



PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA CHÂTRE

**RÉUNION PUBLIQUE
25 Novembre 2019**



Ordre du jour

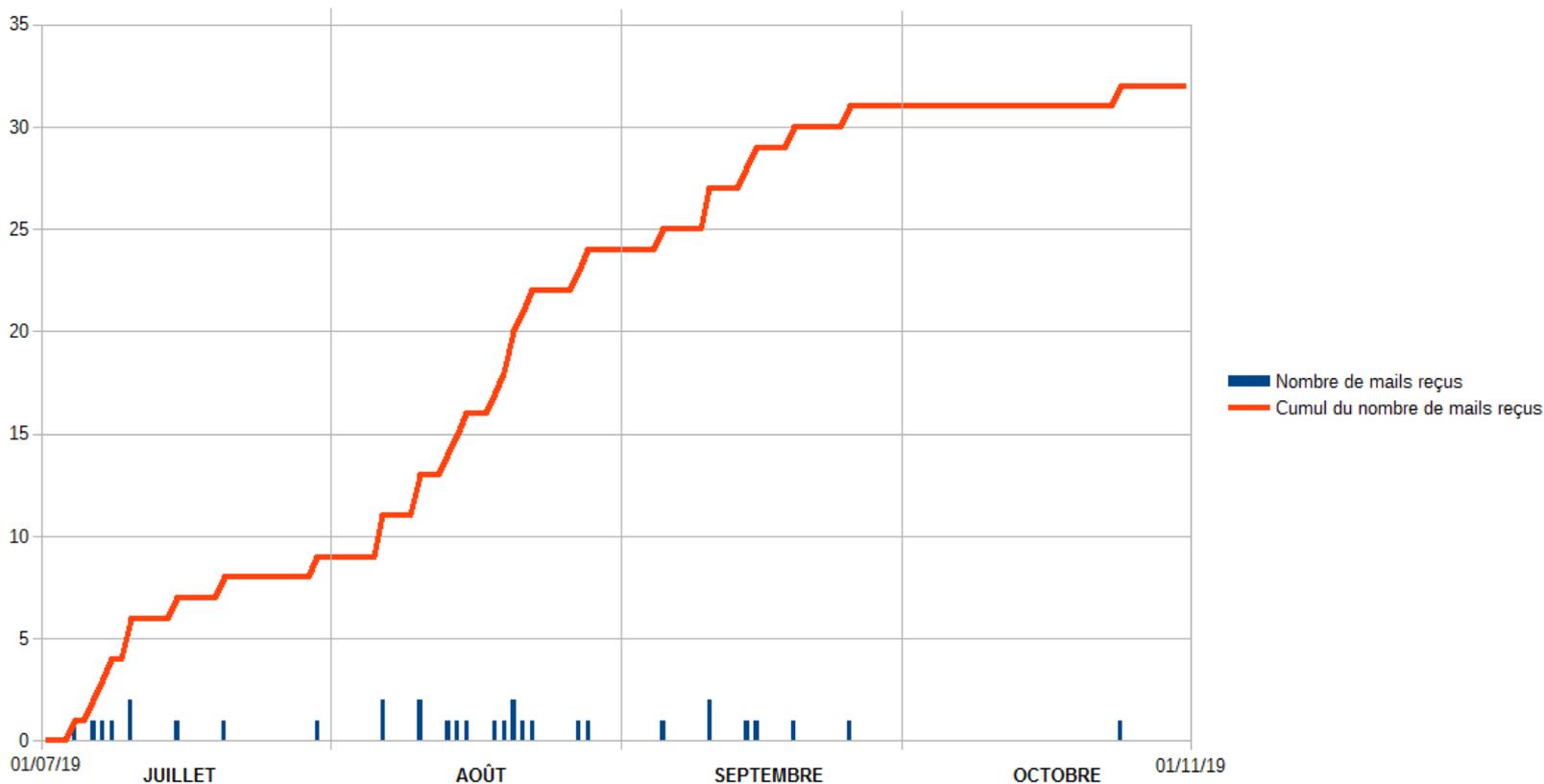
- 1/ Bilan de la consultation électronique**
- 2/ Comptages routiers**
- 3/ Accidentologie**
- 4/ Tracés routiers et analyses de leurs impacts**



1/ BILAN DE LA CONSULTATION ÉLECTRONIQUE

Courriels reçus entre le 4 juillet et le 24 octobre 2019

COURRIELS REÇUS



32 courriels ont été envoyés à l'adresse information-deviation-de-la-chatre@indre.fr créée à l'issue de la réunion publique du 24 juin 2019.



QUESTIONS

- ▶ **Le trafic routier** : Quelles seront les évolutions de trafic routier (notamment poids-lourds) axe par axe et comment s'opéreront les reports ? Quelles seront les vitesses de circulation prévues ?

FAVORABLES

- ▶ **Réduction des nuisances** pour plus de 350 foyers habités recensés le long des routes accueillant actuellement la majorité du trafic de poids-lourds (nuisances sonores, atmosphériques, visuelles et vibrations...)
- ▶ **Amélioration de la sécurité** des riverains de l'axe emprunté par les poids-lourds et de certains points en particulier (exemple carrefour rue Nationale / rue Galliéni) mais également des élèves se rendant aux établissements scolaires de la rue Galliéni et de l'avenue Aristide Briand
- ▶ **Amélioration de la desserte des zones industrielles et commerciales** (ZI des Ribattes, ZA des Ajoncs, ZA de Belleplace)
- ▶ **Aboutissement d'un projet vieux de 40 ans**



DÉFAVORABLES

- ▶ **Transfert de nuisances** des habitants du centre de la Châtre vers ceux de la périphérie et des communes limitrophes cause d'une perte de qualité de vie des riverains (rue Jean Jaurès, rue Joseph Ageorges, rue Jean Pacton, Route de Neuvy, hameaux de La Justice, de Village au Noir...).
- ▶ **Destruction d'espaces naturels et récréatifs** appréciés par les riverains dans le secteur des Ribattes ou de Beauregard (promenades, sport, présence d'enfants...). Atteinte à des itinéraires de grandes randonnées participant à l'attractivité touristique du territoire.
- ▶ **Dévalorisation des biens immobiliers** parfois acquis récemment ou faisant l'objet d'une valorisation touristique.
- ▶ **Consommation d'espace agricole et déstructuration d'exploitations**
- ▶ **Risque de perte de chiffre d'affaire pour les commerces** et menace pour le dynamisme du centre ville (à l'exemple de ce qui a eu lieu à Châteaumeillant)
- ▶ **Risque pour la ressource en eau** car le projet impacte des rivières, des zones humides et le périmètre de protection du captage de Vauvet
- ▶ **Coût financier du projet important pour un résultat incertain**



PROPOSITIONS FORMULÉES

- ▶ **Améliorer la circulation existante** : Limitation de la vitesse sur certains axes (ex : Route de Neuvy). Création d'aménagements (ex : giratoire au niveau des HLM du Moulin à vent). Interdire l'accès aux poids lourds à certains horaires.
- ▶ **Reprendre un tracé plus ancien** passant en zone rurale plus à l'écart des habitations
- ▶ **Prolonger la déviation entre la route de Guéret et la route de Montluçon.**
- ▶ **Préserver les terres agricoles en reliant les deux tronçons de déviation en un même point.**
- ▶ **Créer un outil financier individualisé** pour financer les équipements anti nuisances ou compenser les pertes éventuelles de valeur foncière.
- ▶ **Mener des actions de soutien aux commerces et de dynamisation du centre ville** afin de profiter de la déviation pour créer un véritable pôle d'attractivité.
- ▶ **Créer des circulations vertes** et apaisées pour piétons et cyclistes afin de renforcer l'image touristique de La Châtre et sa région. Prévoir des franchissements piétons de la déviation.
- ▶ **Mettre à jour des fonds de cartes** car des maisons ne figuraient pas sur ceux projetés le 24 juin.



2/ COMPTAGES ROUTIERS



ÉLÉMENTS DE MÉTHODOLOGIE ET DÉFINITIONS

La modélisation de l'étude de trafic a été réalisée à partir de :

- La carte de Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) pour l'année 2017
- Les données de comptages routiers du 5 au 11 avril 2018 sur 12 axes routiers à la périphérie de La Châtre
- L'enquête origine – destination par interview sur 10 postes réalisée les 29 et 31 janvier 2019 auprès des chauffeurs de VL et PL
- Les données de comptages routiers du 28 janvier au 3 février 2019 sur les 10 postes d'interview + 2 en centre ville de La Châtre
- Les données de comptages routiers en centre ville de La Châtre du 5 au 11 février 2019 sur 5 postes et du 14 au 21 février 2019 sur un poste

Définitions

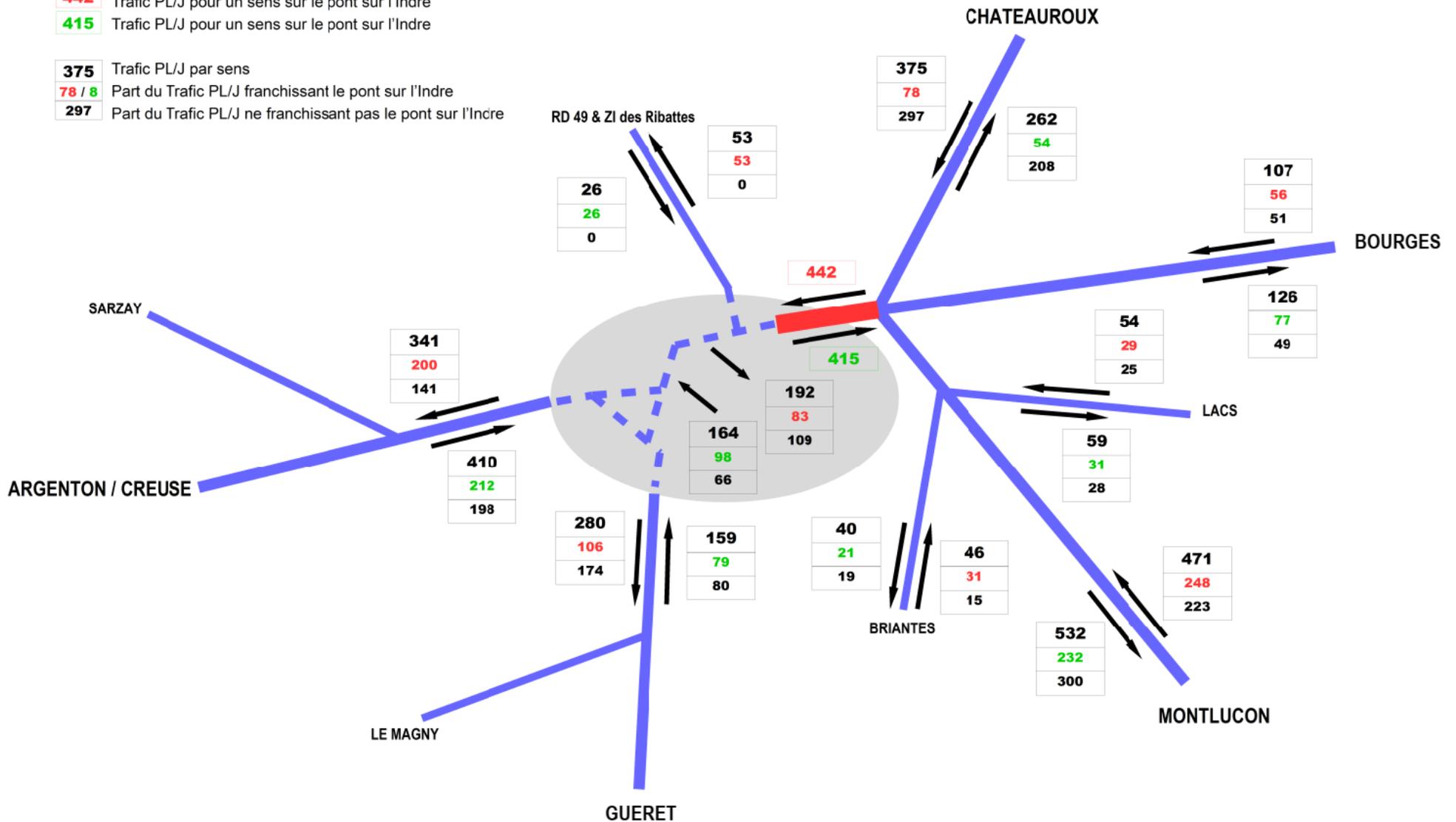
- **Poids-lourds** : véhicules de plus de 3,5 T
- **Le trafic moyen journalier annuel (TMJA)** d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules (VL + PL) circulant tous sens confondus, au cours d'une journée. Il est déterminé à partir de 4 périodes de mesures (4 périodes de comptage de 7 jours (une par saison), hors vacances scolaires)
- **Trafic PL sur les 6 jours ouvrés** \approx TMJA PL + 15 %
- **Trafic PL du jour le plus chargé** \approx TMJA PL + 40 %



ORIGINE DU TRAFIC POIDS-LOURDS JOURNALIER TRAVERSANT L'HYPERCENTRE (État existant issu des modélisations de l'étude de trafic 2019)

LEGENDE

- Pont sur l'Indre
- 442 Trafic PL/J pour un sens sur le pont sur l'Indre
- 415 Trafic PL/J pour un sens sur le pont sur l'Indre
- 375** Trafic PL/J par sens
- 78 / 8 Part du Trafic PL/J franchissant le pont sur l'Indre
- 297 Part du Trafic PL/J ne franchissant pas le pont sur l'Indre



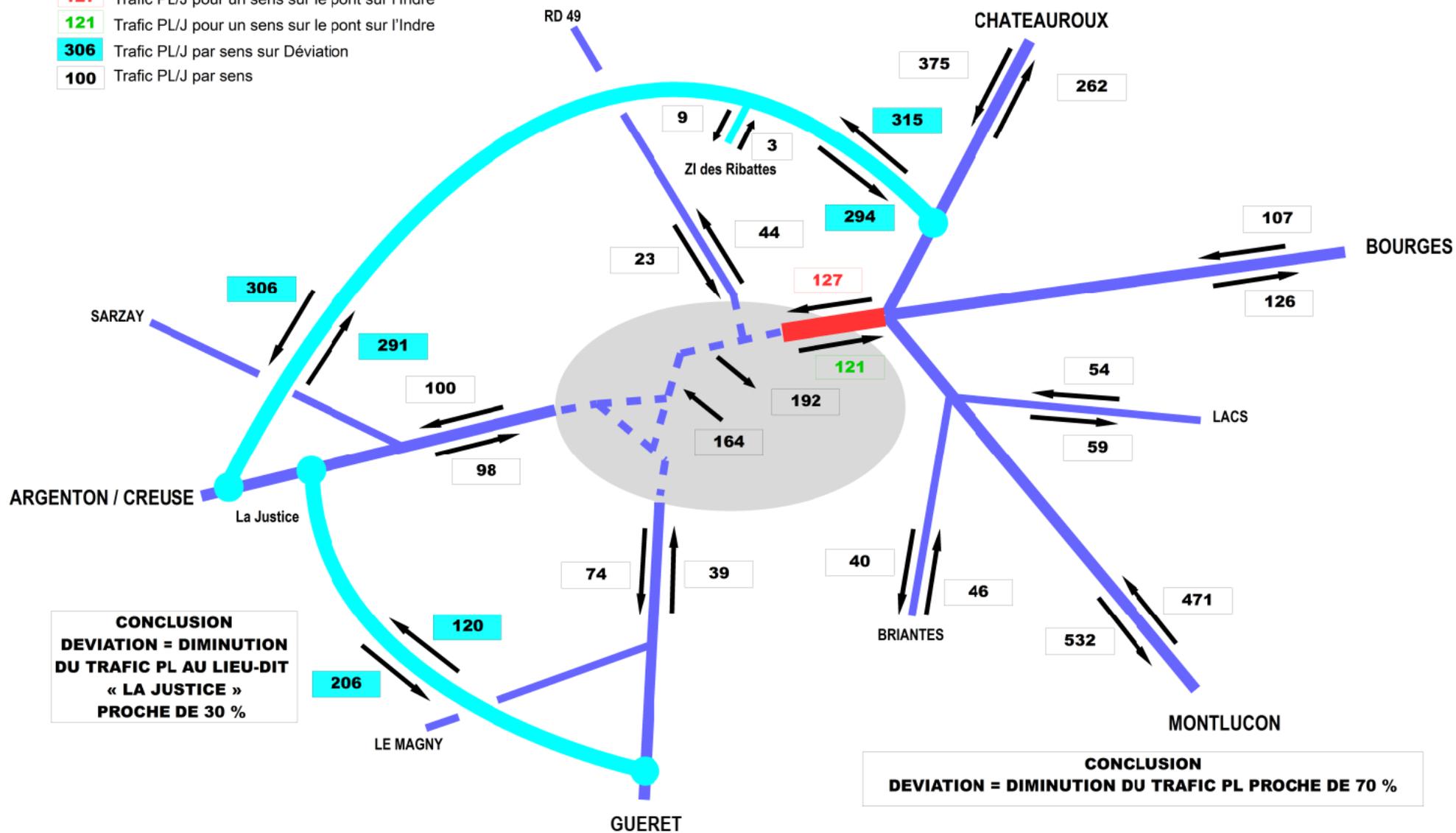


SIMULATION DU TRAFIC POIDS-LOURDS JOURNALIER TRAVERSANT L'HYPERCENTRE AVEC DÉVIATION

(Simulation depuis l'état existant issu des modélisations de l'étude de trafic 2019)

LEGENDE

- Pont sur l'Indre
- 127 Trafic PL/J pour un sens sur le pont sur l'Indre
- 121 Trafic PL/J pour un sens sur le pont sur l'Indre
- 306 Trafic PL/J par sens sur Déviation
- 100 Trafic PL/J par sens





3/ ACCIDENTOLOGIE

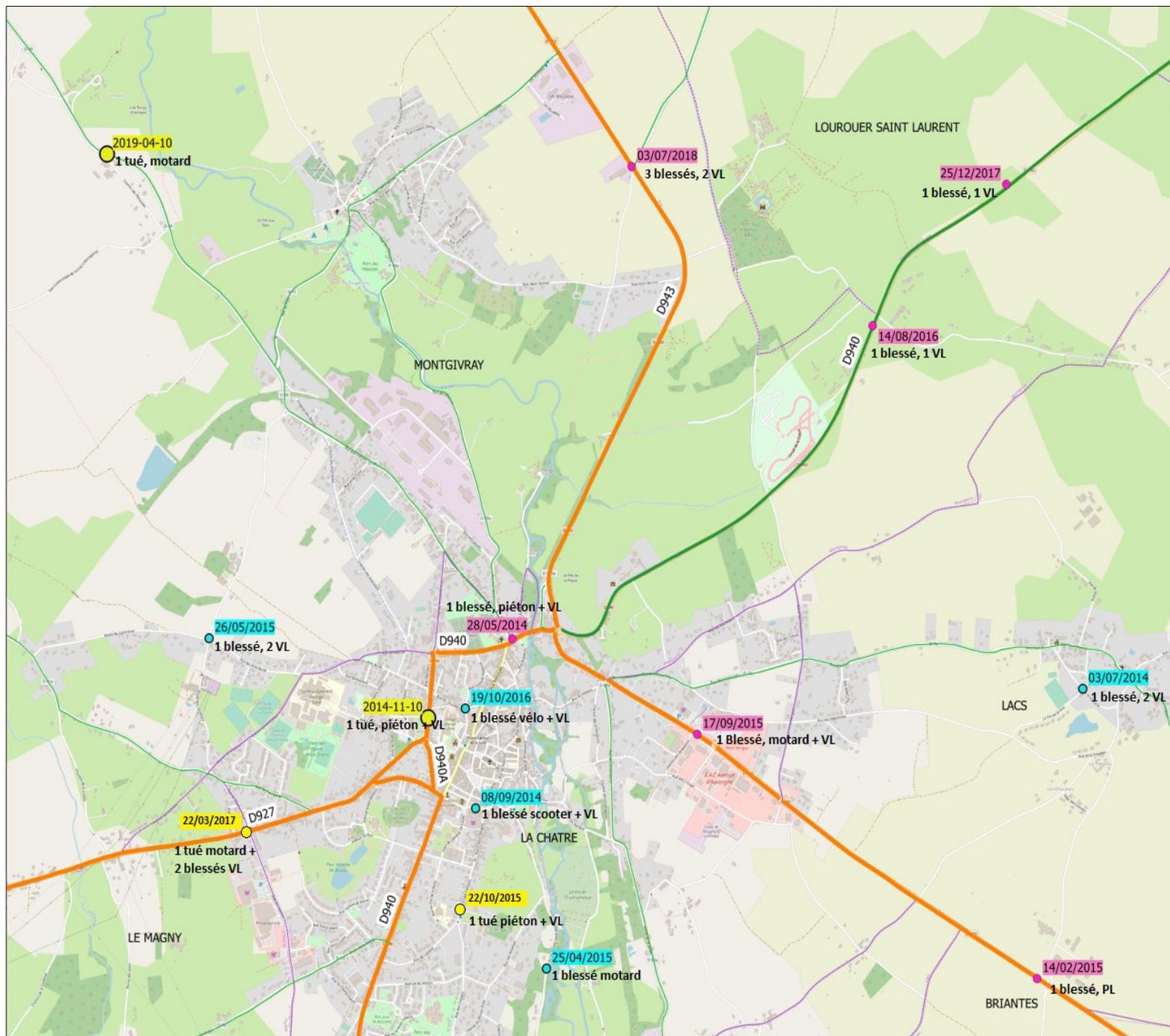


ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ENTRE 2014 et 2019

Jaune : tués (3 RD + 1 VC)

Violet : blessés sur RD

Bleu : blessés sur VC

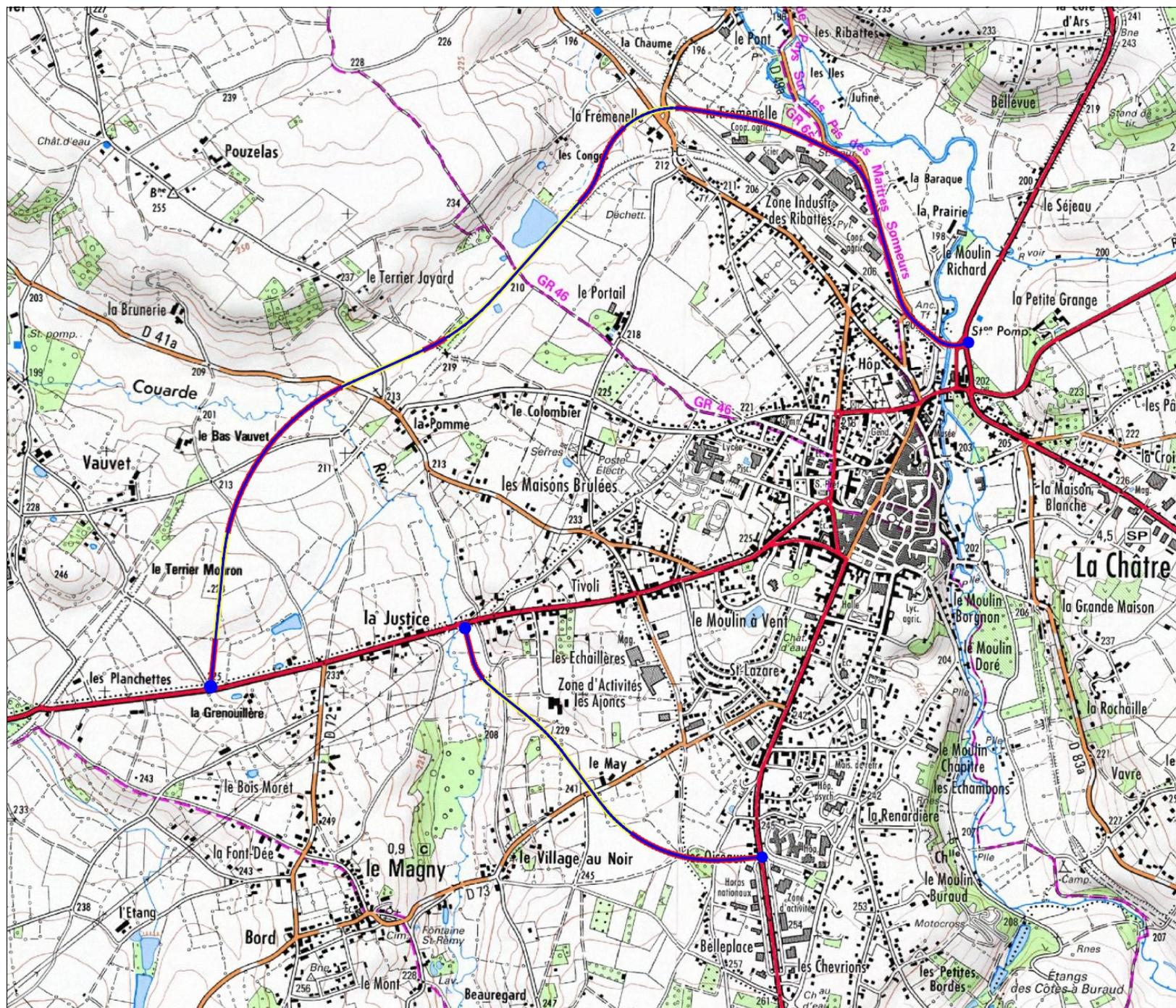




4/ TRACÉS ROUTIERS ET ANALYSES DES IMPACTS



TRACÉ PRÉSENTÉ LE 24 JUIN 2019



Longueur : 6,795 km
Emprise : 20,4 ha

COMPARAISON TRACÉ A et A' AVEC LE TRACÉ PRÉSENTÉ LE 24 JUIN 2019

Amélioration
 Légère amélioration
 Neutre
 Détérioration
 Forte détérioration

IMPACTS	TRACÉ A Longueur : 6,821 km Emprise : 20,5 ha	TRACÉ A' Longueur : 7,258 km Emprise : 21,8 ha
Riverains	<ul style="list-style-type: none"> Déviations en pied de talus au nord de la voie ferrée en rive d'agglomération, le talus de la voie ferrée fait alors écran coté sud. Des habitations isolées seront impactées en partie Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> Hors zone agglomérée Des habitations isolées seront impactées en partie Ouest
Agricoles	<ul style="list-style-type: none"> En passant plus près de la ZA des Ribattes et en empruntant l'ancienne voie ferrée on limite le morcellement des parcelles agricoles Neutre au niveau du raccordement à la RD 927 	<ul style="list-style-type: none"> Destructuration et consommation de prairies humides dans la vallée de l'Indre
Faune Flore Paysage	<ul style="list-style-type: none"> Évitement de la vallée de l'Indre en passant plus près de la ZA des Ribattes Présence d'espèces sensibles sur le tracé réutilisé de la voie ferrée 	<ul style="list-style-type: none"> Passage en travers de la vallée de l'Indre (zone inondable, ZNIEFF, impact paysagé...) Présence d'espèces sensibles sur le tracé réutilisé de la voie ferrée
Attractivité touristique	<ul style="list-style-type: none"> Neutre par rapport au tracé présenté le 24 juin 2019 	<ul style="list-style-type: none"> Neutre sur les tracés GR mais impact paysager dans la vallée de l'Indre
Coût	<ul style="list-style-type: none"> Neutre par rapport au tracé présenté le 24 juin 2019 	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages de franchissement dans la vallée de l'Indre

COMPARAISON TRACÉ B et B' AVEC LE TRACÉ PRÉSENTÉ LE 24 JUIN 2019



IMPACTS	TRACÉ B Longueur : 6,945 km Emprise : 20,8 ha	TRACÉ B' Longueur : 6,776 km Emprise : 20,3 ha
Riverains	<ul style="list-style-type: none"> Déviations emprunte l'ancienne voie ferrée à travers la ZA des Ribattes, puis s'écarte de l'extrémité de la rue J. Pacton mais reste au plus près des rues J. Jaurès et J. Ageorges Impact sur des bâtiments industriels et d'habitations 	<ul style="list-style-type: none"> La déviation emprunte en totalité le tracé de l'ancienne voie ferrée passant dans la zone urbaine, au plus près des riverains (rues J. Pacton, J. Jaurès et J. Ageorges) Impact sur des bâtiments industriels et d'habitation
Agricoles	<ul style="list-style-type: none"> La déviation emprunte en quasi totalité le tracé de l'ancienne voie ferrée. Les seules surfaces agricoles impactées se situent dans le secteur de la Fremenelle. 	<ul style="list-style-type: none"> La déviation emprunte en totalité le tracé de l'ancienne voie ferrée depuis la RD 943 nord jusqu'à la RD 927 épargnant les surfaces agricoles
Faune Flore Paysage	<ul style="list-style-type: none"> Évitement de la vallée de l'Indre en passant à travers la ZA des Ribattes Présence d'espèces sensibles sur le tracé réutilisé de la voie ferrée 	<ul style="list-style-type: none"> Évitement de la vallée de l'Indre en passant à travers la ZA des Ribattes Présence d'espèces sensibles sur le tracé réutilisé de la voie ferrée
Attractivité touristique	<ul style="list-style-type: none"> GR existants peu impactés, un point de traversée 	<ul style="list-style-type: none"> GR existants peu impactés, un point de traversée
Coût	<ul style="list-style-type: none"> Neutre par rapport au tracé présenté le 24 juin 2019 	<ul style="list-style-type: none"> Neutre par rapport au tracé présenté le 24 juin 2019



COMPARAISON TRACÉ C AVEC LE TRACÉ PRÉSENTÉ LE 24 JUIN 2019

 Amélioration

 Légère amélioration

 Neutre

 Détérioration

 Forte détérioration

IMPACTS	TRACÉ C Longueur : 7,335 km Emprise : 22 ha
Riverains	<ul style="list-style-type: none">• La déviation contourne le bourg de Montgivray par le Nord Ouest évitant toutes les zones densément peuplées• Des habitations isolées seront toutefois impactées
Agricoles	<ul style="list-style-type: none">• La déviation traverse et consomme des espaces au Nord dans une zone agricole bien structurée
Faune Flore Paysage	<ul style="list-style-type: none">• Passage en travers de la vallée de l'Indre (zone inondable, ZNIEFF, impact paysagé...). Nécessité d'un viaduc de franchissement important• Présence d'espèces sensibles sur le tracé désaffecté de la voie ferrée sur sa section réutilisée
Attractivité touristique	<ul style="list-style-type: none">• GR existants peu impactés, un point de traversée sous l'ouvrage de franchissement de l'Indre
Coût	<ul style="list-style-type: none">• En cours d'évaluation



MERCI DE VOTRE ATTENTION