

RN 151

Issoudun - Chârost

BILAN de la CONCERTATION

organisée
du **13 SEPTEMBRE**
au **15 OCTOBRE 2021**

PRÉAMBULE	5
■ Le créneau de dépassement sur la RN 151 entre Issoudun et Chârost	6
■ Enjeux et contenus du bilan de la concertation	7
■ A propos de la DIRCO, maître d'ouvrage du projet de créneau de dépassement sur la RN 151 Issoudun-Chârost	7
LE PROJET DE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT SUR LA RN151 ISSOUDUN-CHÂROST	9
■ Objectifs et caractéristiques du projet	10
■ Coût et financement du projet	10
■ Les acteurs du projet	11
■ Présentation des variantes de tracé soumises à la concertation	12
L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	17
■ Une concertation pour retenir le tracé du créneau de dépassement et poursuivre les études	18
■ Un large dispositif d'information et de mobilisation au service de la participation et de l'expression du public	20
LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?	27
■ Les réunions publiques	29
■ Les registres de concertation	30
■ Les courriers	31
■ Le site internet	31
LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?	33
■ L'opportunité du projet et la perception de ses objectifs	34
■ Les impacts du projet	35
■ Coût du projet/ coût d'entretien	37
■ Caractéristiques techniques du projet	37
■ Méthodologie de comparaison des variantes	37
■ La concertation	37
■ Modification des sens de circulation et fréquentation	38
■ Changement climatique	38

CONCLUSION

41

- L'opportunité du projet 42
- Sur les critères de l'analyse comparative des 4 variantes 44
- Proposition de la DIRCO sur la base du bilan établi 46

LES ANNEXES

48

- Annexe 1 : Plans d'évaluation des surfaces agricoles consommées par variante 50
- Annexe 2 : Plan des exploitations agricoles 52
- Annexe 3 : Plan de la variante 4 adaptée pour éviter des reports de trafic sur les axes locaux 53
- Annexe 4 : Diaporamas présentés lors des réunions publiques
- Annexe 5 : Comptes rendus des réunions publiques

Partie 1

PRÉAMBULE

LE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT SUR LA RN 151 ENTRE ISSOUDUN ET CHÂROST

Amorcée en 2013, l'étude d'opportunité relative au créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost fait suite à une réflexion globale sur la RN 151 entre Châteauroux et Bourges. Il s'agit d'améliorer la circulation aux abords des agglomérations reliées à cet axe.

Le projet consiste en la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 151 entre les villes d'Issoudun et de Chârost, distantes d'environ 10 km, en zone rurale, dans un secteur peu boisé et essentiellement consacré aux cultures céréalières.

Le projet d'aménagement de cette infrastructure routière a pour objectif d'offrir une capacité de dépassement à la sortie de la rocade d'Issoudun. Elle est constituée notamment de 2x2 voies, ainsi que d'un terre-plein central. La longueur de l'aménagement est de 2 km, dont 1,25 km au maximum sera consacré aux dépassements. Le linéaire restant comporte des dispositifs d'extrémités (raba-

tements).

À cet aménagement s'ajoute la réalisation d'un double tourne-à-gauche en liaison avec la RD 9A, ainsi que des rétablissements pour désenclaver plusieurs hameaux ou fermes (Pié Girard, la Bretonnerie, Chènevière...).

Le périmètre d'étude comprend ainsi les communes d'Issoudun, Saint-Georges-sur-Arnon et Chârost.

C'est ainsi qu'en 2021, l'État, représenté par la Direction Interdépartementale des Routes du Centre Ouest, a engagé une concertation volontaire sur le projet d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost. Cette opération s'inscrit dans le cadre des dispositions du L121-16 du code de l'environnement. Une déclaration d'intention a été faite sur le projet par la DREAL Centre Val-de-Loire en juillet 2019.

Route nationale 151

N 151



La RN 151 à Bourges fin 2009.

Historique

Déclassement D 951 entre Poitiers et Luant
D 951 sur l'ancien tracé entre Clamecy et Givry

Caractéristiques

Direction ouest / nord-est

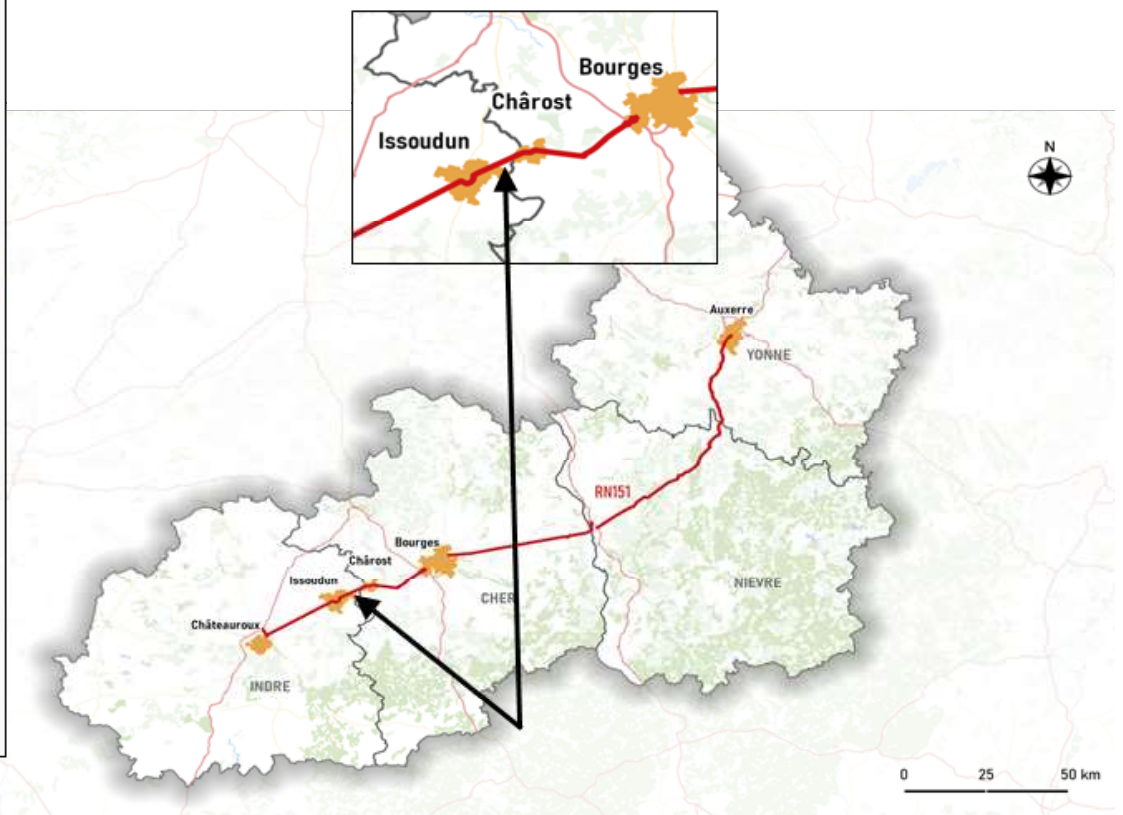
Extrémité ouest Déols, près de Châteauroux

Intersections

- D 918 à Issoudun
- A 71 N 142 D 400 à Bourges
- D 151 D 955 à Saint-Germain-du-Puy
- D 907 A 77 à La Charité-sur-Loire
- D 977 à Varzy
- D 957 à Clamecy
- D 950 à Courson-les-Carrières

Extrémité nord-est Auxerre

Réseau Route nationale



■ ENJEUX ET CONTENUS

DU BILAN DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DIRCO sur le projet de créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost entre le 13 septembre et le 15 octobre 2021.

A ce titre, il rappelle les différents outils déployés dans le cadre de cette concertation pour l'information, la mobilisation et l'expression du public puis présente un bilan chiffré de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

À partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'État définira la suite à donner et les procédures à suivre sur le créneau de dépassement de la RN 151 d'Issoudun à Chârost.

Le bilan de la concertation s'articule autour de six parties :

- Une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation

- Un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités de concertation et d'information du public
- Un bilan quantitatif de la concertation : combien de participants ?
- Un bilan qualitatif de la concertation : quelles thématiques les plus discutées ?
- Les conclusions de la DIRCO en vue de la poursuite du projet
- Les annexes qui reprennent les documents d'information, ainsi que les synthèses des trois réunions publiques.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet de la DREAL Centre Val de Loire :

<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/dossier-de-concertation-rn-151-issoudun-charost-a3829.html>.

■ A PROPOS DE LA DIRCO, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET DE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT SUR LA RN 151 ISSOUDUN - CHÂROST

La direction interdépartementale des Routes (DIR) Centre-Ouest est un service dédié exclusivement à l'exploitation et à l'aménagement des routes nationales des régions Nouvelle Aquitaine, Centre-Val-de-Loire et partiellement Pays de la Loire, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie et à l'ingénierie routière.

La DIR Centre-Ouest est l'une des 11 directions interdépartementales des Routes Nationales, créées par un décret du 16 mars 2006 en Conseil des ministres, qui constituent les nouveaux services routiers de l'État. Les DIR sont compétentes en matière d'entretien-exploitation et d'ingénierie

routière pour les routes nationales et les autoroutes non concédées restant sous la responsabilité de l'État après le transfert d'une partie du réseau routier national aux conseils généraux. Depuis l'automne 2006, elles se sont substituées progressivement aux DDE pour l'exercice de ces missions. Elles sont en plein exercice depuis le printemps 2007.

C'est un service déconcentré du ministère de la Transition écologique et solidaire. La DIR Centre-Ouest est placée sous l'autorité du préfet de la Gironde (coordonnateur des itinéraires routiers). Son siège est à Limoges.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre-Val de Loire, préalablement en charge de l'aménagement du réseau routier national dans la région Centre-Val de Loire, a assuré la maîtrise d'ouvrage des études de définition de ce créneau de dépassement jusqu'en 2020. Depuis cette date, la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest (DIRCO) est maître d'ouvrage délégué et a pris le relais de la DREAL dans la conduite de ce projet.

Partie 2

**LE PROJET DE
CRENEAU DE
DEPASSEMENT
SUR LA RN 151
ISSOUDUN -
CHAROST**

■ OBJECTIFS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Compte-tenu de sa proximité avec Issoudun et Chârost, la réalisation d'un aménagement entre ces deux communes va constituer un élément fort d'aménagement de ce territoire, notamment en ce qui concerne les dessertes locales, ainsi que le carrefour avec la RD 9A.

Les principes d'aménagement proposés avaient pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents sur cette section de la RN 151. Les principes d'aménagements choisis inviteraient ainsi les automobilistes à adapter leur comportement pour éviter notamment des dépassements intempestifs et à l'origine d'accidents.

➔ 6 objectifs principaux

- ➔ Offrir à l'utilisateur une capacité de dépassement après les traversées d'Issoudun et de Chârost
- ➔ Aménager le réseau routier national de manière cohérente et disposer d'itinéraires lisibles pour l'utilisateur
- ➔ Améliorer la sécurité des usagers
- ➔ Assurer une meilleure fluidité du trafic
- ➔ Améliorer les dessertes locales des hameaux et des exploitations agricoles, et plus particulièrement, l'aménagement du carrefour avec la RD 9A
- ➔ Prendre en compte les thématiques environnementales et appliquer la démarche « Éviter/Réduire/Compenser » pour les habitats naturels, la flore et la faune, la ressource en eau, le paysage, le patrimoine, la qualité de l'air, le bruit, trafic, etc.

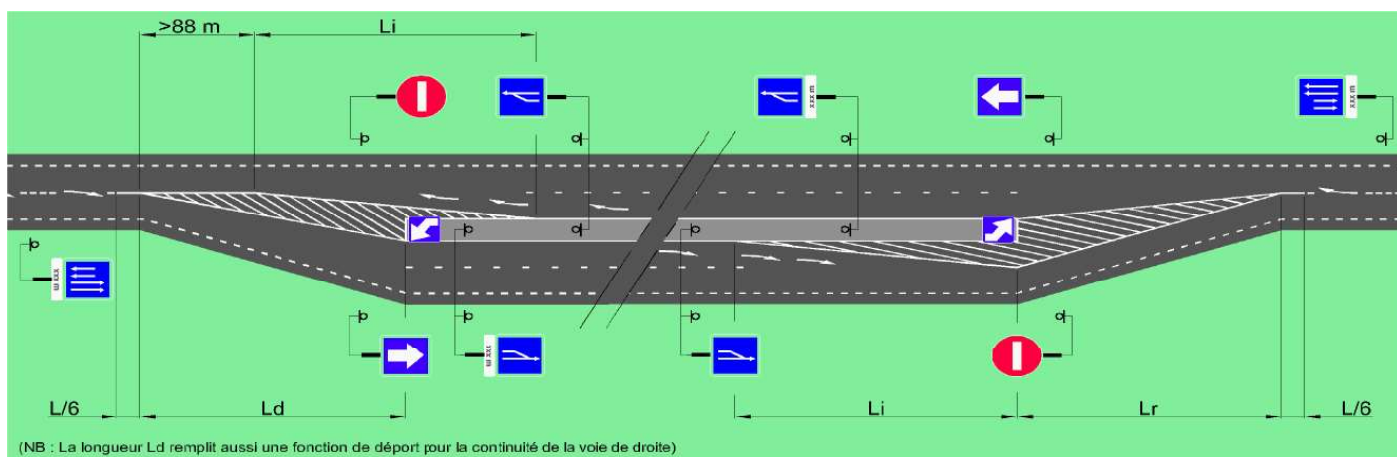


Schéma en plan

■ COUT ET FINANCEMENT DU PROJET

Le financement est actuellement assuré à 100 % par l'État, représenté localement par la DIRCO en tant que maîtrise d'ouvrage déléguée de la DREAL Centre-Val de Loire.

Le montant total retenu pour l'opération au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 est près de 8 millions d'euros (7,7 millions d'euros).

■ LES ACTEURS DU PROJET

- La préfecture de la Région Centre - Val de Loire ;
- Les préfectures de l'Indre et 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 ;
- Les Conseils départementaux de l'Indre et du Cher ;
- La Communauté de communes du Pays d'Issoudun ;
- Les communes d'Issoudun, de Chârost et de Saint-Georges-sur-Arnon ;
- Les Chambres Consulaires (agriculture, artisanat, commerce et industrie) du Cher et de l'Indre.



■ PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ SOUMISES A LA CONCERTATION

Les études d'opportunité de phase 2 ont traité de nombreuses thématiques, dont l'étude de l'acoustique, du milieu naturel, du paysage, du patrimoine, de la qualité de l'air et de la ressource en eau. Les impacts du projet diffèrent selon la variante étudiée.

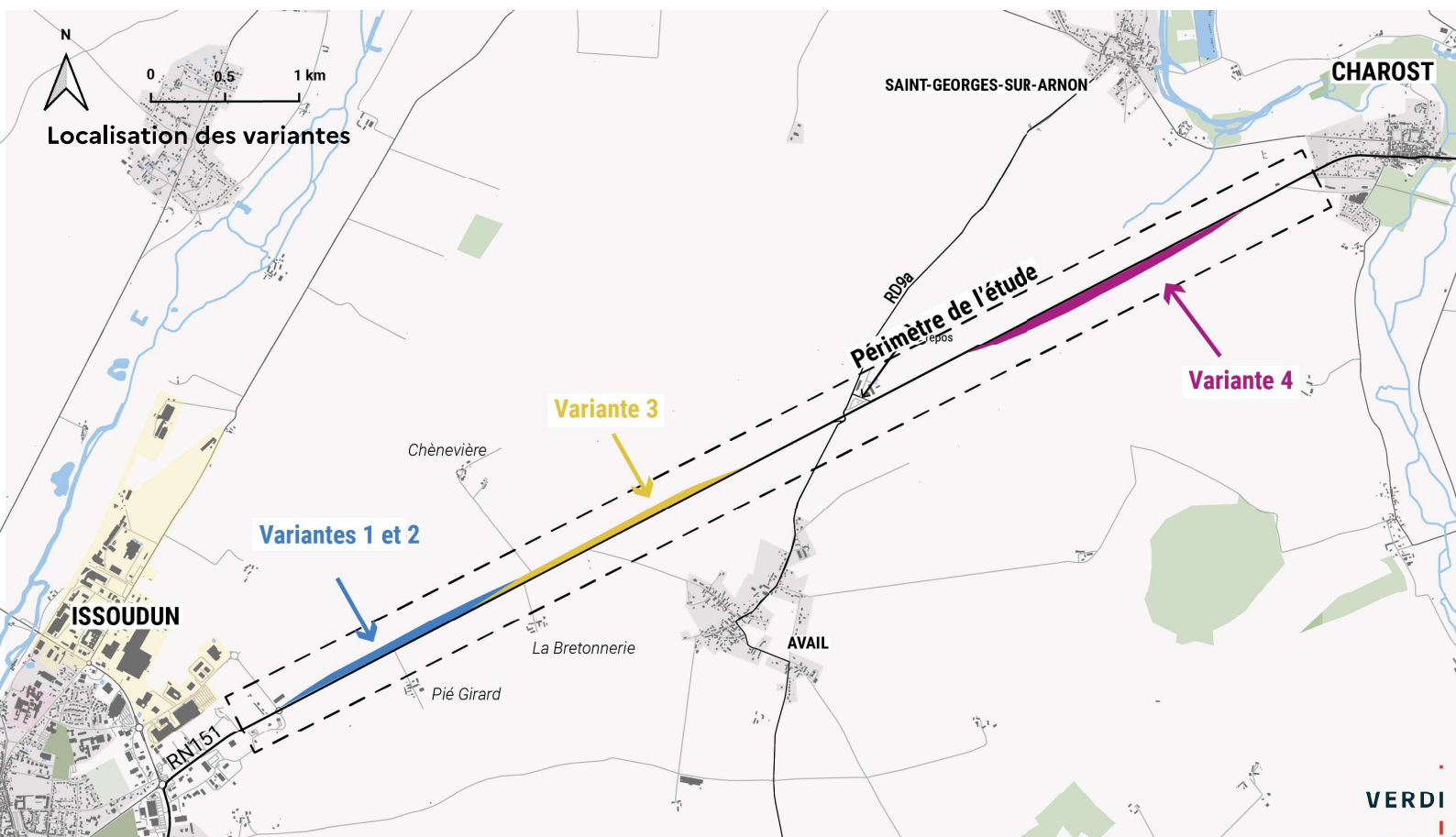
À noter que toutes ces variantes impliquent néanmoins une diminution de la surface agricole, due logiquement à la création de la nouvelle voirie sur des parcelles agricoles.

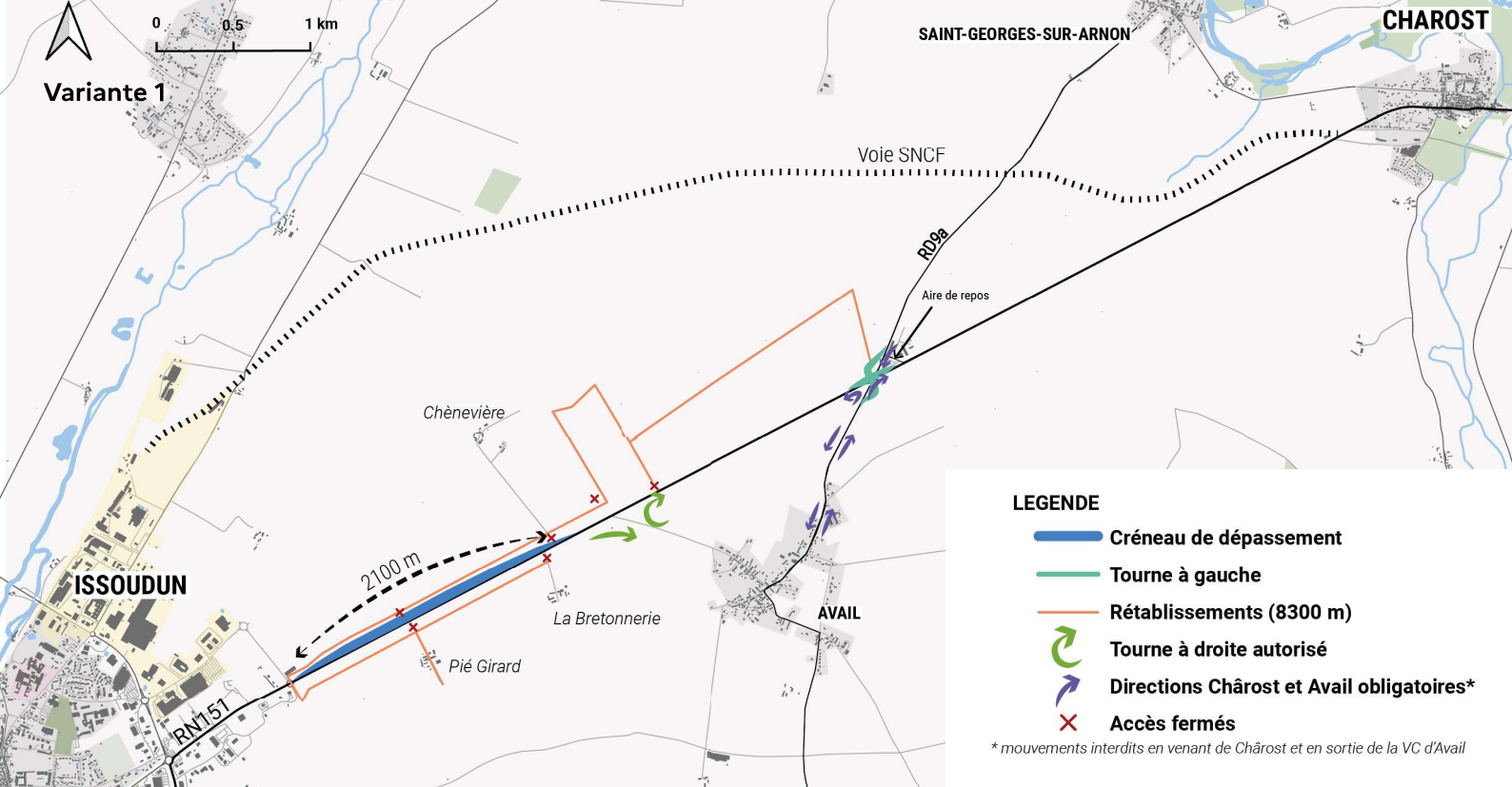
Le projet comprend plusieurs solutions essentiellement situées sur les communes d'Issoudun et de

Saint-Georges-sur-Arnon dans l'Indre. Toutefois, une solution alternative consistant à construire le créneau de dépassement sur la commune de Chârost (Cher) conduit à retenir comme périmètre d'étude les communes d'Issoudun, Saint-Georges-sur-Arnon et Chârost.

Par ailleurs, ce périmètre est justifié par le fait que l'aménagement prévu aura un impact sur la mobilité et la qualité de vie des habitants de ces trois communes, ainsi que sur l'économie du territoire.

Dans le cadre des études d'opportunité, 4 variantes ont été étudiées.



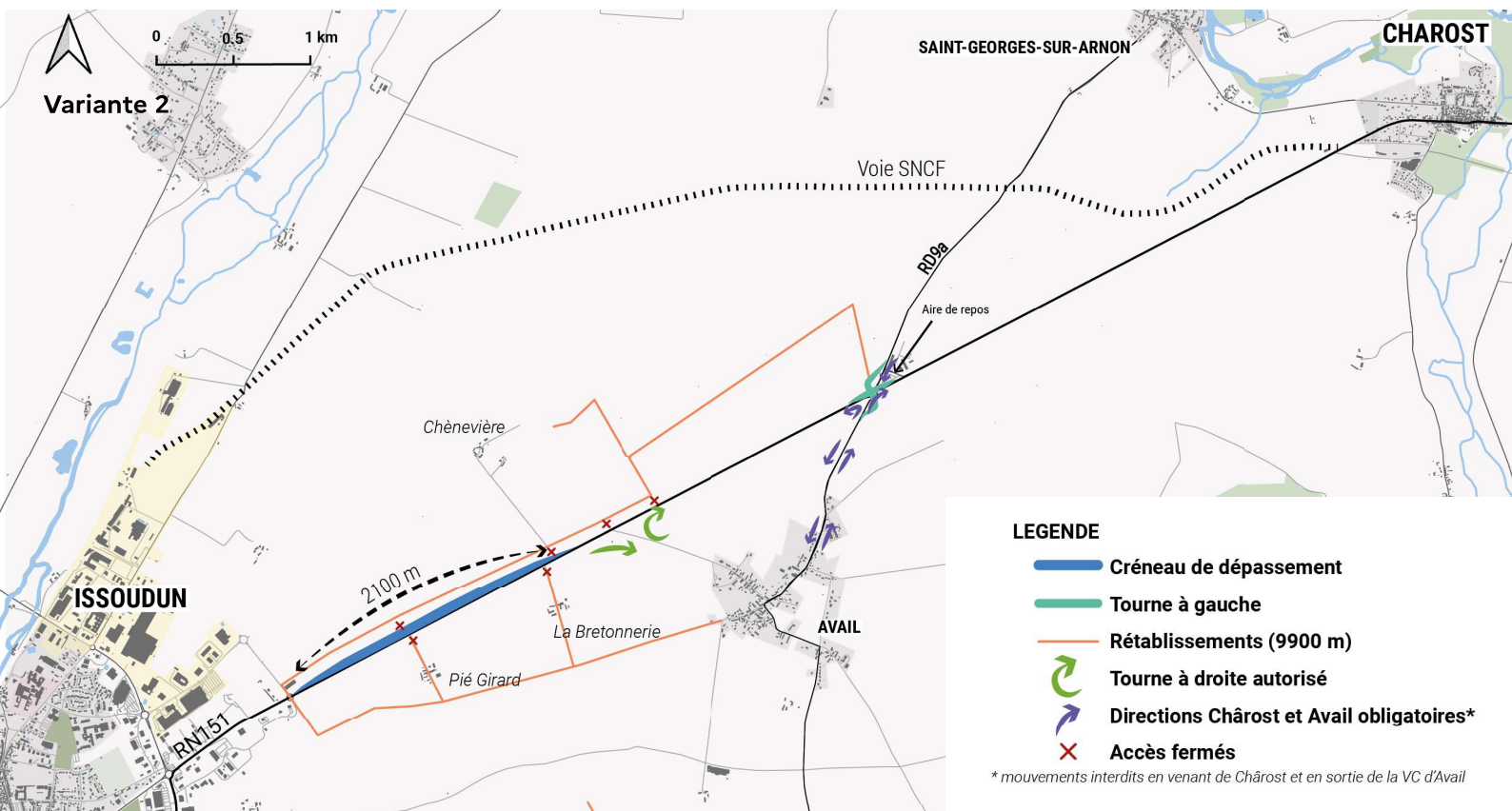


La variante 1 est située à l'ouest du périmètre d'étude, à proximité d'Issoudun : l'élargissement du créneau est réalisé côté nord de la RN 151.

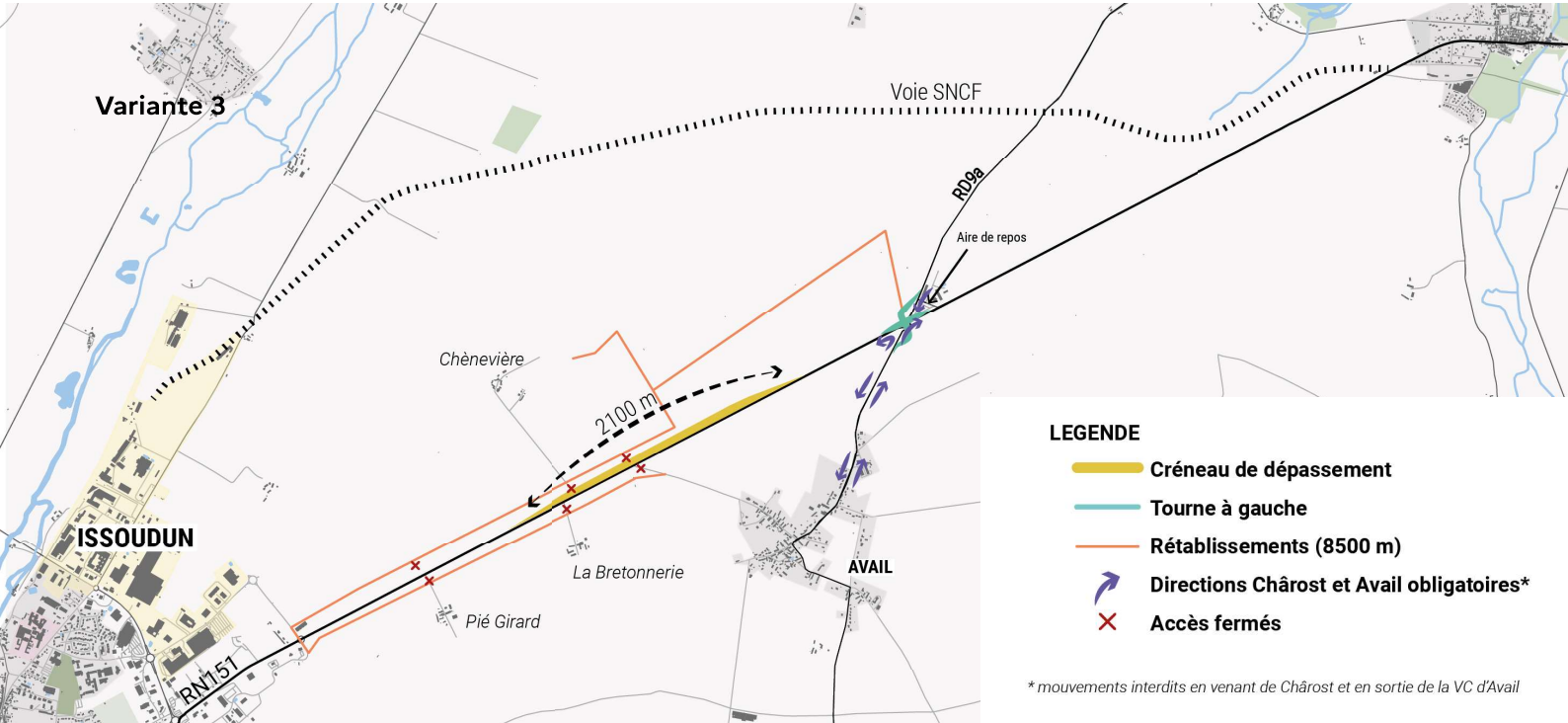
Les voies privées donnant accès directement à la RN 151 étant supprimées, plusieurs réalignements seront aménagés (ou ré-aménagés) pour récupérer les voies de desserte des hameaux ou fermes de la Bretonnerie, de Pié Girard (réalignement sud) et de Chênevière (réalignement nord) jusqu'au giratoire Est de sortie d'Issoudun.

Des réalignements donneront également accès au carrefour entre la RN 151 et la RD 9A. À noter que dans cette variante, les dits-réalignements seront proches du créneau de dépassement.

Également, afin de renforcer la sécurité, une ligne continue sera implantée sur la RN 151 au niveau du croisement avec la voie communale n°7, dite route d'Issoudun, et menant à Avail. Ainsi, les mouvements de tourne-à-gauche seront dorénavant interdits par une signalisation adaptée.



La variante 2 est similaire à l'aménagement de la variante 1. L'unique élément différenciant les deux variantes est que les réalignements situés au sud seront davantage éloignés du créneau de dépassement, réutilisant en grande partie des chemins existants.

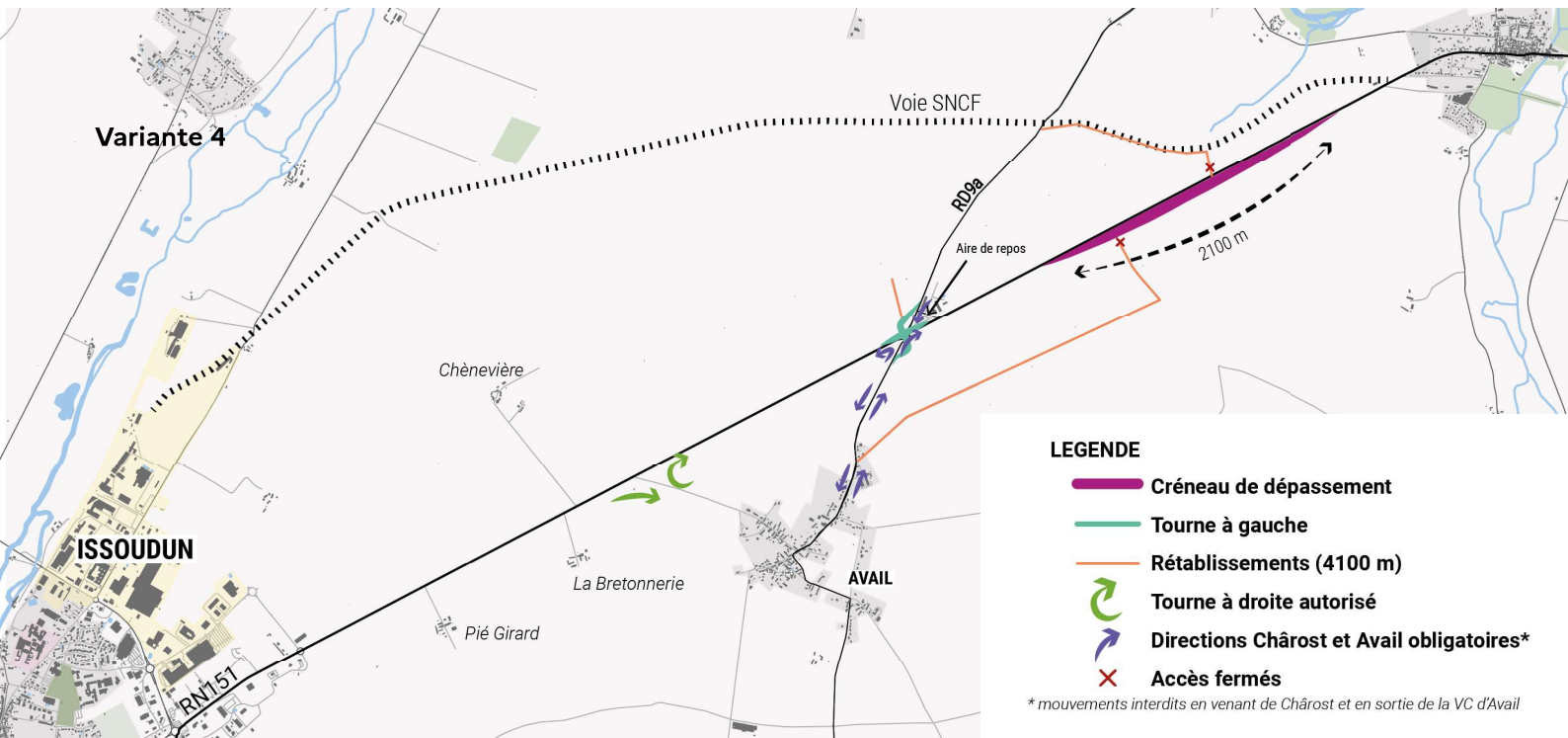


La variante 3 est située au droit du bourg d'Avail et prévoit l'élargissement du créneau réalisé au nord de la RN 151 après le passage du carrefour entre la RN 151 et la RD 9A.

Des rétablissements seront aussi prévus notamment pour les hameaux ou fermes cités précédemment, pour éviter tout mouvement (traversant ou longitudinal) de circulation d'engins agricoles à proximité du biseau de raccordement au créneau proprement dit, ceux-ci pouvant générer des problèmes d'insécurité routière dus aux différences de vitesse pratiquées par les véhicules entrant sur la RN 151 et ceux circulant sur cette même infrastructure.

Comme pour les variantes ouest (1 et 2), les voies de desserte des fermes de Pié Girard et de La Bretonnerie, ainsi que celle du hameau de Chênevière, seront rétablies respectivement au nord et au sud jusqu'au giratoire Est de sortie de l'agglomération d'Issoudun.

Enfin, le carrefour RN 151/Route d'Issoudun (VC 7 d'Avail) sera supprimé. Les voies existantes seront raccordées aux voies de rétablissements.



La variante 4 est localisée à l'est du périmètre d'étude, à proximité de la commune de Chârost. L'élargissement du créneau de dépassement s'effectue au sud de la RN 151.

Le rétablissement du chemin de l'Étang au nord du créneau sera prévu le long de la voie ferrée jusqu'à la jonction avec la RD 9A. Celui situé au sud (déjà existant) sera maintenu et repris jusqu'à la RD 9A entre le bourg d'Avail et le carrefour RN 151/RD 9A.

Enfin, afin de renforcer la sécurité, une ligne continue sera implantée sur la RN 151 au niveau du croisement avec la voie communale n°7, dite route d'Issoudun et menant à Avail. Ainsi, les mouvements de tourne-à-gauche seront dorénavant interdits par une signalisation adaptée.

Partie 3

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

■ UNE CONCERTATION POUR RETENIR LE TRACÉ DU CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT ET POURSUIVRE LES ÉTUDES

Pour élaborer le projet, la DIRCO s'est engagée dans une démarche itérative qui nécessite de nombreuses études et intègre procédures réglementaires et phases de concertation.

Sous l'égide de la Préfète de la Région Centre – Val de Loire, la DIRCO mène la concertation selon les principes de la « Charte de la participation du public » qui proclame que toute personne doit pouvoir participer à l'élaboration d'un projet qui la concerne. Elle conçoit la participation du public comme part incontournable du processus de décision aboutissant à la définition d'un projet répondant au mieux aux divers enjeux humains, environnementaux, économiques. Ainsi, la construction d'une relation de confiance entre les différents acteurs du projet favorise l'acceptabilité de ce dernier.

Le projet de créneau de dépassement a fait l'objet d'une concertation publique qui s'inscrit dans le cadre de l'article L. 121-16 du Code de l'Environnement. Il prévoit notamment un dispositif d'information et de prise en compte des avis du public pour les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie.

➤ Objectifs de la concertation

- Présenter le projet et ses enjeux aux habitants des communes concernées et futurs usagers des aménagements projetés,
- Recueillir et analyser leurs avis afin de concevoir un aménagement qui réponde au mieux aux besoins de tous.



La DIRCO a donc engagé cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur le projet et les différentes variantes de tracé proposées. Tous les avis formulés dans le cadre de la concertation ont été pris

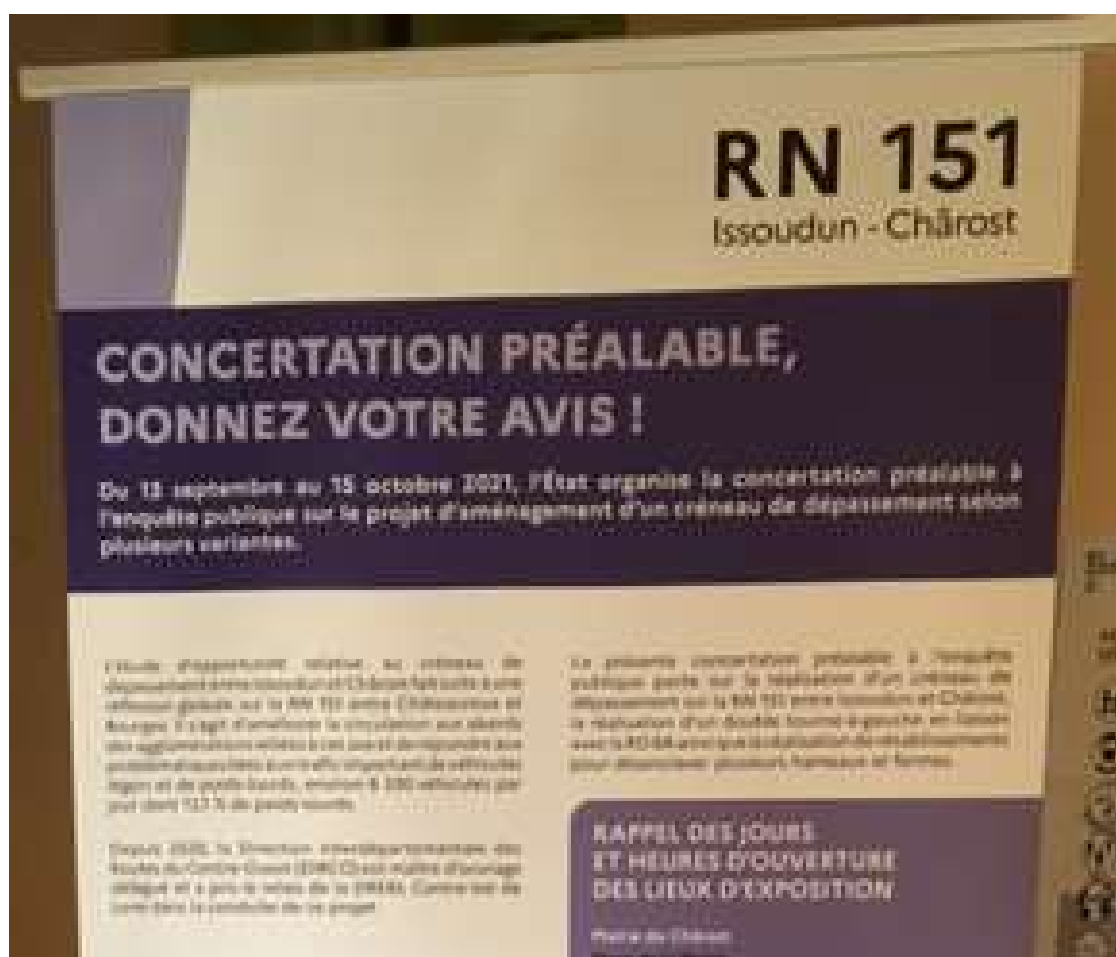
en compte et analysés en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

➔ Une concertation spécifique pour les acteurs publics du territoire

La concertation publique a permis l'expression de tous, habitants ou acteurs du territoire.

Le Préfet a consulté les différentes collectivités locales concernées : les communes d'Issoudun, de

Chârost et de Saint Georges-sur-Arnon. , la Communauté de communes du Pays d'Issoudun, les Conseils départementaux de l'Indre et du Cher, le Conseil Régional Centre – Val-de-Loire, etc.



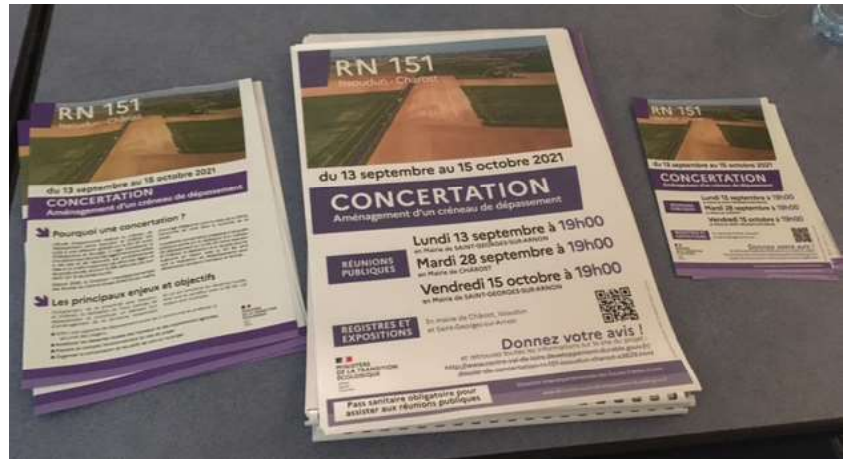
■ UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DIRCO a déployé un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet de créneau de dépassement et l'organisation de la phase de concertation.

➔ Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est le support d'information le plus complet sur le projet du créneau de dépassement. Il a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux, les études en cours et les modalités de la concertation. Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet chez les acteurs du territoire et de faciliter la formulation d'avis par le public.

Ce document a été mis à disposition du public en mairies d'Issoudun, de Chârost et de Saint Georges-sur-Arnon, et lors des réunions publiques, en accompagnement des registres de concertation. Il était également accessible en ligne, téléchargeable depuis le site internet du projet.



Descriptif : format A3 fermé, 46 pages, impression en 4 exemplaires

➔ Le site internet du projet

Le site internet <http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/dossier-de-concertation-rn-151-issoudun-charost-a3829.html> a été mis en ligne le lundi 13 septembre 2021, jour d'ouverture de la concertation publique. Il a été spécialement conçu pour faciliter l'accès à l'information et présenter le projet, les différentes variantes de tracé ainsi que les modalités de la concertation. A

cet effet, l'ensemble des documents d'information sur le projet étaient disponibles sur le site, en téléchargement.

DREAL Centre-Val de Loire
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EAU, NATURE, SOURCES MINÉRALES AIR, ÉNERGIE, CLIMAT DÉVELOPPEMENT DURABLE RISQUES

Dossier de concertation RN 151 Issoudun-Charost

publié le 25 octobre 2021

Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN151 entre Issoudun et Chârost - CONCERTATION PUBLIQUE DU 13 SEPTEMBRE AU 15 OCTOBRE 2021

Le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost fait suite à une réflexion globale sur la RN151 entre Châteauroix et Bourges. Il s'agit d'améliorer la circulation aux abords des agglomérations reliées à cet axe. Ce projet vise à répondre aux problématiques liées à un trafic significatif de véhicules légers et de poids-lourds.

Dans le cadre de l'élaboration du projet dont la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIR Centre-Ouest) a la maîtrise d'ouvrage déléguée pour le compte de la

DREAL Centre-Val de Loire, une concertation volontaire au titre des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, des articles L120-1, L121-1-A et suivants du code de l'environnement est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement. Cette phase de concertation est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le préfet du département de l'Indre a arrêté les dates et le dispositif de la concertation publique. Du 13 septembre au 15 octobre 2021, collectivités locales, riverains et usagers de l'axe ont été invités à prendre connaissance du projet de l'État et à exprimer leur avis.

Pour prendre connaissance du projet et exprimer son avis, le public a disposé de plusieurs lieux et moyens :

- Trois rendez-vous publics se sont tenus respectivement :
 - le 13 septembre 2021 à 19h00 en mairie de Saint-Georges-sur-Arnon : réunion d'ouverture
 - le 28 septembre 2021 à 19h00 en mairie de Chârost
 - le 15 octobre 2021 à 19h00 en mairie de Saint-Georges-sur-Arnon : réunion de clôture
- Dans les mairies de Chârost, Issoudun et Saint-Georges-sur-Arnon : chacun a pu y consulter le dossier de concertation et consigner ses questions et remarques sur un registre d'observations
- Par écrit via une adresse électronique et un formulaire numérique dédiés.

Le bilan de cette concertation sera publié prochainement.

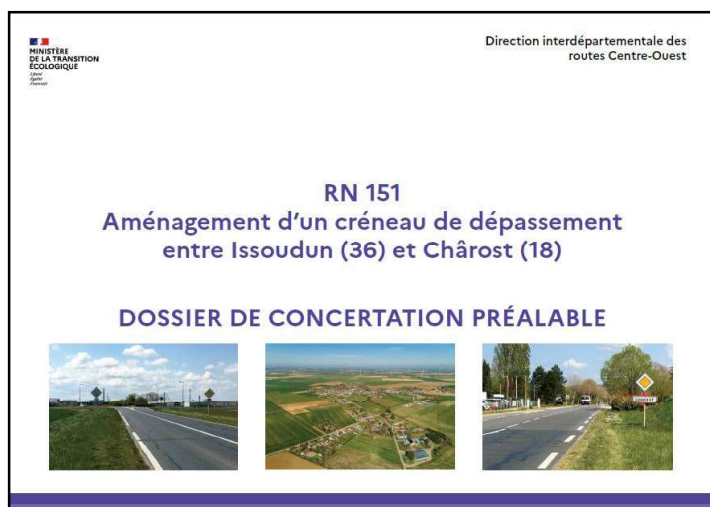
Télécharger :

- ▶ RN151 Issoudun-Chârost - Plaque (format pdf - 4.4 Mo - 03/09/2021)
- ▶ RN151 Issoudun-Chârost - Panneaux (format pdf - 21.1 Mo - 03/09/2021)
Temps de téléchargement estimé : 5 min 46 s (512 K), 2 min 53 s (1024 K), 1 min 26 s (2 M), 34 s (5 M).
- ▶ RN151 Issoudun-Chârost - Dossier de concertation (format pdf - 21 Mo - 03/09/2021)
Temps de téléchargement estimé : 5 min 44 s (512 K), 2 min 53 s (1024 K), 1 min 26 s (2 M), 34 s (5 M).
- ▶ RN151 Issoudun-Chârost - Arrêté Organisation de la concertation (format pdf - 111.6 ko - 03/09/2021)

➔ Le dépliant de présentation

Largement diffusé à l'échelle du bassin de vie du projet, ce document synthétique avait pour objectifs de présenter les enjeux du projet, les différentes variantes de tracé proposées pour le créneau de dépassement et les modalités de concertation.

Ce dépliant a été également distribué lors des réunions publiques.



Descriptif : format A4 fermé, 4 pages, impression en 700 exemplaires

➔ L'exposition itinérante

Grâce à ces quatre panneaux d'exposition, la population locale a pu prendre connaissance d'informations que ce soit sur le projet, son historique, ses enjeux, ses acteurs, sur les principales caractéristiques de chacune des variantes de tracé... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée temporairement dans chacune des mairies des communes directement concernées par le projet : Issoudun, Chârost et Saint Georges-sur-Arnon.

L'exposition a également été déployée lors des trois réunions publiques.



Descriptif : 3 jeux de 4 panneaux au format 80x200cm, avec enrouleur mécanique

Des outils de mobilisation

Des affiches et des flyers ont été mis à disposition dans les équipements et services publics des trois

communes concernées. L'information a également été diffusée par communiqué dans la presse locale.

Comment participer ?
Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DIR Centre-Ouest déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation en cours.

S'INFORMER

- Un dossier de concertation, à disposition dans les mairies et en libre téléchargement sur le site internet dédié au projet. C'est le document le plus complet
- Une exposition sur le projet installée dans les mairies de Chârost, Issoudun et Saint-Georges-sur-Arnon
- Une rubrique dédiée sur le site internet des services de l'Etat (DREAL)

<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/dossier-de-concertation-rn151-issoudun-charost-a3829.html>

ÉCHANGER

- Des réunions publiques :
 - Lundi 13 septembre 2021 à 19h00 en mairie de Saint-Georges-sur-Arnon
 - Mardi 28 septembre 2021 à 19h00 en mairie de Chârost
 - Vendredi 15 octobre 2021 à 19h00 en mairie de Saint-Georges-sur-Arnon

S'EXPRIMER

- Lors des réunions publiques
- Dans les registres de concertation, accessibles dans les mairies de Chârost et Issoudun
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : concertation-centre-est-rn151.dirco@developpement-durable.gouv.fr

Et après ?
Un bilan de cette phase de concertation sera rédigé. Il permettra à l'Etat et ses partenaires de déterminer la variante préférentielle en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Pourquoi une concertation ?
L'étude d'opportunité relative au créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost fait suite à une réflexion globale sur la RN 151 entre Châteaurox et Bourges. Il s'agit d'améliorer la circulation aux abords des agglomérations reliées à cet axe et de répondre aux problématiques liées à un trafic important de véhicules légers et de poids-lourds, environ 6 200 véhicules par jour dont 121 % de poids-lourds.
Depuis 2020, la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest (DIRCO) est maître d'ouvrage délégué et a pris le relais de la DREAL Centre-Val de Loire dans la conduite de ce projet.
La présente concertation préalable à l'enquête publique porte sur la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 151 entre Issoudun et Chârost, la réalisation d'un double tournant à gauche en liaison avec la RD 9A, ainsi que la réalisation de rétablissements pour désendosser plusieurs hameaux et fermes.

Les principaux enjeux et objectifs
Compte-tenu de sa proximité avec Issoudun et Chârost, la réalisation du futur créneau de dépassement va constituer un élément fort d'aménagement de ce territoire, notamment en ce qui concerne les dessertes locales, ainsi que le carrefour avec la RD 9A. Les enjeux sont multiples :

- Offrir une capacité de dépassement entre les 2 communes et améliorer la sécurité des usagers,
- Améliorer les dessertes locales des hameaux et des exploitations agricoles,
- Prendre en compte l'environnement du site de projet
- Organiser la concertation et recueillir les avis sur le projet.

RAPPEL DES JOURS ET HEURES D'OUVERTURE DES LIEUX D'EXPOSITION

Mairie de Chârost
Place de la Mairie
18290 Chârost
- lundi, jeudi, vendredi : 10h/12h et 15h/17h30
- mercredi : 10h/12h

Mairie d'Issoudun
Place des Droits de l'Homme
36100 Issoudun
- lundi : 13h30/18h
- mardi au vendredi : 8h30/12h et 13h30/18h
- samedi : 8h30/12h

Mairie de Saint-Georges-sur-Arnon
1, route des Tilleuls
36100 Saint-Georges-sur-Arnon
- du lundi au vendredi : 9h/12h et 14h/17h30

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest
15, place Jourdan
87000 LIMOGES

Descriptif : Affiches format A3, couleur, 60 exemplaires. Flyers format A5, couleur, 500 exemplaires

Une campagne d'affichage

Quatre panneaux d'affichage ont été installés sur la RN 151, sur l'emprise des variantes, ainsi qu'au niveau du carrefour avec la RD 9A, afin de mobiliser la population locale autour de la concertation et des trois réunions publiques organisées pour l'occasion.

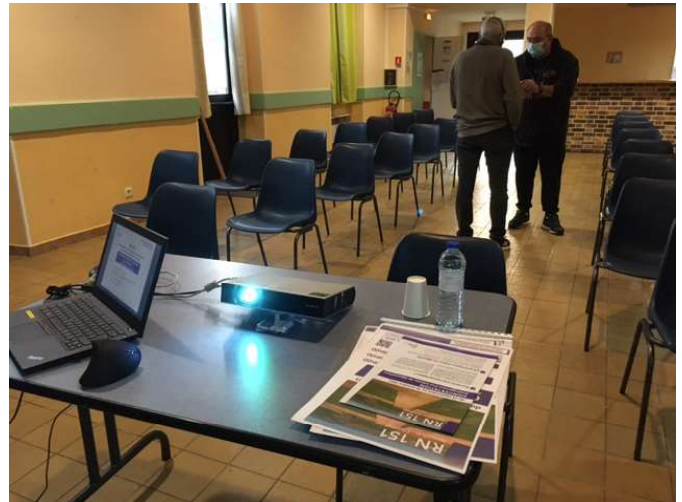


Descriptif : format A2, 4 exemplaires

Des réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées pendant la phase de concertation pour échanger sur le projet de créneau de dépassement et sur les différentes variantes de tracé proposées.

- Le lundi 13 septembre 2021 à partir de 19h00, à la mairie de Saint-Georges-sur-Arnon
- Le mardi 28 septembre 2021, à partir de 19h, à la salle polyvalente de Chârost
- Le vendredi 15 octobre 2021, à partir de 19h00, à la mairie de Saint-Georges-sur-Arnon



Déroulement des réunions publiques :

- Introduction du Maire
- Présentation du projet par la DIRCO : historique, objectifs, variantes proposées pour le tracé du contournement...
- Animation d'un temps d'échanges pendant environ deux heures pour permettre aux participants de poser des questions, d'émettre des suggestions et d'exprimer un avis sur le projet proposé.

Des registres de concertation

Quatre registres de concertation ont été mis à disposition du public pour consigner les avis et observations de chacun :

- 1 à la mairie d'Issoudun (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 à la mairie de Chârost (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 à la mairie de Saint-Georges-sur-Arnon (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 mis à disposition lors de chaque réunion publique.

Registre de concertation du public

Concertation préalable à : l'enquête publique qui porte sur :
- la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN151 entre Issoudun et Chârost ;
- la réalisation d'un double tournant de gauche en liaison avec la R09A ;
- la réalisation de débâtements pour désenclaver plusieurs hameaux et fermes.

En exécution de la délibération de (1) le préfet de (2) en date du 5 juillet 2021
je soussigné(e) (2)
ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

À ISSOUDUN le 13/9/21

Signature

(1) Conseil Municipal
Conseil Directeur
Conseil Communal

(2) Maire de... Président de... Préfet de...

Des outils d'expression numérique

Les outils numériques ont été mobilisés dans le cadre de la concertation :
une adresse électronique a été créée

concertation-creneau-rn151.sir.dirco@developpement-durable.gouv.fr

Cette participation, en ligne ou par courrier électronique, renforce les possibilités d'expression de la population puisqu'elle permet de donner un avis ou de poser une question, à toute heure de la journée, sans avoir à se déplacer en mairie ou à assister aux réunions publiques.

Une concertation spécifique à l'initiative de la mairie de Saint-Georges-sur-Arnon

À l'initiative de la mairie de Saint-Georges-sur-Arnon, une concertation communale a été mise en place. Elle concerne le carrefour RD 9A/RN 151 et les dangers associés. Elle rappelle les observations qui avaient été émises lors d'une rencontre avec les services de la préfecture le 03 novembre 2014. Puis, le public était invité à donner son avis et à se positionner sur l'aménagement à mettre en place pour résoudre cette dangerosité (carrefour ? rond-point ?) et sur la nécessité d'une nouvelle consultation.

Cette consultation a été annexée au registre de concertation de Saint-Georges-sur-Arnon.



CONSULTATION COMMUNALE

- Le 03 novembre 2014, lors d'une première rencontre avec les services de la préfecture de région, le maire avait émis les observations suivantes :

« Le carrefour de la RD9/RN151 présente les dangers suivants :

- Période hivernale, par temps de brouillard, visibilité certains jours quasi nulle que cela soit de jour ou de nuit.
- Période des vacances, dans les 2 sens, circulation beaucoup plus dense, qui engendre des hésitations importantes pour traverser cette RN 151 vers St Georges et Avail.
- Le transport scolaire, lycée et collège traverse ce carrefour.
- Un deuxième transport existe Issoudun/Bourges, empruntant la zone artisanale pour traverser la RN 151 et se diriger vers Avail.
- Saint Georges dispose d'un patrimoine environnemental très développé avec des activités importantes : parcours de pêche, marche, VTT, chasse, zone N.2000.
ENS... appréciées par un public habitant dans les communes voisines dont Issoudun, qui emprunte assidument ce carrefour.
- Ce carrefour est situé dans le périmètre de la zone artisanale et commerciale, qui dispose d'une discothèque, du centre de maintenance des parcs éoliens, du centre de traitement des lentilles vertes du Berry, de deux circuits auto-école-moto...
- Une activité agricole très importante située sur les communes de St Georges et Avail (St Georges-Issoudun) séparée par la RN 151, nécessitant l'emprunt du carrefour RD 9.

Afin de diminuer la vitesse des automobilistes et des motards, un radar a été posé, à notre demande, à droite de la zone artisanale sur la RN 151 limitant la vitesse à 90 km/h au passage du carrefour RD 9 dans le sens Charost-Issoudun.

Lors de cette première rencontre, après un constat sur un manque d'information, monsieur le maire souhaitait que dans le cadre de l'étude de faisabilité de ce projet de créneau de dépassement, cette étude comporte deux chapitres :



- Mise en conformité du carrefour de la RD9/RN151, dont sa réalisation pourrait se faire bien avant la décision de réaliser ou pas ce projet de créneau de dépassement entre Issoudun et Charost.
- Etude de dépassement pour le reste des tronçons de la RN 151.

Afin de répondre aux diverses interrogations que ne manquera pas de soulever ce type de projet, monsieur le maire souhaitait disposer, des parcelles cadastrées concernées par les 26 zones de sondage et s'engageait à communiquer, tous les noms des propriétaires/exploitants des parcelles longeant la RN 151. »

- Le 29 juillet 2019, nouvelles réflexions de monsieur le maire concernant l'annonce de la déclaration d'intention relative à l'aménagement de la RN151 entre Issoudun et Charost.
- Demande d'une réunion publique sur St Georges sur Arnon compte tenu de l'aménagement du carrefour RD_ 9A/RN151 :
 - Accès à la ZA
 - Aire de repos RN151
 - Chemin latéral RN151 et accès à la ferme des Pierrots.
- Voies privées d'accès aux fermes et aux chemins latéraux, lesquelles, solution de remplacement...
- Traversée du chemin de Compostelle, proposition alternative...
- 2^{ème} carrefour sens Issoudun/Avail : précisions sur l'aménagement, sens Avail/Issoudun : traversée à gauche...
- Disposer de meilleurs plans avec les propositions d'aménagement avant et après les travaux d'aménagement.
- Le 23 juillet 2019, les services de la préfecture de région nous informent et nous communiquent la déclaration d'intention relative à l'aménagement de la RN151.
Un dossier de concertation préalable nous parvient, 44 pages, décomposées en 5 chapitres, dont pour la 1^{ère} fois, les 4 variantes et l'aménagement d'un carrefour entre la RN151 et la RD9A desservant St Georges dit « le double tourne à gauche ».
Précision importante : quelle que soit la localisation du créneau, il est prévu que le carrefour dit « le double tourne à gauche » soit réalisé, répondant ainsi à nos observations de dangers concernant les habitants de St Georges/Avail ainsi que les usagers de passage et de diverses activités dont l'agriculture.



- Le 9 septembre 2021, les services de la préfecture de région nous ont déposé les dossiers de consultation à destination du public, des kakemonos d'informations exposés dans la salle des fêtes, une information sur les 3 réunions publiques, le registre de concertation mis à disposition du public pour recueillir les observations du 13 septembre 2021 au 15 octobre 2021, ainsi qu'un dépliant explicatif ci-joint.

OBSERVATIONS :

- Issoudun/Charost 10km, longueur totale du créneau → 2km, dont 1,25km maximum sur 2 fois 2 voies sera consacré au dépassement. ?
- Améliorer la sécurité des usagers ? Une meilleure fluidité du trafic ? Et la traversée de Charost, de st Florent, l'accès à l'autoroute.... Et les décideurs reconnaissent que l'accidentologie sur la RN151 est très faible... le boulevard d'Issoudun en direction de Charost est-il saturé ? Et pourtant, la RN151 supporte un trafic poids-lourds significatif, ainsi que le passage de nombreux convois de transports exceptionnels, mais le projet de créneau offrira donc une capacité de dépassement sur une distance d'environ 1 200m de longueur à 110km/h pour retomber à 80km/h...
- compte tenu de l'implantation du créneau, les dessertes d'exploitations agricoles, la Bretonnerie, Pié-Girard, Chênevière.... Seront interceptées... mais rétablies... Raccordées au giratoire d'Issoudun... provoquant des allongements de parcours pour l'ensemble des usagers, résidents, agriculteurs de ces dessertes, rien de prévu pour le circuit de st Jacques de Compostelle (300 pèlerins par an) qui traversent la RN151...
- les rétablissements de ces dessertes seront davantage éloignés du créneau de dépassement réutilisant en grande partie des chemins existants.
- Lesquels ? Alors que le schéma prévoit le rétablissement sur 9 900m retracé sur des terres agricoles à forte valeur agronomique...
- les habitants du hameau Avail (350 habitants) depuis la route d'Issoudun ne pourront plus tourner à gauche sur la RN151 pour rejoindre Issoudun... quel sera le nouveau circuit ?
- quel sera le nouveau circuit des cyclistes ? Auront-ils le droit d'emprunter ce créneau de dépassement, dont la vitesse passera de 80km/h à 110km/h ?...
- quels seront les emplacements retenus pour la création des bassins de rétention des eaux pluviales ?...

3

CARREFOUR RN151 ET RD9A (double tourne à gauche)

- en extrémité de créneau, ce carrefour sera aménagé pour sécuriser les manœuvres de tourne à gauche vers st Georges (450 habitants) et Avail (350 habitants) avec un recalage perpendiculaire des axes de la RD9A...
- Mais aussi, afin de limiter les accès privés sur la RN151, les fermes (Pié-Girard, la Bretonnerie, les Chênevières et les Pierrots...) des rétablissements de chemins seront réalisés et donneront accès à ce nouveau carrefour...
- La sortie de l'aire de repos comment sera-t-elle réaménagée ?
- Ce nouveau carrefour, double tourne à gauche, RN151-RD9A, correspondra-t-il ?... qui va recevoir des circulations en augmentation venant de Charost, Issoudun, Avail, St Georges, aire de repos, des fermes de Pié-Girard, la Bretonnerie, les Chênevières et les Pierrots.. Sans oublier l'activité agricole et la zone artisanale....

UTILISATEURS DE CE CARREFOUR, NOUS PENSONS QUE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ NE CORRESPONDRA PAS ET NOUS DEMANDONS LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE POUR Y INSTAURER UN ROND-POINT.

Après étude des services de la préfecture de la région, une nouvelle consultation sera nécessaire pour rechercher l'avis des habitants de st Georges sur Arnon/Avail, utilisateurs quotidien du carrefour et de la RN151

A ce sujet, nous vous encourageons fortement à exprimer votre opinion sur le registre de concertation mis à votre disposition au secrétariat de la mairie, ou bien, en nous retournant le questionnaire ci-joint.

Jacques PALLAS
Maire,
Au nom du conseil municipal de St Georges sur Arnon



4

**LE BILAN
QUANTITATIF DE
LA CONCERTATION :
COMBIEN DE
PARTICIPANTS ?**

90 personnes ont assisté aux trois réunions publiques lors desquelles une soixantaine d'interventions ont été formulées. 63 avis écrits ont été recueillis que ce soit dans les registres, par courrier postal ou électronique ou encore via la consultation communale lancée par la commune de St Georges-sur-Arnon. Les remarques formulées lors des réunions publiques, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement.

Répartition des contributions par moyen d'expression

Contributions écrites	64
dont registres	3
dont courriers postaux	2
dont courriers électroniques	17
dont consultation communale S^T Georges-sur-Arnon	42
Contributions orales lors des réunions publiques	60
TOTAL	124

■ LES REUNIONS PUBLIQUES

90 personnes ont participé aux trois réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation : 65 personnes à St Georges-sur-Arnon (réunions publiques 1 et 2) et 25 personnes à Chârost.

Ces rencontres ont permis de présenter le projet puis d'échanger avec les nombreux participants. Le maître d'ouvrage a ainsi pu profiter de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux mais aussi recueillir leurs préoccupations, leurs avis et suggestions.

Quarante-deux participants sont intervenus au

cours des trois réunions publiques.

Les remarques formulées concernent principalement les impacts du créneau de dépassement, les différentes variantes proposées, la prise en compte du contexte local, et notamment agricole dans l'élaboration du projet mais également la concertation ou le coût du projet.

M. Le Maire de Chârost a affirmé de façon explicite son opposition au projet.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU CRENEAU	
Nuisances sonores	5
Nuisances air/santé	4
Impact sur l'activité agricole	9
Impact sur l'environnement (faune/flore/ZH, eau, tourisme, ressources)	8
Consommations foncières	6
Modification des sens de circulation et fréquentation	10
Changement climatique	5
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Conditions climatiques (dangerosité)	1
Trafic, vitesse, sécurité, gain de temps	11
Accidentologie	4
OPPORTUNITE DU PROJET TEL QUE DEFINI	9
CARACTERISTIQUES DU PROJET	
Caractéristiques techniques	4
Analyse d'analyse multicritère	3
Aménagement du carrefour RD 9A/RN 151	7
COUT ENTRETIEN	5
CONCERTATION	2
REACTIFICATION DU BUDGET	5

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs thématiques.

La quasi majorité des participants s'est déclarée opposée au principe même du projet tel que défini, principalement au regard des impacts sur les activités agricoles, sur la consommation foncière associée, sur le risque d'augmentation du trafic, sur les potentiels impacts environnementaux et sur les modifications des sens de circulation induites.

En séance, un représentant de la ville d'Issoudun s'est déclaré favorable au projet pour réduire les accidents, tout en soulignant l'attention qu'il convient d'apporter aux rétablissements des dessertes locales.

■ LES REGISTRES DE CONCERTATION

Les 4 registres de concertation ont recueilli 45 observations :

- 44 dans celui de St Georges-sur-Arnon, dont 42 dans le cadre de la concertation communale,
- 1 dans de Chârost,
- 0 pour celui d'Issoudun,

- 0 dans le registre mis à disposition en réunion publique.

La majeure partie des observations concerne les impacts et le coût du créneau de dépassement, mais aussi la prise en compte du contexte local dans l'élaboration du projet.

Thématique - Observations sur registre	Nombre de remarques
IMPACTS DU CRENEAU	
Nuisances sonores	1
Nuisances air/santé	1
Impact sur l'activité agricole	1
Impact sur l'environnement (faune/flore/ZH, eau, tourisme, ressources)	1
Consommations foncières	2
Modification des sens de circulation et fréquentation	2
Changement climatique	1
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Conditions climatiques (dangerosité)	1
Trafic, vitesse, sécurité, gain de temps	3
Accidentologie	1
OPPORTUNITE DU PROJET TEL QUE DEFINI	3
CARACTERISTIQUES DU PROJET	
Caractéristiques techniques	2
Aménagement du carrefour RD 9A/RN 151	3
Analyse d'analyse multicritère	1
COUT ENTRETIEN	2
CONCERTATION	1
REAFFECTION DU BUDGET	

On retranscrit ici une concertation menée sous l'égide du maire avec les termes utilisés par la commune pour communiquer avec ses administrés.

Concertation communale	REPONSE (%)		
	OUI	NON	SANS REPONSE
CONCERTATION COMMUNALE			
Êtes-vous d'accord avec les infos présentées ?			
RN 151	79	14	5
Carrefour	67	26	7
Êtes-vous pour ?			
Carrefour	5	71	24
Rond-point	98	2	0
Nouvelle consultation	69	24	7

Les personnes ayant participé à cette concertation communale sont majoritairement :

- en accord avec les informations présentées dans les différents documents supports de la concertation,
- opposées à la réalisation d'un carrefour en double tourne à gauche,
- très favorables à la réalisation d'un rond-point,
- favorables à une nouvelle consultation.

■ LES COURRIERS

Deux courriers ont été reçus en préfecture :

- Chambre d'Agriculture 36,
- Châteauroux Métropole.

La **Chambre d'Agriculture de l'Indre** rappelle sa mission en ce qui concerne les politiques d'aménagement du territoire : maîtrise de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers pour les projets d'aménagement et d'infrastructures. Elle expose son engagement depuis de longues années, affermi par son inscription réglementaire dans les lois sur l'agriculture et la biodiversité. Elle indique que ce projet, à ce stade, ne prend en compte ni la consommation foncière induite ni les enjeux agricoles dans l'étude d'opportunité présentée. Sans remise en cause de l'intérêt du projet, elle ne peut accepter que les impacts sur l'économie agricole ne soient pas étudiés dès à présent en vue de faire émerger la meilleure option de tracé. Une analyse

comparative des impacts agricoles sur l'ensemble des variantes soit menée en particulier sur :

- La consommation foncière en tenant compte de l'objectif de préservation du potentiel agronomique des sols,
- La circulation des engins agricoles,
- Les allongements de parcours qui devront faire l'objet de mesures d'évitement, réduction ou le cas échéant de compensation en s'appuyant sur le protocole régional.

Après la clôture de la concertation, la **Chambre d'Agriculture du Cher** a adressé un courrier avec la même argumentation.

Châteauroux Métropole, par courrier, apporte son soutien plein et entier sur le projet sans se positionner sur une variante en particulier, laissant ce soin aux acteurs locaux.

■ LE SITE INTERNET

Dix-sept avis ont été formulés via internet concertation-creneau-rn151.sir.dirco@developpement-durable.gouv.fr

Les autres avis concernent les impacts du projet,

les propositions de variantes, la prise en compte du contexte local et le coût du créneau de dépassement.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU CRENEAU	
Nuisances sonores	5
Nuisances air/santé	2
Impact sur l'activité agricole	4
Impact sur l'environnement (faune/flore/ZH, eau, tourisme, ressources)	4
Consommations foncières	4
Modification des sens de circulation, fréquentation	4
Changement climatique	2
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Conditions climatiques (dangerosité)	1
Trafic, vitesse, sécurité, gain de temps	10
Accidentologie	3
OPPORTUNITE DU PROJET TEL QUE DEFINI	7
CARACTERISTIQUES DU PROJET	
Caractéristiques techniques	5
Analyse d'analyse multicritère	3
Aménagement du carrefour RD 9A/RN 151	5
COUT ENTRETIEN	4
CONCERTATION	1
REACFFECTATION DU BUDGET	9

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs thématiques.

Seul l'avis de la CCI 36 est très favorable au projet tel qu'il est proposé aujourd'hui. La formation politique Europe Ecologie Les Verts et une personne civile se prononcent explicitement contre le projet. La CCI précise néanmoins que «Bien évidemment, sur le trajet Issoudun-Bourges, ce sont les traversées de Chârost et de Saint-Florent/Cher qui sont le plus pénalisantes pour l'utilisateur et sans doute pour les riverains.»

**LE BILAN
QUALITATIF :
QUELS THÈMES
ABORDÉS ?**

Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique et permet aujourd'hui d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix.

Au-delà des interrogations sur l'opportunité du projet de créneau de dépassement et sur ses objectifs, six thèmes principaux ont été abordés durant la concertation :

- Les impacts du créneau sur les riverains du tracé, l'activité agricole, l'environnement, la consommation foncière, le tourisme, les sens de trafic actuels et le changement climatique,
- La prise en compte du contexte local pour l'élaboration du projet, notamment au niveau des conditions climatiques, des niveaux de trafic, de vitesse,

de temps de transport, et d'accidents sur la section concernée

- Les caractéristiques techniques du projet, notamment la suppression des accès agricoles, les voies de rétablissement des dessertes agricoles, la méthodologie de comparaison des variantes, l'aménagement du carrefour RD 9A et RN 151,
- Les coûts d'entretien de l'ouvrage,
- La concertation,
- La réaffectation du budget.

■ L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS

La quasi-unanimité des personnes qui s'est exprimée est défavorable à la réalisation du projet tel que présenté car il ne participera pas à l'amélioration significative du cadre de vie ou de la sécurité. Les faibles gains de temps espérés n'ont pas suscité l'adhésion au projet non plus.

Le public estime que les enjeux vont bien au-delà du gain de temps :

- Diminuer le nombre de poids-lourds sur cette RN, induisant de ce fait une amélioration de la sécurité.
- Aménager le carrefour d'Avail, qui actuellement est dangereux (manque de visibilité en présence de brouillard et de l'éblouissement par le soleil).
- Mettre en place d'un giratoire à l'entrée de Chârost.

Le public remet en cause l'utilité du projet et les raisons avancées pour donner la priorité à cet aménagement et son inscription au Contrat de Plan Etat-Région 2121-2027. Ils estiment que le créneau de dépassement n'est pas pertinent, quelque soit la variante proposée pour atteindre les objectifs fixés, notamment en matière de sécurité routière, de fluidité du trafic et d'amélioration des dessertes locales. La majorité des participants ont souligné plus d'impacts négatifs que d'impacts positifs. Beaucoup souhaitent donc que les budgets prévus pour le créneau de dépassement soient réaffectés

à d'autres projets.

Beaucoup estime que cet aménagement n'est pas une priorité. Selon eux, la priorité doit être donnée notamment à la sécurisation du carrefour entre la RD 9A et la RN 151. Il semble plus pertinent de réfléchir de façon plus globale au trafic routier sur cette RN 151 où subsistent des difficultés de circulation et de sécurité, y compris dans Chârost. D'après eux, l'enjeu réside dans une conduite apaisée et sécurisée car la RN 151 traverse de petites communes.

Selon le public, le projet est disproportionné par rapport à la faible distance entre les deux villes. Le financement pourrait être utilisé pour un aménagement à 3 voies, l'élargissement de la chaussée, le réaménagement des chaussées, amélioration des points noirs routiers, la mobilité douce, projets locaux de transition énergétique, amélioration des voiries, déviation des poids-lourds, etc.

Le public indique que le principal problème en traversée de Chârost sont les convois exceptionnels et le dimensionnement non adaptés des voiries, ainsi que l'impossibilité de réaliser des aménagements et des passages protégés en nombre insuffisant.

■ LES IMPACTS DU PROJET

Le projet va influencer le trafic sur le territoire concerné où des enjeux environnementaux importants ont été identifiés, entraînant des impacts significatifs, notamment sur l'agriculture et la consommation foncière. Le sentiment général est que cet aménagement va induire plus d'impacts négatifs que positifs, et des impacts sur les terrains et les activités agricoles plus importants que sur l'environnement.

De très nombreux avis évoquent les impacts du créneau de dépassement sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne les nuisances engendrées aux riverains des tracés proposés, mais aussi au niveau du monde agricole, du milieu naturel ou encore des activités touristiques.

➔ Nuisances environnementales

Certains habitants situés à proximité des tracés proposés dénoncent l'augmentation des nuisances associées au projet et notamment avec l'augmentation du trafic et de la vitesse qui vont venir dégrader un environnement actuellement préservé.

Ils parlent de nuisances sonores mais aussi de la pollution atmosphérique et visuelle, ainsi que de l'augmentation des risques d'accidents, entraînant une dévaluation du patrimoine bâti.

D'ailleurs, certains s'interrogent sur le niveau des nuisances sonores futures, sur leurs modalités d'appréciation et demandent que des dispositifs pour réduire les impacts au niveau des riverains soient étudiés. Le public se questionne également sur

l'augmentation du trafic pour les dix prochaines années.

Par ailleurs, certains estiment qu'en facilitant la circulation, la réalisation du créneau de dépassement va entraîner une augmentation des vitesses, qui ne sont pas toujours respectées actuellement (certains camions dépassent les voitures respectant les 80 km/h !), une augmentation du trafic poids-lourds et donc accentuer les nuisances pour les communes riveraines.

De plus, pour certains, ce projet semble contre-productif. Dans un contexte non accidentogène, le projet vise une augmentation des vitesses et le passage à 110 km/h générera des accidents.

➔ Impacts sur l'activité agricole et la consommation foncière

De nombreux agriculteurs, ainsi que la Chambre d'Agriculture de l'Indre, ont exprimé un avis sur le projet et dénoncé les impacts des variantes, principalement 1 à 3, sur leurs activités :

- Consommation d'espaces agricoles (réalisation du créneau de dépassement et des bassins de gestion des eaux pluviales),
- Morcellement et enclavement de beaucoup de parcelles (allongement des temps de parcours des agriculteurs), rendant leur exploitation compliquée, voire interrompue,
- Utilisation des chemins existants, et notamment de ceux dédiés aux éoliennes.

Le manque d'information sur l'impact agricole est réitéré à de nombreuses reprises, et notamment les temps de déplacement agricoles qui vont aug-

menter (allongement de temps de parcours des exploitants).

Les interrogations les plus récurrentes sont celles liées au report du trafic du monde agricole et les surfaces impactées. Les enjeux agricoles sont plus importants que les enjeux environnementaux selon les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet.

La profession agricole souhaite qu'une étude agricole approfondie soit menée dans les études préalables ultérieures et les impacts pris en compte dans la grille d'analyse des variantes. Cette étude doit permettre de définir les compensations agricoles, les mesures ERC à mettre en œuvre. Elle permettra d'aider le public dans le choix de la meilleure variante.

Impacts sur le milieu naturel

Certains avis dénoncent les impacts trop importants et irrémédiables sur le milieu naturel : habitats et espèces protégées (pelouses calcicoles), continuités écologiques, zones humides, faune (oiseaux) et flore, etc.

Des impacts sur la biodiversité sont redoutés tels

que la fragmentation des espaces naturels, la destruction et perturbation des espèces, ainsi que la pollution des eaux souterraines.

Ces avis estiment par ailleurs que ces impacts ont été insuffisamment présentés et pris en compte dans le dossier de concertation.

Impacts sur le tourisme (chemin de Compostelle)

La commune de Saint-Georges-sur-Arnon souligne que les impacts sur les activités touristiques associées au chemin de Compostelle n'ont pas été étudiés. Elle craint que le projet nuise à la continuité

de cette attractivité touristique reconnue du territoire : 300 à 400 pèlerins/an traversant la RN 151 entre Chênevière et Pie Girard.

■ COÛT DU PROJET / COÛT ENTRETIEN

Au-delà des arguments basés à l'encontre des variantes proposées, la majorité des personnes qui se sont exprimées sur ce sujet estiment que le coût du projet est trop important et ne correspond pas aux enjeux locaux qu'ils ressentent sur leur territoire. Beaucoup ne comprennent d'ailleurs pas pourquoi l'État dépense 8 millions d'euros. Certains parlent même de «gâchis».

Certains craignent également des dérives budgétaires comme c'est souvent le cas sur les projets d'aménagement et s'interrogent sur ce qui se cache réellement derrière le coût de chacune des variantes : les acquisitions foncières, les mesures

compensatoires en lien avec les impacts sur le milieu naturel et les espaces agricoles ?

Les trois communes concernées s'interrogent sur les coûts d'entretien des voies de rétablissements dont elles vont hériter, et notamment au regard de leur réfection et de leur fréquentation par des véhicules lourds dans un contexte de budget communal en constante diminution.

L'argent alloué à ce projet pourrait être dépensé de manière différente, par exemple sur des travaux d'entretien de portions dégradées d'infrastructures.

■ CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Plusieurs personnes questionnent déjà les caractéristiques techniques du créneau de dépassement sur des aspects aussi divers que l'emprise en sol de la nouvelle infrastructure, ainsi que des bassins de rétention des eaux pluviales, la configuration des rétablissements de voies interceptées et du carrefour entre la RD 9A et la RN 151, la possibilité pour les camions d'emprunter ces voies, la sécurité au regard de leur largeur. De plus, si la variante 4 est retenue, les usagers auront très peu d'espace pour

passer de 110 km/h en sortie du créneau à 50 km/h en entrée de Chârost. La dangerosité s'en trouvera accrue, venant s'ajouter aux problèmes de sécurité déjà existant en centre-bourg de Chârost.

Des questionnements restent encore en attente de réponse et concernent l'emplacement de deux parkings de stationnement poids-lourds, le réaménagement de l'aire de repos, l'adéquation du projet avec l'augmentation des trafics, ainsi que les impacts sur les activités artisanales.

■ MÉTHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES

La méthodologie de comparaison des variantes et le classement des différents impacts pour chacune d'elles ont été remis en cause à plusieurs reprises. La profession agricole dénonce notamment l'absence de prise en compte des impacts sur les activités agricoles et sur la consommation foncière des espaces dans les critères d'analyse des variantes.

Une analyse comparative doit être menée pour

l'ensemble des variantes en ce qui concerne la consommation foncière, en tenant compte de l'objectif de préservation du potentiel agronomique des sols, de la circulation des engins agricoles et enfin, des allongements de parcours qui devront faire l'objet d'évitement, de réduction ou le cas échéant de compensation en s'appuyant sur le protocole régional.

■ LA CONCERTATION

Certains ont fait part de leur satisfaction de la tenue de cette concertation qui va permettre de prendre l'avis du public dans le cadre d'une concertation non obligatoire.

Peu de personnes ont parlé de la concertation en tant que telle. Certains avis émis à ce propos mettent en doute la bonne prise en compte des

contributions formulées.

En ce qui concerne les deux aménagements qui trouvent justification auprès du public (aménagement de sécurité RD 9A / RN 151 et entrée de Chârost), la majorité souhaite qu'une nouvelle concertation soit menée pour informer les usagers et recueillir leurs avis.

■ MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION ET FRÉQUENTATION

Plusieurs personnes identifient des changements inévitables dans les sens de circulation qui vont venir compliquer les déplacements sur cette portion de route, et augmenter d'autant les temps de parcours. Au-delà des temps de parcours pour les agriculteurs qui vont indéniablement être affectés, d'autres trajets seront totalement changés :

- Les habitants du hameau d'Avail, qui depuis la route d'Issoudun, ne pourront plus tourner à gauche sur la RN 151 depuis Issoudun,
- Est-ce que les cyclistes, les engins agricoles, les voitures sans permis, scooters, etc. pourront emprunter le créneau et dans quelles conditions ?
- Enclavement de la route de Pomme dans le sens Avail-Issoudun empruntée par beaucoup d'engins agricoles,
- La variante 4 condamne la route d'Issoudun à Avail,
- Problème avec la voie de transport en commun qui

vient de Bourges et ressort au carrefour qui serait voué à supprimer le tourne-à-gauche,

- Les TER (autocars SNCF) Avail / Issoudun s'arrêtant à Issoudun ne pourraient plus faire demi-tour,
- Etc.

Les deux tourne-à-gauche ne sont pas satisfaisant car ceux qui viennent d'Avail ne pourront plus prendre le carrefour. De plus, il générera des difficultés pour aller vers Issoudun depuis Avail.

Les voies de rétablissement des accès agricoles vont servir également de voies de délestage avec des risques d'accidents sur des routes non dimensionnées pour accueillir ce nouveau trafic (poids-lourds notamment). Il est nécessaire de prendre en compte le report de trafic pour tous types de véhicules dans la grille multicritère.

■ CHANGEMENT CLIMATIQUE

Plusieurs avis exprimés estiment que le projet ne répond pas aux enjeux environnementaux actuels et aggraverait l'augmentation des gaz à effet de serre en autorisant une augmentation de la vitesse de 80 km/h à 110 km/h. Précédemment, la vitesse a été abaissée de 90 km/h à 80 km/h pour des raisons de pollution atmosphérique et de changement climatique. Aussi, le public ne comprend pas comment le passage à 110 km/h répond à ces préoccupations.

Par ailleurs, certains participants considèrent que le projet ne s'intègre pas dans les objectifs d'adaptation au changement climatique dans lequel l'Etat souhaite s'engager. Il serait plutôt opportun de faire des études sur les mobilités douces et les transports en commun, le transport des marchandises par le ferroviaire, le covoiturage, etc.

Partie 6

CONCLUSION

Cette conclusion s'attache à présenter le projet de bilan de la maîtrise d'ouvrage ainsi qu'une conclusion et les propositions à la Préfète.

Deux thématiques sont revenues le plus fréquemment lors des échanges avec le public que cela soit en réunion, par écrit ou par courriel :

- Les critères de l'analyse comparative des différentes variantes
- L'opportunité du projet.

La présentation de ces deux thématiques est faite dans les tableaux qui suivent et font apparaître

d'une part, les observations du public et d'autre part, les compléments que souhaite apporter le Maître d'ouvrage.

Après cette présentation, le maître d'ouvrage indique les conclusions qu'il tire de cette concertation et la suite qu'il entend y donner dans les prochaines études d'aménagement de la RN 151 entre Issoudun et Chârost.

■ L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

<p>Les observations du public sur l'opportunité du projet</p> <p>Les participants à la concertation ont fait part de plusieurs observations récurrentes :</p>	<p>Les précisions du maître d'ouvrage sur les points soulevés</p>
<p>■ Ils ont considéré que l'accidentologie actuelle, mentionnée dans le dossier de concertation, était très faible sur la section du projet et qu'en conséquence la création d'un créneau, même si techniquement il apportait de meilleures conditions de dépassement, n'était pas de nature à améliorer substantiellement l'accidentologie.</p>	<p>Comme précisé dans le dossier de concertation, l'analyse de l'accidentologie entre 2010 et 2020 montre effectivement qu'il s'est produit 3 accidents corporels sur la zone d'étude, dont aucun n'est consécutif à une tentative de dépassement. En tout état de cause, l'aménagement de créneau de dépassement est de nature à améliorer la sécurité en limitant les manœuvres dangereuses.</p>
<p>■ Ils ont par ailleurs estimé que dès lors que sur la RN 151 actuelle, les usagers respectaient la vitesse réglementaire, l'ensemble des véhicules circulaient à allure raisonnable et qu'il n'y avait pas de réel besoin local d'augmentation de la capacité de dépassement. Il convient de noter que les avis n'étaient pas homogène sur ce sujet, certains jugeant la circulation de la RN 151 trop bruyante en raison du non-respect de la vitesse réglementaire.</p> <p>■ Lorsque circulent sur la RN 151 des véhicules lents (tracteurs agricoles ou véhicules sans permis, ...), ils ont estimé que les possibilités de dépassement actuelles répondaient aux besoins de doublement.</p>	<p>Le trafic sur la RN 151 est modéré : 5700 véhicules/j (tous véhicules) sur la section comprise entre Issoudun et Chârost.</p> <p>Le trafic Poids-lourds sur la RN 151 est de 13 % et est inférieur à celui constaté sur des axes voisins (A20, RN 145 en creuse). Le trafic PL en transit représente 60% du trafic PL soit environ 7,8 % du trafic total journalier (essentiellement des liaisons Châteauroux Bourges). Le trafic de transit PL est donc relativement faible.</p> <p>Ces éléments peuvent ainsi expliquer que le public considère qu'il n'y a pas aujourd'hui de réel enjeu de sécurité sur cette section</p>
<p>■ Par ailleurs, à la lecture du dossier de concertation, le gain de temps de transport réel est présenté comme relativement faible, et n'est pas de nature, selon les participants, à justifier la création d'un créneau.</p>	<p>Les gains de temps sont effectivement faibles, l'aménagement de créneaux de dépassement répondant plutôt à des objectifs d'amélioration de la sécurité et de fluidification du trafic.</p>

<p>Seuls 3 avis favorables ont été exprimés (2 par écrit pour la CCI de l'Indre et la Communauté de Communes de Châteauroux et un oralement par la Ville d'Issoudun lors d'une réunion publique). Ces 3 avis se fondent essentiellement sur la possibilité de gain de sécurité et s'accompagnent de quelques nuances :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un avis renvoie à la concertation locale le soin de choisir entre les 4 variantes, ■ Un second insiste plutôt sur la nécessité de créer des déviations sur deux communes (Saint-Florent-sur-cher et Chârost), ■ Le dernier attire l'attention sur le fait qu'aucun accident mortel n'ait été à déplorer dans le secteur de Neuvy-Pailloux, depuis la mise en service du créneau de dépassement, et sur le fait que les rétablissements agricoles et locaux seront transférés aux communes qui n'ont pas toujours les moyens de les entretenir. 	<p>En effet, sur le créneau de Neuvy Pailloux, depuis sa mise en service, aucun accident corporel n'a été recensé.</p> <p>L'étude de l'opportunité des déviations de St-Florent et de Chârost sortent du périmètre du projet faisant l'objet de la concertation.</p>
<p>En termes d'impacts négatifs, les participants ont insisté sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La consommation de l'espace agricole qu'ils jugent importante pour la création du créneau et des rétablissements, ■ Les reports de trafic sur certains axes locaux pouvant être générés par la fermeture de certains carrefours, ■ La crainte d'un impact environnemental fort (sur la faune et la flore, en termes de bruit et de pollution, ...). 	<p>Il est à noter que les éléments du dossier de concertation montrent que les impacts environnementaux seront maîtrisés (les habitations sont suffisamment éloignées pour que les riverains ne soient pas exposés à des impacts dépassant les seuils réglementaires et les recensements réalisés montrent qu'il n'y a pas d'enjeu environnemental très important).</p> <p>Les trafics reportés en raison à la fermeture du carrefour RN151/Route d'Issoudun resteraient relativement faibles et pourraient être supportés par les infrastructures existantes sans dégradation de la sécurité.</p>
<p>Enfin, le montant de 7,7M€ inscrit au CPER est estimé trop important au regard des avantages du projet, jugés trop faibles par le public qui a considéré que les efforts financiers de l'État devraient être consacrés prioritairement à des aménagements de sécurité répondant à des besoins réels dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'aménagement du carrefour RN151/RD9a qui est prévu dans les variantes et dont le dossier de concertation a mis en évidence le caractère atypique et potentiellement dangereux. Le public a apporté des éléments sur son mode de fonctionnement : <ul style="list-style-type: none"> ■ Les mouvements d'Issoudun vers Saint-Georges sont parfois difficiles lors des couchers de soleil qui ne permettent pas d'identifier les véhicules venant sur la gauche, de même que les mouvements de Saint-Georges vers Chârost lors des levés de soleil pour les mêmes raisons. ■ Les mouvements de tourne-à-gauche de Chârost vers Avail sont potentiellement dangereux : en l'absence d'aménagements, les véhicules venant derrière la voiture effectuant une manœuvre, sont assez souvent proches, au point de risquer de provoquer une collision. ■ La sécurisation de l'entrée Ouest de Chârost où il est constaté que les Poids Lourds respectent peu souvent la limitation de vitesse en agglomération. 	<p>A l'ouest d'Issoudun, la mise en place d'un créneau de dépassement sur la RN151 entre Issoudun et Chârost répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers. Comme indiqué dans le dossier de concertation, toutes les variantes sont rentables d'un point de vue sociétal : elles permettent des gains de confort, de sécurité et de temps.</p> <p>Il convient par ailleurs de préciser que les 7,7M€ correspondent au financement de l'État inscrit au CPER actuel et que les coûts de l'aménagement devraient en tout état de cause être affinés dans le cadre des études ultérieures.</p>

SUR LES CRITÈRES DE L'ANALYSE COMPARATIVE DES 4 VARIANTES

<p>Les observations du public sur l'analyse comparative des 4 variantes</p> <p>Les participants à la concertation ont fait part de plusieurs observations récurrentes :</p>	<p>Les précisions du maître d'ouvrage sur les points soulevés</p>
<p>■ Il est important de minimiser les impacts agricoles (surface consommée, allongement de parcours des engins agricoles) et ceux des variantes présentes sont trop importantes</p>	<p>Les impacts sont de double nature : d'une part la création d'un créneau entraîne une consommation des espaces agricoles et d'autre part elle peut, par fragmentation des exploitations, conduire à des allongements des parcours pour les exploitants.</p> <p>Lors de la réunion de concertation du 28 septembre, la DIRCO a précisé les surfaces consommées par variante tant pour le créneau proprement dit que pour la création de voie de desserte agricoles (cf cartes jointes en annexe).</p> <p>Puis lors de la réunion de clôture du 15 octobre, la DIRCO a présenté la carte des exploitations agricoles concernées par le tracé des 4 variantes. (cf carte en annexe). Si cette carte facilite l'identification des exploitations impactées et une première approche qualitative des impacts, elle ne permet pas cependant de quantifier variante par variante les allongements de parcours que chaque créneau induit. Elle ne permet pas non plus de déterminer si un aménagement foncier serait de nature à réduire ces impacts. Pour cela, une étude complémentaire devrait être confiée aux deux chambres d'agriculture pour avoir une approche plus fine de cette problématique.</p> <p>Enfin, les observations du public ont aussi porté sur la largeur des voies et leur structure. Sur ce point, les structures seront suffisantes pour supporter le trafic agricole et d'une largeur adaptée au nombre de véhicules qui les emprunteront, ce qui, toutefois, ne pourra être déterminé qu'à l'issue des deux études agricoles évoquées plus haut.</p>
<p>■ Le report de trafic sur la circulation à proximité d'Avail, consécutif à la fermeture de carrefour existant ou de restriction des mouvements de tourne-à-gauche, va générer des difficultés de circulation</p>	<p>Il y aura effectivement un report de trafic sur le carrefour RN 151/RD9a mais celui sera réaménagé en conséquence pour s'adapter à ce trafic supplémentaire.</p>
<p>■ Les participants soulignent par ailleurs qu'un créneau limité à 90km/h ne permettrait que peu de dépassement des PL par les VL et qu'un créneau limité à 110 km/h poserait la question de la circulation des véhicules lents (tracteurs, voiturette sans permis, vélos) sur le créneau. Une interdiction de circulation des ces engins entraînerait un report de circulation des tracteurs encore plus important sur des axes peu adaptés</p>	<p>La MARRN, recommande l'interdiction des véhicules lents sur un créneau limité à 110km/h, mais il ne s'agit pas d'une obligation réglementaire.</p> <p>Le projet présenté prévoit qu'il en soit la création d'itinéraires de rétablissement pour éviter les mouvements (traversant ou longitudinal) de véhicules agricoles au droit du créneau de dépassement (cf remarques précédentes concernant les études agricoles à mener qui permettront de préciser le dimensionnement des voies de rétablissement pour garantir qu'elles soient adaptées au trafic attendu).</p>
<p>■ De nombreux participants aux réunions publiques ont attiré l'attention sur les conséquences des variantes 1,2 et 3 sur l'accès à Avail par la voie communale.</p> <p>Les variantes 1, 2 et 4 conduisent à interdire les mouvements de tourne-à-gauche vers Issoudun et la variante 3 conduit à totalement fermer ce carrefour. Pour les 4 variantes, les participants ont exprimé la crainte d'un report de trafic sur le carrefour RN 151/RD9E, ce qui ne leur apparaît pas judicieux.</p>	<p>La mise en place d'une ligne continue à l'endroit du carrefour avec la route d'Issoudun vise à sécuriser les accès à la RN151 il se traduit par une augmentation du temps de parcours pour rejoindre Issoudun depuis Avail de l'ordre de 2 minutes et un allongement de la distance d'environ 2 kilomètres. Le trafic supplémentaire sur le carrefour avec la RD9A resterait toutefois modérée, ce carrefour étant par ailleurs sécurisé par le projet.</p>

<p>■ Les impacts des variantes sur le paysage n'ont pas été identifiés comme trop importants</p>	<p>Les lieux légèrement vallonnés de la variante 4, conduiront à réaliser des remblais pour créer un créneau de dépassement. Ces remblais seront relativement visibles mais dans un paysage déjà fortement anthropisé (nombreuses éoliennes notamment), leur impact est donc à relativiser.</p> <p>Sur un plan paysager la variante 4 a un impact paysager légèrement plus important mais avec une certaine acceptabilité.</p>
<p>■ Les variantes ont des impacts importants sur l'environnement, mais il n'y a pas eu de variantes identifiées comme ayant plus d'impacts sur l'environnement qu'une autre</p>	<p>■ Sur les critères bruit et air</p> <p>Il faut souligner que des mesures ont été réalisées à proximité du projet.</p> <p>Pour le bruit, des simulations numériques ont été faites les caractéristiques du relief, les conditions météorologiques du secteur, les reports de trafic et l'évolution prévisible du trafic dans le temps ont été pris en compte et les seuils réglementaires seront bien respectés.</p> <p>Il est rappelé qu'après travaux, des mesures de bruit doivent être faites pour vérifier que les simulations étaient exactes et apporter des mesures correctives si tel n'était pas le cas (merlon de terre, murs anti bruit ou isolation de façade). simulations numériques ont été faites intégrant les reports de trafic et l'évolution prévisible du trafic dans le temps les seuils réglementaires seront aussi bien respectés.</p> <p>■ Sur le critère faune-flore</p> <p>Il convient de préciser que concernant la présence de la prairie calcicole (qui constitue un des plus forts enjeux environnementaux du secteur d'étude) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Elle est située au Nord alors que la variante se ferait par doublement de la RN 151 au sud ■ En phase travaux, des mesures peuvent être édictées dans le marché de travaux pour que les engins de chantiers évitent cette zone et avec des pénalités suffisamment dissuasives pour que les entreprises respectent cette prescription <p>■ Sur le critère protection de la ressource en eau</p> <p>Les 4 variantes seront dotées de dispositifs d'assainissement longitudinaux et de bassins afin de traiter tout risque de pollution qu'il s'agisse de la pollution chronique (rejet d'huile ou de carburant lors de la circulation des véhicules) ou accidentelle (par rejet sur la chaussée de produits dangereux transportés ou percement de réservoir de poids-lourds).</p> <p>Par ailleurs, le plan d'eau situé au nord de la variante 4 peut être protégé en phase chantier par des dispositifs adaptés (filtre à paille ou filtre à cailloux) pour prévenir tout risque de pollution de la part des engins de chantier. Des pénalités suffisamment dissuasives peuvent être mises dans les marchés pour que les entreprises respectent cette prescription.</p>
<p>■ Il n'y a pas eu de variantes identifiées comme ayant plus d'impact sur l'activité agricole qu'une autre</p>	<p>■ Le maître d'ouvrage retient la nécessité d'approfondir l'analyse des différentes variantes impacts agricoles</p>

■ PROPOSITIONS DE LA DIRCO SUR LA BASE DU BILAN ÉTABLI

- Prendre en compte la forte remise en cause l'opportunité d'un créneau à 2x2 voies et le souhait d'aménagements répondant aux besoins du territoire et présentant un impact environnemental, encore plus faible que celui des variantes présentées, à l'issue de la comparaison multicritère. Les avis sur l'opportunité de créneaux à 2x2 voies expriment avec clarté que le public estime que les avantages de tels aménagements sont trop faibles pour justifier une consommation des espaces agricoles et des reports de circulation ;
- Considérer dès lors, que la réalisation d'un créneau à 2x2 voies n'est pas opportune et ne répond pas aux besoins du territoire ;
- Prendre en compte la forte demande d'aménagements de sécurité, notamment la sécurisation de l'entrée Ouest de Chârost et du carrefour avec la RD9A ;
- Élargir l'étude aux mesures de mise aux normes environnementales de l'infrastructure.

Les premières études qui seraient menées, après que le bilan de la concertation aura été dressé, porteraient sur :

- Une première phase de comptages des échanges locaux actuels aux différents secteurs à sécuriser ;
- La détermination des aménagements les plus adaptés à la situation : tourne-à-gauche, giratoire ou autre aménagement de sécurité ;
- La présentation aux communes concernées des résultats de ces études et le recueil de leurs observations ;
- La détermination des principes d'aménagement de sécurisation du carrefour avec la RD 9A et de l'entrée ouest de Chârost, lors d'un comité de pilotage qu'il resterait à définir mais qui associerait les acteurs locaux ;
- Les études présentées en COPIL aborderont également les mesures permettant d'améliorer l'impact actuel de la RN 151 sur l'environnement : mise aux normes de l'assainissement pour la protection de la ressource en eau, voire éventuellement, selon les enjeux qui seront recensés, amélioration des corridors écologiques.

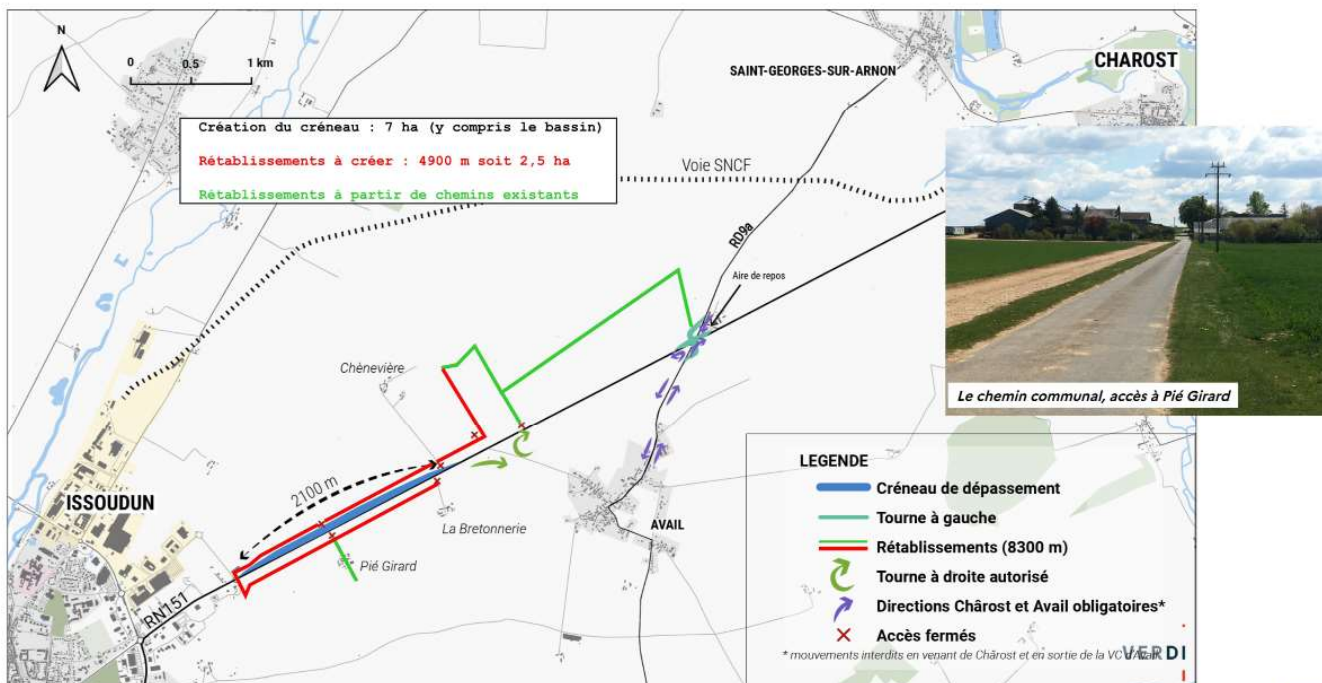
Partie 7

LES ANNEXES

ANNEXE 1 : PLANS D'ÉVALUATION DES SURFACES AGRICOLES CONSOMMÉES PAR VARIANTE

4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

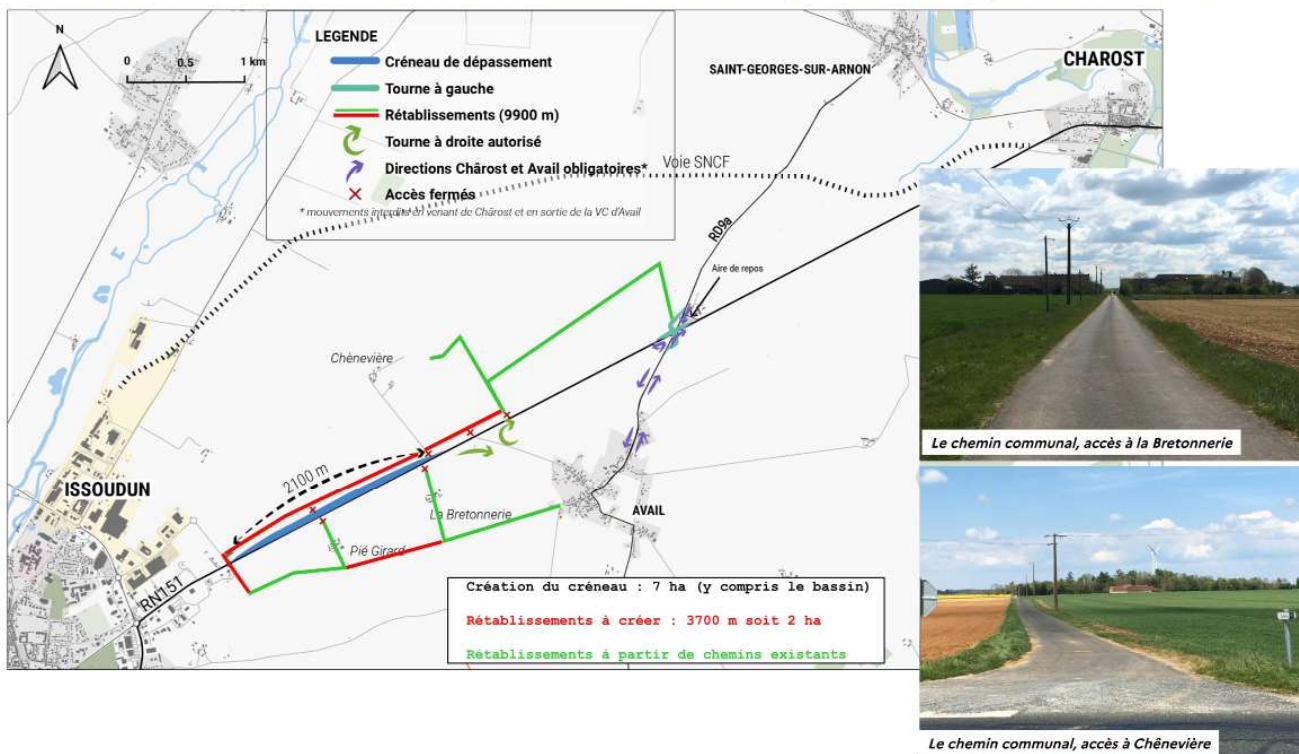
Variante 1 : Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau



RN 151 – Aménagement d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost - Concertation

4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

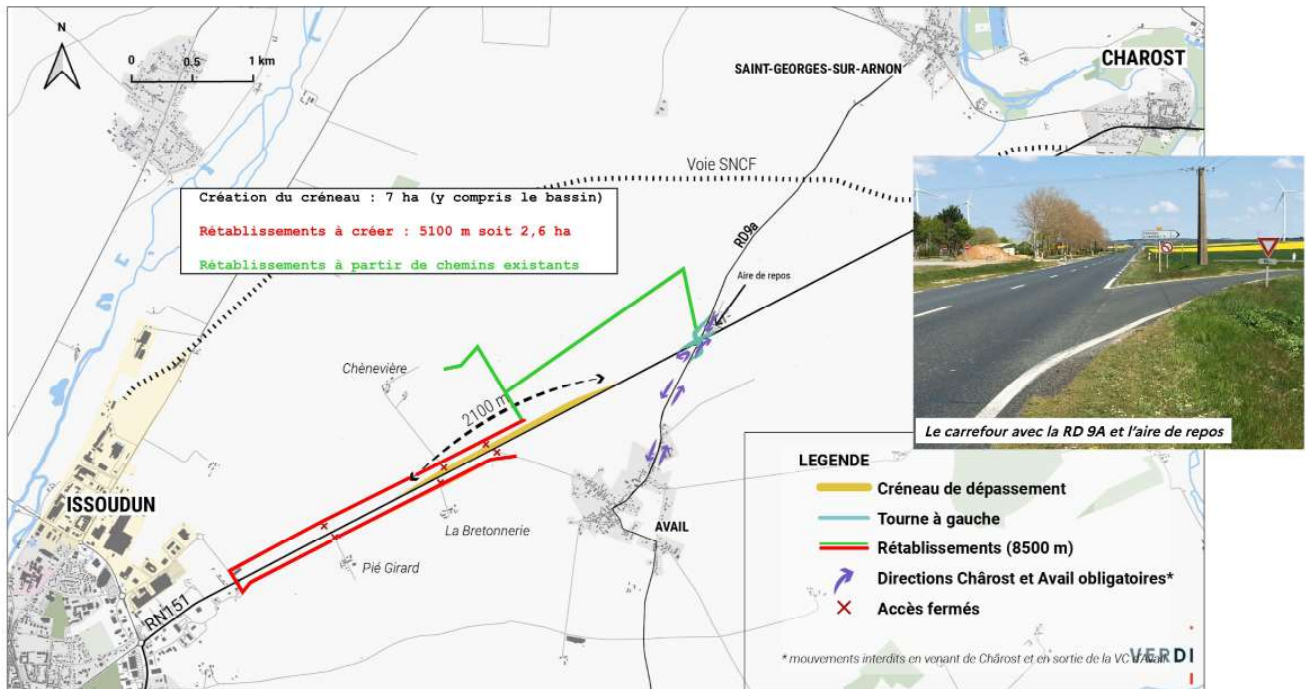
Variante 2 : Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau



RN 151 – Aménagement d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost - Concertation

4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Variante 3 : médiane « Avail » proche du tourne-à-gauche avec la RD 9A

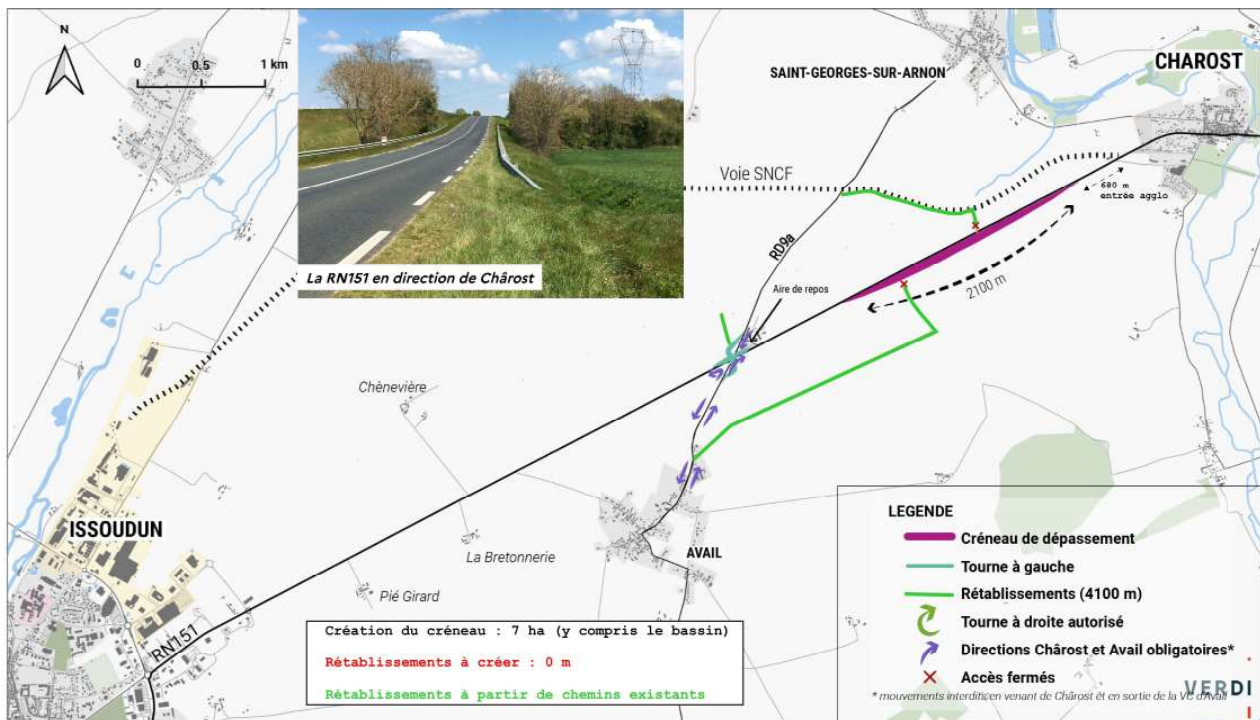


RN 151 – Aménagement d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost - Concertation

4

4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Variante 4 : Est « Chârost »



RN 151 – Aménagement d'un créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost - Concertation

5

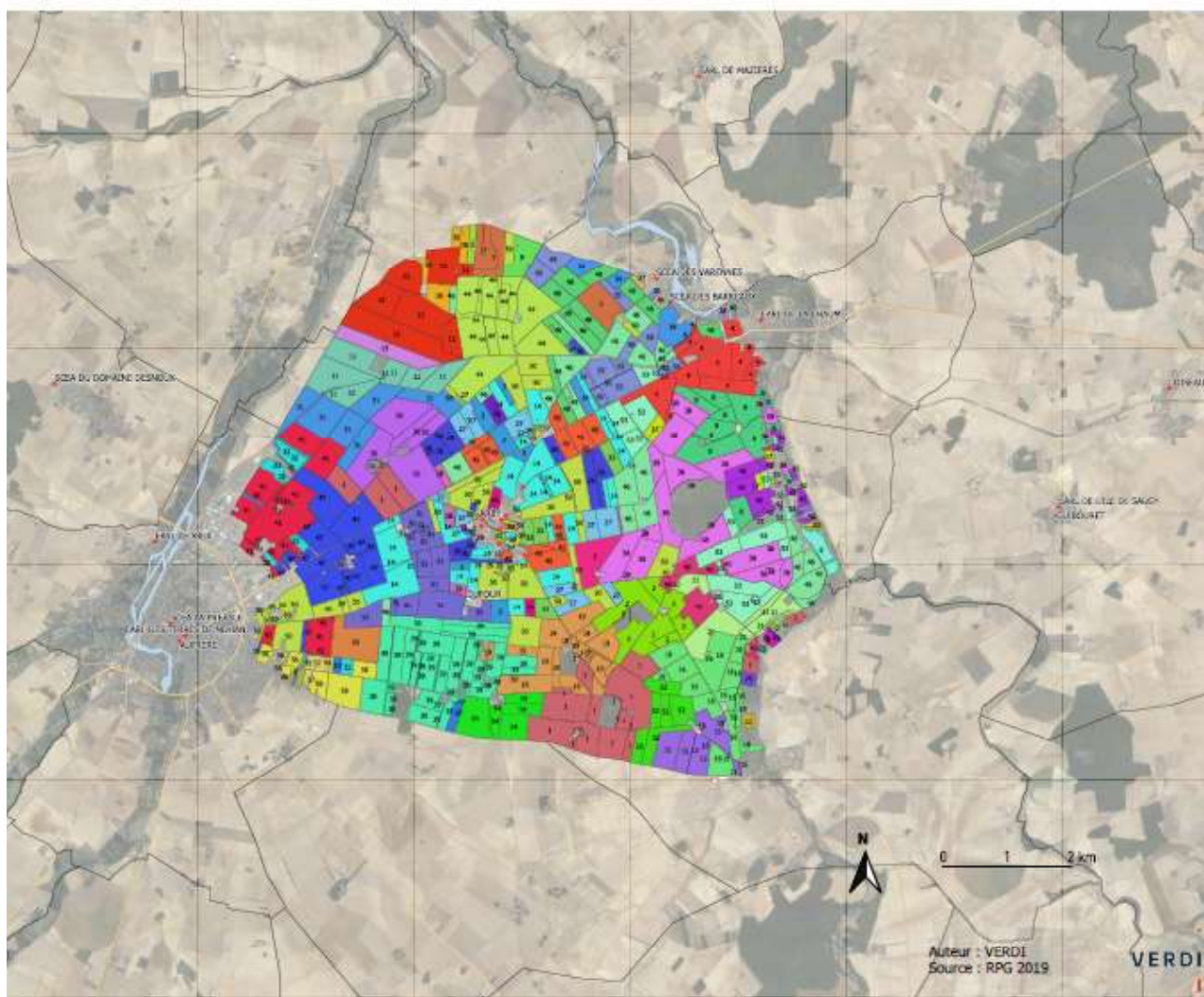
Lors de la réunion de concertation du 28 septembre, la DIRCO a présenté une première approche des surfaces consommées par variante tant pour le créneau proprement dit que pour la création de voie de desserte agricoles (cf

cartes jointes en annexe), les chiffres présentés étaient les suivants sur la base de chemins de rétablissements d'une largeur utile (égale à ceux existants) de 4 m correspondant à une emprise de 5 m :

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Surface agricole consommée par création du créneau (ha)	7	7	7	7
Surface agricole consommée par création de chemins agricoles (ha)	2.5	2	2.6	0
Surface totale consommée (ha)	9.5	9	9.6	7

■ ANNEXE 2 : PLAN DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

Exploitants des parcelles agricoles autour de la RN151



■ ANNEXE 3 :

PLAN DE LA VARIANTE 4 ADAPTÉE POUR ÉVITER DES REPORTS DE TRAFIC SUR LES AXES LOCAUX

Variante 4 : Est « Chârost »

