouvements de terrains

Enjeu moyen

Le secteur présente une sismicité faible à modérée.

Le risque de retrait-gonflement des argiles est considéré comme moyen pour le carrefour de la Porte de Nevers.

Les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy ne présentent pas de cavités souterraines ni de mouvement de terrain ponctuels.

## Les risques technologiques

Enjeu moyen

Une Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)

Une seule ICPE non SEVESO est située à proximité du carrefour de la Porte de Nevers. Il s'agit d'une blanchisserie hospitalière.

Sites et sols pollués

BASIAS est une base de données nationale recensant les sites industriels, abandonnés ou en activité, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement. Sur les Anciens Sites Industriels et Activités de Services, BASIAS recense les sites industriels et activités de service, en activité ou non. L'inscription d'un site dans la banque de données BASIAS ne préjuge pas nécessairement d'une pollution à son endroit. BASIAS recense 5 sites autour des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy.

La base de données BASOL recense et gère l'information sur les sites et sols pollués en France. Aucun site de la base de données BASOL n'est répertorié autour des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy.

Transport de Matières Dangereuses

Le risque de transport de matières dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, de matières dangereuses. Les principaux dangers liés aux TMD peuvent être une explosion, un incendie, un nuage toxique, une pollution de l'atmosphère, de l'eau ou du sol.

## En résumé

Les enjeux des risques majeurs	Niveau d'enjeu
Les risques naturels : risque d'inondation	Très fort
Les risques naturels : risque de remontées de nappes	Moyen
Les risques naturels : Risque de mouvements de terrains	Moyen
Les risques technologiques	Moyen

# L'environnement actuel des carrefours : le milieu naturel

## Les habitats naturels Enjeu fort

Un habitat désigne un lieu physique et biologique où une communauté d'espèces interagit avec son environnement. L'identification précise des habitats est fondamentale pour évaluer l'impact du projet d'aménagement des carrefours sur la biodiversité et pour orienter les mesures de conservation.

Trois secteurs à proximité des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy présentent des enjeux pour les habitats. Elles accueillent plusieurs espèces protégées (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères et chiroptères).



Milieu naturel



### Les enjeux floristiques et faunistiques sur l'aire d'étude immédiate.

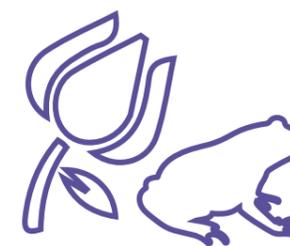
Aire d'étude immédiate

#### Niveau d'enjeu

- Très faible
- Faible
- Modéré
- Fort

- 1 Habitat à enjeu fort du point de vue floristique  
Habitat de reproduction d'oiseaux et potentialités de gîtes pour les chiroptères
- 2 Habitat à enjeu modéré du point de vue floristique  
Habitat de reproduction d'oiseaux et potentialités de gîtes pour les chiroptères. Zone préférentielle de transit et d'alimentation pour les chiroptères.
- 3 Habitat à enjeu fort du point de vue floristique

# L'environnement actuel des carrefours : le milieu naturel



Milieu naturel

## La faune et la flore Enjeu fort

Une étude consacrée à la faune et la flore permet d'évaluer la biodiversité présente dans l'environnement des deux carrefours. Elle vise à recenser et analyser les espèces animales et végétales qui s'y développent, ainsi que leurs interactions. Cette étude est essentielle pour prendre des décisions averties en matière d'environnement afin de minimiser les impacts sur les écosystèmes situés autour des nouveaux aménagements.

La démarche "éviter, réduire, compenser" (ERC) est une approche utilisée dans la gestion environnementale des projets. Elle consiste d'abord à privilégier l'évitement des impacts négatifs sur l'environnement en adaptant la conception du projet. Elle vise ensuite à réduire les impacts inévitables en mettant en place des mesures efficaces. Elle préconise enfin la mise en œuvre de mesures de compensation afin de restaurer ou préserver des écosystèmes équivalents ailleurs.

### La flore

Les espèces végétales relevées lors de l'inventaire sur les différents milieux de l'aire d'étude immédiate sont pour la très grande majorité communes en France et en région Centre-Val de Loire, et sans enjeu floristique notable. La présence de deux espèces remarquables est à noter, compte tenu de leur statut de protection au niveau régional :

- **L'Orchis pyramidal** (*Anacamptis pyramidalis*), une orchidée présente en très grand nombre au niveau de l'aire d'étude, et assez commune dans la région, l'enjeu de conservation qui lui est associé est considéré comme très faible.



- **La Germandrée des marais** (*Teucrium scordium*), rencontrée au niveau du boisement marécageux de Saule blanc, au Nord du carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy. Cette espèce, bien que protégée, n'est pas particulièrement menacée mais s'avère assez rare dans la région et sur l'aire d'étude immédiate. Aussi, l'enjeu de conservation associé est considéré comme modéré.

### La faune

**Invertébrés** : plusieurs espèces présentent un enjeu de conservation faible (Petite tortue, Caloptène ochracé, Criquet des jachères...) ou modéré (Hydrocampe du nénuphar, Azuré des coronilles, Azuré du genêt et Grillon des marais). Un enjeu modéré est attribué à leurs habitats (cours d'eau, zones humides associées, ripisylve, friches et talus calcaires...).

**Une espèce en particulier, la Decticelle bicolore, présente un enjeu fort en raison de son statut d'espèce « en danger » au niveau régional. Un enjeu fort est attribué à son habitat, à savoir les friches calcaires denses.**



**Oiseaux** : parmi les 73 espèces d'oiseaux recensées dans l'aire d'étude rapprochée, 54 sont protégées par la réglementation française, selon des enjeux faibles à modérés. Les espèces concernées occupent les lisières de saulaies.

**Chiroptères** : 15 espèces de chiroptères ou chauve-souris ont été identifiés. Les boisements, les tunnels et le pont de Fenestrelay, localisés dans l'aire d'étude immédiate, constituent des milieux présentant un enjeu fort pour les chiroptères. Par ailleurs, d'autres habitats sont concernés par un enjeu de conservation modéré.

**Amphibiens, reptiles et mammifères** : les espèces recensées dans l'aire d'étude rapprochée sont des espèces communes en France comme en région Centre-Val de Loire, ce qui leur confère un faible ou très faible enjeu de conservation.

### En résumé

Les enjeux du milieu naturel	Niveau d'enjeu
Les habitats naturels	Fort
La faune et la flore	Fort

# L'environnement actuel des carrefours : paysage et patrimoine

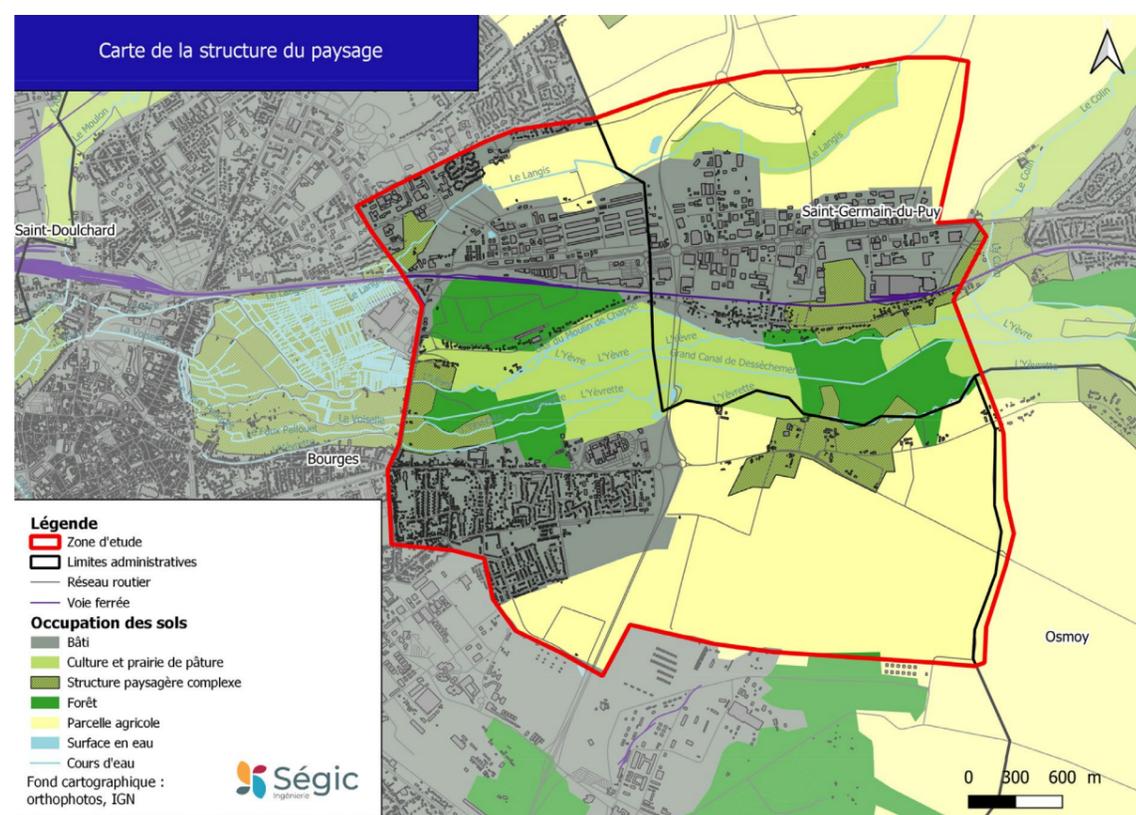


Paysage et patrimoine

## Le paysage Enjeu fort

Le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy se situe dans une zone bâtie d'activité et d'habitation, avec une voie ferrée à proximité. Le carrefour de la Porte de Nevers se situe au droit d'une zone bâtie à l'Ouest et des parcelles agricoles à l'Est. Entre les 2 carrefours, la RN142 traverse une zone de culture et de prairie, composée de 4 cours d'eau.

**Le projet prévoit la préservation des boisements pour limiter les co-visibilités et son intégration dans le paysage pour limiter l'impact visuel et les co-visibilités.**



## Les perceptions du paysage Enjeu moyen

**Conserver les points de vue rythmant le parcours des automobilistes.**

La RN142 traverse un fond de vallée et offre des points de vue vers les cultures et boisements qui s'y trouvent.

**Préserver la végétation limitant les co-visibilités avec les axes routiers.**

Le fond de vallée entre les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy est marquée par un patrimoine vernaculaire qui préserve des co-visibilités avec les axes routiers par la végétation.

## L'archéologie préventive Enjeu moyen

L'archéologie préventive consiste à vérifier, par la réalisation d'un diagnostic, la présence de vestiges archéologiques potentiels avant des travaux d'aménagement des carrefours, afin de préserver le patrimoine culturel.

## En résumé

Les enjeux du paysage et patrimoine	Niveau d'enjeu
Le paysage	Fort
Les perceptions du paysage	Moyen
L'archéologie préventive	Moyen

# L'environnement actuel des carrefours : contexte urbanistique



Contexte urbanistique

## Activités humaines

Occupation du sol **Enjeu moyen**

Le carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy est entièrement situé dans une zone industrielle et commerciale. Le carrefour de la Porte de Nevers est partagé entre tissus urbains discontinus à l'Ouest, terres arables et à l'Est et zones de prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage agricole à proximité du cours d'eau de l'Yèverette au Nord. Le carrefour de la Porte de Nevers constitue une limite entre l'urbanisation de type habitation individuelle à l'Ouest de la RN142 et les parcelles agricoles à l'Est de l'axe routier.

Agriculture **Enjeu moyen**

La zone d'étude Sud associée au carrefour de la Porte de Nevers est partiellement occupée par des parcelles agricoles, à l'Ouest de la rocade. Ces parcelles sont cultivées avec de l'orge ou du blé.

Réseaux concessionnaires **Enjeu faible**

De nombreux réseaux concessionnaires\* traversent les deux carrefours. Suivant le type de dénivellation envisagée, certains réseaux sont susceptibles d'être impactés par le projet et seront à déplacer.

\* Il s'agit des réseaux souterrains d'électricité, de gaz, d'eau potable, d'eaux usées, ou encore de télécommunication....

## Contexte urbanistique

Schéma de Cohérence territoriale **Enjeu faible**

Le SCoT est un outil au service du développement équilibré des territoires qui croise toutes les thématiques de l'aménagement (urbanisme, habitat, mobilités, commerces, services, équipements, environnement, paysage, consommation de l'espace...). Sa valeur ajoutée repose sur sa capacité à mettre en cohérence les différentes politiques d'aménagement, et à les appréhender à l'échelle du bassin de vie, intermédiaire entre les schémas régionaux (desquels il adapte certaines dispositions), et les documents locaux (qui déclinent ses orientations au plus près des territoires et des besoins de leurs habitants).

Plan Local d'Urbanisme intercommunal **Enjeu moyen**

Le projet des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy est situé à cheval sur les communes de Bourges et de Saint-Germain-du-Puy. Elles sont donc concernées par le projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Bourges Plus, approuvé le 8 avril 2022. Il s'agit d'un document qui prévoit l'aménagement du territoire pour les 10 années à venir. Le PLUi assure la cohérence et la complémentarité du développement des communes de l'agglomération pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population (développement économique, logement, équipements, protection de l'environnement et du cadre de vie...).

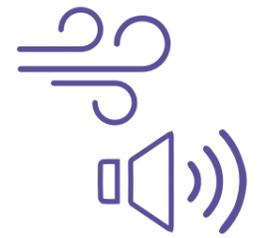
Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Bourges Plus prévoit un projet compatible sous conditions avec les zones A (agricoles) et N (naturelles).

## En résumé

Les enjeux du contexte urbanistique	Niveau d'enjeu
Occupation du sol	Moyen
Agriculture	Moyen
Réseaux concessionnaires	Faible
Le Schéma de Cohérence territoriale	Faible
Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal	Moyen



# L'environnement actuel des carrefours : cadre de vie



Cadre de vie

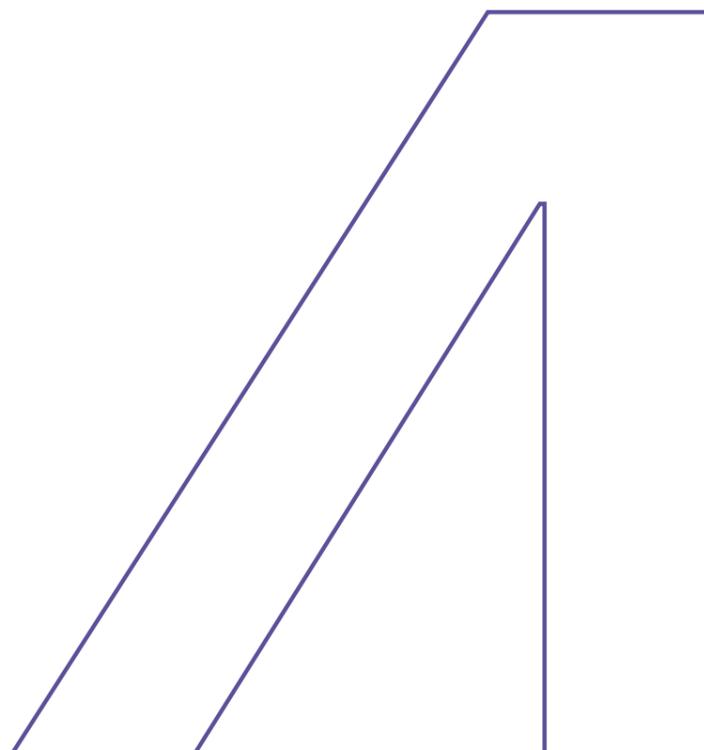
## Cadre de vie

L'analyse des impacts sur la qualité de l'air et sur le niveau de sonore a vocation à être encore approfondie dans le cadre des études ultérieures, une fois que l'opportunité et les caractéristiques du projet auront été précisées par la concertation préalable. Cependant, l'impact des aménagements devrait être faible.

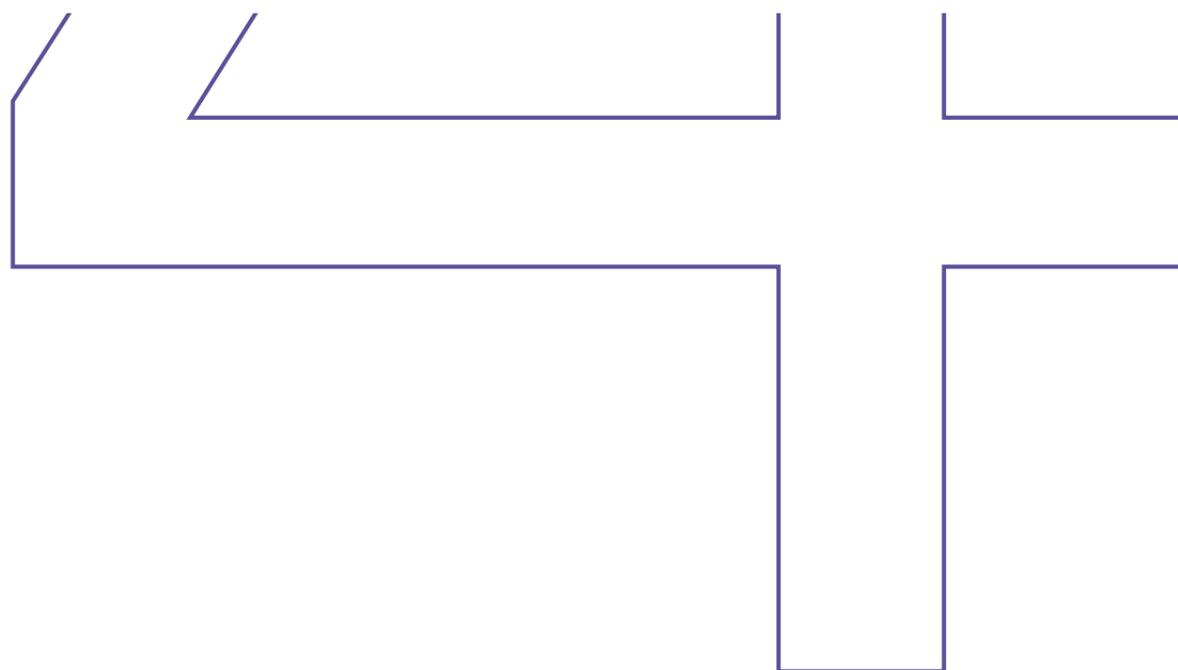


# Le projet soumis à la concertation : Synthèse des enjeux environnementaux

Thématique	Caractéristiques du site et de son environnement	Niveau d'enjeu
 <b>Milieu physique</b>	La topographie	Moyen
	La géologie	Faible
	Les enjeux de l'eau sur le secteur : Masse d'eau	Moyen
	Les enjeux de l'eau sur le secteur : Captage de Saint-Ursin	Fort
	Les enjeux de l'eau sur le secteur : Hydrographie	Moyen
	La gestion actuelle des eaux pluviales de la RN142	Fort
	Les outils de gestion de la ressource en eau	Moyen
 <b>Risques majeurs</b>	Les risques naturels : risque d'inondation	Très fort
	Les risques naturels : risque de remontées de nappes	Moyen
	Les risques naturels : risque de mouvements de terrains	Moyen
	Les risques technologiques	Moyen
 <b>Milieu naturel</b>	Les habitats naturels	Fort
	L'étude de la faune et la flore	Fort
 <b>Paysage et patrimoine</b>	Le paysage	Fort
	Les perceptions du paysage	Moyen
	L'archéologie préventive	Moyen
 <b>Contexte urbanistique</b>	Occupation du sol	Moyen
	Agriculture	Moyen
	Réseaux concessionnaires	Faible
	Le Schéma de Cohérence territoriale	Faible
	Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal	Moyen



## LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION



# Le projet soumis à la concertation



## Le maître d'ouvrage

La DREAL Centre-Val de Loire, en charge de l'aménagement du réseau routier national dans la région Centre-Val de Loire, a délégué la maîtrise d'ouvrage de l'opération à la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIR Centre-Ouest).

## Le financement

La dénivelation des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy avec la RN142 était inscrite au contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020, prolongé par avenant en 2022.

Le volet mobilités 2023-2027 du CPER est en cours de discussion et comprendra des opérations d'investissement sur le réseau routier national de la région Centre-Val de Loire. Le projet des carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy correspond à l'aménagement d'une route nationale non concédée. Il fait partie des projets en cours de négociation pour leur financement dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État – Région. Les conclusions de la concertation seront intégrées dans la suite de l'étude du projet.

## Les objectifs et enjeux du projet

L'objectif est de se prononcer sur l'intérêt ou non de déniveler les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy, d'en évaluer la faisabilité et de déterminer les conditions de dénivellation de ce projet. Déniveler un carrefour, revient à créer des différences de niveau entre les différentes routes qui se croisent. Ce projet peut répondre à 2 enjeux principaux :

### Fluidifier le trafic et améliorer les dessertes locales :

en éliminant les intersections au même niveau, on réduit les ralentissements et arrêts des véhicules. La circulation en est d'autant améliorée. Cela permet un écoulement plus fluide du trafic au profit, notamment, des flux locaux, navetteurs, cyclistes, et possiblement du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BNHS) sur la RN151.

### Améliorer la sécurité – réduire les remontées de files :

en dénivellant un carrefour, les flux de circulation de transit (RN142) sont séparés des flux locaux sur la RN151 ou la RD976. Cette séparation des flux doit permettre de diminuer les risques d'accident liés à la congestion du trafic.



# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Nevers

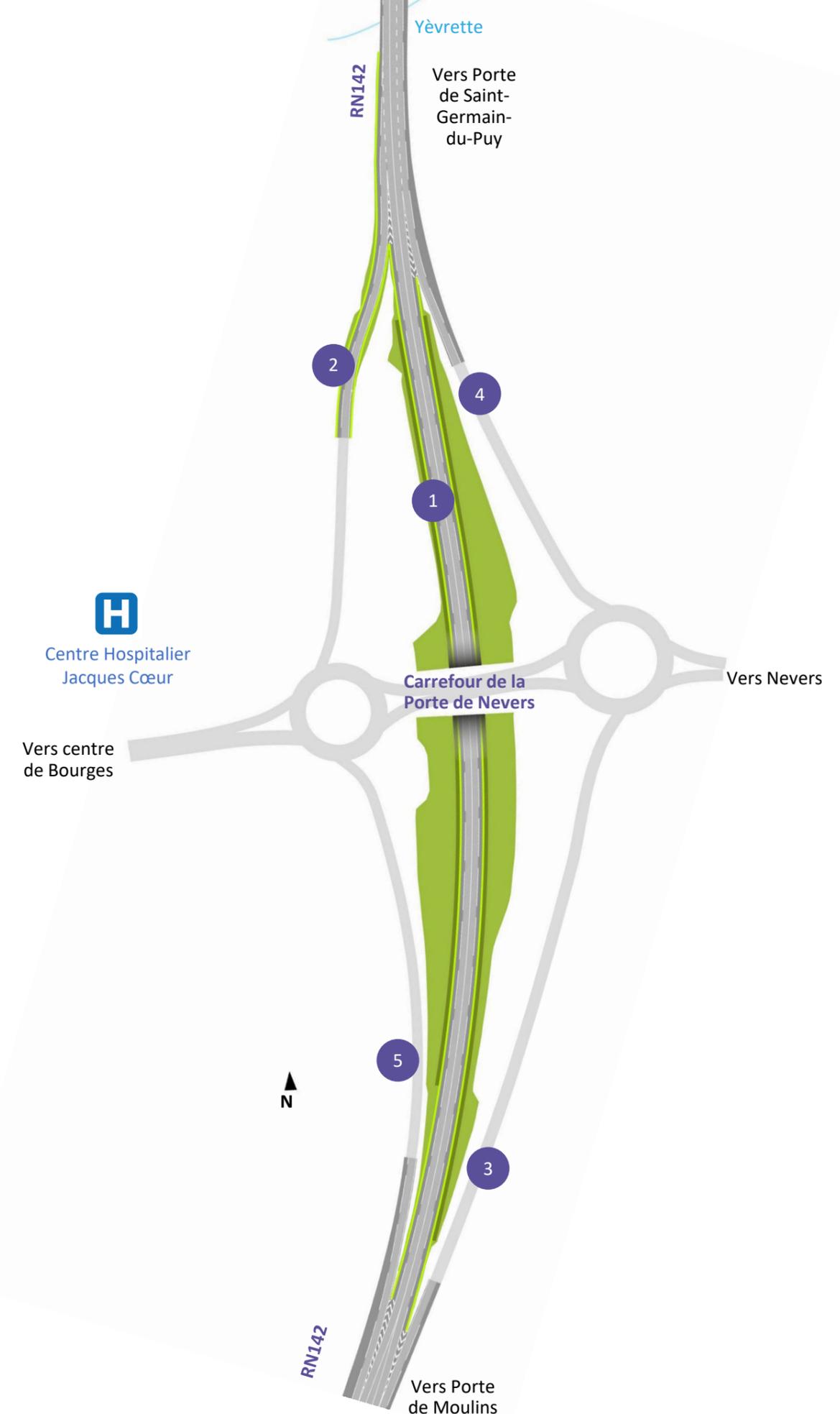
## Les caractéristiques générales de l'aménagement

Différents scénarios ont été étudiés en conformité avec les règles d'aménagements routiers, il ressort un projet d'aménagement soumis à la concertation qui prévoit :

- 1 La création d'une chaussée avec une file par sens qui **passera sous le carrefour de la porte de Nevers**. Le gabarit sera adapté à la circulation des poids-lourds.
- 2 La conversion de la voie existante en **bretelle de sortie** pour rejoindre le carrefour de la porte de Nevers depuis la Porte de Saint-Germain-du-Puy.
- 3 La conversion de la voie existante en **bretelle de sortie** pour rejoindre le carrefour de la porte de Nevers depuis la Porte de Moulins.
- 4 La conversion de la voie existante en **bretelle d'entrée** pour rejoindre la RN142 depuis le carrefour de la porte de Nevers.
- 5 La conversion de la voie existante en **bretelle d'entrée** pour rejoindre la RN142 depuis le carrefour de la porte de Nevers qui nécessite la création d'une voie d'insertion d'une longueur de 78 m.

## Estimation du coût du projet niveau étude d'opportunité

pour un montant d'environ **10 M d'€ TTC**.



# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Nevers

## Les caractéristiques géométriques de la nouvelle chaussée

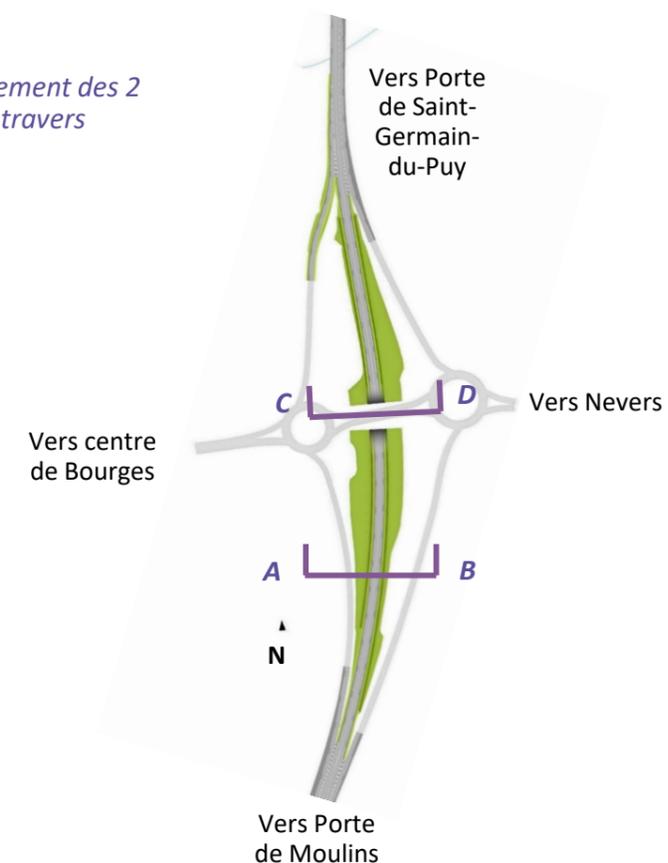
Un profil en travers est une représentation en coupe d'une chaussée, perpendiculaire à son axe. Autrement dit, il représente le point de vue de face pour une personne qui se placerait au centre de la chaussée. Les caractéristiques géométriques de la nouvelle chaussée sont :

- une chaussée de 3,5 m de large avec une file par sens ;
- un accotement de 3 m de large de chaque côté ;
- un fossé de 2 m de large de chaque côté ;
- un talus adapté au relief actuel.

Lorsque la RN142 passe sous la RD976, le trottoir de service et la bande d'arrêt d'urgence se substituent aux accotements.

Ces caractéristiques servent de base de réflexion pour la présente étude. Elles pourront être revues aux phases ultérieures du dossier.

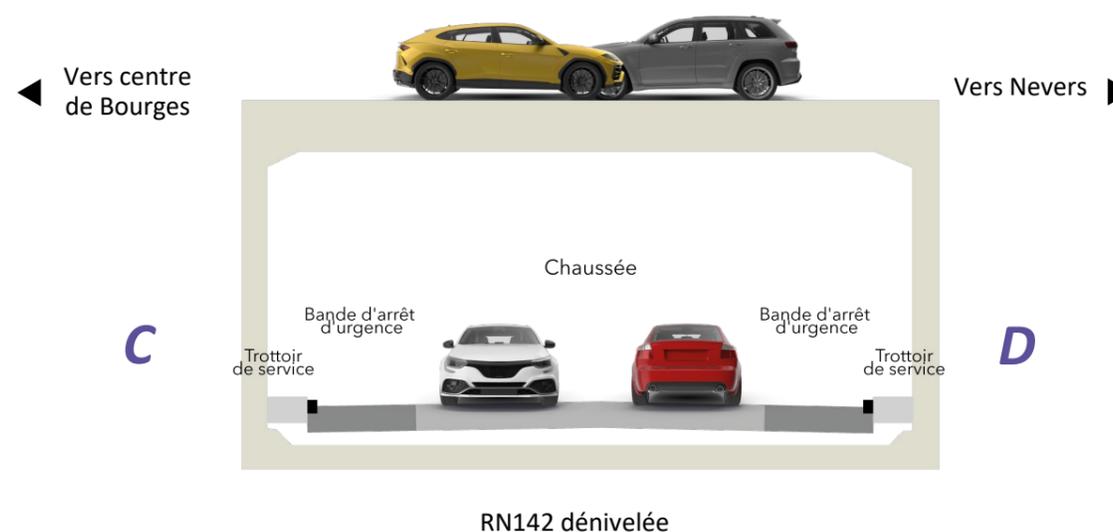
Positionnement des 2 profils en travers



Profil en travers A/B au sud du carrefour



Profil en travers C/D sous la RD976



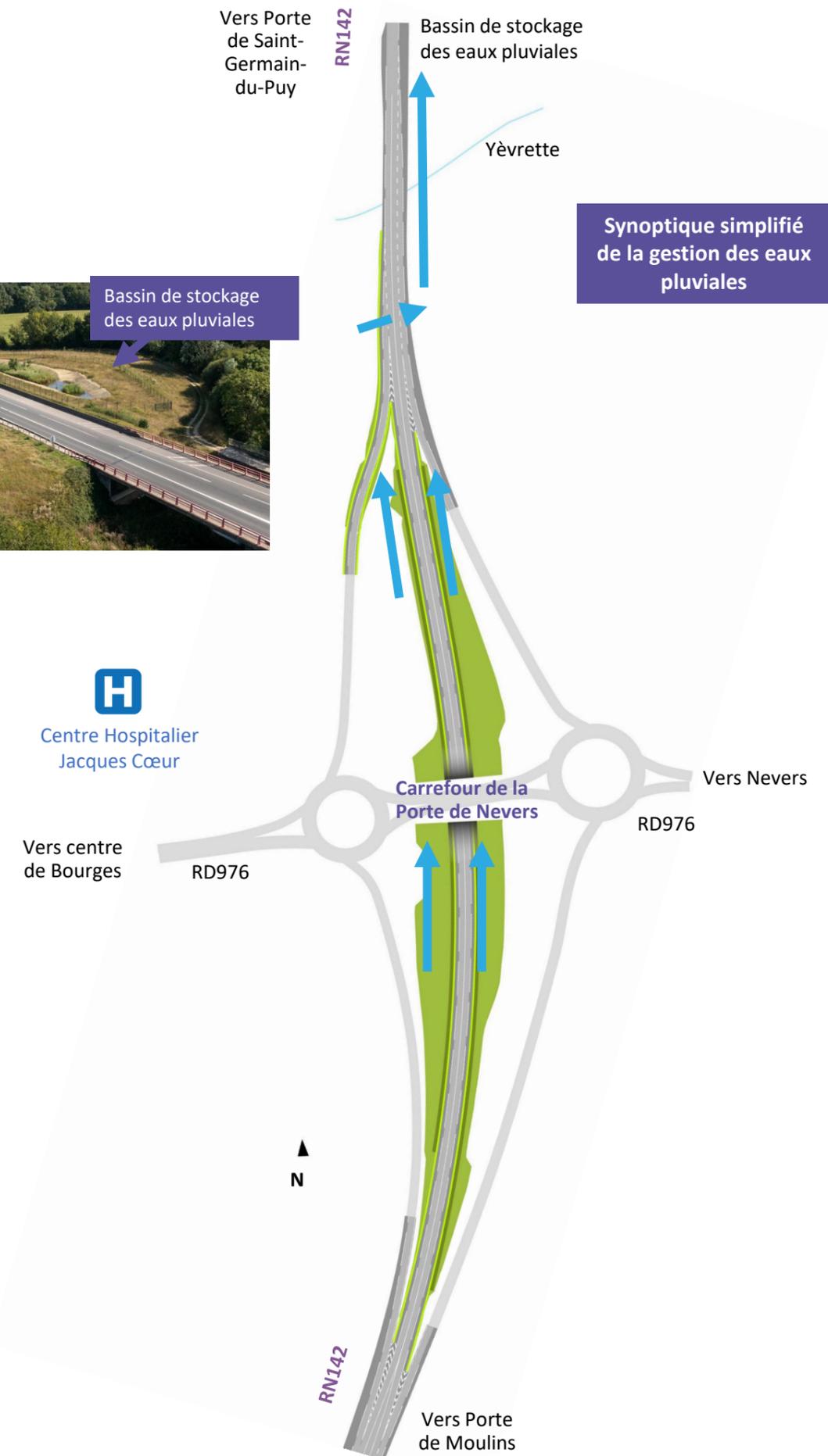
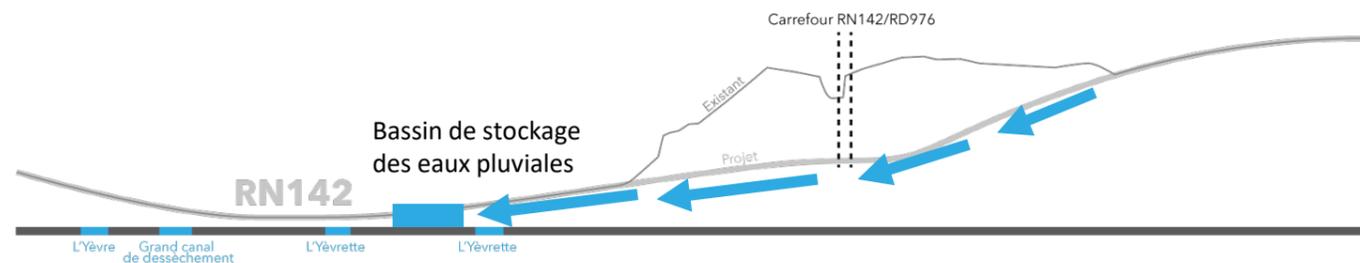
# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Nevers

## La gestion des eaux pluviales

Les eaux de pluie de la nouvelle chaussée du carrefour de la Porte de Nevers sont récupérées par des fossés implantés de chaque côté de la chaussée. Elles sont ensuite acheminées vers le bassin de stockage des eaux pluviales existant.

Une étude spécifique devra être réalisée ultérieurement pour confirmer la capacité du bassin à récupérer les eaux supplémentaires issues de la nouvelle chaussée.

Le profil en long d'une route est une représentation graphique qui montre l'élévation de la surface de la route le long de son tracé. Ci-dessous, il représente l'évolution de l'altitude de la route existante et de la future chaussée entre l'Yèvre et la rocade vers le Sud, après le carrefour de la Porte de Nevers. Il permet de visualiser le sens de l'écoulement des eaux pluviales qui sont recueillies dans les fossés, empruntent des canalisations et rejoignent le bassin de stockage existant.



## Les impacts du projet sur l'environnement

Thématique	Impacts du projet
Capacité du trafic routier	Répond aux évolutions de trafic à horizon 2042
Temps de parcours	Temps de parcours amélioré
Protection de la ressource en eau	Très faible emprise de la zone d'étude du projet dans le périmètre de protection de captage
Milieu naturel - Faune/Flore	Impacts attendus sur les habitats et une espèce floristique protégée

# Le projet soumis à la concertation : Création de nouvelles voies au Carrefour de la Porte de Nevers

## Les 2 scénarios d'amélioration étudiés

Lors des études sur la dénivellation du carrefour de la Porte de Nevers, il a été examiné la possibilité de créer des élargissements de bretelles ou la création d'un shunt. Deux propositions d'amélioration du fonctionnement du carrefour de la Porte de Nevers en cohérence avec les conclusions de l'étude de trafic ont été étudiées en vue d'optimiser la circulation à l'approche des carrefours.

Le scénario 1 ne permet pas réellement d'améliorer la situation.

Le scénario 2 permet d'améliorer la situation sur la RD976, puisqu'une partie des usagers n'a pas à s'insérer dans le giratoire grâce au shunt. Sur la RN142, les remontées de files sont sensiblement celle de la situation si aucun aménagement n'est réalisé ou celle du scénario 1. Par ailleurs, les temps de parcours varient peu d'un scénario à l'autre.

Les scénarios 1 et 2 répondent partiellement aux objectifs du projet.

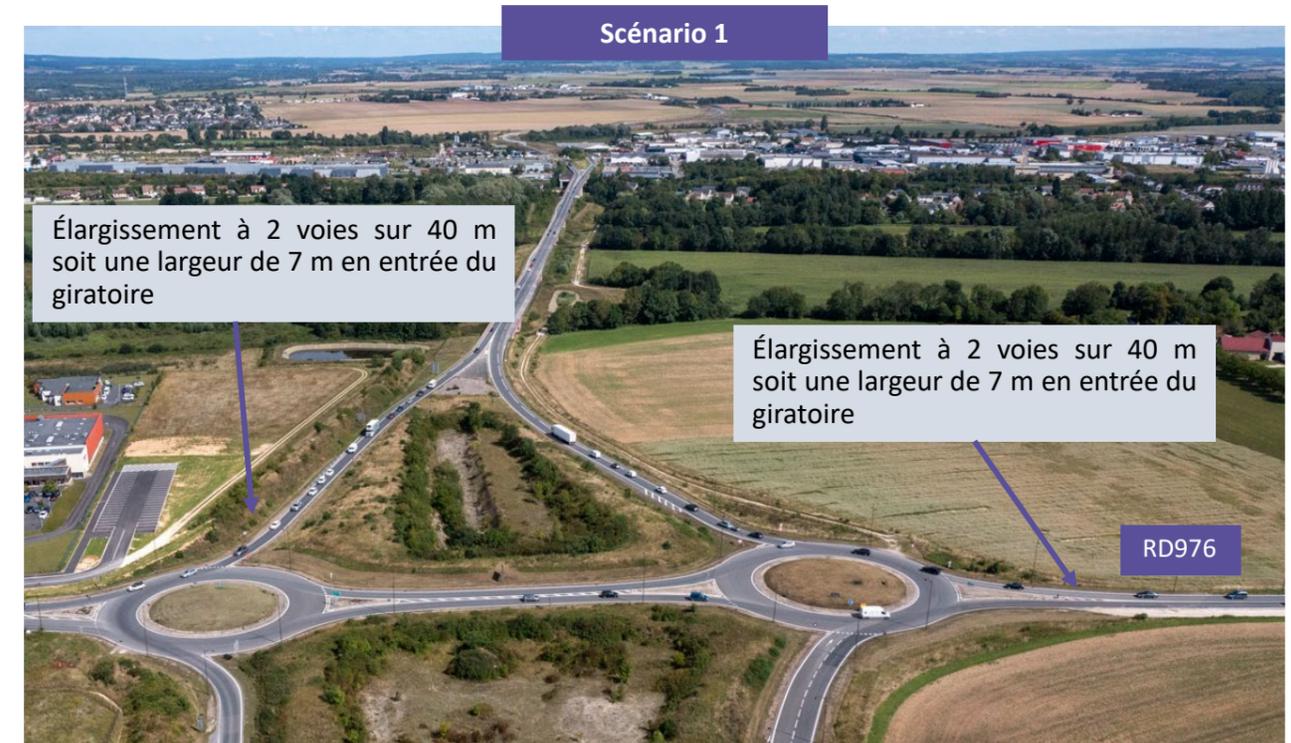
## Estimation du coût du projet niveau étude d'opportunité

pour un montant d'environ 0,5 M d'€ TTC pour le scénario 1.

Et pour un montant d'environ 2 M d'€ TTC pour le scénario 2.

## Les impacts du projet sur l'environnement

Thématique	Impacts du projet (scénario 1)	Impacts du projet (scénario 2)
Capacité du trafic routier	Ne permet pas réellement d'améliorer la situation	Permet d'améliorer partiellement (uniquement sur la RD976)
Temps de parcours	Faible amélioration	Faible amélioration
Protection de la ressource en eau	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu
Milieu naturel - Faune/Flore	Incidences probables sur un habitat	Incidences probables sur un habitat et sur une espèce floristique protégée



# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy

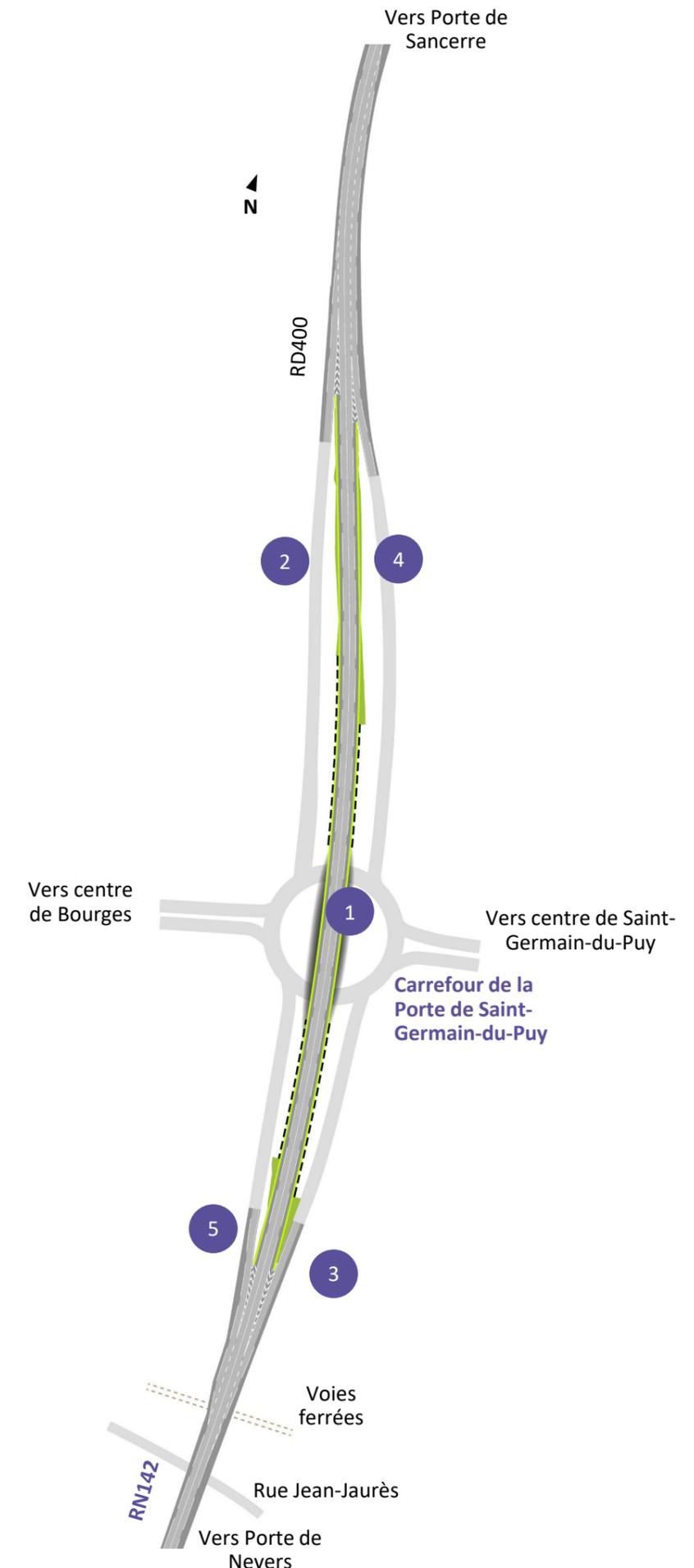
## Les caractéristiques générales de l'aménagement

Différents scénarios ont été étudiés en conformité avec les règles d'aménagements routiers, il ressort un projet d'aménagement soumis à la concertation qui prévoit :

- 1 La création d'une chaussée avec une file par sens qui **passera au-dessus du carrefour de la porte de de Saint-Germain-du-Puy**.
- 2 La conversion de la voie existante en **bretelle de sortie** pour rejoindre le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy depuis la Porte de Sancerre.
- 3 La conversion de la voie existante en **bretelle de sortie** pour rejoindre le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy depuis la Porte de Nevers.
- 4 La conversion de la voie existante en **bretelle d'entrée** pour rejoindre la Porte de Sancerre depuis le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy.
- 5 La conversion de la voie existante en **bretelle d'entrée** pour rejoindre la Porte de Nevers depuis le carrefour de la porte de Saint-Germain-du-Puy, qui sera adaptée pour ne pas modifier les voies ferrées.

## Estimation du coût du projet niveau étude d'opportunité

pour un montant d'environ **20 M d'€**.



# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy

## Les caractéristiques géométriques de la nouvelle chaussée

Un profil en travers est une représentation en coupe d'une chaussée, perpendiculaire à son axe. Autrement dit, il représente le point de vue de face pour une personne qui se placerait au centre de la chaussée. Les caractéristiques géométriques de la nouvelle chaussée sont :

- une chaussée de 3,5 m de large avec une file par sens ;
- un accotement de 2 m de large de chaque côté ;
- un trottoir de service de 1 m de large de chaque côté.

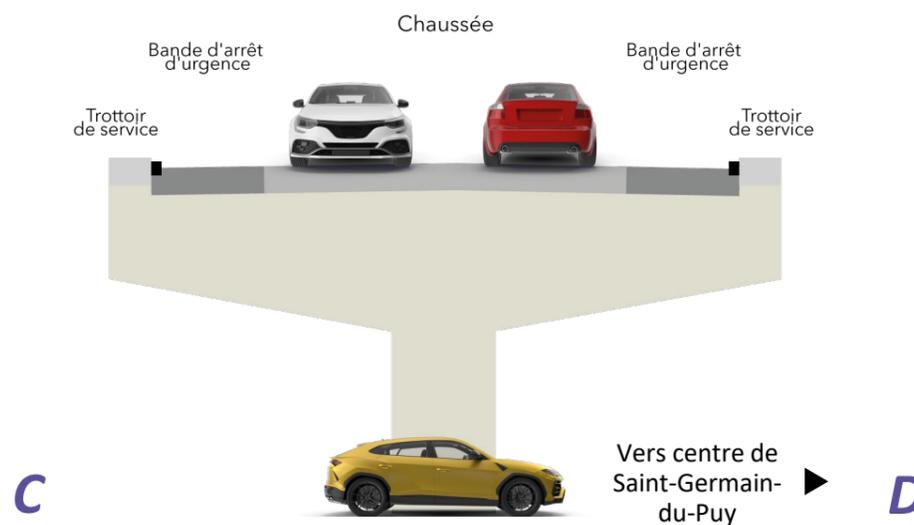
Sur l'ouvrage qui passera au-dessus du giratoire, le trottoir de service et la bande d'arrêt d'urgence se substituent aux accotements.

Ces caractéristiques servent de base de réflexion pour la présente étude. Elles pourront être revues aux phases ultérieures du dossier.

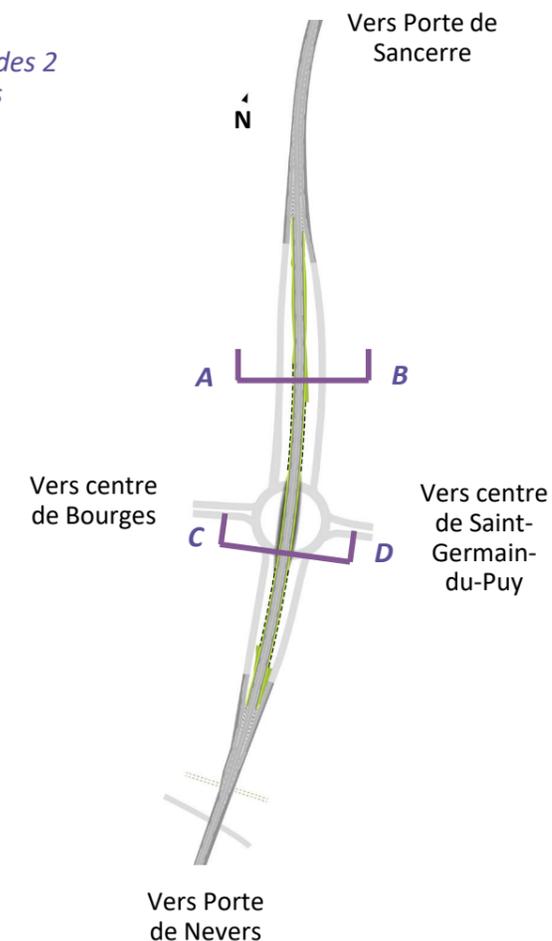
Profil en travers A/B au nord du carrefour



Profil en travers C/D au niveau du giratoire



Positionnement des 2 profils en travers



# Le projet soumis à la concertation : Dénivellation du Carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy

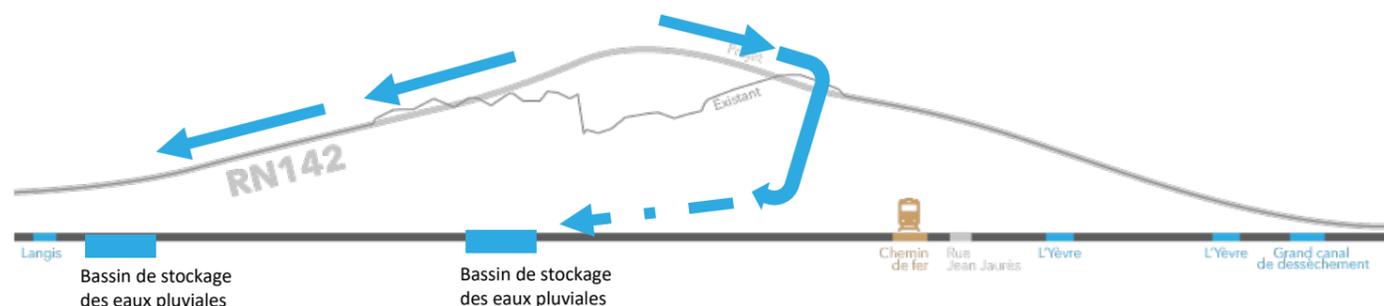
## La gestion des eaux pluviales

Les eaux de pluie de la nouvelle chaussée du carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy sont récupérées, depuis le point haut implanté sur l'ouvrage de franchissement, dans une canalisation de chaque côté de la chaussée. Elles sont ensuite acheminées vers le bassin de stockage des eaux pluviales existant (voir page 23).

Les eaux de pluie côté Nord (A), sont envoyées vers le bassin de stockage le long de la RD400. Les eaux de pluie côté Sud (B) sont envoyées vers le bassin de stockage qui se trouve à proximité du magasin Conforama.

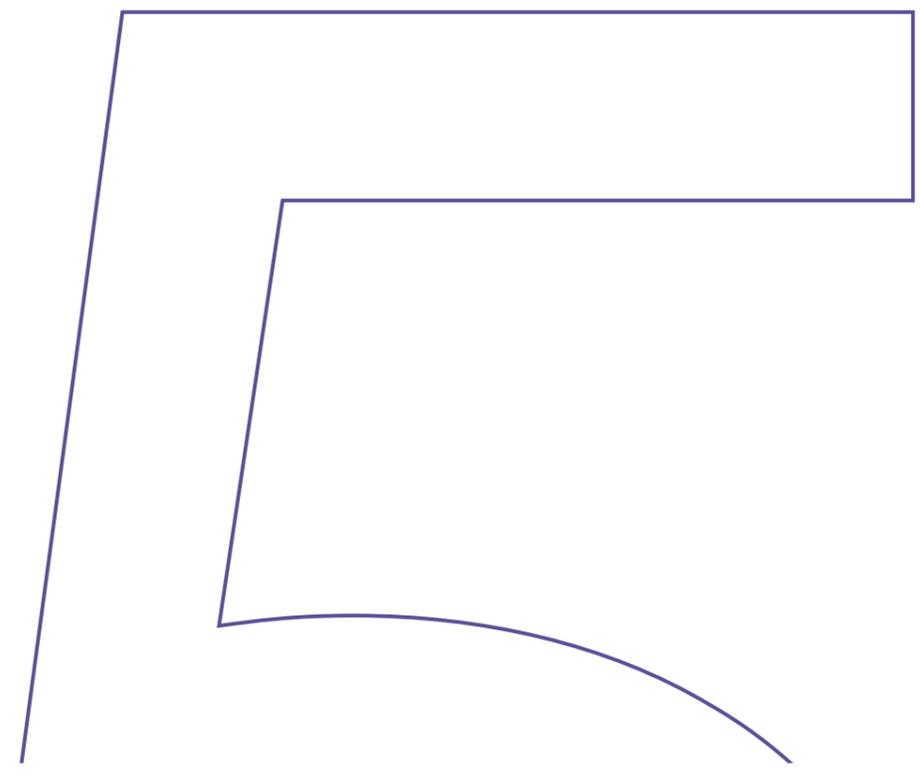
Une étude spécifique devra être réalisée ultérieurement pour confirmer la capacité des bassins à récupérer les eaux supplémentaires issues de la nouvelle chaussée.

Le profil en long d'une route est une représentation graphique qui montre l'élévation de la surface de la route le long de son tracé. Ci-dessous, il représente l'évolution de l'altitude de la future chaussée. Il permet de visualiser le sens de l'écoulement des eaux pluviales qui empruntent des canalisations et rejoignent les deux bassins de stockage existants.

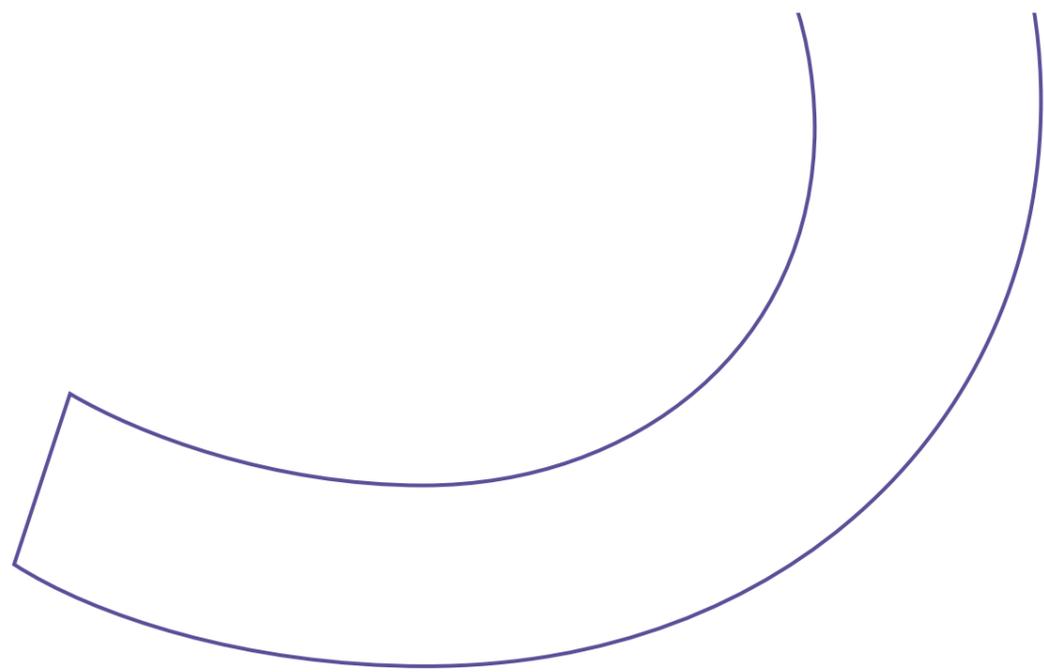


## Les impacts du projet sur l'environnement

Thématique	Impacts du projet
Capacité du trafic routier	N'a pas d'incidence sur la capacité à écouler le trafic à horizon 2042
Temps de parcours	Temps de parcours amélioré
Protection de la ressource en eau	Projet dans un périmètre de protection de captage
Milieu naturel - Faune/Flore	Impacts attendus sur une espèce floristique protégée. Plusieurs arbres abattus



# L'ANALYSE MULTICRITÈRE



# Le projet soumis à la concertation : Analyses technique, environnementale et des coûts

L'attribution de la couleur ne dépend pas d'un système de pondération chiffré, afin de ne pas favoriser une thématique par rapport à une autre.

Moins favorable  
Moins adapté

Plus favorable  
Plus adapté

		Dénivellation du Carrefour de la Porte de Nevers	Création de nouvelles voies au carrefour de la Porte de Nevers - Scénario 1	Création de nouvelles voies au carrefour de la Porte de Nevers - Scénario 2	Dénivellation du Carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy
ANALYSE TECHNIQUE	Capacité de l'aménagement à écouler le trafic	Répond aux évolutions de trafic à horizon 2042	Ne permet pas réellement d'améliorer la situation	Permet d'améliorer partiellement (uniquement sur la RD976)	N'a pas d'incidence sur la capacité à écouler le trafic à horizon 2042
	Temps de parcours	Temps de parcours amélioré	Faible amélioration	Faible amélioration	Temps de parcours amélioré
ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	Protection de la ressource en eau	Très faible emprise de la zone d'étude du projet dans le périmètre de protection de captage	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Projet dans le périmètre de protection de captage
	Eaux pluviales	Renforcement du système d'assainissement pour se prémunir d'éventuelles pollutions	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Renforcement du système d'assainissement pour se prémunir d'éventuelles pollutions
	Géologie et géotechnique	Légers terrassements en déblais	Déblais ou remblais non significatifs	Déblais ou remblais non significatifs	Terrassements en remblais important nécessitant l'apport de matériaux et la création de murs de soutènement
	Risques naturels	Prise en compte de l'aléa retrait-gonflement des argiles	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu
	Risques technologiques	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu
	Milieu naturel - Faune/Flore	Impacts attendus sur les habitats et une espèce floristique protégée	Incidences probables sur un habitat	Incidences probables sur un habitat et sur une espèce floristique protégée	Impacts attendus sur une espèce floristique protégée. Plusieurs arbres abattus
	Paysage	Pas d'impact significatif	Pas d'impact significatif	Pas d'impact significatif	Co-visibilité partielle avec la cathédrale de Bourges du fait de l'ouvrage d'art
	Patrimoine	Nécessité d'un diagnostic archéologique	Nécessité d'un diagnostic archéologique	Nécessité d'un diagnostic archéologique	Nécessité d'un diagnostic archéologique
	Occupation des sols : imperméabilisation	Environ 8 700 m <sup>2</sup>	Environ 700 m <sup>2</sup>	Environ 2 200 m <sup>2</sup>	Environ 5 200 m <sup>2</sup>
	Compatibilité avec les documents d'urbanisme	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
	Cadre de vie	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu	Pas d'impact significatif attendu
	Foncier	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact	Pas d'impact
ANALYSE DES COÛTS	Évaluation économique	≈ 10 M d'€ TTC	≈ 0,5 M d'€ TTC	≈ 2 M d'€ TTC	≈ 20 M d'€ TTC

# Le projet soumis à la concertation :

## Analyses technique, environnementale et des coûts

### Les objectifs de l'analyse multicritère

Le projet de dénivellation du carrefour reliant la RN142 et les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy est actuellement dans la phase "d'études d'opportunité de phase 1". Deux scénarios d'aménagement du carrefour de la Porte de Nevers sont également présentés dans le présent dossier.

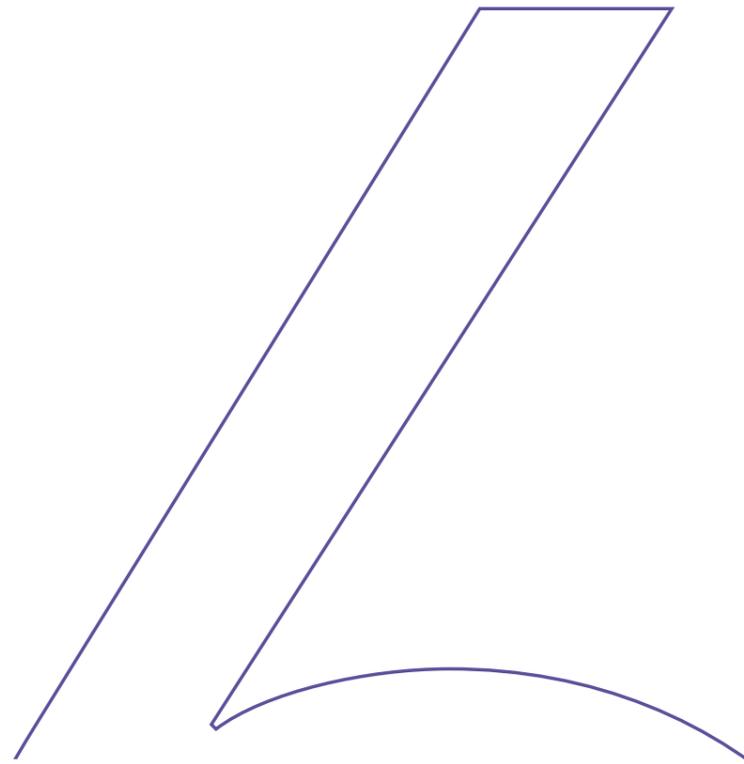
L'analyse multicritère apporte un comparatif sur les mêmes critères pour chaque solution d'aménagement. Le public pourra ainsi donner un avis argumenté sur l'opportunité d'aménager les carrefours des portes de Nevers et de Saint-Germain-du-Puy.

### Le point de vue du maître d'ouvrage

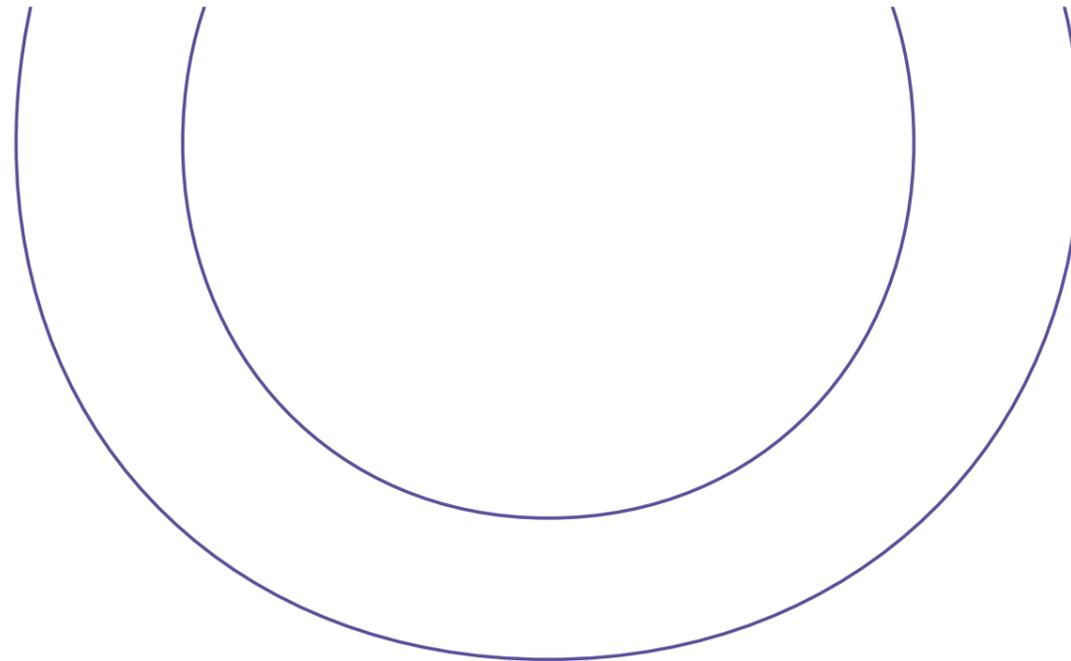
L'État, au regard de la synthèse de l'analyse comparative technique, environnementale et des coûts privilégie à ce stade la dénivellation uniquement du carrefour de la Porte de Nevers. La création de nouvelles voies sur ce carrefour et la dénivellation du Carrefour de la Porte de Saint-Germain-du-Puy n'apporte pas, en effet de réponses satisfaisantes aux objectifs de ce projet.

Comme rappelé dans la page 5 de ce document, la proposition d'aménagement exposée dans cette concertation représente un point de départ pour discuter de l'opportunité du projet et des solutions étudiées.





L'APRÈS CONCERTATION



# L'après concertation

À l'issue de la présente concertation des collectivités locales et du public, l'État établira un bilan dressant une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public dans les 3 mois maximum. Au terme de celui-ci, le maître d'ouvrage se prononcera sur la nature des aménagements et sur les options techniques retenues. Les études préalables permettront de préciser les caractéristiques de l'aménagement telles que la géométrie du tracé, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, etc.

Au regard des procédures, qui restent à définir suivant le projet retenu, le calendrier est conditionné par la nécessité d'une enquête publique au titre du code de l'environnement. Les travaux d'aménagement des carrefours des portes de Saint-Germain-du-Puy et de Nevers ne pourront commencer qu'une fois l'intégralité des études et des procédures réglementaires accomplies. Le calendrier pourra ainsi évoluer en même temps que le projet.

Selon le résultat de la concertation publique et la nature des aménagements retenus, les procédures peuvent être plus ou moins complexes. Le calendrier ci-dessous correspond au cas le plus simple et est donné à titre indicatif.





MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest



<https://mtect.fr/439>

