

<b>Objet de la réunion :</b>	RN 151 – Créneau de dépassement Issoudun/Chârost – Concertation <b>Réunion publique n°3</b>	<b>CR n°</b>	8
<b>Date &amp; lieu :</b>	15/10/2021	Mairie de Saint Georges-sur-Arnon	
<b>Rédacteur :</b>	Françoise BAZALGETTE	<b>Nbr de page :</b>	2
<b>Diffusé le :</b>	Bilan de la concertation		

<b>Présidence</b>	<p>Mme Sabrina LADOIRE, Sous-préfète d'Issoudun et de La Châtre</p> <p>M. Jacques Pallas, Maire de Saint Georges-sur-Arnon</p> <p>M. Philippe FAUCHET, directeur-adjoint de la DIRCO. Il est assisté de M. Dominique BIROT (Chef du Service Ingénierie Routière, DIRCO), M. Olivier FAUCHARD (Chef de projet, SIR DIRCO)</p> <p>Françoise BAZALGETTE représentait le cabinet d'études VERDI en charge de la concertation et de l'élaboration des supports de communication.</p>
<b>Participation</b>	20 personnes dont 2 élus, des habitants de la commune et des communes alentours
<b>Durée</b>	Environ 2h00
<b>Communication</b>	<p>Sites internet Préfecture / DREAL / DIRCO</p> <p>Affichage dans chaque mairie : Issoudun, Chârost et Saint Georges-sur-Arnon</p> <p>Comptes Facebook et Twitter de la Préfecture</p> <p>Parutions dans deux journaux d'annonces légales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Nouvelle République (Indre) le 09/09/2021</li> <li>- Information Agricole du Cher (Cher) le 09/09/2021</li> </ul>
<b>Objectifs</b>	Présenter, échanger et recueillir les avis sur l'aménagement proposé et aboutir au choix d'une variante préférentielle
<b>Déroulé</b>	<p>M. Pallas ouvre la réunion publique. Il présente le contexte de cette réunion et rappelle qu'il a également mis en place une concertation spécifique à sa commune.</p> <p>Mme Ladoire rappelle les objectifs et la maîtrise d'ouvrage de ce projet, ainsi que le contenu des études de phase 2. Elle indique que cette concertation résulte de la volonté de la DIRCO (consultation non obligatoire) et en présente les modalités, notamment les registres déposés dans chaque mairie où les habitants sont invités à déposer des observations.</p> <p>M. Faucher présente la DIRCO, ainsi que le déroulé de la réunion.</p> <p>M. Faucher présente la DIRCO et son périmètre, ainsi que le cadre de la concertation. Il précise que cette réunion est l'occasion de présenter l'avancement des études, de prendre l'avis du public, de récolter des infos et apporter des réponses par rapport aux études menées.</p> <p>M. Birot présente la DIRCO, ainsi que le déroulé de la réunion</p> <p>Présentation du support de réunion par M. Birot et M. Fauchard :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rappel du déroulé de la présentation</li> <li>- Rappel de la concertation volontaire conduite par le préfet de l'Indre</li> <li>- Consignes pour les questions</li> </ul> <p>Débat avec le public : questions, remarques et suggestions</p> <p>Clôture de la réunion publique par Mme Ladoire et M. Pallas</p>

Un micro est ensuite mis à disposition de la salle pour répondre aux différentes questions.

<b>Objet de la réunion :</b>	RN 151 – Créneau de dépassement Issoudun/Chârost – Concertation <b>Réunion publique n°3</b>
<b>Sujets abordés / Questions / Remarques</b>	
<b>1</b>	Ce projet ne semble pas correspondre au besoin d'aménagement car la fluidité sur cette portion est satisfaisante et le gain de temps associé n'est pas significatif. Par contre, il y a 3 ou 4 fermes pour lesquelles des chemins d'accès seront à trouver et il faudra les entretenir, le chemin de Compostelle qui doit être pris en compte et que faire des deux aires de stationnement ? Pas de confiance accordée aux 2 tourne-à-gauche. Le giratoire est l'aménagement adapté. Quelle que soit la décision, il est hors de question que ces 8 millions d'euros quittent le territoire.
<b>2</b>	L'enveloppe financière identifiée au CPER est affectée à un projet qui répond aux besoins d'un territoire qui doivent être définis, étayés et argumentés. Puis, l'étape suivante est une étape de décision de la réalisation ou non de l'ouvrage tel que défini. Le projet datant de 15 ans, l'examen de son besoin et de sa définition est questionné. En ce qui concerne le tourne-à-gauche, quand on modifie les carrefours, on a une amélioration de la sécurité. D'autres études doivent être menées pour la définition du carrefour.
<b>3</b>	Les conditions météorologiques sont à prendre en compte car lorsqu'on monte de Bourges, le soleil est de face et aggrave la dangerosité de ce tourne-à-gauche.
<b>4</b>	Lorsqu'on traverse le carrefour, c'est trois voies qui sont coupées et il y a eu 2 chocs cette année. Concernant la fluidité, il n'y a pas de bouchon sur cette route, on roule facilement et donc on peut laisser la vitesse à 80 km/h.
<b>5</b>	Ce n'est pas le projet qui va améliorer le trafic. Il existe des bouches d'égout défoncées, des trottoirs cassés, incompréhension par rapport à ces réparations qui ne se font pas. Passer de 110 km/h à 50 km/h en entrée de Chârost est un véritable problème de sécurité. Dépenser 8 millions d'euros pour gagner 1 minute...
<b>6</b>	Nécessité de prendre en compte les impacts du projet sur l'agriculture.
<b>7</b>	Le gain de temps n'est pas l'objectif. C'est plutôt donner la certitude qu'à un moment donné, le dépassement sera possible. C'est quand les automobilistes s'énervent que les comportements deviennent dangereux. Le projet n'est pas sur une mise à 2x2 voies, le projet est adapté au trafic et données du territoire. L'objectif est de vérifier l'adéquation du projet avec les attentes du territoire du fait de son ancienneté.
<b>8</b>	Effectivement, ce projet à 15 ans. Il faut faire une analyse par rapport aux GES qui incite à moins de véhicules et plus de transports en commun. Cette réflexion est nécessaire.
<b>9</b>	Qui sera le gestionnaire des voies de rétablissement ? Le trafic sur ces voies de rétablissement doit prendre en compte le trafic agricole avec des engins lourds et larges. Est-ce que le dimensionnement est suffisant ? Sur la VC 7 d'Avail, les impacts sur les habitants sont importants (sauf pour la variante 4). La conception de ces voies de rétablissement doit être plus légère que la RN 151 et calibrée à 4-5 m de large.
<b>10</b>	Nécessité d'études plus poussées avec explication des règles de calcul, du dimensionnement des zones de stockage. Quels véhicules pourront emprunter ce créneau ? Les impacts sont importants sur les habitants au quotidien.
<b>11</b>	La variante 4 semble vouloir passer. Mais, nécessité d'une étude de bruit dans le rayon des habitations. Comment vont sortir les véhicules lorsqu'ils sortent de l'aire de repos ?
<b>12</b>	Il manque encore des études et notamment l'étude de bruit, stade amont de la procédure. Cette étude est une obligation réglementaire avec une simulation acoustique avant l'aménagement, une vérification après, et si besoin, une simulation ultérieure.
<b>13</b>	Effectivement, le bruit de la RN 151 s'entend depuis Saint Georges-sur-Arnon.
<b>14</b>	Possibilité de déposer encore des observations.