

RÉHABILITATION DU PONT DE LA CHARITÉ SUR LOIRE

Concertation publique du 6 au 27 février 2012



Dossier de concertation



SOMMAIRE

Introduction	p.5
1 - LA CONCERTATION PUBLIQUE	p.7
1.1 - Cadre de la concertation publique	p.8
1.1.1 - Concertation avec les Services de l'État	p.8
1.1.2 - Concertation publique	p.8
1.2 - Périmètre de la concertation publique	p.9
1.3 - Modalités de la concertation publique	p.9
1.4 - Bilan de la concertation	p.9
2 - LE SITE	p.11
2.1 - Présentation du site	p.12
2.2 - Présentation de la problématique	p.13
2.2.1 - Pathologies de l'ouvrage	p.13
2.2.2 - Conditions de circulation sur l'ouvrage	p.14
2.2.3 - Traversée du quartier du Faubourg	p.14
2.3 - Objectifs d'aménagement	p.14
3 - LES ÉTUDES	p.15
3.1 - Contraintes et enjeux de l'opération	p.16
3.1.1 - Sécurité – Exploitation sous chantier	p.16
3.1.2 - Environnement et intégration du projet	p.16
3.2 - Rappel des études antérieures	p.16
3.3 - Présentation des variantes	p.17
3.3.1 - Rappel de l'existant	p.17
3.3.2 - Réparation de l'ouvrage	p.17
3.3.3 - Variante A	p.18
3.3.4 - Variante B	p.19
3.3.5 - Variante C	p.20
3.3.6 - Variante D	p.21
3.3.7 - Variante E	p.22
3.3.8 - Variante ST (statu quo)	p.23
3.3.9 - Conditions d'exploitation en phase travaux	p.23
3.4 - Propositions du maître d'ouvrage	p.24
3.4.1 - Les variantes à écarter	p.24
3.4.2 - Les variantes à approfondir	p.24
3.4.3 - Les réponses proposées par le maître d'ouvrage	p.24
Intervenants	p.25

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Vue de l'ouvrage côté amont depuis La Charité sur Loire	p.12
Situation du projet	p.12
Un peu de terminologie	p.13
Croisement de deux véhicules lourds sur l'ouvrage	p.13
Vue de la traversée du Faubourg depuis l'ouest	p.14
Vue aérienne de l'île du Faubourg	p.14
Profil en travers de l'existant	p.17
Extrait du projet de réparation de 2005	p.17
Profil en travers de la variante A	p.18
Localisation des aires de stockage PL envisagées dans le cadre de la variante A	p.18
Profil développement durable de la variante A	p.19
Profil en travers de la variante B	p.19
Profil développement durable de la variante B	p.19
Vue en plan de l'alternat dans le quartier du Faubourg envisagé dans le cadre de la variante B	p.19
Profil en travers de la variante C	p.20
Profil développement durable de la variante C	p.20
Vue en plan de l'alternat dans la traversée du Faubourg envisagé dans le cadre de la variante C	p.20
Itinéraires de déviation associées à la variante D	p.21
Profil développement durable de la variante D	p.21
Profil en travers de la variante E	p.22
Profil développement durable de la variante E	p.22
Fuseaux de déviation de la RN151 issus des études préliminaires	p.23
Profil développement durable de la variante ST	p.23

INTRODUCTION

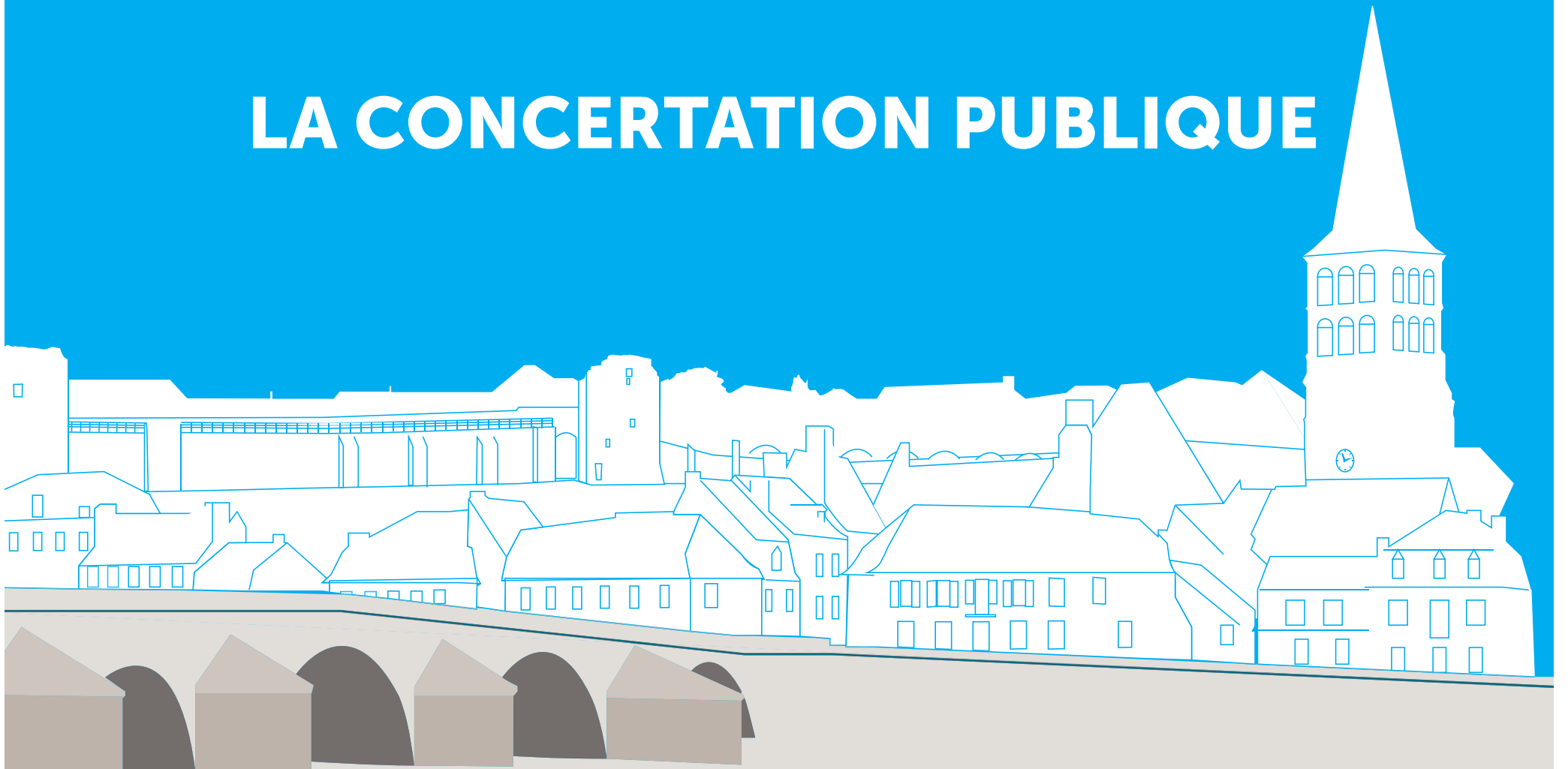
Le présent dossier de concertation concerne la réhabilitation du Pont de La Charité-sur-Loire.

L'opération de réhabilitation du Pont de La Charité-sur-Loire est inscrite au Plan De Modernisation des Itinéraires Routiers (PDMI) en cours pour un montant de 5 M€. Il s'agit d'une opération de réparation d'un ouvrage maçonné datant du XVIème siècle, inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, en secteur urbain. C'est un projet dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État.

Le présent dossier comprend la présentation :

- de la concertation publique ;
- de la problématique du site ;
- des objectifs d'aménagement ;
- d'un rappel des études antérieures ;
- de l'analyse multicritères conduisant à proposer une solution optimale.

LA CONCERTATION PUBLIQUE



1 - LA CONCERTATION PUBLIQUE

1.1 - CADRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique est une démarche réglementaire au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Elle s'applique pour tous les projets d'aménagement ayant une incidence importante sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

La présente concertation s'intègre dans la démarche participative du maître d'ouvrage, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, représenté par la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR Centre-Est).

1.1.1 - CONCERTATION AVEC LES SERVICES DE L'ÉTAT

Cette première phase de concertation a consisté à recueillir l'avis des différents services de l'État sur les études menées jusqu'alors.

1.1.2 - CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique est une procédure de consultation intermédiaire entre le débat public qui se déroule au stade des études préliminaires pour les grands projets d'infrastructure (LGV, autoroutes...) et les procédures plus classiques de consultation que sont les enquêtes publiques.

Elle intervient dès le stade des études préliminaires et porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées pour répondre à la problématique présentée en chapitre 3. Elle doit aboutir à proposer pour les études d'avant-projet le parti d'aménagement retenu.

Cette procédure découle :

- **de la charte constitutionnelle française sur l'environnement** inspirée par les principes de la convention internationale d'Aarhus du 25 juin 1998. Cette dernière pose le principe d'information et de participation du public, résultant d'une part, d'une prise de conscience des impacts de certains projets d'aménagements ou d'équipements sur l'environnement, et d'autre part, d'une évolution dans la conception du principe de concertation préalable à la réalisation des projets d'aménagement du territoire, influencées par les théories dites de « la nouvelle gouvernance » ;
- **de la loi du 18 juillet 1985 rendant obligatoire la consultation du public et des associations** en amont des décisions d'aménagement et de **la loi dite « Barnier »** renforçant les dispositions de protection de l'environnement ;
- **de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité** qui intègre un chapitre intitulé «Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

Préciser le parti d'aménagement retenu :

Les études d'avant-projet permettront de préciser le parti retenu en choisissant la solution et en arrêteront le « coût d'objectif plafond ». Ce coût d'objectif plafond correspond au maximum des dépenses qui seront engagées pour la réalisation de l'opération.

L'opération de réhabilitation du pont de la Charité sur Loire (ou Pont de Pierre), par son coût estimé à 5 M€, supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, par sa localisation en milieu urbain et par sa sensibilité environnementale est soumise à la procédure de concertation publique.

1.2 - PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique porte sur la réhabilitation du pont de La Charité sur Loire, ou Pont de Pierre. La démarche ne concerne pas la déviation de La Charité sur Loire, dont les études sont actuellement en cours sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne. Cette opération disposera en temps utiles et en fonction de l'avancée des études, de ses propres phases de concertation.

Ces deux opérations, même si elles peuvent avoir des interactions, sont conduites indépendamment en raison de la différence d'échelle (coûts, délais) entre elles et compte-tenu de l'urgence de procéder aux réparations du pont.

1.3 - MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de la concertation publique sont les suivants :

- promouvoir la participation des citoyens aux projets qui les concernent, par l'information la plus complète, l'écoute de leurs attentes et de leurs craintes, l'échange et le débat ;
- améliorer le contenu des projets et faciliter leurs réalisations en y associant dès l'origine, aux côtés du maître d'ouvrage, le plus grand nombre possible d'acteurs ;
- fournir aux différents partenaires les éléments définissant l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement.

Pour atteindre ces objectifs, l'État a donc proposé à M. le Maire de La Charité sur Loire, les modalités de concertation suivantes approuvées par délibération du Conseil Municipal du 16 janvier 2012 :

- la période de concertation publique s'étendra du **6 au 27 février 2012** et son lancement est marqué par une réunion publique le 6 février en salle des fêtes de La Charité sur Loire ;
- une exposition temporaire détaillera les études réalisées et les principes du projet. Elle est présentée en Mairie de La Charité sur Loire, salle Robert Guillaume, et ce jusqu'à la clôture de la concertation publique ;
- le présent dossier de concertation. Il peut être consulté librement et est accompagné d'un registre pour recueillir les avis ;
- les documents support de la concertation sont consultables et téléchargeables sur le site internet de la Mairie et sur celui de la DIR Centre-Est (www.pont-charite.fr).

1.4 - BILAN DE LA CONCERTATION

Une fois la période de concertation sur le projet terminée, le maître d'ouvrage en établira le bilan. Le bilan doit être la retranscription fidèle des échanges. Il ne doit porter ni jugement, ni regard critique. Le bilan sera soumis à l'avis de la commune de La Charité sur Loire et sera ensuite rendu public. Ce document servira de base aux cahiers des charges des futures phases d'études et fera partie intégrante de l'avant-projet. Il sera également intégré à l'enquête publique qui constituera la dernière phase de concertation sur le projet finalisé.

S'INFORMER, S'EXPRIMER

S'INFORMER

Pour s'informer pendant la phase de concertation publique et au-delà, l'État met en place les dispositions suivantes :

- **des lettres d'information** qui feront le point sur l'avancement du dossier et les temps forts de l'opération ;
- **une exposition** qui présentera les études réalisées et les principes du projet ;
- **un dossier de concertation** reprenant les études techniques et les principes du projet, déposé en Mairie ;
- **la consultation des sites internet de la Mairie et de la DIR Centre Est** : www.pont-charite.fr où l'ensemble des documents pourra être consulté et téléchargé.

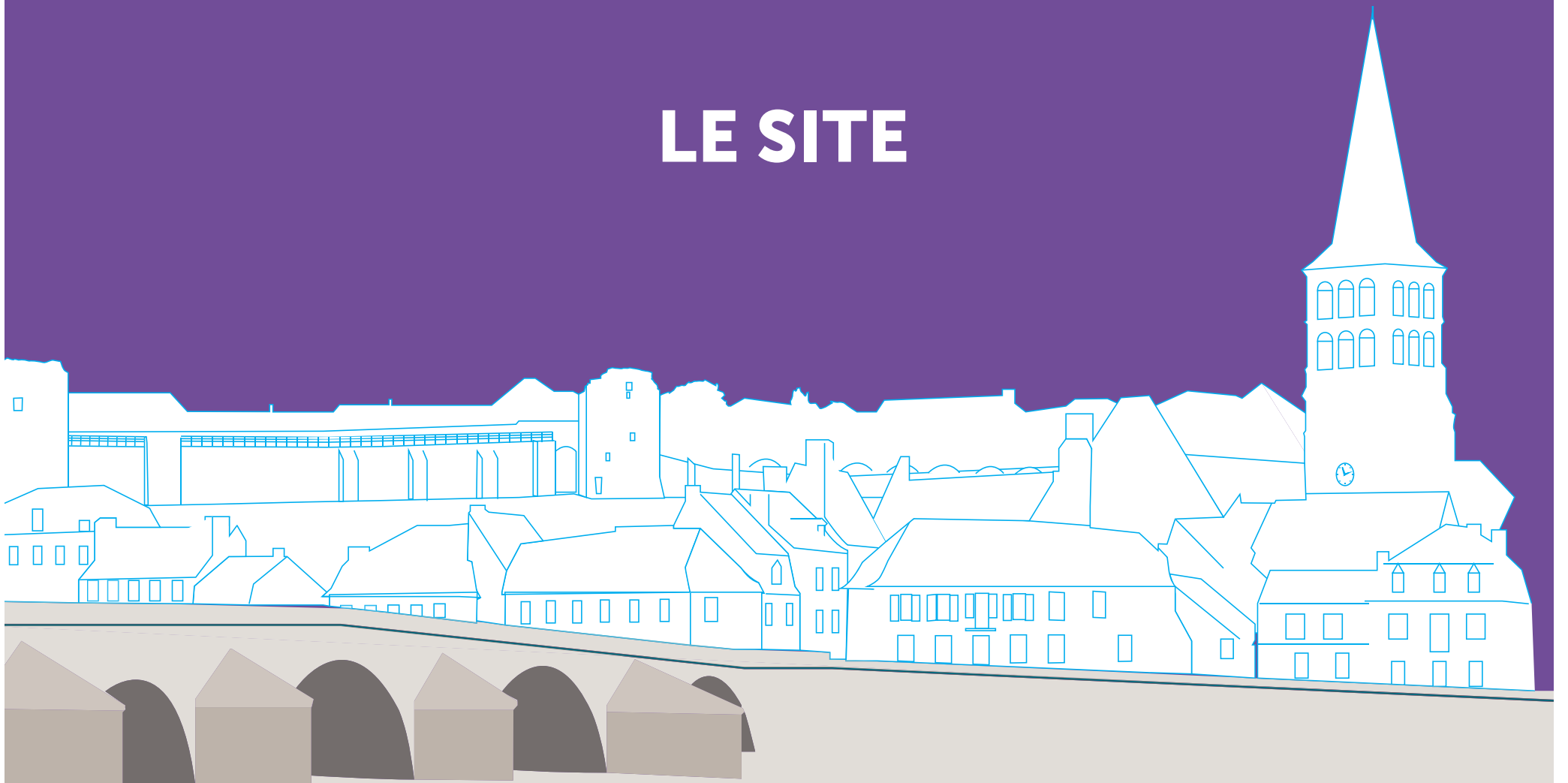
S'EXPRIMER

La phase de concertation publique est l'occasion de recueillir l'ensemble des contributions des usagers et des riverains. Les expressions peuvent se faire par le biais de :

- **la réunion publique du 6 février** ;
- **le registre de concertation publique** qui sera déposé en Mairie en accompagnement du dossier de concertation ;
- l'adresse électronique concertation.pont-charite@developpement-durable.gouv.fr qui sera ouverte pendant toute la période de la concertation publique ;
- l'adresse postale de la DIR Centre-Est / Service Ingénierie Routière de Moulins à Yzeure (03).

Pour que les questions, les propositions et les contributions soient enregistrées dans la restitution ou faire l'objet de réponses, leurs auteurs devront pouvoir être identifiables. Toutes les contributions anonymes ne seront pas prises en considération.

LE SITE



2. LE SITE

2.1 - PRÉSENTATION DU SITE

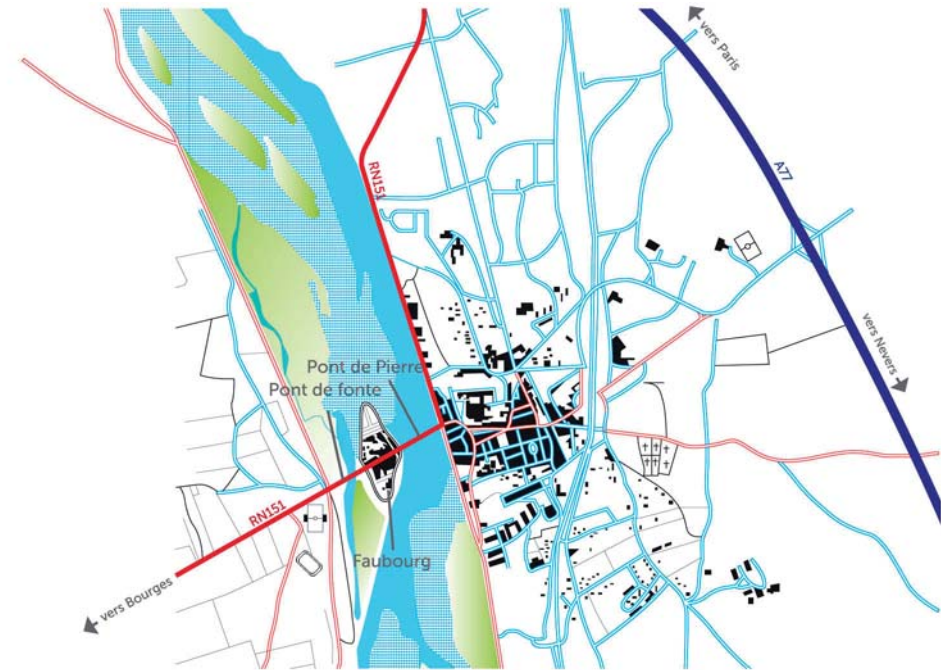
Le pont de La Charité sur Loire (pont de pierre) relie le centre de la ville au quartier du Faubourg, implanté sur une île au coeur de la Loire. Un second pont (pont de fonte) relie ce quartier à la rive gauche située dans le département du Cher. L'ensemble constitue le franchissement de la Loire.



Vue de l'ouvrage côté amont depuis La Charité sur Loire

L'ouvrage est inscrit à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 2003 et se situe dans le site de La Charité sur Loire inscrit au patrimoine culturel de l'UNESCO au titre des chemins de Saint-Jacques de Compostelle en France depuis 1998.

SITUATION DU PROJET



L'inscription au patrimoine culturel de l'UNESCO :

L'église prieurale Sainte-Croix-Notre-Dame de La Charité-sur-Loire fait partie d'une liste de 78 éléments (églises, basiliques, cathédrales ou chemins) composant les chemins de Saint-Jacques de Compostelle en France. Pour être inscrit au patrimoine culturel, le site doit répondre à un des six critères édictés par l'UNESCO. Les chemins de Saint-Jacques de Compostelle remplissent trois de ces critères :

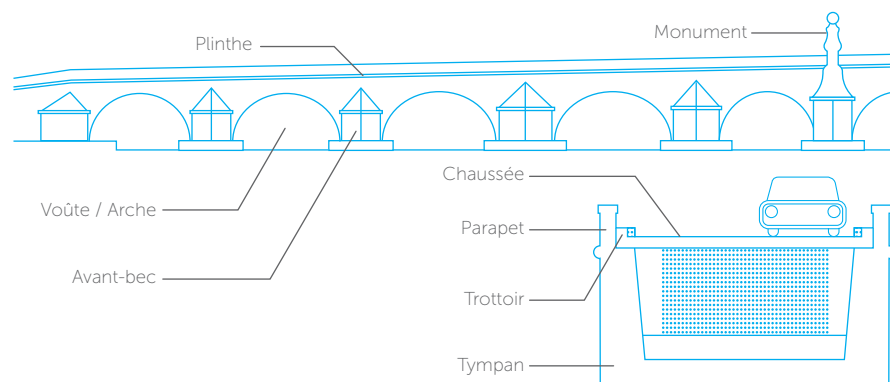
- témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;
- offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des période(s) significative(s) de l'histoire humaine ;
- être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des oeuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle.

(Source : UNESCO)

L'ouvrage actuel est un pont maçonné de 210 mètres de long, construit sur 10 arches (voûtes). Sept sont maçonnées, trois sont en béton, reconstruites après la seconde guerre mondiale. Leur ouverture varie de 11m60 à 19m04.

L'ouvrage supporte la Route Nationale 151 (RN151) qui relie les agglomérations de Bourges (18) et Auxerre (89). La chaussée a une largeur variable de 5m30 à 6m06. Elle est longée de deux trottoirs de largeur également variable de 0m50 à 0m85, formés d'une bordure en pierre et de dalles en béton. En son milieu, côté amont, un monument architectural surmonte l'avant-bec. Les piles ont une épaisseur variable de 5 à 9 mètres et sont fondées sur un système de pieux en chêne coiffés en tête par un gril de longrines également en chêne.

UN PEU DE TERMINOLOGIE



2.2 - PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

2.2.1 - Pathologies de l'ouvrage

Les inspections détaillées du pont de La Charité-sur-Loire, dont l'objectif est de suivre la vie et l'évolution dans le temps de l'ouvrage, ont permis de constater un état général vétuste non négligeable se traduisant par les désordres suivants :

- nombreux éclatements des pierres (parapets, tympan, plinthes, avant et arrière-bec) ;
- décollement des bandeaux (voûtes n°4 et 7) ;
- fissuration longitudinale des voûtes en béton ;
- fissuration et décollement des tympan ;
- bombement local sur plusieurs tympan (voûtes n°4, 5 et 7) ;
- décollement des ragréages ;
- chaussée dégradée et trottoirs détériorés impliquant d'importants problèmes d'étanchéité.

L'ouvrage est dans un état général très dégradé, qui, sans être alarmant, nécessite une réparation dans les meilleurs délais.

2.2.2 - Conditions actuelles de circulation sur l'ouvrage

L'ouvrage supporte le trafic de la RN151, de l'ordre de 8 500 véhicules par jour, dont 10 % de poids-lourds. Les heures de pointe du matin et du soir représentent respectivement 7 et 9 % du trafic moyen journalier.

Le profil en travers de l'ouvrage variant de 5m30 à 6m06 est donc insuffisant pour permettre le croisement de deux poids-lourds sans que ceux-ci ne franchissent les trottoirs.

Au-delà de cet usage routier, l'ouvrage est fortement utilisé par les modes doux. Les trottoirs, d'une largeur variable de 0m50 à 0m85 sont **insuffisants pour assurer la circulation piétonne en toute sécurité** et sont **incompatibles avec les normes en vigueur permettant la circulation des personnes à mobilité réduite.**

Le pont de La Charité-sur-Loire est donc inadapté à ces deux fonctions.



Croisement de deux véhicules lourds sur l'ouvrage

2.2.3 - Traversée du quartier du Faubourg

Le quartier du Faubourg est traversé de part en part par la RN151 sur une longueur de 170 mètres. La largeur nominale de la RN151 dans la traversée du quartier est de 6m et les trottoirs ont une largeur de 1 mètre au nord et variable de 0m20 à 2m au sud.

Un bâtiment non aligné en sortie du Faubourg crée un point dur réduisant ponctuellement la largeur de la chaussée et empêchant le croisement de deux poids-lourds.

La qualité de vie, la fluidité du trafic, la sécurité piétonne et routière ne sont pas assurées dans la traversée de ce quartier.



Vue de la traversée du Faubourg depuis l'ouest

2.3 - OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Compte-tenu de la problématique exposée ci-avant, le programme de l'opération est :

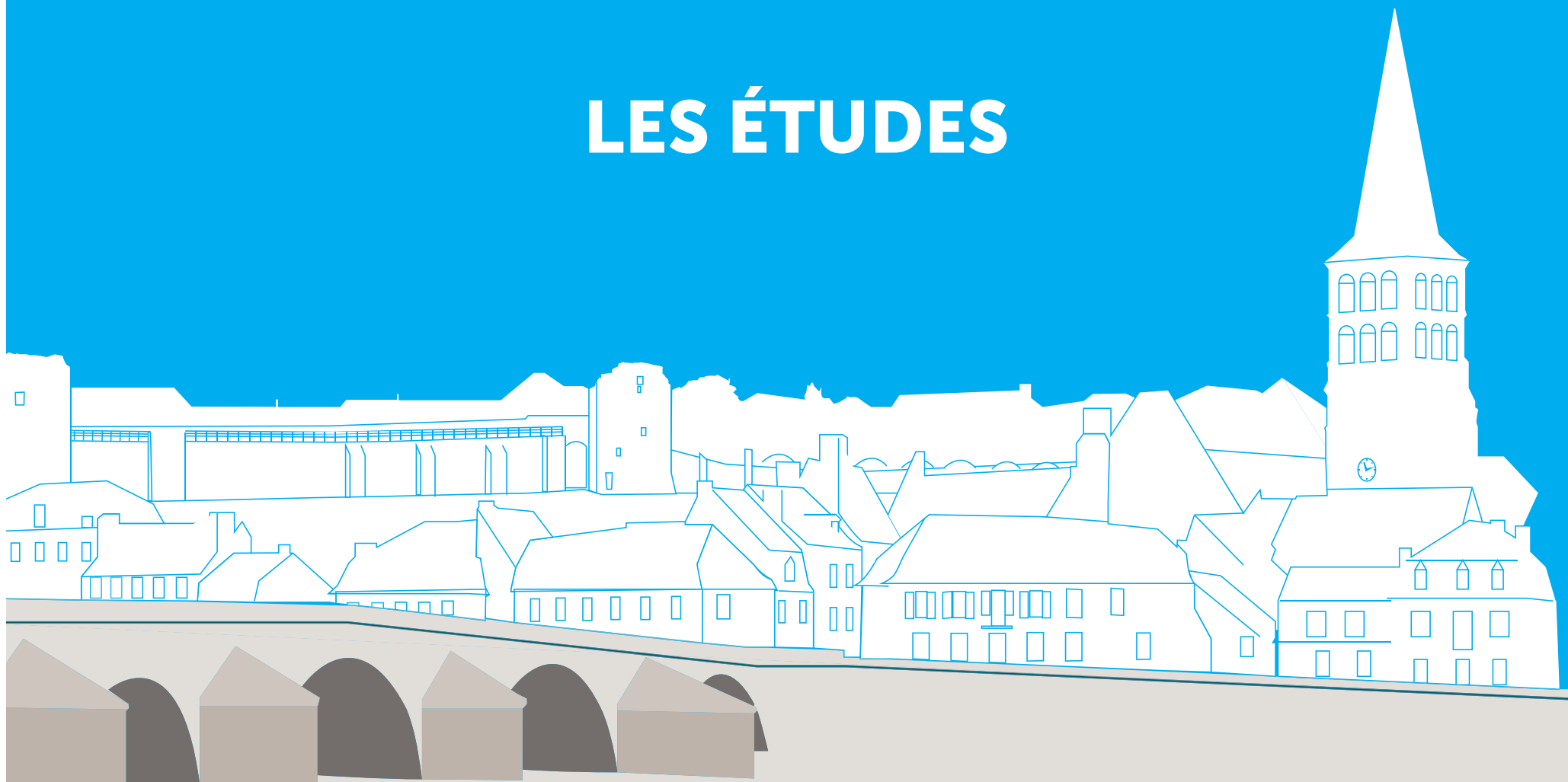
- la réparation du pont suite aux pathologies diagnostiquées lors des inspections détaillées initiales ;
- la mise en sécurité des modes doux au niveau du franchissement de la Loire et dans la traversée du Faubourg.

Les solutions étudiées doivent répondre impérativement à ces deux critères.



Vue aérienne de l'île du Faubourg

LES ÉTUDES



3.1 - CONTRAINTES ET ENJEUX DE L'OPÉRATION

3.1.1 - SÉCURITÉ – EXPLOITATION SOUS CHANTIER

Une forte contrainte d'exploitation sous chantier conditionne la réalisation de l'opération. L'ouvrage reliant deux quartiers de la commune de La Charité-sur-Loire – et à plus grande échelle une zone en rive gauche dépendante du pôle constitué par la commune – sa coupure à la circulation ne peut être acceptée.

La coordination avec la DIR Centre-Ouest, en charge de l'exploitation de la RN151 sur le franchissement du bras Ouest de La Loire (et au-delà), notamment pour toutes les problématiques de planification de travaux ou d'exploitation sous chantier, devra être permanente. Le maintien de la sécurité des usagers (quel que soit le mode) durant toutes les phases de travaux, ne doit pas être remis en cause.

3.1.2 - ENVIRONNEMENT ET INTÉGRATION DU PROJET

La Réserve Naturelle Nationale du Val de Loire au nord de l'ouvrage et les zones Natura 2000 connexes constituent des enjeux environnementaux considérables qu'il conviendra d'appréhender au mieux de sorte à éviter les impacts ou, le cas échéant, à les limiter et les compenser efficacement.

Le projet de création de passerelle doit également s'inscrire dans le patrimoine local qui a fait de ce lieu un site inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, notamment avec une concertation et une association des partenaires que sont l'Architecte des Bâtiments de France et la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est aux différentes phases de l'opération.

3.2 - RAPPEL DES ÉTUDES ANTÉRIEURES

L'idée de réparer le pont de La Charité-sur-Loire n'est pas nouvelle. Les premières études ont été engagées dès 1998 sous pilotage, à l'époque, de la Direction Départementale de l'Équipement de la Nièvre. De 1998 à 2001, ces études ont conduit au lancement d'un appel d'offres. Ce dernier a été classé sans suite pour prendre en compte la question de la sécurité piétonne, non envisagée jusque-là.

Une seconde étude a alors été menée en 2004 et 2005. Celle-ci n'a pas abouti du fait de contraintes d'exploitation trop contraignantes et inacceptables (coupure totale de la circulation pendant plusieurs mois).

Une nouvelle démarche a été engagée par DIR Centre-Est depuis 2008. Cette démarche globale est basée sur une analyse du dossier au regard du développement durable. Chacune des variantes présentées au chapitre suivant a été analysée au travers d'une grille (appelée grille RST02) examinant les effets positifs et négatifs de chacune d'elle au regard des critères du développement durable. Il en résulte alors la définition d'un « profil » de développement durable qui servira de base comparative de ces variantes.

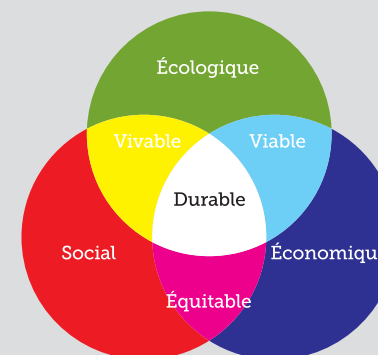
Le développement durable :

Le développement durable est une conception de l'intérêt public qui se résume en un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Il repose sur trois piliers :

- l'écologie ;
- le social ;
- l'économie.

L'interaction entre ces trois piliers peut être illustrée comme suit :

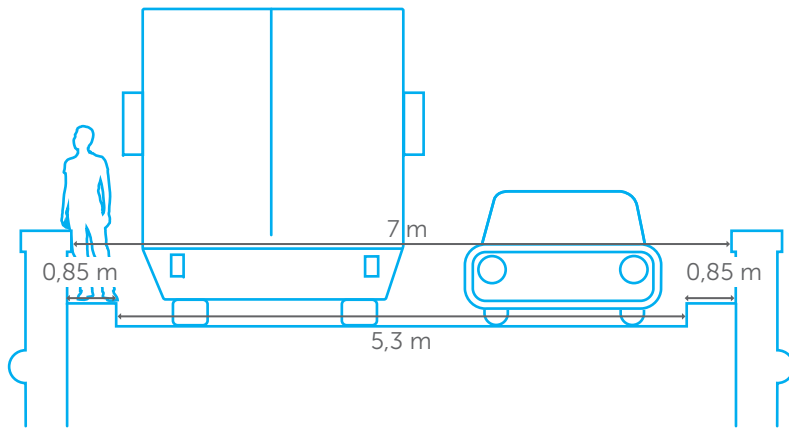


3.3 - PRÉSENTATION DES VARIANTES

3.3.1 - RAPPEL DE L'EXISTANT

Le schéma ci-après rappelle les caractéristiques géométriques actuelles de la RN151 sur le franchissement de la Loire.

PROFIL EN TRAVERS DE L'EXISTANT



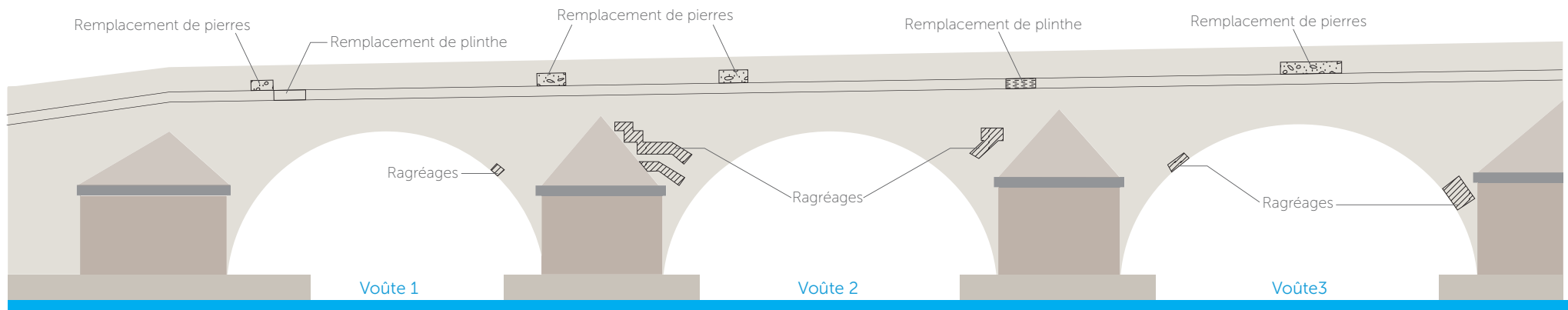
3.3.2 - RÉPARATION DE L'OUVRAGE

Quelle que soit la variante présentée ci-après, la réparation du pont est incluse de manière similaire. Celle-ci consiste principalement en :

- **le renforcement de la structure** : du fait du décollement des tympans. Il est indispensable de renforcer structurellement l'ouvrage. La technique n'est pas arrêtée et le sera lors des phases d'études ultérieures. Il peut s'agir soit de la mise en place de tirants d'enserriment liaisonnant les deux tympans de l'ouvrage, soit d'un renforcement par voie béton armé à l'intérieur de l'ouvrage.
- **la reprise des superstructures** : Elle comprend la modification de la largeur de chaussée proposée dans les variantes suivantes et la mise en oeuvre d'une étanchéité pour prévenir l'ouvrage des dégradations dues aux infiltrations des eaux de ruissellement.
- **la reprise des maçonneries existantes** : Elle comprend le remplacement à l'identique des blocs maçonnés présentant le plus de dégradations, un jointoiement à la chaux des maçonneries remplacées et la mise en oeuvre de plaquettes afin d'harmoniser l'aspect de surface de l'ouvrage avec l'ensemble de l'ouvrage conservé en l'état.

Il ne s'agit pas de restaurer l'ouvrage mais uniquement de le réparer de sorte à assurer sa pérennité.

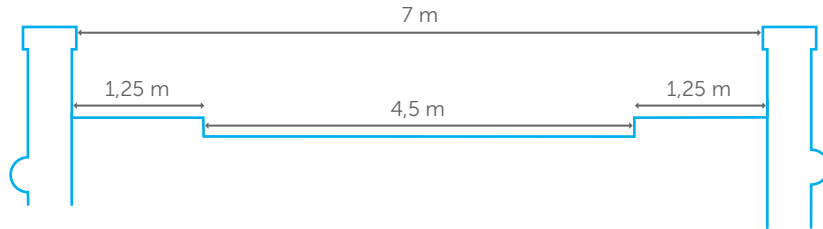
EXTRAIT DU PROJET DE RÉPARATION DE 2005



3.3.3 - VARIANTE A

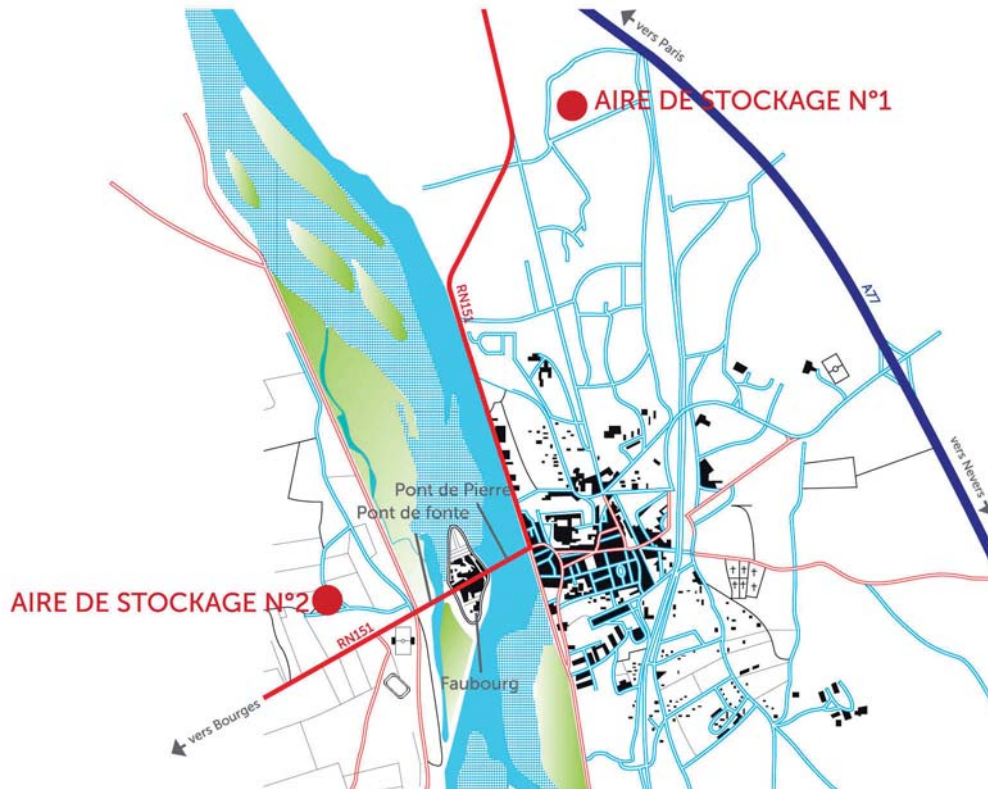
Cette variante consiste en la réduction de la largeur de la chaussée pour permettre la création de deux trottoirs suffisamment larges pour y assurer la circulation piétonne en toute sécurité selon le profil suivant :

PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE A



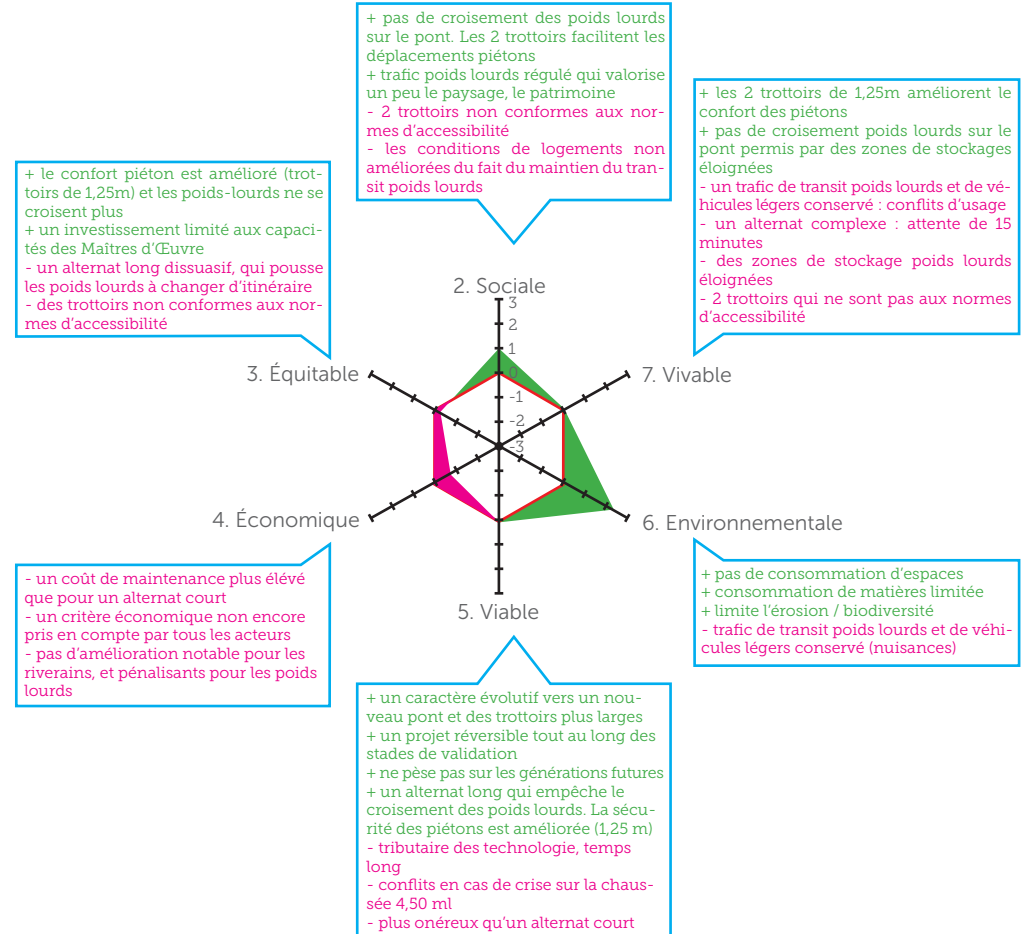
La nouvelle largeur de la chaussée ne permettrait le passage que d'un sens de circulation de poids-lourds. La circulation poids-lourds serait alors gérée par alternat long avec deux zones de stockage situées de part et d'autres de la commune :

LOCALISATION DES AIRES DE STOCKAGE POIDS LOURDS ENVISAGÉES DANS LE CADRE DE LA VARIANTE A



L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

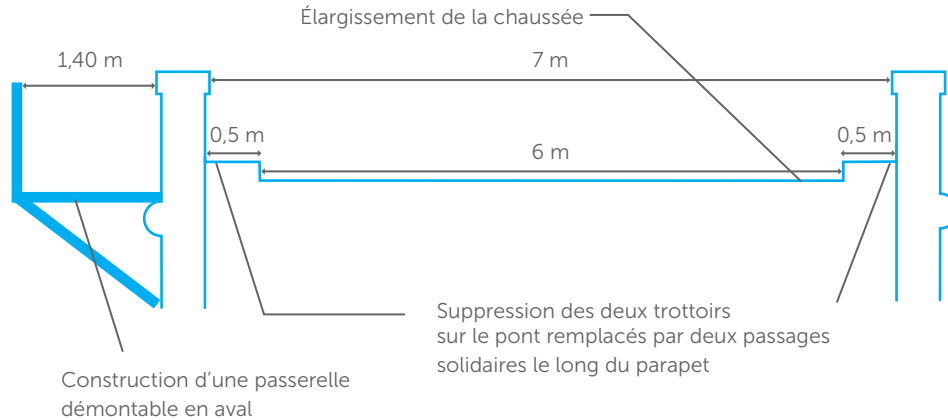
PROFIL DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VARIANTE A



3.3.4 - VARIANTE B

Cette variante consiste à élargir la chaussée pour permettre le croisement de deux poids-lourds sur l'ouvrage. Les trottoirs sont alors réduits au strict minimum pour les transformer en trottoirs de service (destinés à l'entretien ou au cheminement en cas de détresse). Une passerelle attenante à l'ouvrage est construite côté aval pour permettre la circulation des piétons et des cyclistes pied à terre.

PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE B

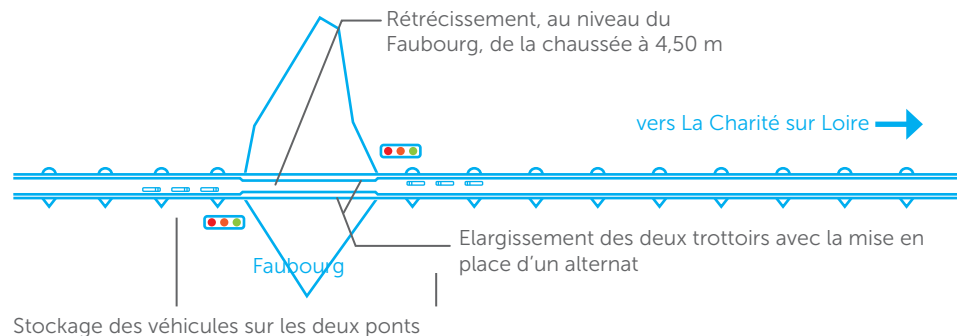


La passerelle aura un caractère provisoire. Elle doit pouvoir être démontable en toute circonstance. La nouvelle largeur de la chaussée permettrait le croisement de deux poids-lourds sur l'ouvrage. Toutefois, cette solution doit s'accompagner d'un traitement particulier pour la traversée du quartier du Faubourg. Il est alors proposé d'adapter la traversée du quartier par la mise en place d'un alternat. Les files de véhicules seraient alors stockées sur chacun des ouvrages en serrant le quartier.

Cette solution s'accompagnerait de la suppression du carrefour à feux en rive droite.

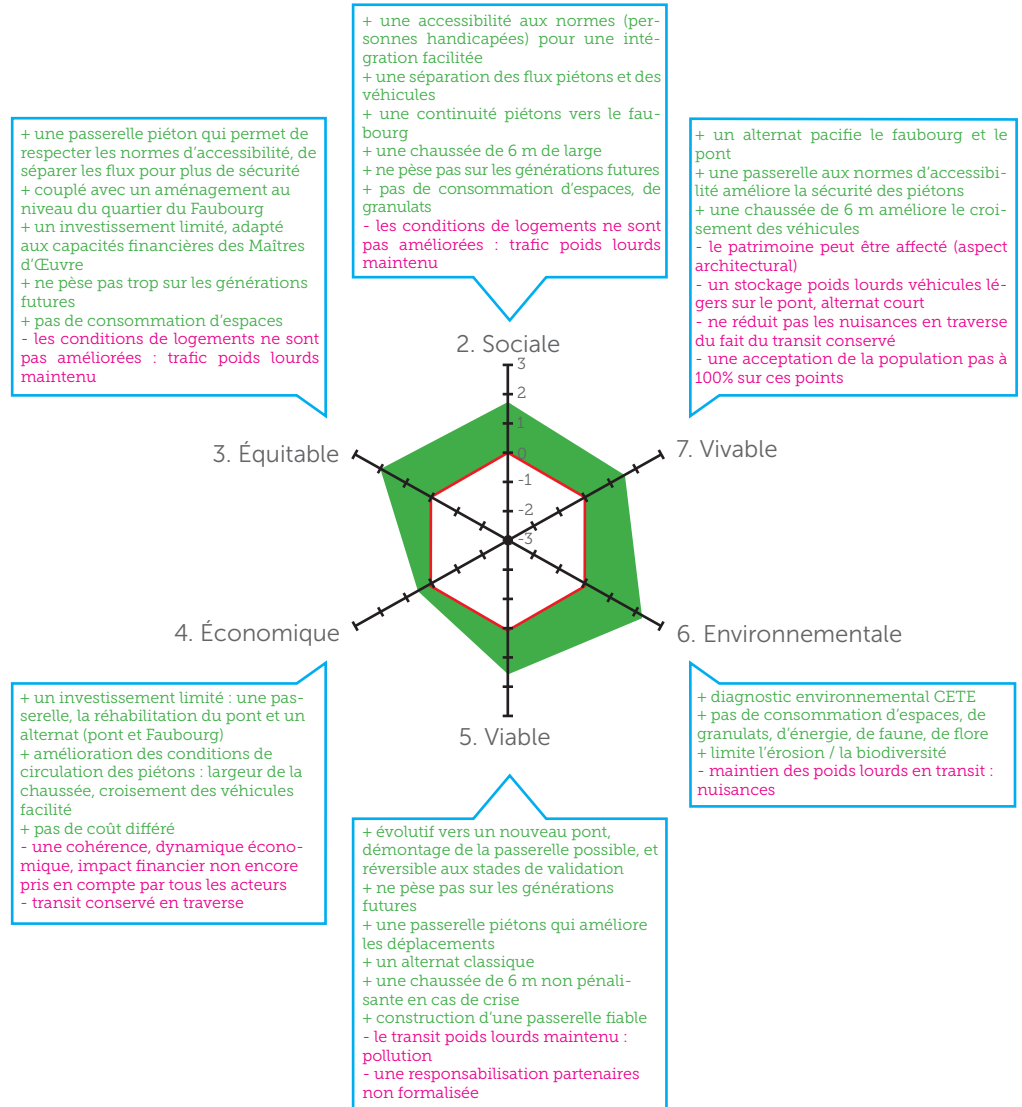
Le schéma suivant synthétise le projet d'aménagement de cette variante dans la traversée du Faubourg.

VUE EN PLAN DE L'ALTERNAT DANS LE QUARTIER DU FAUBOURG ENVISAGÉ DANS LE CADRE DE LA VARIANTE B



L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

PROFIL DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VARIANTE B

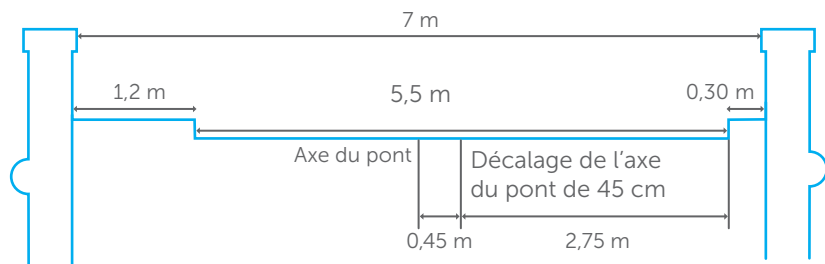


3.3.5 - VARIANTE C

Cette variante consiste à élargir la chaussée de sorte à permettre le croisement de deux poids-lourds sur l'ouvrage (dont un à l'arrêt). La chaussée est également désaxée sur l'ouvrage de sorte à pouvoir créer un trottoir de dimensions suffisantes côté aval. Le trottoir côté amont est alors réduit au strict minimum pour le transformer en trottoir de service (destiné à l'entretien ou au cheminement en cas de détresse).

Le profil en travers de l'ouvrage selon la variante C devient donc :

PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE C

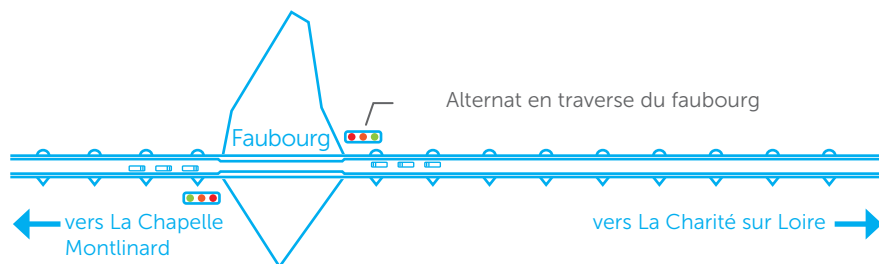


La nouvelle largeur de la chaussée permettrait le croisement de deux poids-lourds sur l'ouvrage sous réserve qu'un des deux soit à l'arrêt. Toutefois, cette solution doit s'accompagner d'un traitement particulier pour la traversée du quartier du Faubourg. Il est alors proposé d'adapter la traversée du quartier par la mise en place d'un alternat similaire à celui évoqué pour la variante B. Les files de véhicules seraient alors stockées sur chacun des ouvrages enserrant le quartier.

Cette solution s'accompagnerait de la suppression du carrefour à feux en rive droite.

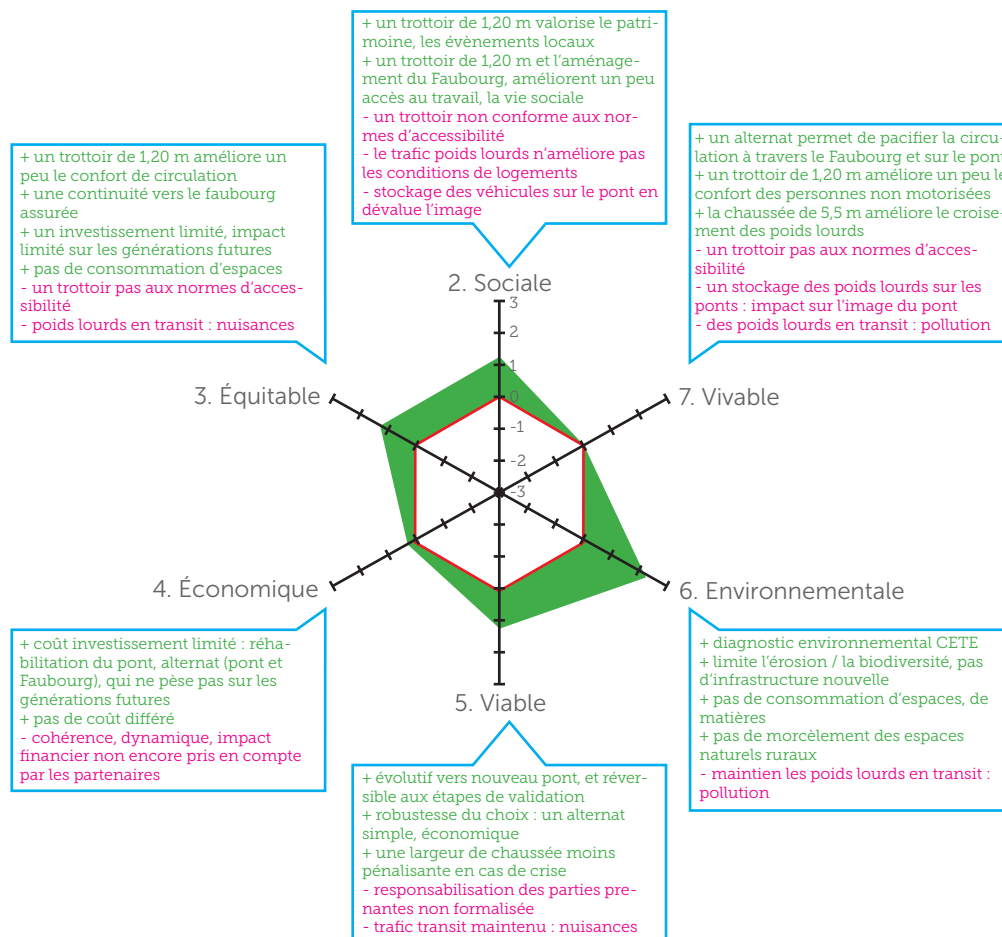
Le schéma suivant synthétise le projet d'aménagement de cette variante dans la traversée du Faubourg.

VUE EN PLAN DE L'ALTERNAT DANS LE QUARTIER DU FAUBOURG ENVISAGÉ DANS LE CADRE DE LA VARIANTE C



L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

PROFIL DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VARIANTE C

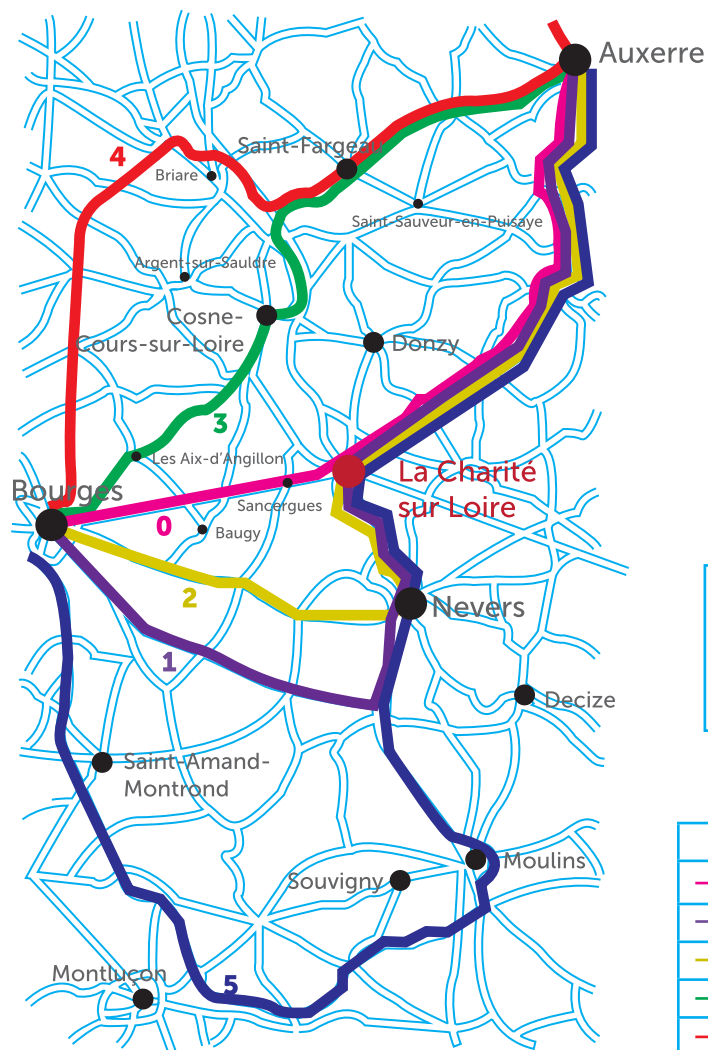


3.3.6 - VARIANTE D

La variante D consiste en la réparation du pont sans modification de son profil en travers. Cette solution serait accompagnée d'une déviation des poids-lourds par le réseau existant, départemental ou national.

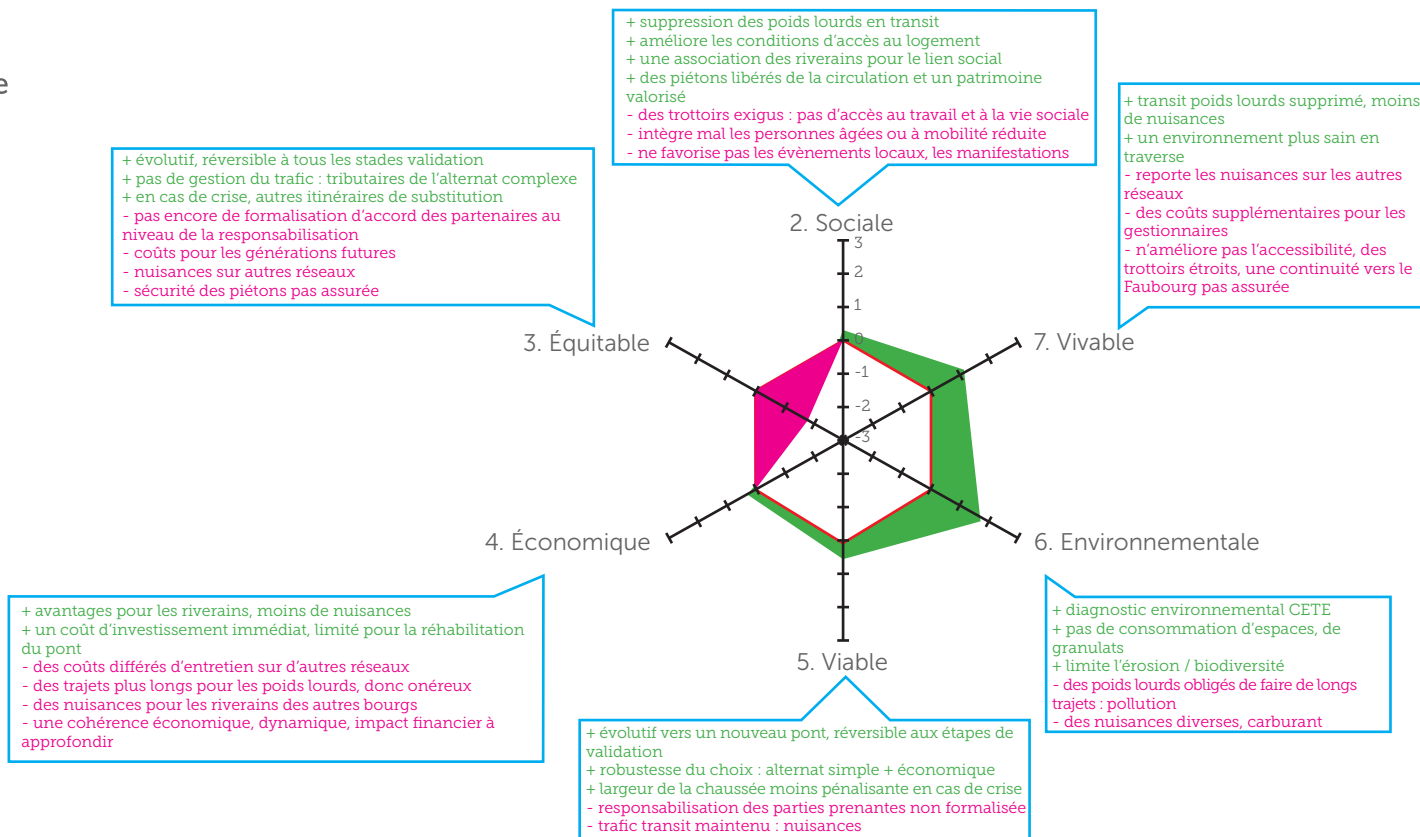
La carte ci-après présente les itinéraires alternatifs au trajet Bourges – Auxerre qui pourraient être proposés aux poids-lourds. Elle donne également le temps de parcours et distances pour chacun de ces itinéraires :

ITINÉRAIRES DE DÉVIATION ASSOCIÉS À LA VARIANTE D



Cette variante propose deux itinéraires (n°3 et n°4) qui sont relativement proche de l'itinéraire de référence en terme de temps de parcours et de distance. Toutefois, les infrastructures proposées ne sont pas toutes suffisantes pour la circulation des poids-lourds et les élus locaux départementaux ont d'ores-et-déjà refusé l'éventualité d'un transfert de circulation sur le réseau routier départemental.

L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

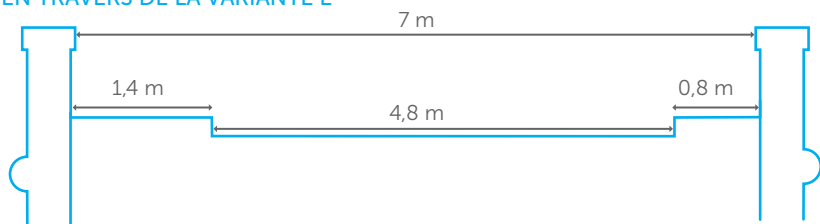


	N°	Lg (km)	Temps	Routes empruntées	Bourgs et pôles traversés ou de proximité
—	0	146	2h08	RN151	Sancergues, La Charité Sur Loire, Clamecy...
—	1	210	2h43	RD2076, RN7, A77, RN151	Sancoins, Saint-Pierre-le-Moutier, La Charité Sur Loire, Clamecy
—	2	190	2h37	RD976, RN7, A77, RN151	La Guerche, La Charité Sur Loire, Nevers, Clamecy...
—	3	145	2h15	RD955, RN7, RD965	Sancerre, Cosne-Cours-sur-Loire, Bony-sur-Loire, Saint-Fargeau
—	4	162	2h28	RD940, RN7, RD965	La Chapelle d'Angillon, Gien, Bony-sur-Loire, Saint-Fargeau
—	5	348	5h08	A71, RCEA, RN7, RN151	Montmarault, Moulins, Nevers, Clamecy

3.3.7 - VARIANTE E

La variante E consiste en la réalisation d'une déviation locale de la RN151 au droit de la commune de La Charité-sur-Loire. La RN151 dans la traversée de la commune serait alors délestée d'une grande partie de son trafic. Il pourrait être envisagé tout type d'intervention et d'aménagement du profil en travers, notamment une réduction de la largeur de voie au strict minimum permettant le croisement de deux véhicules légers. Le trottoir côté aval pourrait alors être élargi pour permettre la circulation piétonne en toute sécurité.

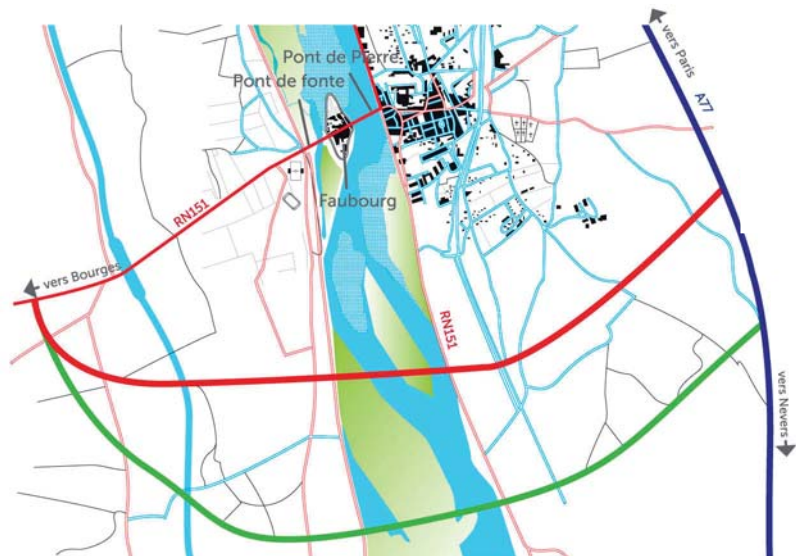
PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE E



Cette variante pourrait être accompagnée d'une interdiction de circulation des poids-lourds sur l'ouvrage (et par extension dans la traversée du quartier du Faubourg). L'infrastructure serait dès lors adaptée aux nouveaux besoins.

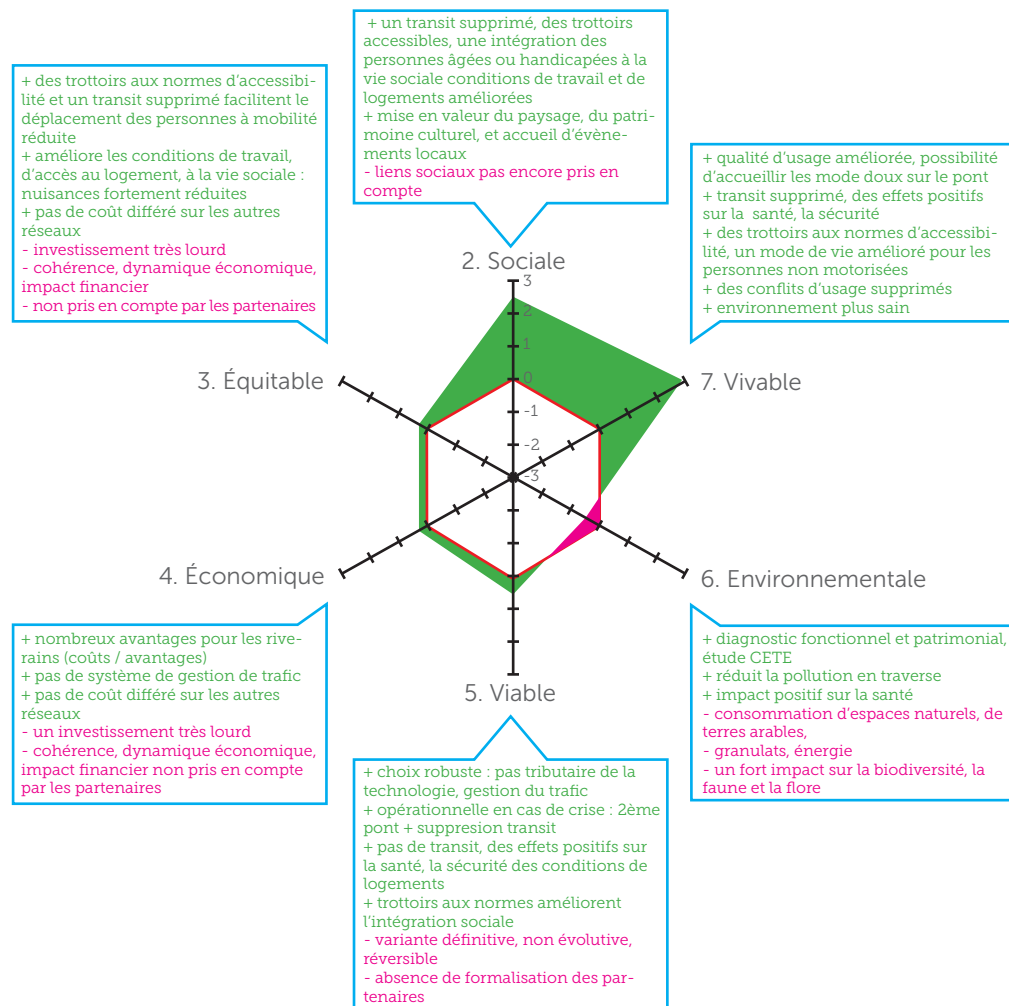
La carte suivante illustre les deux fuseaux d'étude envisagés au stade des études préliminaires de 2005. Il convient de préciser que la déviation de La Charité-sur-Loire fera l'objet d'une étude sous pilotage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne dans les prochains mois.

FUSEAUX DE DÉVIATION DE LA RN151 ISSUS DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES



L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

PROFIL DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VARIANTE E

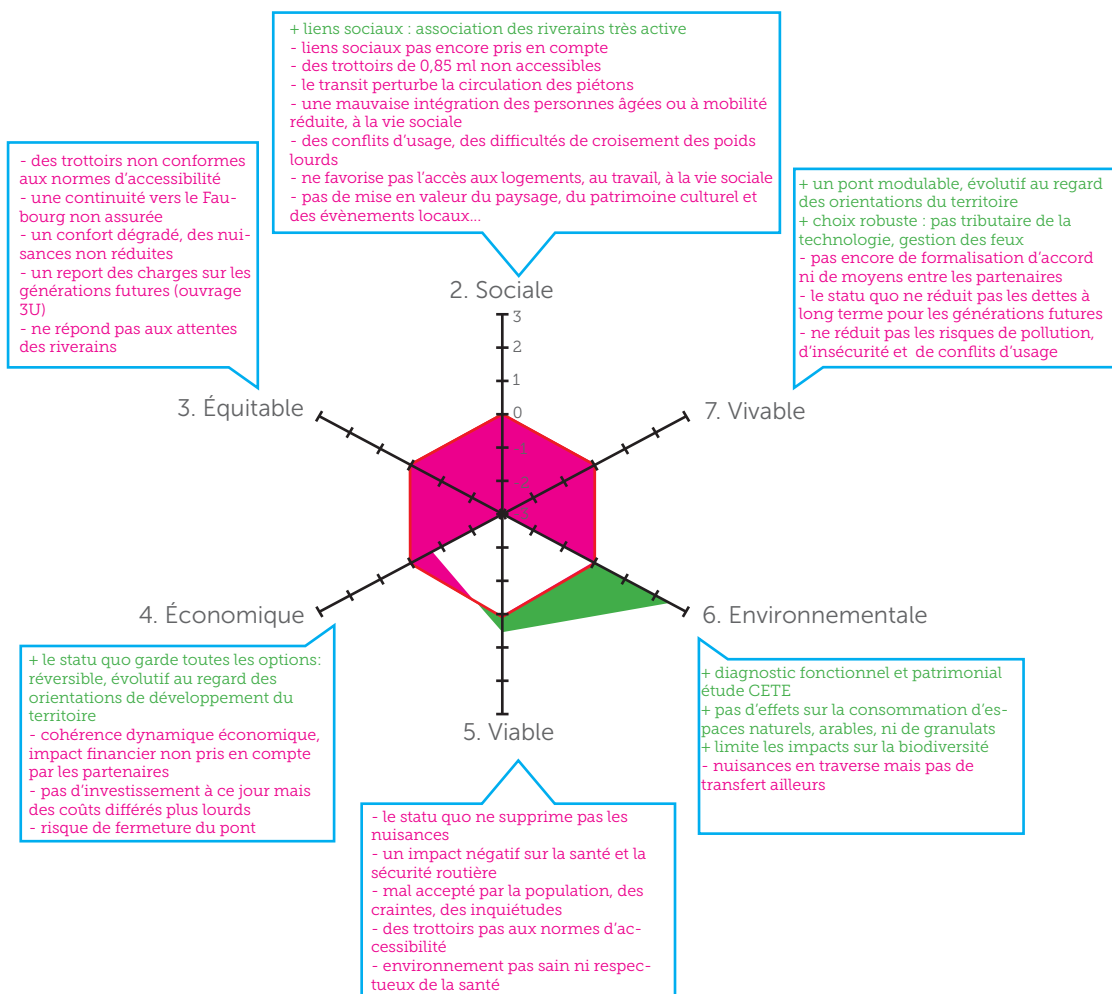


3.3.8 - VARIANTE ST (STATU QUO)

Cette variante de base, consistant en l'absence d'aménagement, sert de référence de comparaison (situation de référence) pour l'ensemble des autres variantes. Cette variante consisterait à laisser le trafic tel qu'il est aujourd'hui et limiterait les interventions sur l'ouvrage aux seuls travaux de maintenance.

L'analyse de cette variante au regard des critères du développement durable engendre le profil sur le schéma suivant. Les avantages sont listés et précédés du signe « + ». Les inconvénients sont portés en rouge et précédés du signe « - ». L'aire verte est proportionnelle à l'étendue des avantages, l'aire rose à celle des inconvénients.

PROFIL DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VARIANTE ST



3.3.9 - CONDITIONS D'EXPLOITATION EN PHASE TRAVAUX

La variante retenue devra minimiser la gêne de la circulation, tant piétonne que routière. Toutefois, et compte tenu de la nature des travaux de réparations lourdes, certaines coupures de circulation seront inévitables (objectifs de l'ordre de la semaine).

La maîtrise d'ouvrage s'engage cependant à ce que la limitation de la gêne occasionnée soit un critère de choix du projet final et des différents prestataires qui seront retenus dans le cadre des divers appels d'offres.

3.4 - PROPOSITIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les profils de développement durable des variantes présentés ci-avant permettent de classer l'intérêt de chacune des propositions d'aménagement :

- les variantes à écarter ;
- les variantes à approfondir.

3.4.1 - LES VARIANTES À ÉCARTER

Les variantes dont les profils de développement durable font apparaître un impact négatif (zone rose) répondent à la problématique de façon non satisfaisante. Il s'agit de la variante A, D et ST.

Il est donc proposé de ne pas retenir ces variantes.

3.4.2 - LES VARIANTES À APPROFONDIR

Les variantes dont les profils de développement durable ne font apparaître que des impacts positifs (zone verte) répondent à la problématique de façon d'autant plus satisfaisante que la surface verte est importante. Il s'agit de la variante B, C et E.

Il convient cependant de traiter avec prudence la variante E qui va au-delà de la problématique ciblée dans le présent dossier :

- la réparation du pont suite aux pathologies diagnostiquées lors des inspections détaillées initiales ;
- la mise en sécurité des modes doux au niveau du franchissement de la Loire et dans la traversée du Faubourg.

Cette variante est par ailleurs hors échelle au regard du budget disponible pour l'opération de réhabilitation du pont de La Charité-sur-Loire (5 M€).

Toutefois, la solution de déviation de la RN151, dont le programme diffère de la présente opération, fait l'objet d'une étude spécifique menée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

Les variantes B et C sont donc les variantes les plus appropriées pour répondre à la problématique et correspondent à l'enveloppe financière mise à disposition.

La variante B présente davantage d'impacts positifs, notamment le confort de circulation routière sur l'ouvrage (chaussée de largeur 6 mètres) et une meilleure pérennité de l'ouvrage. Les chaussées désaxées de la variante C ont l'inconvénient de solliciter l'ouvrage de façon dissymétrique.

3.4.3 - LES RÉPONSES PROPOSÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Les propositions de l'État, agissant en tant que maître d'ouvrage, sont donc les suivantes :

- la réparation de l'ouvrage ;
- la création d'une passerelle dédiée aux modes doux de transport ;
- la mise en place d'un alternat dans la traversée du quartier du Faubourg. Elle serait accompagnée par la suppression du carrefour à feux en rive droite. A ce titre une expérimentation préalable va être réalisée dès le mois de mars dans le cadre des travaux de réhabilitation du pont de fonte ;
- le maintien des flux de circulation pendant toute la durée du chantier. Quelques coupures ponctuelles seront toutefois nécessaires et programmées en concertation avec les communes.

CALENDRIER DE L'OPÉRATION :

- **Concertation publique** du 6 au 27 février 2012 ;
- **Bilan de la concertation** publié à l'été 2012 ;
- **Concours au deuxième semestre 2012** en vue de disposer d'un titulaire à l'automne : avant-projet pour fin 2012 – projet pour printemps 2013 ;
- **Recrutement d'un prestataire en charge des études d'impact et du dossier d'enquête publique** en parallèle : diagnostic état initial pour fin 2012, étude d'impact pour mi-2013 ;
- **Saisine de l'Autorité Environnementale en 2013** en vue d'une enquête publique en 2014 ;
- **Travaux fin 2014 / 2015 pour une durée de 6 à 9 mois** selon les dispositions constructives qui seront issues du concours et des études.

INTERVENANTS

Maîtrise d'ouvrage :

Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est
Service Ingénierie Routière de Moulins
BP91
03403 YZEURE Cédex

Communication :

Agence Traitclair
90-96 avenue du bas Meudon
92130 ISSY-les-MOULINEAUX

CONTACT

Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est

Service Ingénierie Routière de Moulins

20 rue Aristide Briand

BP 91

03403 Yzeure Cedex

concertation.pont-charite@developpement-durable.gouv.fr