



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interdépartementale
des routes Centre-Ouest

RN 151

Aménagement d'un créneau de dépassement
entre Issoudun (36) et Chârost (18)

Concertation

RÉUNION PUBLIQUE
13 septembre 2021



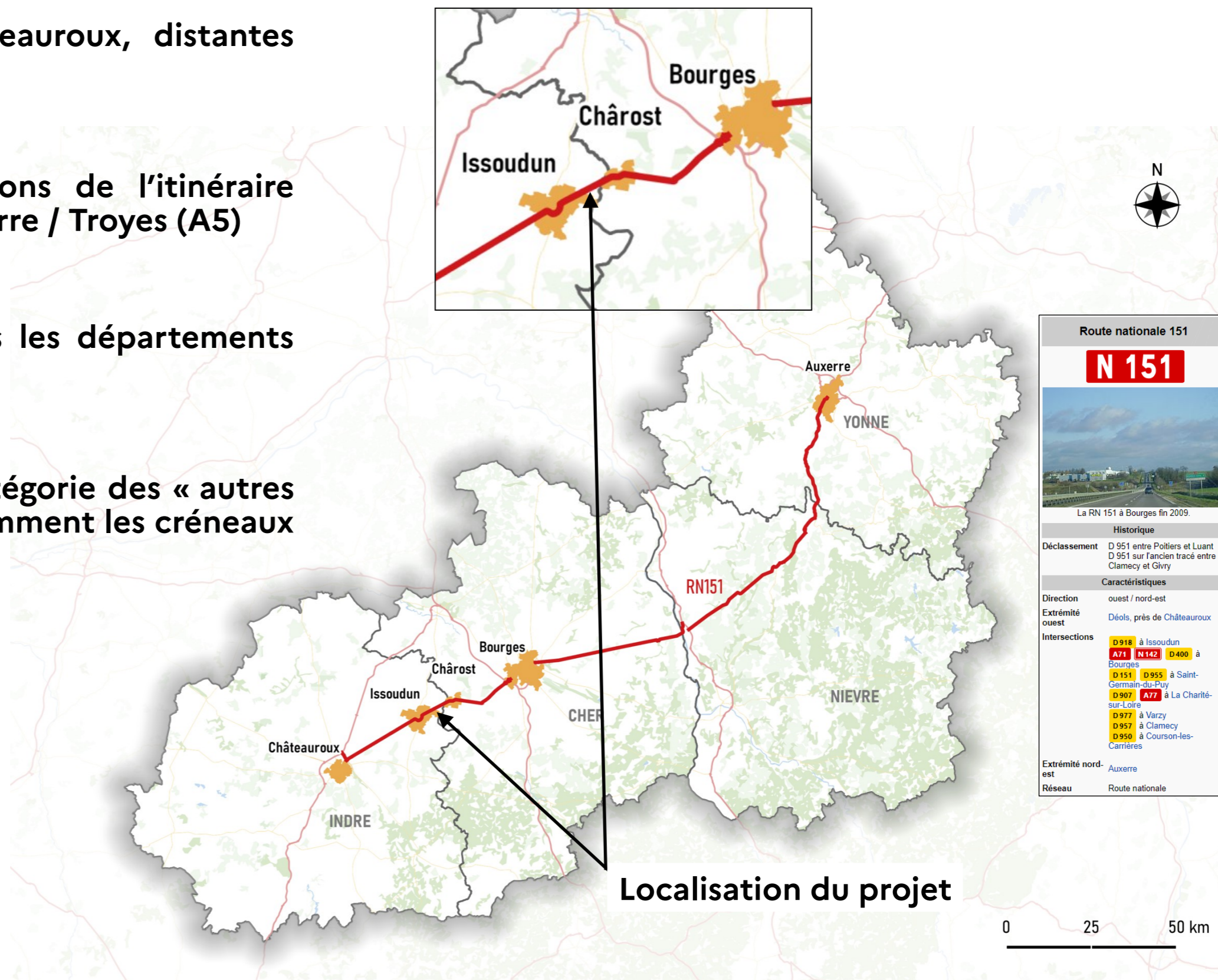
1. Contexte, enjeux et objectifs du projet
2. Participez à la concertation préalable
3. Bien connaître l'environnement du projet
4. Le projet soumis à la concertation
5. La suite du projet



La RN 151 en direction de Chârost

1 CONTEXTE DU PROJET

- Relie les villes d'Auxerre à Châteauroux, distantes d'environ 220 kilomètres
- Identifiée comme l'un des tronçons de l'itinéraire Châteauroux (A20) / Bourges / Auxerre / Troyes (A5)
- Liaison d'échanges privilégiés dans les départements du Cher et de l'Indre
- Classement de cette section en catégorie des « autres routes nationales » autorisant notamment les créneaux de dépassement



1 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

UN ÉLÉMENT FORT D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- 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 ERC



Carrefour entre la RN 151 et la RD 9A

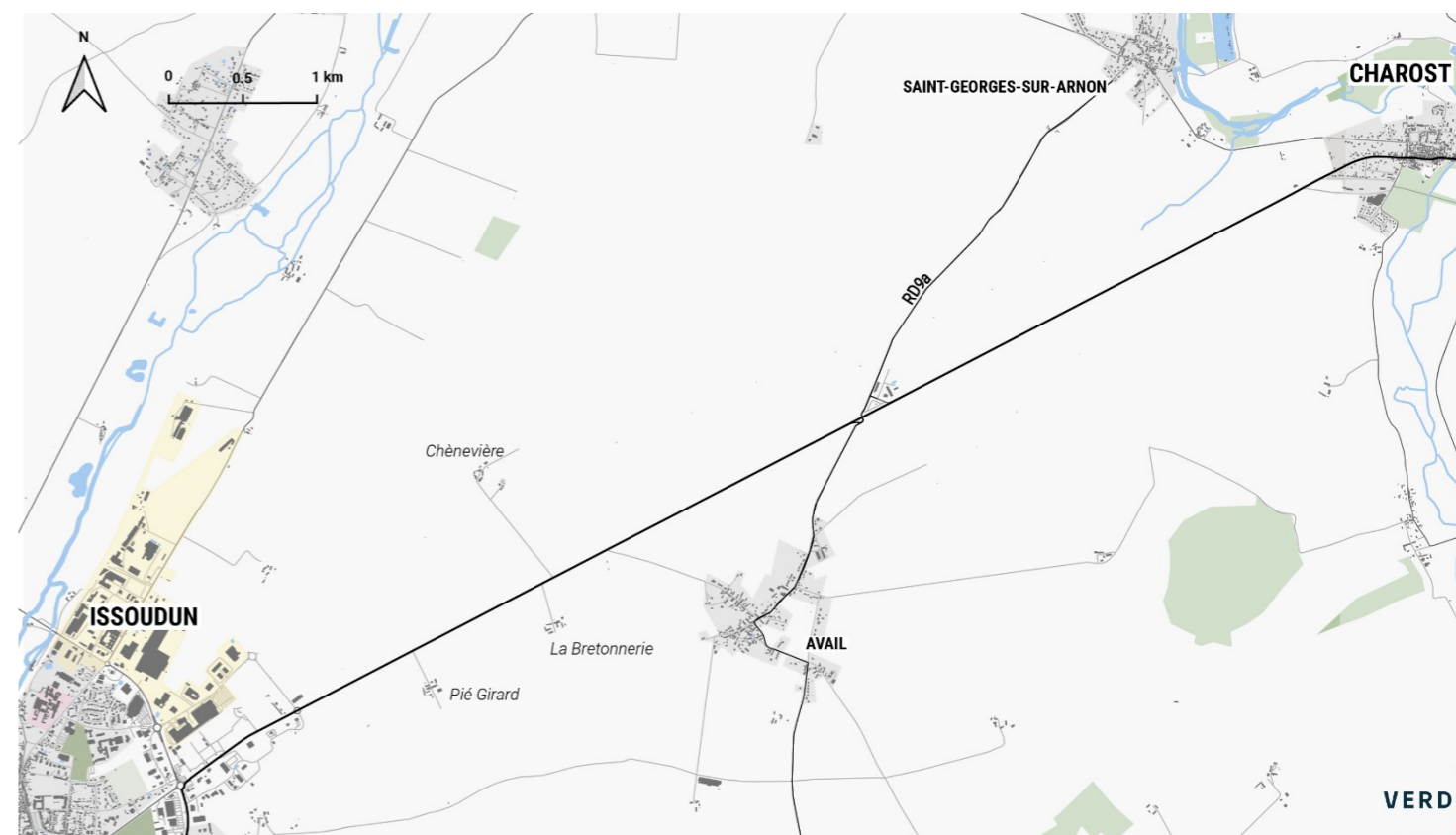
Les principes d'aménagement retenus ont pour objectif de réduire de façon drastique le nombre et la gravité des accidents sur cette section de la RN 151. Les principes retenus inviteront les automobilistes à adapter leur comportement pour éviter notamment des dépassements intempestifs et à l'origine d'accidents.

1 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- **Réalisation d'un créneau de dépassement en zone rurale, dans un secteur peu boisé et essentiellement consacré aux cultures céréalières**
- **Apporter une capacité de dépassement à la sortie de la rocade d'Issoudun:**
 - Mise en place d'une 2x2 voies, ainsi que d'un terre-plein central
 - Longueur de l'aménagement de 2 km dont 1,25 km consacré aux dépassements
 - Le linéaire restant comportera des dispositifs d'extrémités (rabattements)

INTERACTIONS DU PROJET

- **Réalisation d'un double tourne-à-gauche en liaison avec la RD 9A**
- **Rétablissement pour désenclaver plusieurs hameaux ou fermes (Pié Girard, la Bretonnerie, Chènevrière...)**



RN 151, sortie d'Issoudun



RN 151, sortie de Chârost

2 PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

La présente concertation porte sur l'opportunité de réaliser un créneau de dépassement sur la RN 151 entre Issoudun et Chârost

Pour s'informer :

- Un dossier de concertation
- Des réunions publiques
- Un dépliant d'information et de présentation du projet
- Des panneaux d'exposition
- Des outils de mobilisation : affiches et flyers, communiqués dans la presse locale

Pour s'exprimer, donner un avis :

- Sur les registres de concertation dans les collectivités concernées
- En ligne sur le site internet ou par courrier électronique
- Lors des réunions publiques

La fin de la phase de concertation :

- Objectifs de la réunion de clôture du 15 octobre :
 - Récapitulation des observations et premières pistes de réflexion
- Bilan de concertation validé par le Préfet de l'Indre dans les deux mois suivant la dernière réunion publique



du 13 septembre au 15 octobre 2021

CONCERTATION
Aménagement d'un créneau de dépassement

RÉUNIONS
PUBLIQUES

Lundi 13 septembre à 19h00

en Mairie de SAINT-GEORGES-SUR-ARNON

Mardi 28 septembre à 19h00

en Mairie de CHÂROST

Vendredi 15 octobre à 19h00

en Mairie de SAINT-GEORGES-SUR-ARNON

REGISTRES ET
EXPOSITIONS

En mairie de Chârost, Issoudun
et Saint-Georges-sur-Arnon




MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Donnez votre avis !
et retrouvez toutes les informations sur le site du projet :
[http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/
dossier-de-concertation-rn-151-issoudun-charost-a3829.html](http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/dossier-de-concertation-rn-151-issoudun-charost-a3829.html)

Direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest

www.dir.centre-ouest.developpement-durable.gouv.fr

3 BIEN CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Concevoir un aménagement respectueux du territoire

De nombreux éléments ont déjà été analysés :

- Le milieu physique
- Le paysage et le milieu naturel
- Le milieu humain
- Les déplacements

Nous vous présentons les thématiques issues du diagnostic environnemental : elles présentent les enjeux au regard du projet d'aménagement.



La RN 151 et le carrefour avec la route d'Issoudun, en direction d'Avail



La RN 151 en direction d'Issoudun et le hameau de la Bretonnerie

3 BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET – MILIEU PHYSIQUE

TOPOGRAPHIE

Le relief est quasi inexistant sur la partie sud-ouest du projet et très légèrement vallonné vers le nord-est. **L'altitude moyenne du plateau est de 150 m.**

GÉOLOGIE ET GÉOTECHNIQUE

Quatre formations géologiques distinctes ont été identifiées le long du tracé : les deux premières se composent de **limons** et les suivantes principalement de **graves calcaires**.

ARCHÉOLOGIE

Huit sites archéologiques se localisent à proximité du site de projet, répartis sur les communes d'Issoudun, de Saint-Georges-sur-Arnon et de Chârost.

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Eaux superficielles

La zone d'étude se situe entre **deux cours d'eau**, la Théols à l'est traversant la ville d'Issoudun et l'Arnon à l'ouest traversant la commune de Chârost.

Eaux souterraines

La masse d'eau souterraine concernée par le projet est libre. Les profondeurs de nappe se trouvent entre 8 (calcaires en bordure de l'Arnon) et 28 m (calcaires le long de la RN 151) par rapport à la surface.



Le caractère perméable des terrains sur lesquels s'insère la RN 151 doit être pris en compte au regard des éventuelles pollutions des nappes phréatiques.

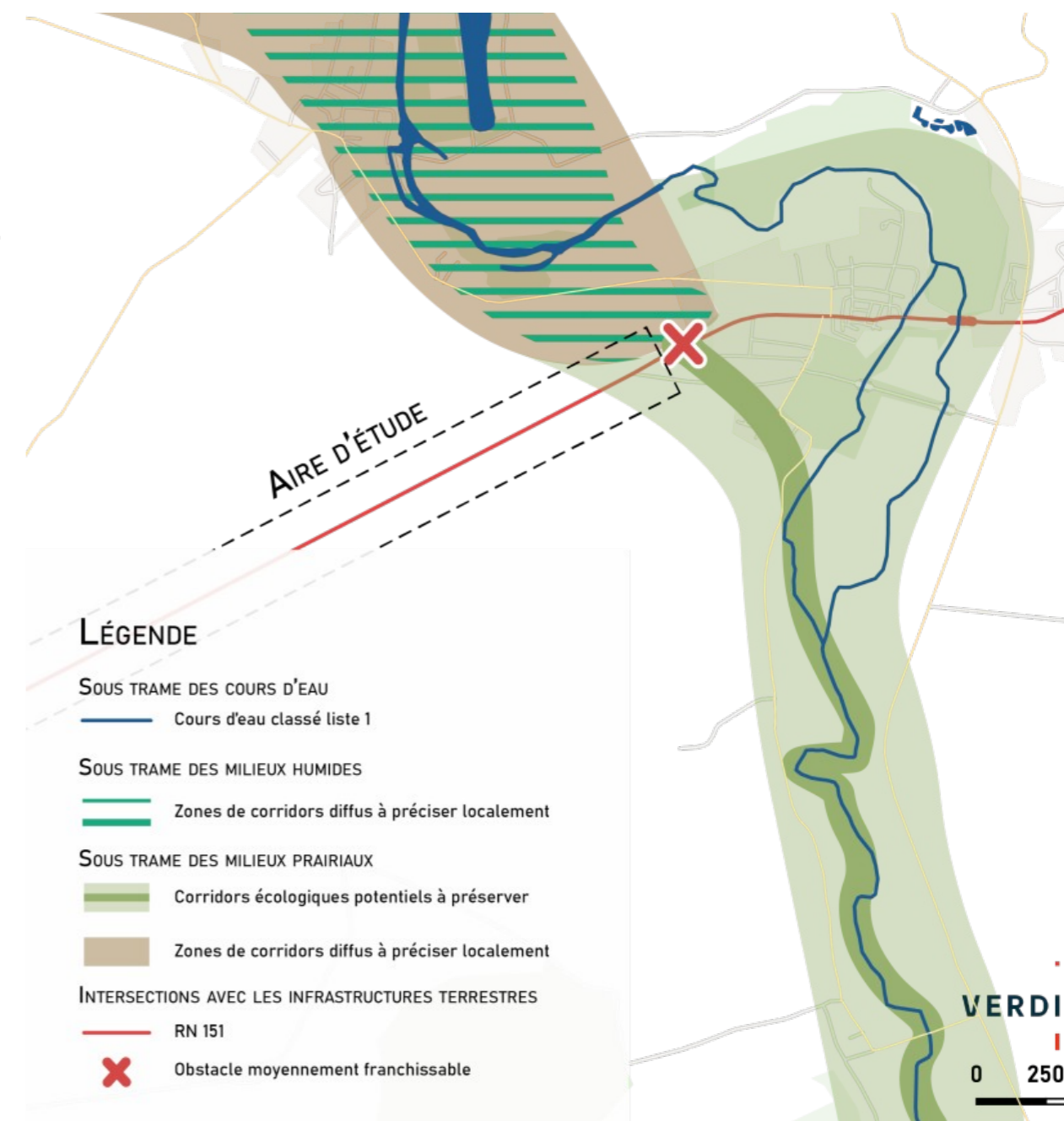
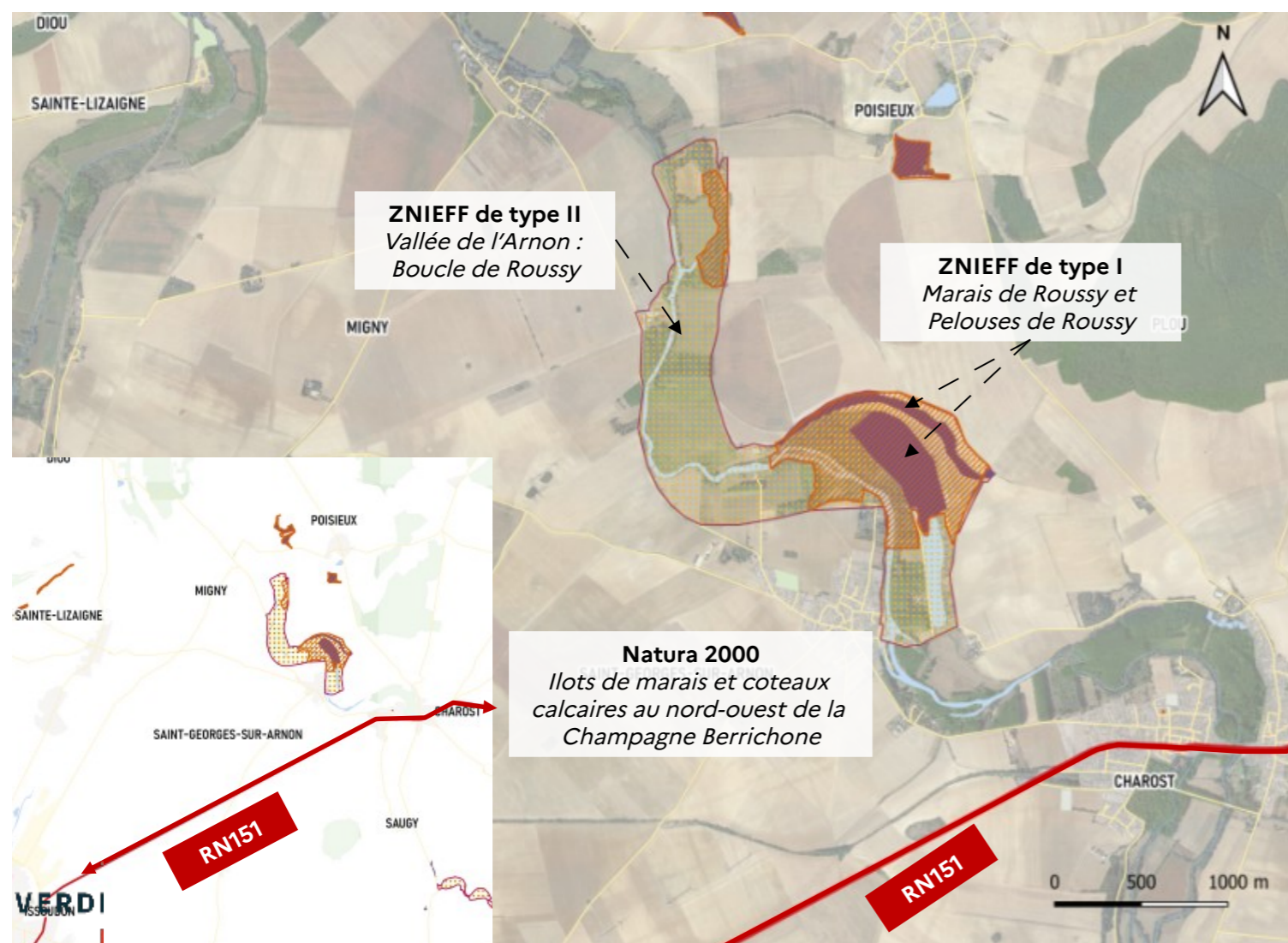
3 BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET – PAYSAGE ET MILIEUX NATURELS

PAYSAGE

Mosaïque de grandes cultures ponctuées par quelques hameaux et par une végétation résiduelle de bois et bosquets. Les **lignes électriques et les éoliennes** sont des éléments très prégnants mais qui ne viennent pas altérer la belle harmonie et la grande cohérence du paysage.

MILIEU NATUREL

La zone d'étude est concernée indirectement par deux **Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** de type 1, distantes d'environ 1 km de la RN 151. Elle est également concernée par une ZNIEFF de type 2 et un site **Natura 2000**, tous deux distants d'environ **1,5 km de la RN 151**.



L'extrémité ouest de l'opération se situe au niveau du corridor de la vallée de l'Arnon, constitué de **milieux humides, de pelouses et lisières sèches** sur sol calcaire et de milieux prairiaux.

Le créneau de dépassement n'est pas situé au sein de la trame verte et bleue. Une attention particulière sera accordée aux milieux humides.

3 BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET – PAYSAGE ET MILIEUX NATURELS

FLORE ET HABITATS

Parmi les huit habitats identifiés dans l'aire d'étude, seule la **pelouse calcicole** est à forte valeur écologique. Néanmoins, le milieu est dans un état relictuel. Enjeu faible

FAUNE : ENJEUX FAIBLE À MODÉRÉ (ESPÈCES PROTÉGÉES)

Douze espèces d'oiseaux. **Enjeu modéré** pour le Bruant jaune et la Linotte mélodieuse, tous deux nicheurs dans la zone d'étude

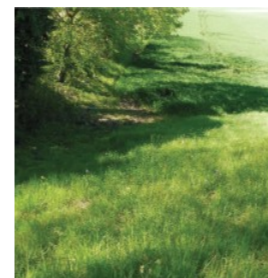
Deux espèces de reptiles. **Enjeu faible** pour le Lézard vert occidental et le Lézard des muraille qui se reproduisent dans la zone d'étude

Deux espèces de mammifères. **Enjeu faible** pour le Hérisson d'Europe et le Lapin de garenne.

Ces habitats et espèces protégés sont présents dans la zone d'étude : prairies, bosquets, ancienne voie ferrée, fourrés... et seront pris en compte dans la démarche ERC.

HABITATS ET ESPÈCES POTENTIELLEMENT

HABITATS



Pelouse calcicole



Etang de la station de pompage



Chardon-Marie

REPTILE



Lézard vert occidental

IMPACTÉS

OISEAUX



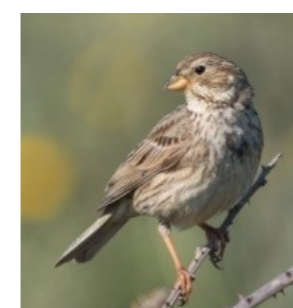
Bruant jaune



Linotte mélodieuse



Alouette des champs



Bruant proyer



Perdrix grise



Tarier pâtre

3 BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET – MILIEU HUMAIN

IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

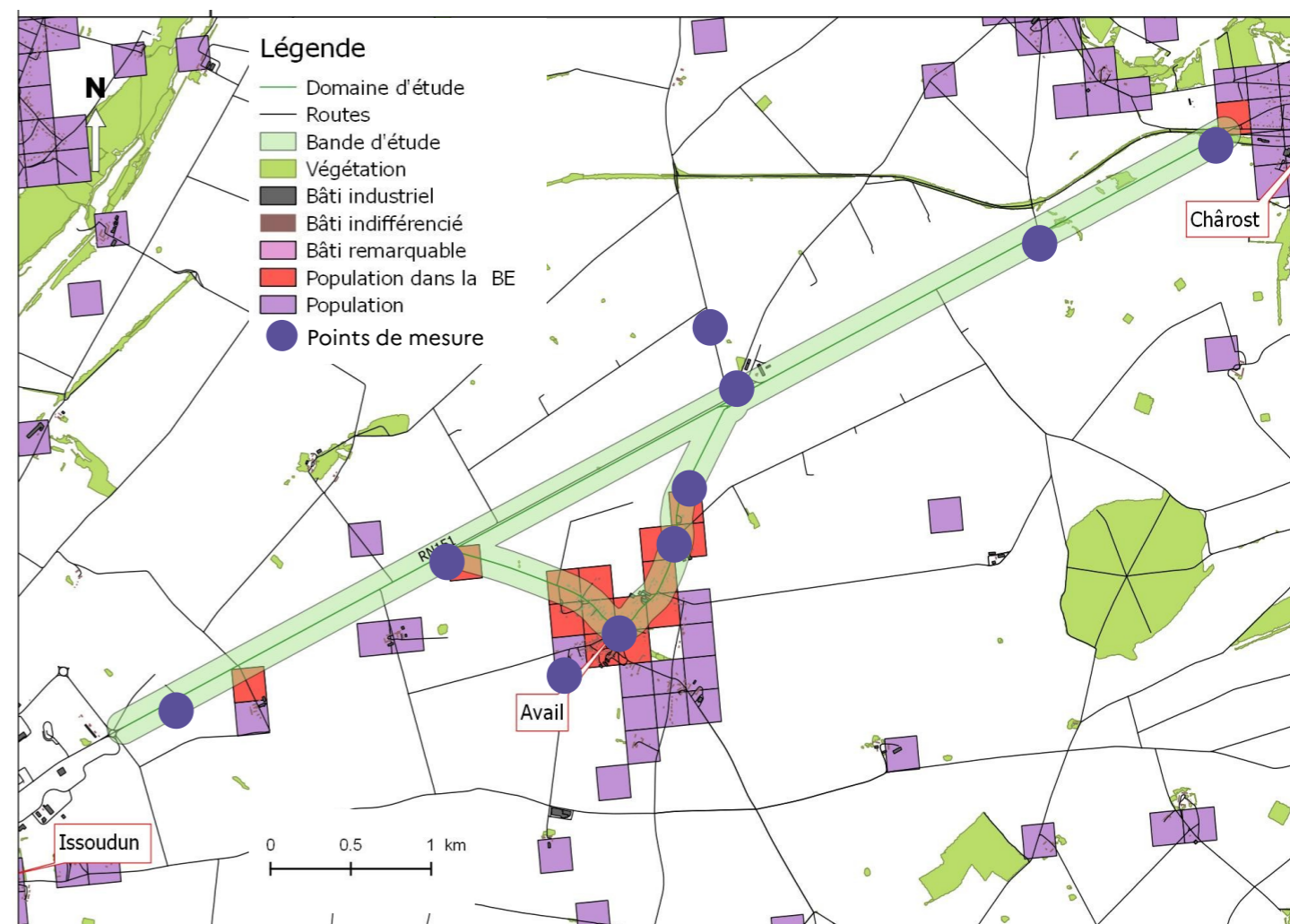
L'étude de trafic a montré que la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 151 n'entraînerait **pas de modification des flux de trafic**. Il en résulte des émissions globalement similaires. **La qualité de l'air sera inchangée.**

IMPACT ACOUSTIQUE

Les études démontrent qu'actuellement, **l'ambiance sonore est caractérisée comme modérée**. Aucune des variantes **ne représente une modification significative des nuisances sonores**. Toutes les variantes envisagées sont conformes à la réglementation acoustique.

EVALUATION ÉCONOMIQUE

Depuis Issoudun, les déplacements domicile-travail-loisirs-autres motifs sont les plus importants vers les deux pôles économiques que sont Châteauroux et Bourges. Ils empruntent le réseau routier et plus particulièrement la RN 151 et la section entre Issoudun et Chârost.



Amélioration du confort et de la sécurité des déplacements pour les usagers sans dégradation (bruit et qualité de l'air).

3 BIEN CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET – DÉPLACEMENTS

TRAFIC

Actuellement, en moyenne, sur l'ensemble de la section, **5700 véhicules** environ ont été comptés dont 12,9 % de poids lourds.

TRANSPORT EN COMMUN

Concernant les transports en commun, l'itinéraire est emprunté par le **réseau de transports autocar de la SNCF**. Celui-ci dispose de deux arrêts (un dans chaque sens) à hauteur du village d'Avail.

SÉCURITÉ

L'accidentologie sur la RN 151 entre l'entrée sud-ouest de l'agglomération d'Issoudun et la limite du département du Cher est **très faible**.

Carrefour RN 151/RD 9A

En extrémité de créneau, et quelque soit la variante retenue, le carrefour RN 151/RD 9A **sera réaménagé** de manière à sécuriser les manœuvres de tourne-à-gauche vers le nord et le sud.

Vitesse

La vitesse autorisée sur le créneau de dépassement sera de **110 km/h et abaissée à 80 km/h en approche et en sortie de créneau**. Elle sera maintenue à 80 km/h au droit du double tourne-à-gauche.

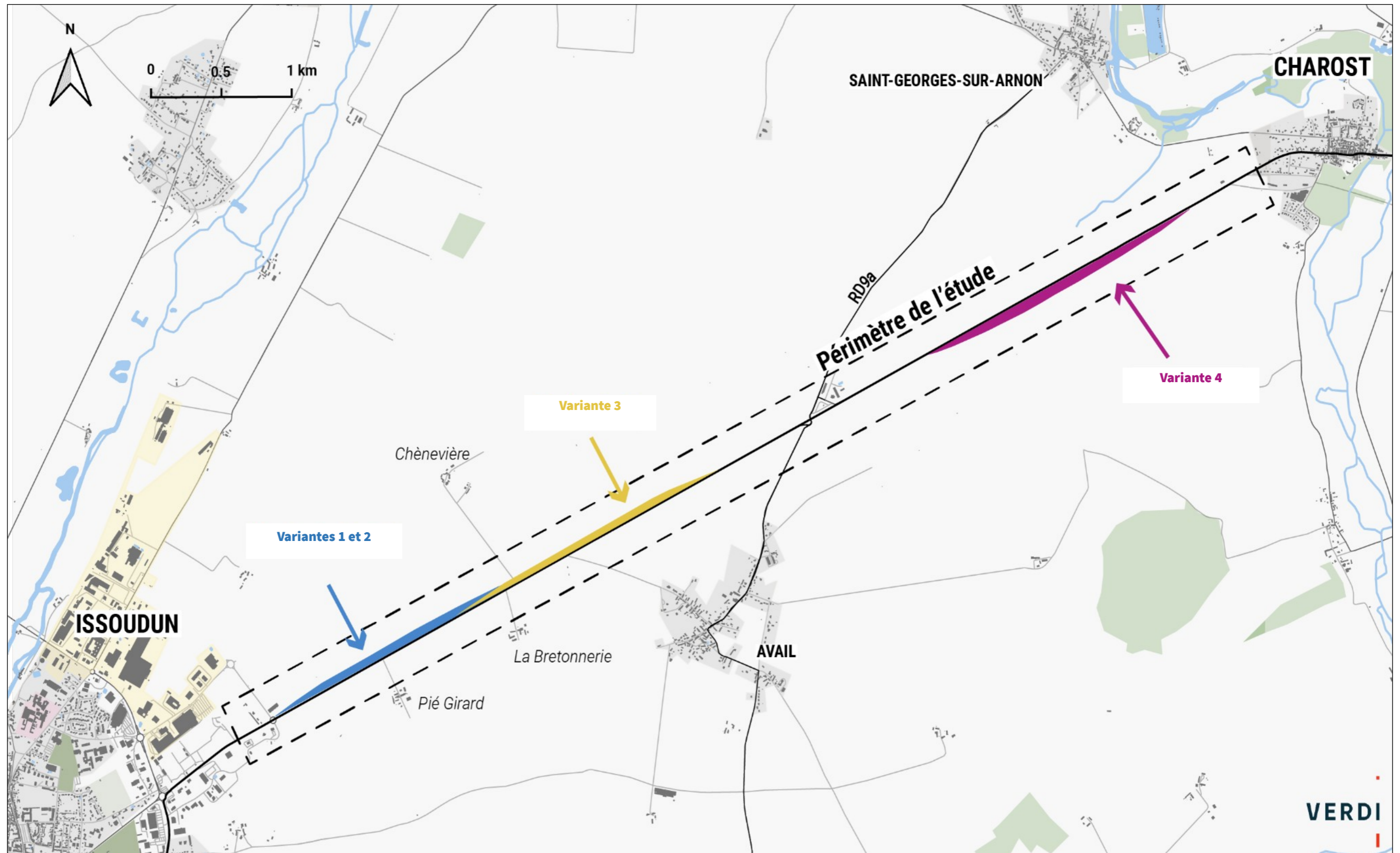


Le carrefour avec la route d'Issoudun et les arrêts du réseau de transport autocar

La RN 151 dans ce secteur supporte un trafic poids lourds important, ainsi que le passage de nombreux convois de transports exceptionnels. Le projet de créneau offrira donc de la capacité de dépassement aux usagers sur une distance autorisant cette manœuvre (environ 1,2 km) et ceci en toute sécurité (mise à 2x2 voies avec terre-plein central).

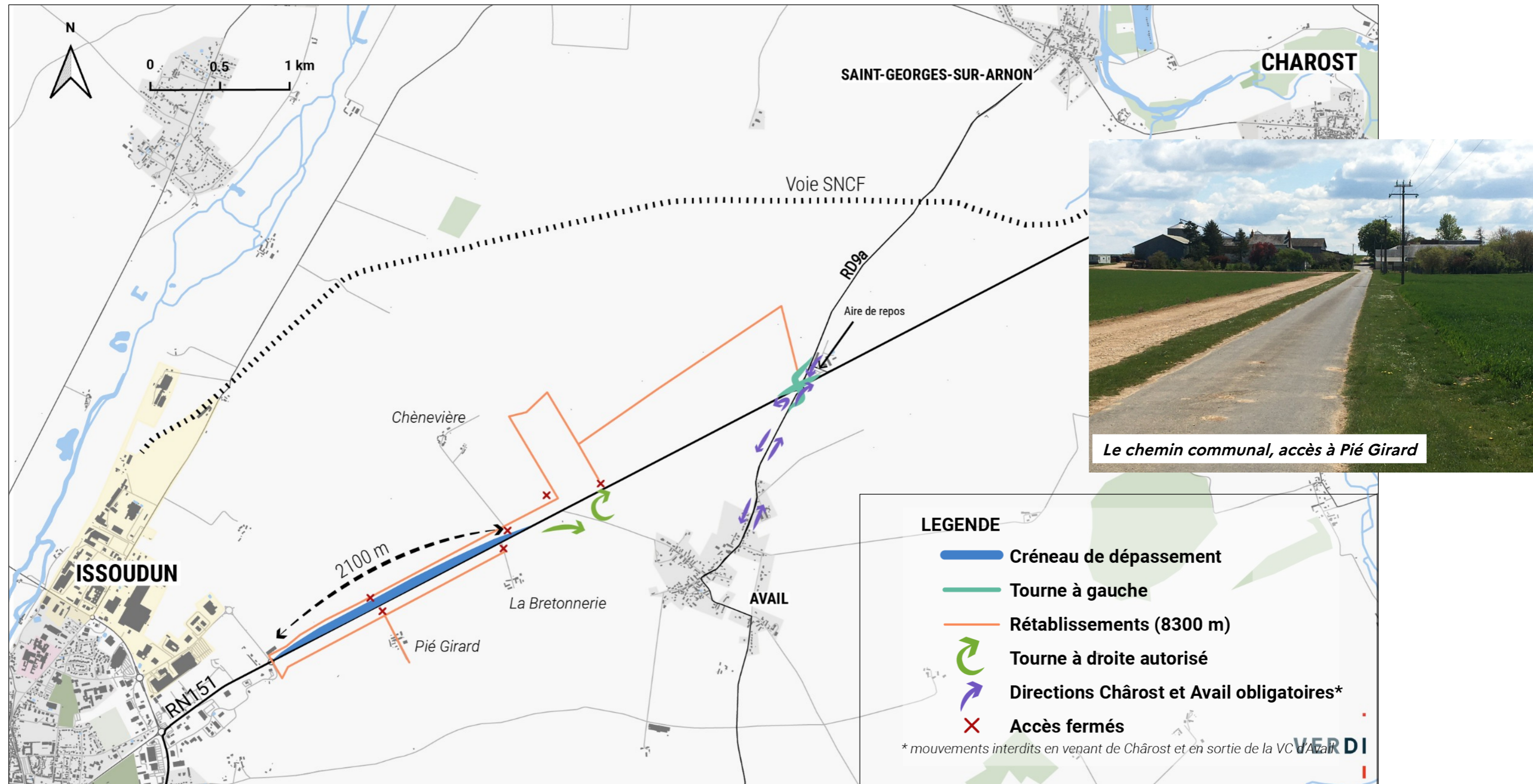
4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Dans le cadre des études d'opportunité, 4 variantes ont été étudiées. A l'issue de la concertation, une variante sera choisie par le maître d'ouvrage. Les études se poursuivront pour définir plus précisément le projet.



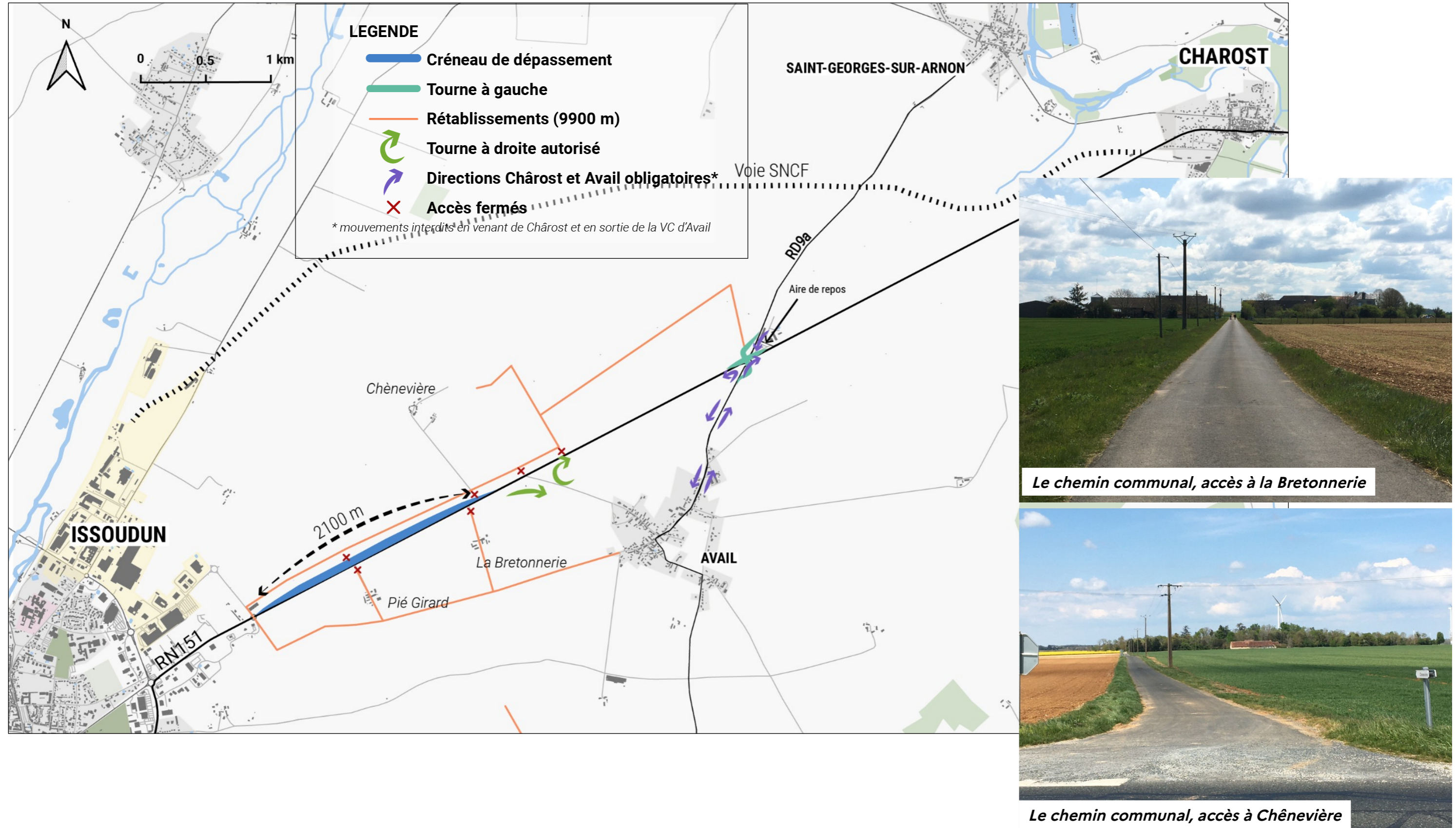
4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

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



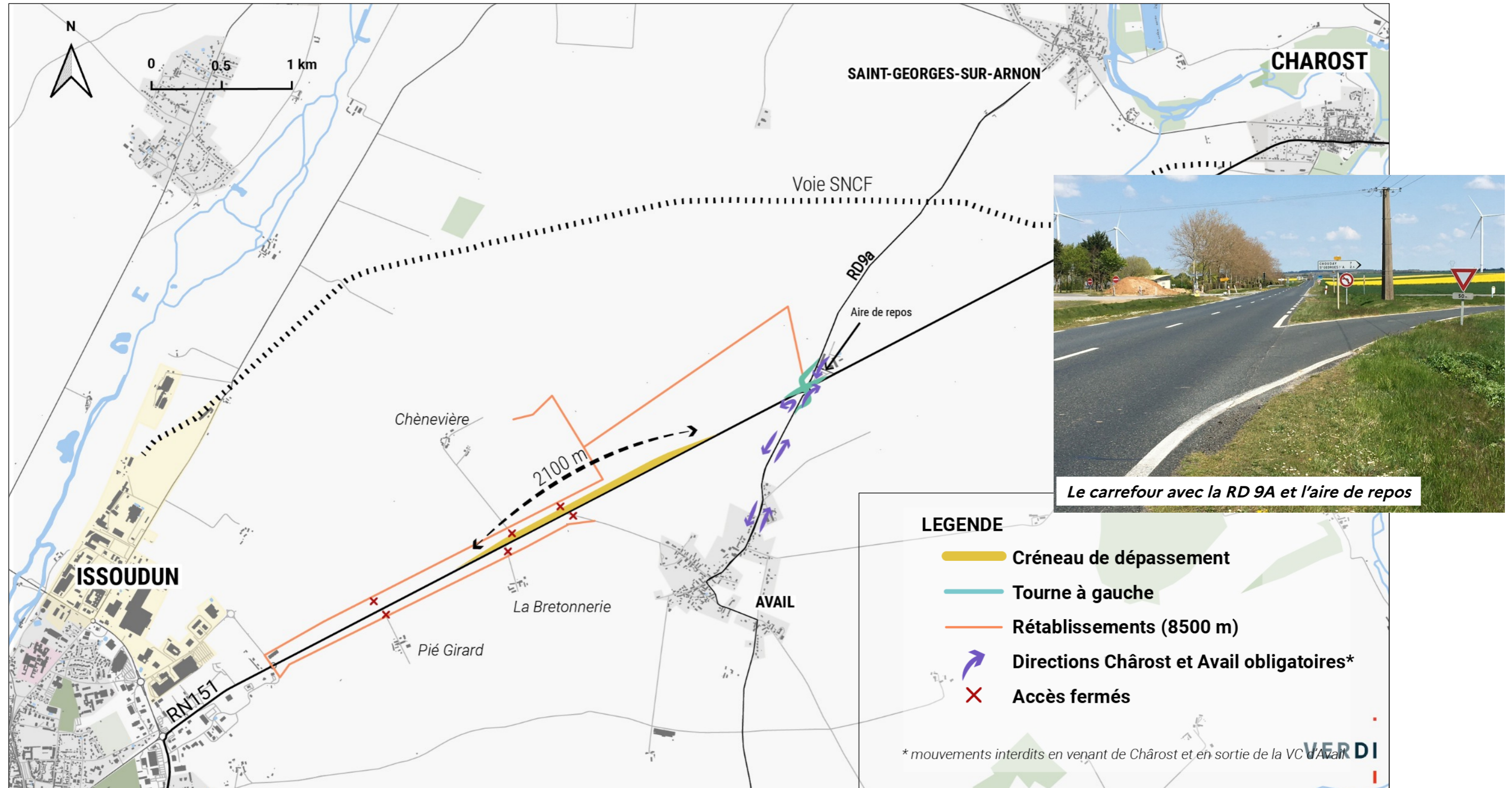
4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

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



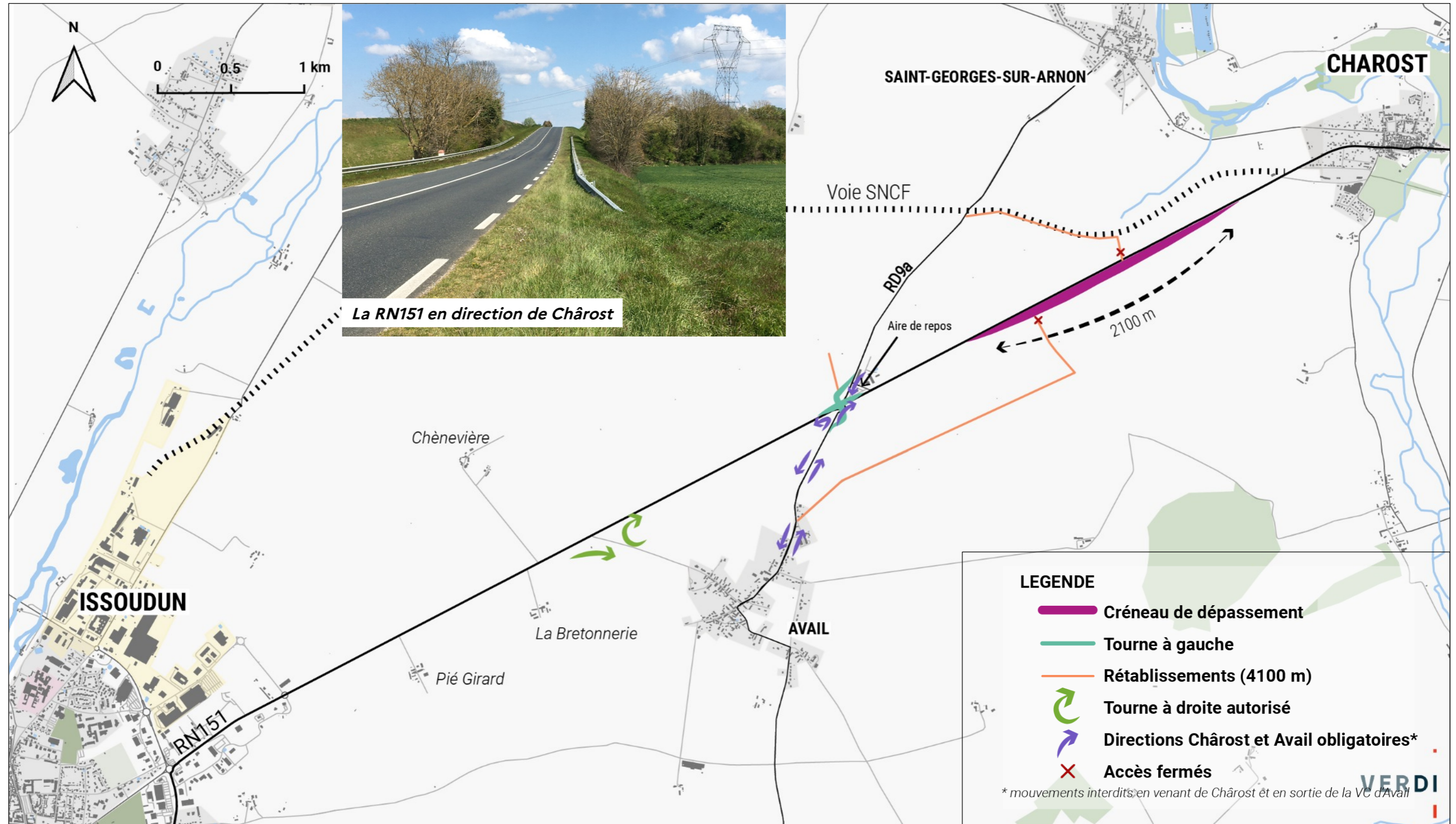
4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – 4 VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

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



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

Variante 4 : Est « Chârost »



4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION – COMPARAISON DES VARIANTES

L'analyse multicritères s'est attachée à tendre vers les objectifs suivants :

- Répondre aux besoins locaux et de desserte du territoire, c'est-à-dire améliorer la visibilité de l'itinéraire pour le trafic de transit, améliorer la fluidité des échanges pour le trafic local et la sécurité des usagers
- Privilégier une solution d'aménagement respectueuse de l'environnement

- favorable		+ favorable
- adapté		+ adapté

Synthèse de l'analyse comparative technique des variantes

Thème	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Topographie				
Géométrie				
Rétablissements				
Sécurité				
Trafic				
Réseaux				

BILAN	+	+	-	+
--------------	---	---	---	---

Synthèse de l'analyse comparative environnementale des variantes

Thème	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Géologie et géotechnique				
Archéologie				
Protection ressource en eau				
Impact sur qualité de l'air				
Impact acoustique				
Evaluation économique				
Impact flore et habitats				
Impact faune				
Paysage et patrimoine				

BILAN		+		
--------------	--	---	--	--

4 SYNTHÈSE DES ANALYSES DE VARIANTES

La synthèse de l'analyse comparative technique et environnementale des variantes est donc la suivante :

Les variantes envisagées 1 et 2 pour la réalisation d'un créneau à 2 x 2 voies répondent le mieux aux objectifs fonctionnels et environnementaux. Elles sont par exemple plus sûres pour les conducteurs que la variante 3, et possèdent moins de contraintes géométriques (impliquant des terrassements plus importants) et topographiques (manque de visibilité due à la topographie vallonnée du lieu) que la variante 4.

Thème	Variante 1 Ouest « Issoudun » » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiante « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
Synthèse de l'analyse comparative technique	+	+	-	+
Synthèse de l'analyse comparative environnementale		+		
BILAN	+	++		+

5 LA SUITE DU PROJET

À l'issue de la concertation des collectivités locales et du public, le maître d'ouvrage établira **un bilan** dressant une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public.

Au terme de celle-ci, **le maître d'ouvrage retiendra une variante** qui fera l'objet des études futures approfondies. Les études préalables représentent donc la prochaine étape d'études : elles 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.



MERCI DE VOTRE
ATTENTION



Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest

LE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT

La longueur totale de l'aménagement sera d'environ 2 km. Il s'agit d'un aménagement de chaussée à 2 voies en site propre et d'un aménagement sur place (ASP) à 2 voies réaménagées sur la RN 151 existante.

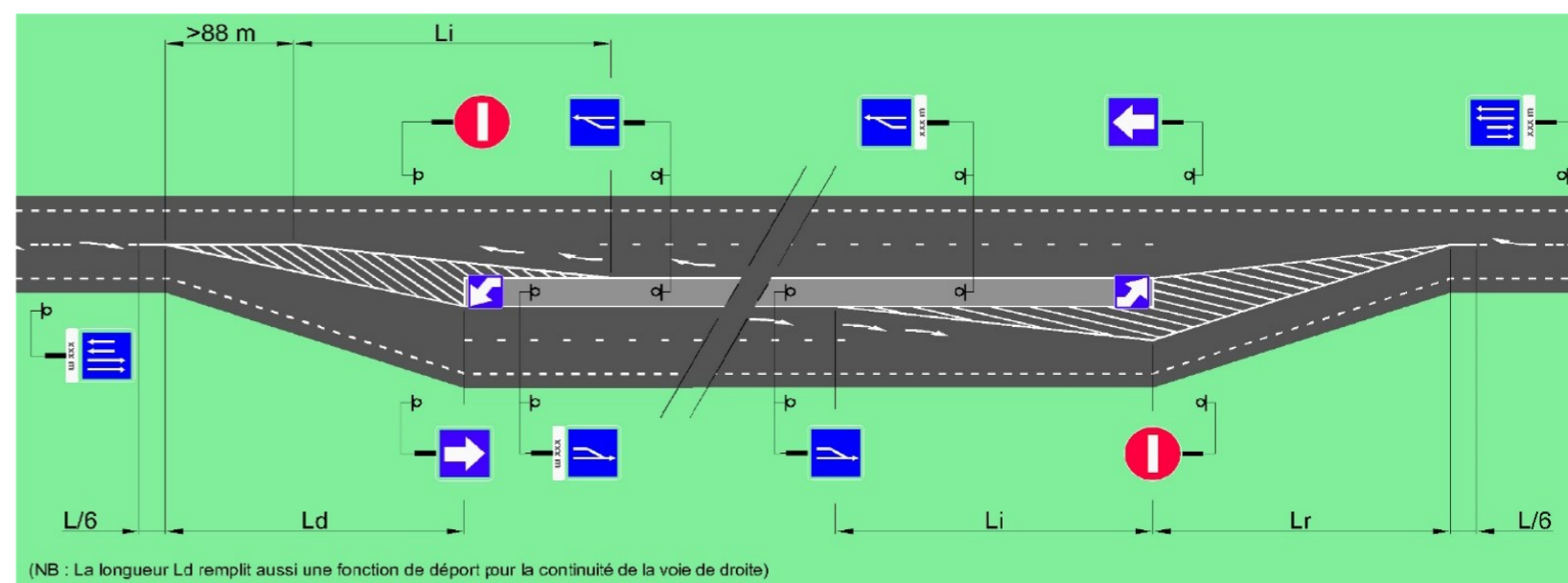
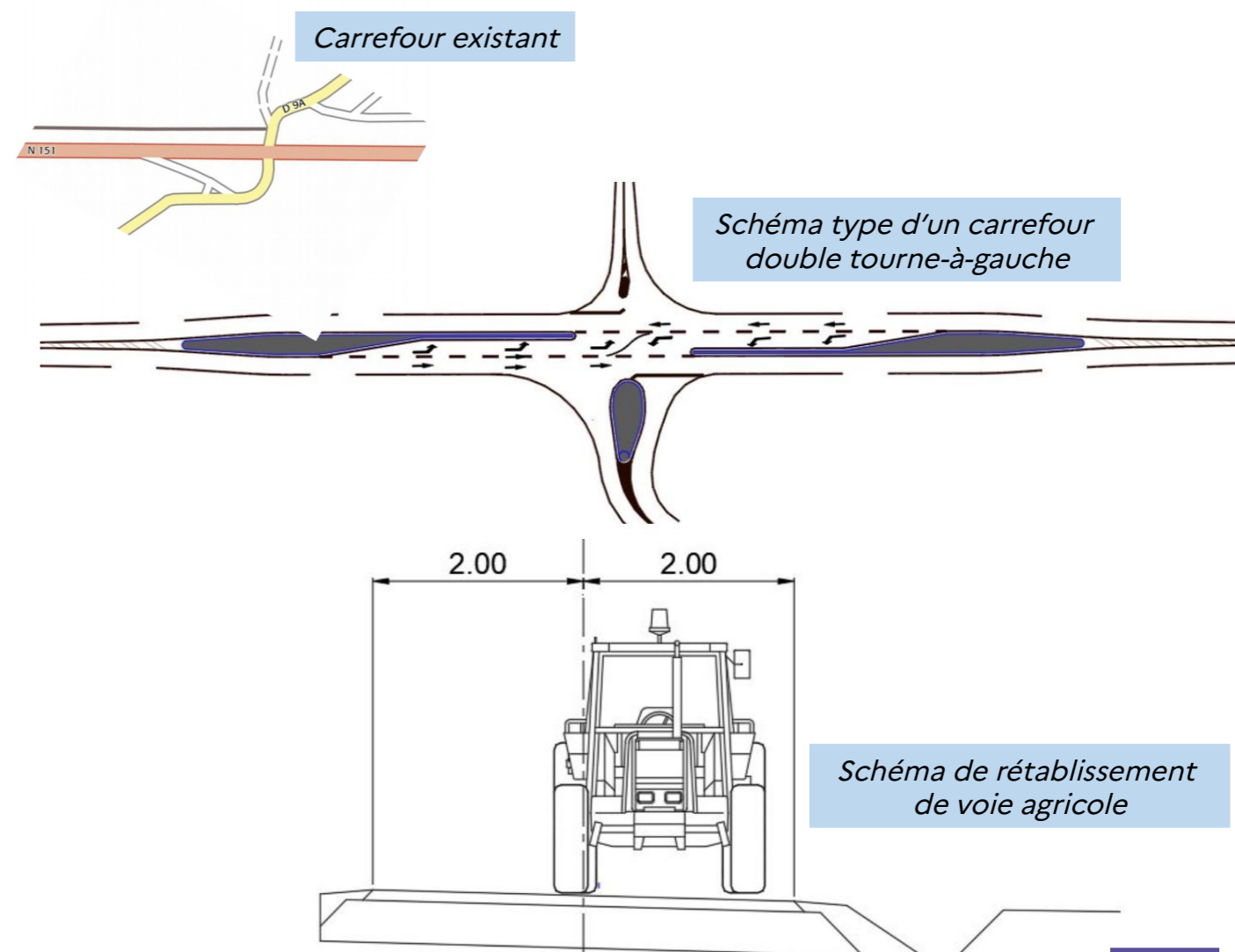


Schéma synoptique d'un créneau de dépassement

LE DOUBLE TOURNE-À-GAUCHE AVEC LA RD 9A

Le carrefour entre la RN 151 et la RD 9A sera rétabli en un carrefour dit « de double tourne-à-gauche », avec un recalage perpendiculaire des axes de la RD 9A par rapport à la RN 151.

De plus, afin de limiter les accès privés sur la RN 151, des rétablissements sont prévus pour désenclaver plusieurs hameaux ou fermes (Pié Girard, la Bretonnerie, Chènevrière). Ces rétablissements donneront accès au giratoire Est d'Issoudun et/ou au carrefour RN 151/RD 9A.



LES VOIES DE RÉTABLISSEMENT

Les voies de rétablissement seront dimensionnées avec une largeur de voie de 4 m.

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative technique des variantes

TOPOGRAPHIE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Topographie peu vallonnée, peu de problèmes de visibilité à prévoir en profil en long 	<ul style="list-style-type: none"> Topographie peu vallonnée, peu de problèmes de visibilité à prévoir en profil en long 	<ul style="list-style-type: none"> Topographie peu vallonnée, peu de problèmes de visibilité à prévoir en profil en long 	<ul style="list-style-type: none"> Topographie vallonnée, problèmes de visibilité potentiels à régler

GÉOMÉTRIE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Giratoire en extrémité de créneau : transition forte en zone de dépassement (zone rurale) et entrée de ville (zone urbaine) Pente du profil en long faible (topographie « plate ») pouvant poser des problèmes d'évacuation des eaux pluviales (système gravitaire) 	<ul style="list-style-type: none"> Giratoire en extrémité de créneau : transition forte en zone de dépassement (zone rurale) et entrée de ville (zone urbaine) Pente du profil en long faible (topographie « plate ») pouvant poser des problèmes d'évacuation des eaux pluviales (système gravitaire) 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite de création de voie de désenclavement liée à la présence du créneau dans l'axe des voies adjacentes existantes Créneau proche d'une zone de manœuvres transversales (carrefour RD 9A) 	<ul style="list-style-type: none"> Pente du profil en long plus accentuée : terrassements importants sur l'ensemble du linéaire du créneau visé Gestion de l'accès à l'aire de repos en extrémité de créneau et du tourne-à-gauche avec la RD 9A Créneau proche d'une zone de manœuvres transversales (carrefour RD 9A)

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative technique des variantes

RÉTABLISSEMENTS

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Rétablissement de chemins à aménager d'environ 8 300 m 	<ul style="list-style-type: none"> Rétablissement de chemins à aménager d'environ 9 900 m 	<ul style="list-style-type: none"> Rétablissement de chemins à aménager d'environ 8 500 m 	<ul style="list-style-type: none"> Peu d'entrées riveraines à rétablir (environ 4 100 m)

SÉCURITÉ

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Variante permettant d'offrir de la capacité de dépassement des la sortie de l'agglomération d'Issoudun Sécurisation des mouvements traversants nord sud pour les engins agricoles locaux via les voies de rétablissement Sécurisation des mouvements du carrefour RN 151/RD 9A Perturbation de la visibilité de nuit pour les usagers de la RN 151 par les véhicules circulant sur les rétablissements nord et sud 	<ul style="list-style-type: none"> Variante permettant d'offrir de la capacité de dépassement des la sortie de l'agglomération d'Issoudun Sécurisation des mouvements traversants nord-sud pour les engins agricoles locaux via les voies de rétablissement Sécurisation des mouvements du carrefour RN 151/RD 9A Perturbation de la visibilité de nuit pour les usagers de la RN 151 par les véhicules circulant sur le rétablissement nord 	<ul style="list-style-type: none"> Variante créneau « central » entre Issoudun et Charost offrant une bonne distance pour le dépassement entre les deux communes La proximité du créneau avec le TAG sur la RD 9A dans le sens Issoudun-Charost n'est pas pleinement sécurisante 	<ul style="list-style-type: none"> La capacité de dépassement en sortie d'Issoudun est reléguée loin de l'agglomération La proximité de la fin du créneau avec l'entrée de l'agglomération de Chârost (sens Issoudun-Chârost) peut-être un problème potentiel

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative technique des variantes

TRAFIC

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> La variante aura un impact non significatif sur les niveaux de trafic de la RN 151 car l'accès vers Avail depuis Issoudun (via la route d'Issoudun) sera rétabli et le tourne-à-droite rendu possible. Les trafics sur la RN 151 seront les mêmes que les trafics de référence. 	<ul style="list-style-type: none"> La variante aura un impact non significatif sur les niveaux de trafic de la RN 151 car l'accès vers Avail depuis Issoudun (via la route d'Issoudun) sera rétabli et le tourne-à-droite rendu possible. Les trafics sur la RN 151 seront les mêmes que les trafics de référence. 	<ul style="list-style-type: none"> L'accès à Avail depuis la RN 151 dans le sens Issoudun vers Charost via la route d'Issoudun sera fermé. Le trafic sur la section de la RN 151 entre Issoudun et la route d'Issoudun diminuera donc et se reportera sur le rétablissement crée en sortie d'Issoudun. 	<ul style="list-style-type: none"> La variante aura un impact non significatif sur les niveaux de trafic de la RN 151 car l'accès vers Avail depuis Issoudun (via la route d'Issoudun) sera rétabli et le tourne-à-droite rendu possible. Les trafics sur la RN 151 seront les mêmes que les trafics de référence.

RÉSEAUX

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Réseaux ERDF et ORANGE à déplacer Arrêt de bus à déplacer 	<ul style="list-style-type: none"> Réseaux ERDF et ORANGE à déplacer Arrêt de bus à déplacer 	<ul style="list-style-type: none"> Réseaux ERDF et ORANGE à déplacer Arrêt de bus à déplacer 	<ul style="list-style-type: none"> Peu de réseaux à déplacer Pas d'arrêt de bus à déplacer

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

GÉOLOGIE ET GÉOTECHNIQUE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Pas de contraintes majeures 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de contraintes majeures 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de contraintes majeures 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de la réalisation d'un remblai potentiellement sur une zone humide et d'un déblai rocheux

ARCHÉOLOGIE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Site archéologique en extrémité de variante 	<ul style="list-style-type: none"> Site archéologique en extrémité de variante 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de nécessité de fouilles archéologiques car la variante est située en dehors des zones sensibles 	<ul style="list-style-type: none"> Site archéologique sensible (centroïde) dans le périmètre de la variante

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

PROTECTION RESSOURCE EN EAU

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> La vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles est forte. L'assainissement routier devra être étanche et comporter un ouvrage de traitement 	<ul style="list-style-type: none"> La vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles est forte. L'assainissement routier devra être étanche et comporter un ouvrage de traitement 	<ul style="list-style-type: none"> La vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles est forte. L'assainissement routier devra être étanche et comporter un ouvrage de traitement 	<ul style="list-style-type: none"> La vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles est forte. L'assainissement routier devra être étanche et comporter un ouvrage de traitement

Cet impact brut est à mettre au regard de la situation actuelle. La RN 151 ne dispose aujourd'hui d'aucun dispositif d'assainissement et de gestion des eaux pluviales. Le projet prévoit de prendre en compte ce sujet en aménageant des fossés étanches et un bassin de rétention notamment.

IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> Pas de modification des flux de trafic par rapport a un scénario futur Les émissions sont similaires à l'horizon 2035 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de modification des flux de trafic par rapport a un scénario futur Les émissions sont similaires à l'horizon 2035 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de modification des flux de trafic par rapport a un scénario futur Néanmoins, les émissions polluantes et les consommations sont légèrement plus élevées avec cette variante 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de modification des flux de trafic par rapport a un scénario futur Les émissions sont similaires à l'horizon 2035

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

IMPACT ACOUSTIQUE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> La variante n'entraîne pas une augmentation de bruit de plus de 2dB(A) entre les situations Fil de l'eau et avec projet. Elle ne représente donc pas une modification significative au sens du décret 95-22 du 9 janvier 1995. La variante est conforme à la réglementation acoustique 	<ul style="list-style-type: none"> La variante n'entraîne pas une augmentation de bruit de plus de 2dB(A) entre les situations Fil de l'eau et avec projet. Elle ne représente donc pas une modification significative au sens du décret 95-22 du 9 janvier 1995. La variante est conforme à la réglementation acoustique 	<ul style="list-style-type: none"> La variante n'entraîne pas une augmentation de bruit de plus de 2dB(A) entre les situations Fil de l'eau et avec projet. Elle ne représente donc pas une modification significative au sens du décret 95-22 du 9 janvier 1995. La variante est conforme à la réglementation acoustique 	<ul style="list-style-type: none"> La variante n'entraîne pas une augmentation de bruit de plus de 2dB(A) entre les situations Fil de l'eau et avec projet. Elle ne représente donc pas une modification significative au sens du décret 95-22 du 9 janvier 1995. La variante est conforme à la réglementation acoustique

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers ▪ La variante n'a pas d'effet direct sur les niveaux de trafics sur la RN 151 ▪ La variante est rentable d'un point de vue sociétal : elle permet des gains de confort, de sécurité et de temps ▪ Estimation financière = 6 538 000 € 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers ▪ La variante n'a pas d'effets directs sur les niveaux de trafics sur la RN 151 ▪ La variante est rentable d'un point de vue sociétal : elle permet des gains de confort, de sécurité et de temps ▪ Estimation financière = 6 556 000 € 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers ▪ La variante diminue le trafic sur une section de la RN 151 entre le giratoire en sortie d'Issoudun et l'intersection entre la RN 151 et la route d'Issoudun ▪ La variante est rentable d'un point de vue sociétal : elle permet des gains de confort, de sécurité et de temps ▪ Estimation financière = 6 583 000 € 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers ▪ La variante n'a pas d'effets directs sur les niveaux de trafics sur la RN 151 ▪ La variante est rentable d'un point de vue sociétal : elle permet des gains de confort, de sécurité et de temps ▪ Estimation financière = 6 544 000 €

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

IMPACTS DIRECTS ET INDIRECTS SUR LA FLORE ET LES HABITATS

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flore : risque de destruction de quelques spécimens de Chardon-Marie lors des travaux ▪ Habitat : aucun impact 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flore : risque de destruction de quelques spécimens de Chardon-Marie lors des travaux ▪ Habitat : aucun impact 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flore : risque de destruction de quelques spécimens de Chardon-Marie lors des travaux ▪ Habitat : aucun impact 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flore : risque de destruction de quelques spécimens de Chardon-Marie lors des travaux ▪ Risque de destruction d'espèces protégées si des engins traversent ou stationnent sur les zones de pelouses ▪ Habitat : risque de dégradation d'un habitat d'intérêt si des engins traversent ou stationnent sur les zones de pelouses

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

IMPACTS DIRECTS ET INDIRECTS SUR LA FAUNE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact direct : risque de perturbation, voire de destruction de nichées de l'Alouette des champs et de la Perdrix grise, par les travaux routiers ou lors de la réalisation des voies de rétablissement (environ 4 200 m en site propre) ▪ Impact indirect : risque d'accroissement de mortalité de la petite faune sur la portion élargie (2 100 m) (augmentation de la vitesse des véhicules, espace routier plus large a franchir) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact direct : risque de perturbation, voire de destruction de nichées de l'Alouette des champs et de la Perdrix grise, par les travaux routiers ou lors de la réalisation des voies de rétablissement (environ 2 750 m en site propre) ▪ Impact indirect : risque d'accroissement de mortalité de la petite faune sur la portion élargie (2 100 m) (augmentation de la vitesse des véhicules, espace routier plus large a franchir) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact direct : risque de perturbation, voire de destruction de nichées de l'Alouette des champs, du Bruant proyer et de la Perdrix grise, par les travaux routiers ou lors de la réalisation des voies de rétablissement (environ 5 200 m en site propre) ▪ Impact indirect : risque d'accroissement de mortalité de la petite faune sur la portion élargie (2 100 m) (augmentation de la vitesse des véhicules, espace routier plus large a franchir) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact direct : risque de perturbation, voire de destruction de nichées de l'Alouette des champs, et du Bruant proyer, par les travaux routiers ou lors de la réalisation des voies de rétablissement. Risque de perturbation de la nidification de trois espèces d'oiseaux patrimoniales, Bruant jaune, Linotte mélodieuse et Tarier pâtre, du fait de la proximité des travaux. Risque de destruction de spécimens de Lézard vert occidental ou d'un biotope fréquenté par les espèces lors de l'aménagement des rétablissements. Risque de pollution du petit étang lors de l'aménagement des rétablissements. ▪ Impact indirect : risque d'accroissement de mortalité de la petite faune sur la portion élargie (2 100 m) (augmentation de la vitesse des véhicules, espace routier plus large a franchir)

COMPARAISON MULTICRITERE DES VARIANTES

Analyse comparative environnementale des variantes

PAYSAGE ET PATRIMOINE

Variante 1 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux proche du créneau	Variante 2 Ouest « Issoudun » avec rétablissements longitudinaux éloignés du créneau	Variante 3 médiane « Avail » proche du tourne à gauche avec la RD 9A	Variante 4 Est « Chârost »
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante présente l'intérêt de rapprocher le créneau de dépassement de l'agglomération d'Issoudun dont la frange a déjà connu un développement d'activités débordant sur le plateau. ▪ Avec cette variante, un grand linéaire de campagne est laissé indemne plus à l'est. Elle présente de plus l'intérêt de regrouper sur un même secteur géographique rétablissement et créneau de dépassement. ▪ L'aménagement ne s'étale donc pas considérablement le long de la RN 151. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La variante présente l'intérêt de rapprocher le créneau de dépassement de l'agglomération d'Issoudun dont la frange a déjà connu un développement d'activités débordant sur le plateau. ▪ Avec cette variante, un grand linéaire de campagne est laissé indemne plus à l'est. Elle présente de plus l'intérêt de regrouper sur un même secteur géographique rétablissement et créneau de dépassement. ▪ L'aménagement ne s'étale donc pas considérablement le long de la RN 151. ▪ Les voies de rétablissement en rive sud du créneau utilisent en grande partie des chemins existants éloignés de la voie, ce qui permettra qu'ils se fondent mieux dans le paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si la situation centrale de cette variante viendra rompre la qualité de la lecture paysagère qu'offre actuellement la RN 151 sur le paysage de la Champagne Berrichonne, la coupure engendrée par la création du créneau de dépassement deviendra, pour l'automobiliste, plus prégnante que le paysage et ne permettra plus de bien saisir l'identité des lieux. ▪ La RN 151 découpée en séquences multiples n'offrira plus le temps possible d'imprégnation et d'immersion dans le paysage ▪ De plus, le tracé des rétablissements viendra impacter une grande partie du plateau jusqu'à Issoudun avec sans doute la création de merlons qui banalisent le paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cette variante cumule relief marqué, situation partielle en fond de talweg, point haut et large visibilité sur le plateau, vue remarquable sur la vallée et l'église de Charost. ▪ Son seul atout est la faible proximité des lieux de vie et le faible linéaire de rétablissement à prévoir. Cependant, station de pompage et décharge proches de la voie sont des contraintes importantes ▪ Et surtout, emprise et terrassements risquent d'être importants étant donné le relief et cela sera bien dommageable au niveau paysager.