

RN 154 et RN 12

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES
PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIÈRE



CONCERTATION SUR LES HYPOTHÈSES
DE TRACÉS ET LE DISPOSITIF DE POINTS
D'ÉCHANGES

10 décembre 2014 - 13 février 2015

Dossier de concertation

www.154-12.centre.gouv.fr



Sommaire

Édito..... 3

4

PARTIE 1

Enjeux, objectifs et modalités de la concertation 4
L'organisation générale des études et de la concertation sur le projet 5
La concertation sur les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges 8

15

PARTIE 2

Les conditions de mise en concession 15
Les enjeux de la mise en concession 16
Les conditions de mise en concession retenues 17

20

PARTIE 3

Les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges 20
3.1 L'ANALYSE DES ENJEUX DU TERRITOIRE ET L'IDENTIFICATION DES HYPOTHÈSES 21
La méthodologie d'identification des hypothèses de tracés et de points d'échanges 22
3.2 LES TRACÉS 28
La méthodologie d'analyse des hypothèses de tracés 29
Présentation du projet et analyse des hypothèses de tracés par secteur 31
3.3 LES POINTS D'ÉCHANGES 51
Les fonctions d'échanges à l'étude 52
Analyse de la localisation et des fonctionnalités des points d'échanges par secteur 56

76

LA CONCLUSION

Édito

Madame, Monsieur,

À l'issue d'un débat public, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a retenu, le 25 juin 2010, le principe du recours à la concession autoroutière pour achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12. Depuis cette date, les équipes de la DREAL Centre (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), ont engagé les études nécessaires pour amener le projet jusqu'à la phase de l'enquête publique.

Pour construire ce projet d'importance, a été mise en place une démarche de concertation en continu avec l'ensemble des acteurs concernés, au premier rang desquels les élus, les acteurs institutionnels et les habitants de l'Eure-et-Loir.

Cela s'est traduit par un premier temps fort de concertation à l'automne 2012 sur les options générales de passage du projet. Le nombre et la richesse des avis émis alors ont permis de retenir le fuseau préférentiel annoncé le 20 décembre 2012. C'est celui-ci qui sert de cadre à la nouvelle phase de concertation qui s'ouvre aujourd'hui.

Elle se tiendra du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 et arrive après les réflexions de la commission « Mobilité 21 », commission indépendante chargée de proposer au gouvernement une priorisation des grands projets d'infrastructures de transport. À l'issue de la concertation ministérielle engagée sur les suites à donner, le ministre délégué aux transports a confirmé, en janvier 2014, l'opportunité de poursuivre l'aménagement des RN 154 et RN 12 par mise en concession autoroutière.

Le document, dont vous allez prendre connaissance, constitue ainsi le dossier de la seconde phase de concertation sur le projet d'achèvement de l'aménagement à 2x2 voies des RN 154 et RN 12 dans la traversée de l'Eure-et-Loir. Son objectif est de vous présenter, de manière détaillée, les résultats des études engagées en vue de déterminer un tracé préférentiel ainsi qu'un dispositif de points d'échanges. Il s'agit de la dernière étape d'échanges sur ce projet avant l'organisation au printemps 2016, de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui portera sur une bande dite de 300 m. Le tracé définitif de l'infrastructure se situera à l'intérieur de cette bande.

Il a également été établi afin de faciliter votre participation. Il est à destination de toutes celles et ceux qui souhaitent, en complément des autres supports d'information proposés par la DREAL Centre (document dans les boîtes aux lettres, expositions, réunions publiques...), prendre connaissance des analyses réalisées par les bureaux d'études qui travaillent sur le projet.

Vous y trouverez donc l'ensemble des éléments qui vous permettront de mieux appréhender les résultats des études et le déroulement de la concertation proposée. Ce dossier est disponible dans les mairies directement concernées par le projet ainsi que sur le site Internet www.154-12.centre.gouv.fr, où sont également mises à disposition les annexes techniques du dossier.

Je souhaite que vous soyez nombreux à participer afin de construire ensemble le meilleur projet possible, pour l'intérêt général en matière de transport et d'environnement et pour la satisfaction des besoins de nos populations.

Bonne lecture.

Le préfet de la Région Centre

L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES ÉTUDES ET DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

La RN 154 et la RN 12 aujourd'hui

10 décembre 2014 - 13 février 2015

I ENJEUX, OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

25 juin 2010 : la décision de mise en concession

Depuis 1994, 260 millions d'euros ont été investis sur fonds publics pour aménager progressivement à 2x2 voies la RN 154. Pour terminer cette mise à 2x2 voies, un investissement complémentaire d'environ 800 millions d'euros est encore nécessaire, ce qui conduirait, dans le cas d'un financement sur fonds publics, à attendre encore plusieurs décennies avant que l'aménagement ne soit terminé. L'État et ses partenaires ont donc cherché une solution permettant de raccourcir ce délai de réalisation.

À l'issue d'un débat public (12 octobre 2009 - 28 janvier 2010), le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a, par décision ministérielle du 25 juin 2010, décidé de la poursuite de l'aménagement et de l'accélération de sa réalisation par le recours à la concession autoroutière.

La concession permet le recours à un partenaire extérieur qui :

- finance l'opération ;
- réalise les travaux ;
- exploite et entretient l'autoroute pendant la durée de la concession.



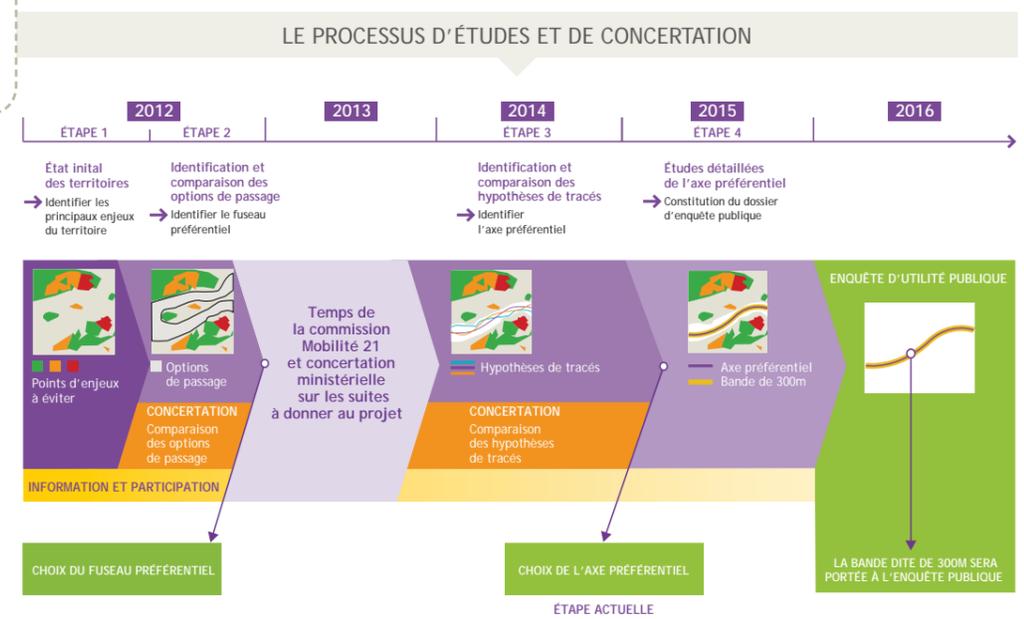
4 étapes d'études pour identifier un axe préférentiel

En 2012, la DREAL Centre, maître d'ouvrage local du projet, a engagé les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Elle mène depuis cette date une analyse progressive des enjeux du territoire avec pour objectif d'identifier un axe préférentiel pour le passage de la nouvelle autoroute entre Nonancourt et Allaines. Pour ce faire, elle procède en 4 étapes (cf. schéma ci-dessous).

Certains secteurs déjà aménagés à 2x2 voies seront intégrés à la nouvelle autoroute et ne nécessitent pas de reconstruire une infrastructure (détails sur la carte p.5) :

- la section entre le sud de Dreux (déviations Marville-Moutiers-Brulé) et le nord de Chartres (Poisvilliers) nécessite une mise aux normes autoroutières et environnementales (en application de nouvelles réglementations);
- les déviations de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville pourront être reprises quasi intégralement sans modifications.

La DREAL conduit actuellement l'étape 3 des études et de la concertation.



« Au terme des études préalables, un axe préférentiel, et sa bande dite de 300 m, seront portés à l'enquête d'utilité publique. La décision finale d'aménagement interviendra suite à cette enquête. »

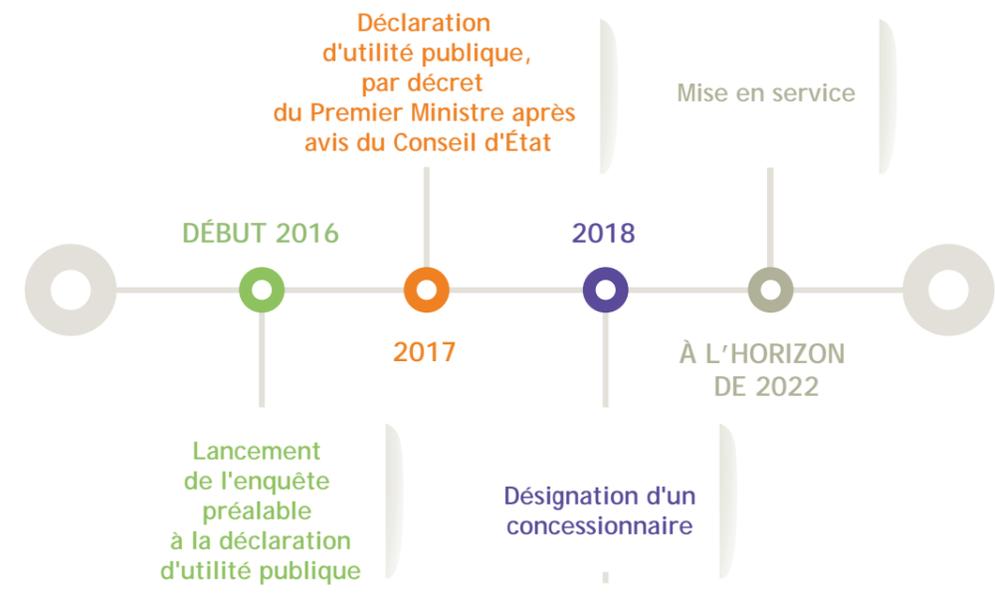
Une concertation continue marquée par deux temps forts de dialogue

Conformément à la décision ministérielle du 25 juin 2010, la DREAL Centre organise les études et la concertation de manière parallèle et continue. Cette démarche est marquée par deux temps forts d'échanges avec le public :

- Le premier a été organisé entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012. Il a permis d'éclairer le choix du fuseau préférentiel fin 2012.
- Le second, objet du présent dossier de concertation, doit préciser l'axe préférentiel de passage du projet et sa bande dite de 300 m.

« Les avis recueillis au travers du site internet, des réunions publiques, des expositions, des coupons-réponse, des documents d'information et des courriers viennent alimenter la réflexion du maître d'ouvrage et les décisions. »

Le calendrier prévisionnel du projet



LA CONCERTATION SUR LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS ET LE DISPOSITIF DE POINTS D'ÉCHANGES

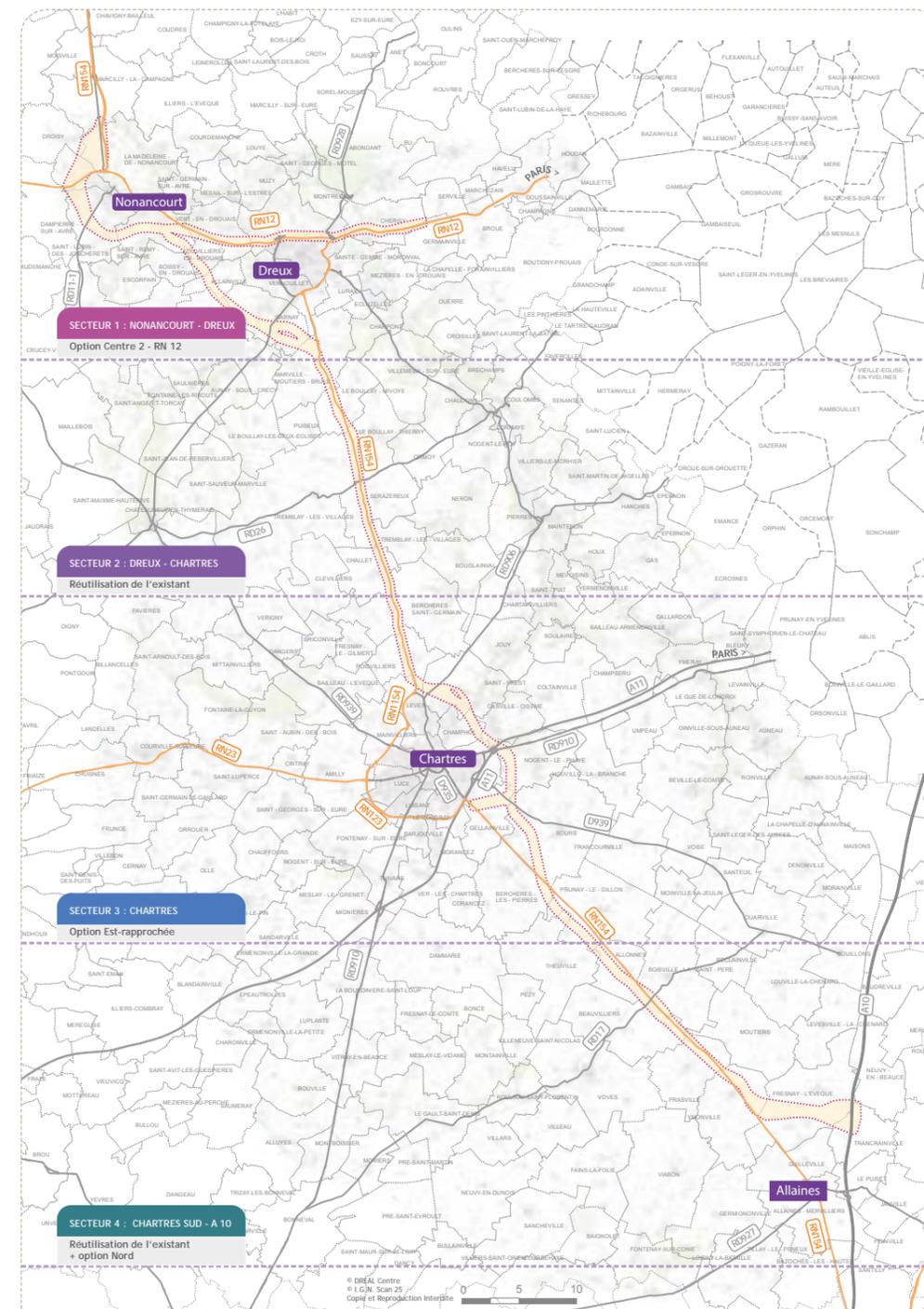
Le « point de départ » : le choix du fuseau préférentiel

UN FUSEAU CHOISI FIN 2012

Conformément au calendrier présenté ci-avant, la DREAL Centre a mené les deux premières étapes des études. Elles ont permis d'aboutir, suite à un premier temps fort de concertation organisé entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012, et dans le cadre d'un dialogue continu avec les acteurs du territoire, au choix par le préfet de la Région Centre, d'un fuseau préférentiel de passage le 20 décembre 2012 (cf. carte 1).

C'est au sein de ce fuseau ajusté dans deux secteurs (cf. carte 2) que les différentes solutions de tracés et de points d'échanges ont été étudiés.

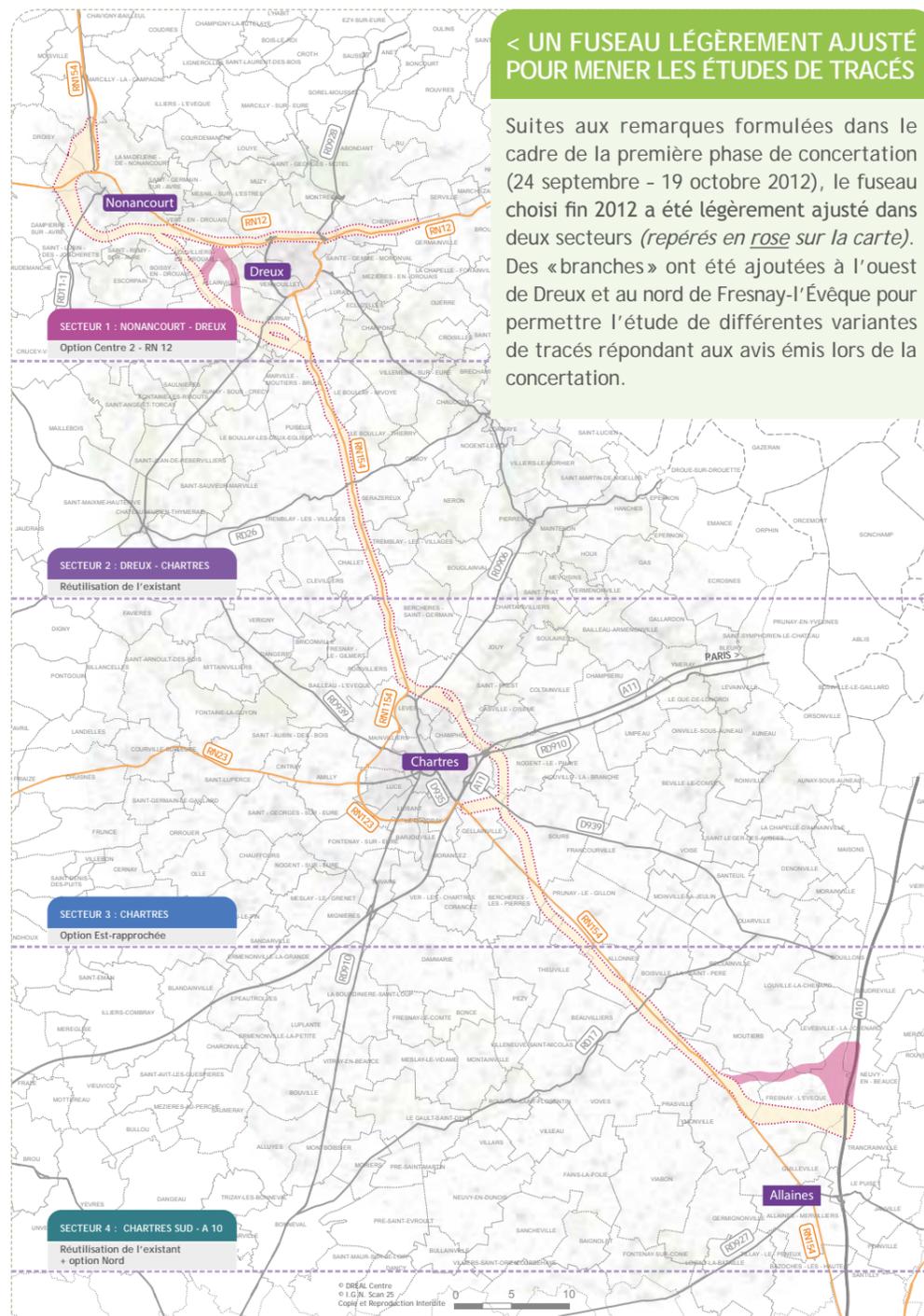
CARTE 1 : LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL CHOISI LE 20 DÉCEMBRE 2012



LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE 2012 :

LES ROUTES :
 — Routes Nationales
 — Routes Départementales
 — Autoroutes

CARTE 2 : LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL SUPPORT DES ÉTUDES DE TRACÉS



..... Fuseau préférentiel de 2012

Les 3 zones ajoutées au fuseau de 2012

LES ROUTES :
 Routes Nationales
 Routes Départementales
 Autoroutes

Une concertation pour identifier un tracé préférentiel

Suite au choix du fuseau préférentiel, la DREAL Centre a engagé au printemps 2014 - soit près de 18 mois après le terme de l'étape 2 (voir encadré ci-dessous) - la troisième étape des études et de la concertation. Elle doit permettre d'identifier et de comparer les différentes solutions de tracés et de points d'échanges au sein du fuseau de passage préférentiel afin de choisir un tracé préférentiel pour le projet. Le second temps fort de concertation qui est l'objet du présent dossier, va permettre d'éclairer cette nouvelle décision.

< DES ÉTUDES MISES EN SUSPENS EN 2013

Avant le démarrage de l'étape 3, les études ont été suspendues puisque la poursuite éventuelle du projet dépendait des conclusions de la commission « Mobilité 21 » - commission indépendante chargée de proposer au gouvernement une priorisation des projets composant le Schéma National des Infrastructures de Transport.

Suite à ce travail, le ministre des Transports a confirmé, en février 2014, l'opportunité d'une mise en concession complète de l'axe, solution considérée comme la plus cohérente économiquement. Il a demandé de reprendre les études pour préparer le dossier d'enquête publique.

Pour cela, différents éléments sont portés à la concertation :

- les variantes de tracés possibles pour la nouvelle route;
- les solutions de points d'échanges entre le projet et les principaux réseaux routiers.

Une quatrième et dernière étape permettra ensuite d'étudier dans le détail le tracé retenu. Une bande de 300 m environ, centrée sur ce tracé, sera portée à l'enquête d'utilité publique début 2016.

CARTE 3 : LES TRACÉS ET LES POINTS D'ÉCHANGES PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION



→
Carte à retrouver au format A3 en p.26 et 27

Le détail des modalités de concertation

Du 10 décembre 2014 au 13 février 2015, la DREAL Centre, maître d'ouvrage local du projet, diffuse plusieurs supports d'information, met à disposition de multiples outils d'expression et propose différents moments d'échanges afin de recueillir l'avis du public et des acteurs du territoire sur les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges. Le maître d'ouvrage souhaite ainsi pouvoir alimenter sa réflexion et éclairer le choix de l'axe préférentiel du projet.

POUR VOUS INFORMER

- Le site internet du projet : www.154-12.centre.gouv.fr
- Le document d'information :
 - distribué dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées par le fuseau préférentiel;
 - mis à disposition dans les mairies des mêmes communes;
 - téléchargeable sur le site internet du projet;
 - mis à disposition à l'accueil des réunions publiques.
- Le présent dossier de concertation :
 - consultable dans les mairies des communes concernées par le fuseau préférentiel;
 - téléchargeable sur le site internet du projet;
 - mis à disposition à l'accueil des réunions publiques;
 - disponible sur demande formulée par écrit auprès de la DREAL Centre.
- Les expositions en mairie de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre, Saint-Lubin-des-Joncherets, Louvilliers, Garnay, Dreux, Tremblay-les-Villages, Saint-Prest, Chartres, Sours, Boisville-la-Saint-Père, Fresnay-l'Évêque (les panneaux d'exposition sont également téléchargeables sur le site internet du projet).
- Les 4 réunions publiques (voir ci-contre).

POUR VOUS EXPRIMER

- Le coupon « lettre T » proposé dans le document d'information.
- Les urnes mises à disposition à côté des expositions.
- Le formulaire d'expression présent sur le site du projet : <http://www.154-12.centre.gouv.fr/dreal-centre-maitre-d-ouvrage-du-projet.html>
- Par courrier : DREAL Centre - SDIT, 5 avenue Buffon, CS 96407, 45064 Orléans Cedex 2
- Par courriel : did.sditi.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

POUR ÉCHANGER

- 4 réunions publiques :
 - Le jeudi 11 décembre 2014 à 19h30, à Saint-Rémy-sur-Avre (Gymnase OSCAR, avenue du Pré de l'Église);
 - Le lundi 15 décembre 2014 à 19h30, à Ymonville (Salle des Fêtes, rue du Stade);
 - Le mardi 13 janvier 2015 à 19h30, à Dreux (CinéCentre, 5 place Champ de Foire);
 - Le vendredi 16 janvier 2015 à 19h30, à Chartres (CHARTREXPO, Salle SPIRE, rue Jean Mermoz).
- Des permanences du maître d'ouvrage sont programmées par demi-journées sur les lieux d'expositions et suivant les horaires d'ouverture des mairies* :

- Mairie de Nonancourt
- Mairie de Saint-Rémy-sur-Avre
- Mairie de Saint-Lubin-des-Joncherets
- Mairie de Louvilliers-en-Drouais
- Mairie de Garnay
- Hôtel d'Agglomération de Dreux
- Mairie de Tremblay-les-Villages
- Mairie de Saint-Prest
- Mairie de Chartres
- Mairie de Sours
- Mairie de Boisville-la-Saint-Père
- Mairie de Fresnay-l'Évêque

(a-m) : après-midi ; (m) : matin

	15/12	16/12	17/12	18/12	19/12
SEMAINE 1 du 15 au 19 décembre 2014				m	m
	a-m	a-m	a-m	a-m	a-m
SEMAINE 2 du 19 au 23 janvier 2015	m		m		m
		a-m	a-m	a-m	
SEMAINE 3 du 02 au 06 février 2015				m	
	a-m	a-m			a-m
SEMAINE 4 du 09 au 13 février 2015	m			m	m
		a-m	a-m	a-m	a-m

*Retrouvez les heures exactes des permanences sur le site internet du projet.



Pour recevoir le dossier de concertation chez vous, merci d'adresser une demande écrite (e-mail ou courrier) à la DREAL Centre en indiquant votre nom, prénom et adresse postale.



LES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL

La DREAL Centre, en complément d'une large information du public, s'est attachée à concentrer ses principales actions de concertation dans les secteurs et les communes les plus directement concernés par le passage du projet :

• En Eure-et-Loir

Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-Saint-Germain, Berchères-les-Pierres, Boissy-en-Drouais, Boisville-la-Saint-Père, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Challet, Champhol, Chartres, Cherisy, Dreux, Fresnay-l'Évêque, Garancières-en-Drouais, Garnay, Gasville-Oisème, Gellainville, Lèves, Levesville-la-Chenard, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Moutiers, Neuvy-en-Beauce, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Sainte-Gemme-Moronval, Saint-Lubin-des-Joncherets, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Serazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-Villages, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

• Dans l'Eure

Droisy, La Madeleine-de-Nonancourt, Marcilly-la-Campagne, Nonancourt.

Un garant pour la concertation

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'une personnalité indépendante : le garant.

Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et au bon déroulement de la concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

M. Jean-Yves Audouin, ancien membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) sur « l'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière », a été désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en tant que garant de la concertation et de l'information pour ce projet.



M. Jean-Yves Audouin,
garant de la concertation
et de l'information.

POURQUOI ET COMMENT CONTACTER LE GARANT ?

Le garant peut faciliter les échanges entre les participants, formuler d'éventuelles remarques et suggestions. Il ne se prononce pas sur le projet lui-même mais sur la concertation et l'information du public.

Toute personne qui le souhaite peut contacter le garant selon les modalités suivantes :



Par écrit

ADRESSE : Jean-Yves AUDOUIN,
5 av. St-Honoré d'Eylau, 75116 Paris

COURRIEL : utilisez le formulaire présent sur le site internet.
www.154-12.centre.gouv.fr/jean-yves-audouin.html

Le contact par courriel est à privilégier. Il vous permettra d'obtenir une réponse plus rapide. Dans le cas d'une demande nécessitant un certain délai de traitement, vous recevrez, dans un premier temps, une réponse d'attente, avant celle traitant le fond de votre demande.



Par téléphone

Il vous faudra communiquer au garant, par courriel, votre numéro de téléphone, accompagné de l'objet de votre demande.
Le garant vous contactera en retour.



En rendez-vous

Vous pouvez également demander à rencontrer le garant de la concertation, en prenant un rendez-vous qui sera organisé en préfecture à Chartres ou en sous-préfecture à Dreux.

II

LES CONDITIONS DE MISE EN CONCESSION

Partie 2

LES ENJEUX DE LA MISE EN CONCESSION

< L'ÉQUILIBRE DES CONCESSIONS ET LA SUBVENTION D'ÉQUILIBRE

Pour assurer l'équilibre financier des futures concessions d'autoroute, des concours publics peuvent être nécessaires : il s'agit de la subvention d'équilibre. Cette contribution se présente sous la forme d'une subvention publique destinée à équilibrer le montage financier de l'opération. En général, elle est versée de façon périodique pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service. Le montant de cette subvention d'équilibre est déterminé dans le cadre de la procédure de mise en concession.

Pour déterminer son montant, différents paramètres sont pris en compte, tels que :

- la durée de la concession (environ 55 à 65 ans) ;
- le tarif du péage et les recettes générées par celui-ci en fonction du trafic...

À l'issue du débat public mené entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a, par décision ministérielle du 25 juin 2010, décidé :

- la poursuite de l'aménagement et l'accélération de sa réalisation par le recours à la concession ;
- l'inclusion de la section en tronc commun à la RN 154 et la RN 12 dans le projet de concession.

Pour assurer la mise en concession (qui vise à faire appel à un partenaire privé qui s'engage à financer, concevoir, réaliser, exploiter et entretenir l'ouvrage), il revient aux services de l'État (y compris la DREAL Centre) de définir un projet qui notamment :

- soit attractif pour le territoire et les usagers ;
- suscite le trafic nécessaire à la pérennité du système de concession ;
- soit compatible avec les ressources budgétaires de l'État et des collectivités amenés à apporter une part de financement au titre de la subvention d'équilibre potentielle (voir encadré)...

Les conditions de mise en concession retenues

Suite à l'évaluation menée par la commission « Mobilité 21 » - commission indépendante chargée de proposer au gouvernement une priorisation des projets composant le Schéma National des Infrastructures de Transport - le ministre délégué aux transports, dans un courrier daté du 26 février 2014 adressé au préfet de la région Centre, a confirmé l'opportunité du projet d'aménagement des RN 154 et RN 12 par mise en concession autoroutière. Les conditions de mise en concession retenues sont présentées ci-après.

LES CONDITIONS DE MISE EN CONCESSION RETENUES

Le projet prévoit :

- Une concession autoroutière sur l'ensemble de l'itinéraire entre Nonancourt et Allaines partiellement en tracé neuf et intégrant les sections aménagées de la RN 154.
- Un péage fermé sur l'ensemble de l'itinéraire hormis sur la RN 12 en traversée nord de Dreux où un système de péage ouvert est prévu (voir p.36) :
 - les échanges dans la traversée nord de Dreux se feront hors tarification ;
 - les échanges entre les accès à l'A 154 au nord de Dreux et le reste du projet seront tarifés selon un forfait.
- Un coût objectif plafond de 850 millions d'euros TTC de travaux en valeur janvier 2014.
- Une participation de l'État à la subvention d'équilibre limitée à 30 millions d'euros (valeur janvier 2014) dans le principe d'une répartition de la subvention d'équilibre à 50%/50% entre l'État et les collectivités, sur la base d'une évaluation de la subvention d'équilibre estimée à 60 millions d'euros.

Ce scénario de mise en concession a été établi suite aux études préalables menées jusqu'en 2013 sur la base d'une estimation d'enveloppe permettant de réaliser le tracé de la RN 154 et RN 12 en section nouvelle ou en réaménagement de sections existantes ainsi que les connexions au réseau autoroutier et national, la réalisation de diffuseurs pour l'irrigation et la desserte du territoire.

Les hypothèses de trafic ayant abouti à ce scénario de référence sont présentées ci-après ; elles prévoient l'obligation pour le trafic Poids Lourds d'emprunter l'autoroute hormis pour le trafic local qui est maintenu sur l'itinéraire de substitution.

La tarification prise en compte pour les simulations financières correspond à des tarifs appliqués pour des autoroutes similaires (A 28, A 19, A 88) et mises en service récemment. Cependant les tarifs applicables à la future autoroute A 154 résulteront de la procédure de mise en concession. Les modulations tarifaires possibles du coût du péage, et en particulier les possibilités d'abonnement, peuvent être mises en place par le concessionnaire. Des abonnements domicile-travail ou en fonction de la fréquence d'emploi de l'autoroute pourront faire partie des dispositifs proposés aux usagers.

< PÉAGE OUVERT ET PÉAGE FERMÉ

De façon générale, deux systèmes de perception du péage existent :

- Le **péage fermé** implique que, en entrant sur le réseau, l'usager passe par une gare de péage (prise du ticket ou équivalent) et en quittant le réseau franchit une autre zone de péage en payant un tarif lié au nombre de kilomètres parcourus.
- Dans le **péage ouvert**, l'usager ne rencontre pas d'installation de gare de péage en entrant sur le réseau ou en sortant. Il est intercepté (ou non) au cours de son trajet par une barrière en pleine voie où il règle une somme forfaitaire : il peut ainsi être amené à payer un tarif qui ne correspond pas au nombre de kilomètres parcourus.

Des trafics importants

Dans les conditions de mise en concession retenues, l'autoroute captera l'essentiel des trafics de transit et d'échanges ainsi qu'une partie des trafics internes des agglomérations drouaise et chartreuse aux heures de pointe.

- La partie Nord, tronçon commun entre les RN 154 et RN 12, accueillera les trafics les plus importants avec 23 000 à 24 000 véhicules par jour (veh/j) sur le contournement de la zone de Saint-Rémy-sur-Avre, Nonancourt, Saint-Lubin-des-Joncherets, et jusqu'à 32 000 veh/j dans la traversée nord de Dreux.
- Entre Dreux et Chartres le trafic avoisinera 15 000 à 16 000 veh/j;
- Au niveau du contournement de Chartres le trafic sera d'environ 14 000 à 15 000 veh/j;
- Au sud de Chartres, 11 000 à 12 000 veh/j circuleront.

« Les trafics attendus sur le projet ont été calculés en prenant en compte les mesures de restriction de circulation des Poids Lourds envisagées par les collectivités et des tarifs de péage conformes aux moyennes nationales.

Le projet déchargera ainsi les axes déviés; les effets les plus importants sont attendus au niveau de la RN 12 (Saint-Rémy-sur-Avre) avec une baisse de trafic de l'ordre de 55 % et sur la rocade Ouest de Chartres avec une baisse de l'ordre de 25 %.



CARTE 4 : LE TRAFIC SUR LA RN 154 SANS AMÉNAGEMENT EN 2022



CARTE 5 : LE TRAFIC SUR LA RN 154 CONCÉDÉE EN 2022



LES TRAFICS SUR L'ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION

L'autoroute intégrera les sections de la RN 154 aménagées à 2x2 voies (Dreux-Chartres, Prunay-Allonnes, Ymonville). Du fait du péage, il est identifié qu'une partie du trafic local empruntera l'itinéraire de substitution gratuit constitué en grande partie par l'ancienne RN 154 déclassée.

Pour la section Dreux-Chartres, le trafic empruntant l'itinéraire de substitution est estimé à environ 6 000 veh/j; ce trafic est constitué par environ la moitié des navetteurs* entre les agglomérations drouaise et chartreuse.

Concernant la section Chartres Sud - A 10, l'intégration des déviations de Prunay-Allonnes et d'Ymonville dans l'autoroute aura pour effet de conserver un trafic résiduel sur l'itinéraire de substitution d'environ 2 000 à 3 000 veh/j.

Un investissement maîtrisé

Dans le cadre des conditions de mise en concession retenues, le projet, quels que soient le tracé et le dispositif d'échanges qui seront retenus suite à la concertation (cf. partie 3), devra s'inscrire dans l'enveloppe budgétaire de 850 millions d'euros (valeur janvier 2014). Dans cette perspective, la préservation de l'ensemble des points d'échanges impacterait la subvention d'équilibre.

Le concessionnaire qui sera désigné à l'issue de la procédure de mise en concession assumera la responsabilité du financement de l'opération.

D'autres conditions de mise en concession ?

D'autres solutions de mise en concession ont été étudiées telles que l'inclusion de sections non payantes ou à péage ouvert; les simulations de trafic et de rentabilité financière montrent que ces solutions induiraient des subventions d'équilibre très importantes. Elles remettraient ainsi en cause la pérennité et la pertinence du projet.

Toute adaptation des conditions de mise en concession a des incidences sur les recettes du péage et donc sur le coût du projet pour l'État et les collectivités locales qui doivent apporter au concessionnaire pendant la phase des travaux, une subvention d'équilibre.

Sur la base de ces conditions de mise en concession, la concertation doit permettre de définir la localisation des points d'échanges et le tracé de la future autoroute. Les solutions de points d'échanges étudiées et les variantes de tracés sont présentées sur les cartes ci-après puis plus en détail dans les parties suivantes.

* Personnes réalisant la navette (allers et retours quotidiens).

III LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS ET LE DISPOSITIF DE POINTS D'ÉCHANGES

3.1

L'ANALYSE DES ENJEUX
DU TERRITOIRE
ET L'IDENTIFICATION
DES HYPOTHÈSES

Partie 3

LA MÉTHODOLOGIE D'IDENTIFICATION DES HYPOTHÈSES DE TRACÉS ET DE POINTS D'ÉCHANGES

1^{ère} étape : l'identification des contraintes et enjeux du territoire

Afin de déterminer les différentes variantes de tracés et les solutions de points d'échanges du projet, un diagnostic des contraintes et enjeux du territoire au sein du fuseau préférentiel a été réalisé.

Pour cela il a fallu, dans un premier temps, procéder à la mise à jour des données d'études produites en 2012, grâce à la consultation des administrations et organismes concernés (Préfectures, Conseils Généraux, communes, DREAL, Direction Départementale des Territoires, Agences de l'Eau, etc.). Des investigations de terrain ont également été menées afin de compléter les données récoltées.

Cette analyse s'est articulée autour de 5 thématiques :



Le milieu physique : analyse du relief, de la géologie, des risques naturels ou encore des captages d'alimentation en eau potable.



Le milieu naturel : recensement des milieux naturels sensibles, estimation de l'enjeu des sites et des espèces présentes.



Le milieu humain : recensement des risques technologiques, des grands réseaux structurants, identification des sources de bruit et estimation de l'ambiance sonore existante, analyse de l'activité agricole sur le territoire.



Le paysage : caractérisation des paysages traversés par la zone d'études, sensibilité des entités paysagères.



Le patrimoine culturel et historique : recensement des monuments historiques protégés, des zones archéologiques, etc.

2^{ème} étape : la hiérarchisation des sensibilités

Les enjeux précédemment identifiés ont ensuite été hiérarchisés au regard de leur niveau de sensibilité (sensibilités modérées, fortes ou très fortes), afin de faire ressortir les zones les plus vulnérables au passage du projet.

3^{ème} étape : l'établissement de la carte de synthèse des sensibilités

Cette hiérarchisation des sensibilités a permis d'établir une carte de synthèse présentant, à partir de la superposition des sensibilités, les zones les plus favorables au passage de la nouvelle infrastructure jusqu'aux zones les plus défavorables, selon un dégradé de couleurs (de rouge pour les zones les plus défavorables à jaune pour les moins défavorables). Cette carte permet d'obtenir une vision synthétique de l'ensemble du territoire concerné et de ses principales sensibilités (voir carte 6 page suivante).

4^{ème} étape : l'identification des hypothèses de tracés et des solutions de points d'échanges associées

C'est sur la base de cette carte de synthèse des sensibilités que les différentes variantes de tracés et de points d'échanges ont été définies, au sein du fuseau préférentiel.

< LES VARIANTES DE TRACÉS

Selon les secteurs, le nombre de variantes s'échelonne de 1 à 3. Cinq secteurs sont concernés. Pour le reste du projet, les contraintes du territoire ne permettent de proposer qu'une seule variante de tracé. Pour ce qui concerne le projet entre Dreux et Chartres et sur certaines sections au sud de Chartres, les aménagements existants seront intégrés à l'autoroute : il n'est donc pas nécessaire de rechercher un nouveau tracé.

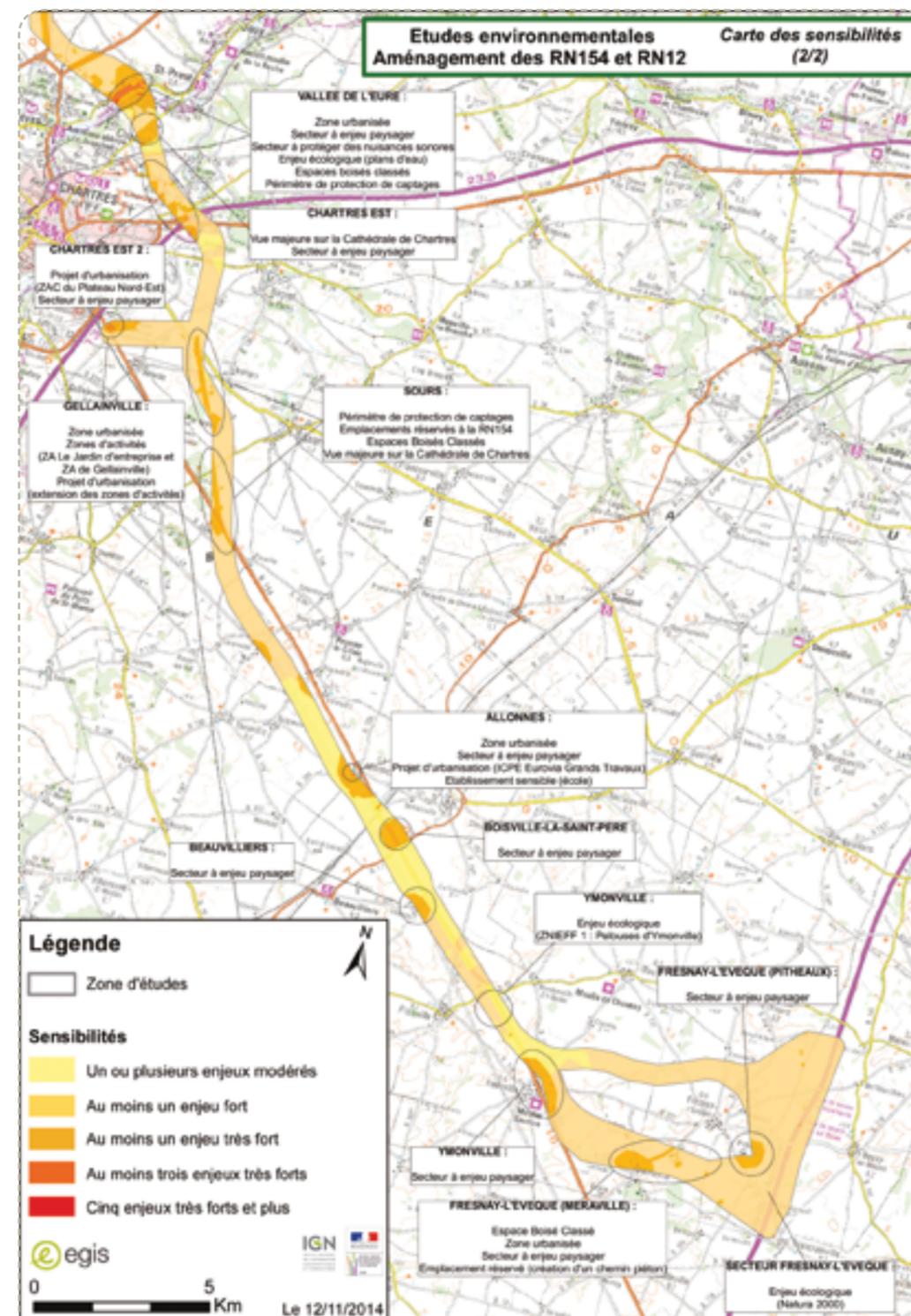
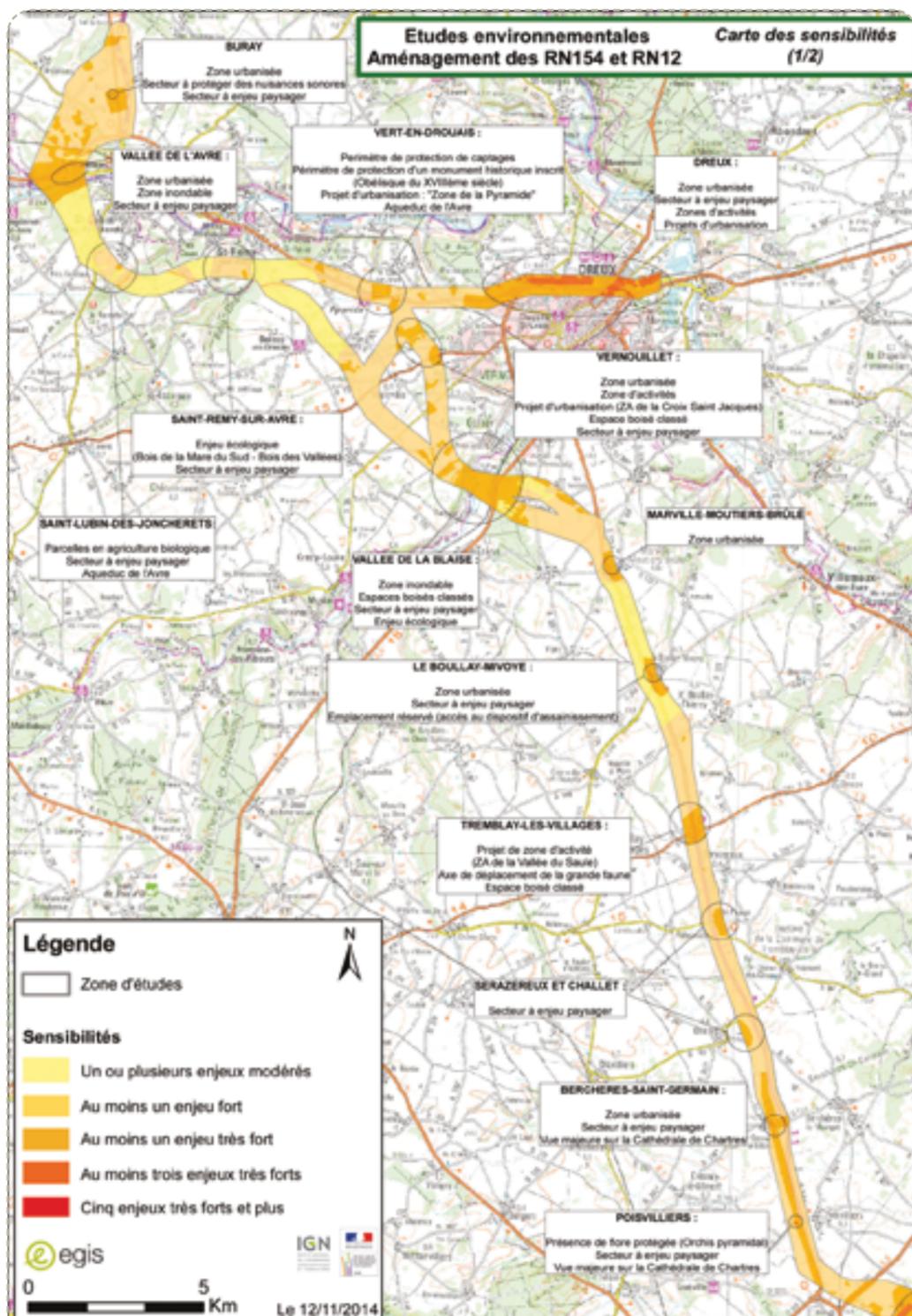
< LES POINTS D'ÉCHANGES

21 points d'échanges ont été étudiés :

- 4 points d'échanges avec les principaux axes routiers seront intégrés au projet. Afin de déterminer leur localisation, 8 variantes ont été étudiées en fonction des différentes hypothèses de tracés (repérés par un triangle sur la carte p.26-27). C'est donc du choix de la variante de tracé que dépendra le choix parmi ces variantes de points d'échanges.
- 4 points d'échanges existants seront utilisés dans le cadre du projet (repérés par un carré sur la carte p.26-27).
- 9 points d'échanges complémentaires avec le réseau secondaire ont été analysés (repérés par un rond sur la carte p.26-27). L'objet de la concertation est de déterminer ceux qui doivent être retenus. Une analyse de la fonctionnalité et des impacts de chacun d'entre eux est présentée dans la partie 3.3.

« En complément de la sensibilité des enjeux environnementaux du territoire, les fonctionnalités attendues de la future infrastructure (temps de parcours, échanges, etc.) ont guidé la définition des variantes de tracés et des points d'échanges. »

CARTE 6 : LA SYNTHÈSE DES SENSIBILITÉS DU TERRITOIRE AU SEIN DU FUSEAU PRÉFÉRENTIEL



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

- Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés
- Points d'échanges avec les principaux axes routiers
- Points d'échanges existants associés au projet
- Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement
- Points d'échanges avec le réseau secondaire

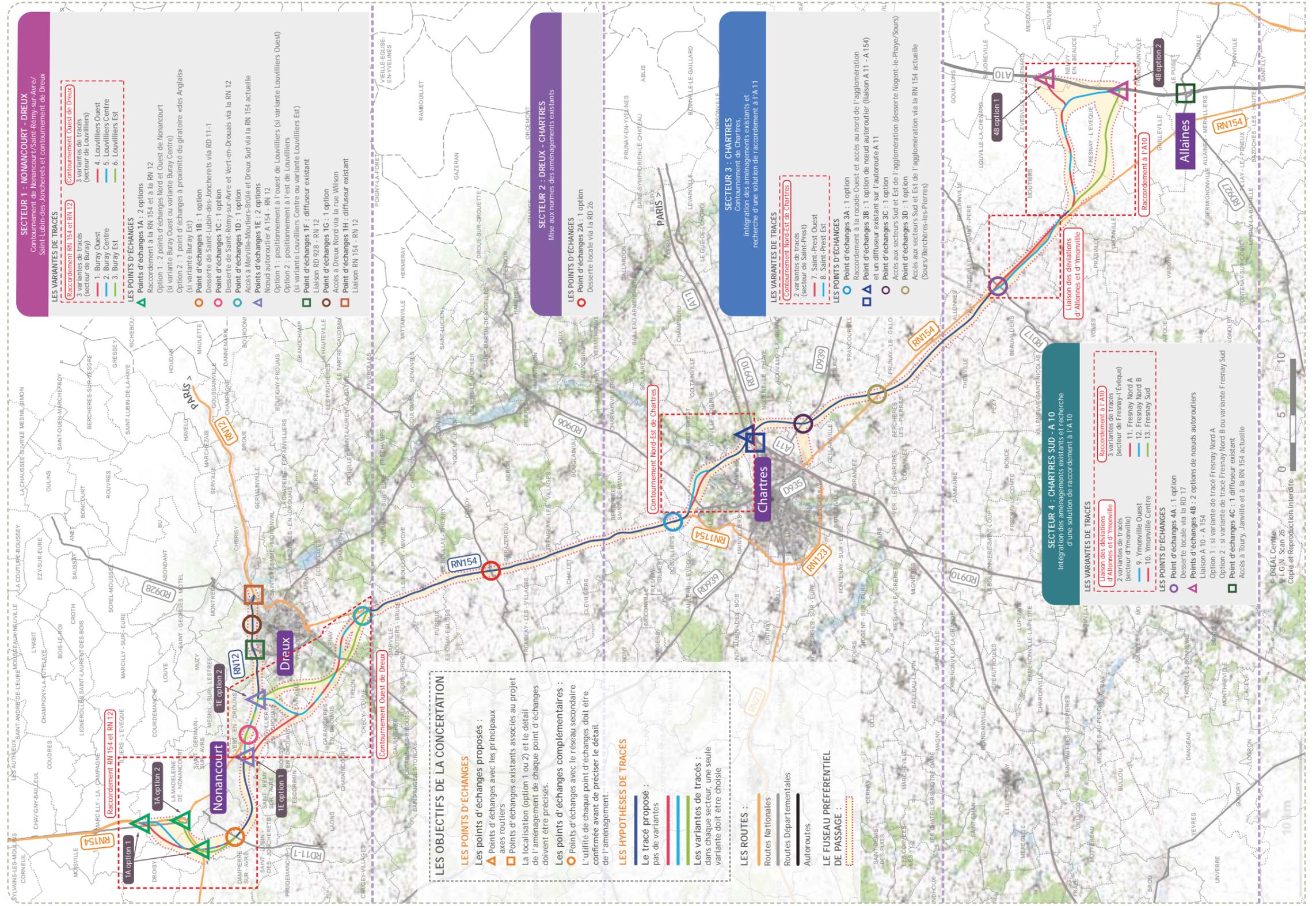
LES HYPOTHÈSES DE TRACES

- Le tracé proposé : pas de variantes
- Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

- Routes Nationales
- Routes Départementales
- Autoroutes
- LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

CARTE 7 : LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS ET LES POINTS D'ÉCHANGES



3.2

LES TRACÉS

La DREAL Centre présente dans cette partie, une analyse et une comparaison des variantes de tracés étudiées. L'analyse de chaque secteur se conclue par la présentation de la variante que les études amènent à privilégier.

LA MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

< UNE ÉVALUATION DES IMPACTS POTENTIELS

L'analyse des hypothèses de tracés présentée dans la partie suivante repose, pour chaque variante, sur l'évaluation de l'impact potentiel d'un tracé autoroutier dans la bande de 300 m. Sur ces cartes (voir cartes 9, 10, 14, 15, 18, 19), la bande de 300 m est représentée, ainsi qu'un axe de 50 m simulant l'emprise réelle du projet. C'est sur la largeur complète de la bande de 300 m que l'analyse a été menée.

Ce n'est que suite à cette étape de concertation, et une fois qu'un tracé unique pour la nouvelle autoroute aura été choisi, que les conditions d'intégration de ce tracé unique seront étudiées.

Réponse franchement satisfaisante ou présentant peu d'impacts potentiels	●
Réponse plutôt satisfaisante ou présentant des impacts potentiels modérés	●
Réponse plutôt non satisfaisante ou présentant des impacts potentiels importants	●
Réponse non satisfaisante ou présentant des impacts potentiels très importants	●

Après avoir identifié chaque variante de tracé, l'étape suivante de l'analyse a consisté à les évaluer et les comparer entre elles. Pour chaque groupe de variantes (5 groupes, pour un total de 13 variantes), il s'agit de déterminer quelle est celle qui présente le meilleur bilan global pour le projet.

Les conditions d'intégration de chaque variante de tracé dans l'environnement ont été analysées à partir de la grille multicritères. Cette grille a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs institutionnels en 2012, avant d'être présentée au public et utilisée pour la comparaison des options de passage présentées lors du premier temps fort de concertation de l'automne 2012. Elle permet, selon de nombreux critères, d'évaluer l'impact potentiel de chaque variante.

Synthèse de l'analyse comparative

Dans le présent dossier de concertation, la DREAL Centre présente, par secteur et pour chaque groupe de variantes, une synthèse de l'analyse menée à partir de la grille d'analyse multicritères suivant ces 3 critères :

- **Les enjeux en termes de transport** : cette thématique a pour objectif d'éclairer sur la performance de chaque variante de tracé en termes de réduction des temps de trajet entre les différents pôles du territoire, d'amélioration de la sécurité routière ou d'adéquation de l'infrastructure avec les usages quotidiens.
- **Les enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire** : cette thématique a pour objectif d'éclairer sur la performance de chaque variante en termes de préservation de la biodiversité, du cadre de vie, de la protection des ressources et d'aménagement durable des territoires.
- **Le coût du projet, hors échangeur** : cette thématique a pour objectif d'éclairer sur la maîtrise du coût du projet.

Au final, un tableau de synthèse comportant des indicateurs de couleurs verte, grise, orange et rouge attribués à chaque critère a été établi afin de présenter la qualité de la réponse qu'apporte chaque variante aux différents enjeux.

PRÉSENTATION DU PROJET ET ANALYSE DES HYPOTHÈSES DE TRACÉS PAR SECTEUR

SECTEUR 1 : NONANCOURT - DREUX

Entre Nonancourt et Dreux, 2 groupes de variantes ont été étudiés pour le contournement Ouest de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre, Saint-Lubin-des-Joncherets et Nonancourt. L'aménagement sur place de la RN 12 complète le tracé de la future autoroute.

CARTE 8 : LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR NONANCOURT - DREUX



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

□ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

Le raccordement à la RN 154 et la RN12

LES VARIANTES DU SECTEUR DE BURAY

Les variantes de la zone du hameau de Buray traversent, à l'ouest de l'agglomération de Nonancourt, un territoire marqué par la présence d'espaces agricoles et de zones boisées qui s'étend de part et d'autre de la vallée de l'Avre. Cette vallée concentre de forts enjeux parmi lesquels on peut citer une zone inondable, des secteurs à forts intérêts paysagers et des zones écologiques sensibles (présence d'étangs).

Les 3 variantes disposent d'un tronç commun dans le contournement sud de Saint-Lubin-des-Joncherets et de Saint-Rémy-sur-Avre.

CARTE 9 : LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR DE BURAY



Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute.

Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie, sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

< VARIANTE 1 : BURAY OUEST

La variante «Buray Ouest» est longue de 11 km environ. Elle se raccorde sur la RN 154 au nord de Nonancourt, franchit ensuite une voie ferrée puis la RN 12 et la vallée de l'Avre à l'ouest de Nonancourt. Un viaduc de 600 à 700 m est projeté pour franchir la vallée de l'Avre et la RN 12.

< VARIANTE 2 : BURAY CENTRE

La variante Buray Centre est longue de 11 km environ. Elle se raccorde sur la RN 154 au nord de Nonancourt puis dévie le lieu-dit «Les Hautes Terres» par l'est. Elle passe ainsi à moins de 100 m du lieu-dit «Buray».

À partir du franchissement de la voie ferrée, le tracé de cette variante est commun avec celui de la variante «Buray Ouest» examinée précédemment et comporte un viaduc de 600 à 700 m en franchissement de la Vallée de l'Avre.

< VARIANTE 3 : BURAY EST

Le linéaire de la variante «Buray Est» est de 10 km environ. Elle se raccorde sur la RN 154 au nord de Nonancourt en réutilisant un linéaire important de 2x2 voies existante. Le tracé neuf débute à l'est de «Buray», puis franchit une zone d'activités partiellement occupée au nord de Nonancourt. La variante franchit ensuite une voie ferrée puis la RN 12 et la vallée de l'Avre à l'ouest de Nonancourt.

Un viaduc de 650 à 720 m est projeté pour franchir la vallée de l'Avre. Celui-ci ne permet pas le franchissement de la RN 12, qui doit être rétabli par un autre ouvrage.

Un tronç commun aux 3 variantes

À partir du point d'échanges potentiel de Saint-Lubin-des-Joncherets, le tracé est commun aux trois variantes. Il passe au sud de Saint-Lubin-des-Joncherets et du lieu-dit «La Poterie», puis au nord du lieu-dit «La Gâtine». Il aboutit dans la vallée de Crampeau, au sud de Saint-Rémy-sur-Avre.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Permet la réalisation d'un échangeur A 154 - RN 12 Ouest
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Variante la plus éloignée du hameau de Buray. Elle limite les nuisances sur ce dernier. - Elle est la plus consommatrice d'espace agricole.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 140 145 150 155 160 165 170

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Permet la réalisation d'un échangeur A 154 - RN 12 Ouest
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Variante génératrice de nuisances plus marquées sur le hameau de Buray. - Elle est située en secteur très vulnérable vis-à-vis d'une pollution de surface.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 140 145 150 155 160 165 170

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Échanges avec la RN 12 Ouest reportés au Nord
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Variante suffisamment éloignée du hameau de Buray pour en limiter les nuisances. - Elle est également localisée dans des secteurs moins vulnérables vis-à-vis des pollutions de surface.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 140 145 150 155 160 165 170 Le coût de cette variante est légèrement inférieur à «Buray Centre»

Le contournement Ouest de Dreux

LES VARIANTES DU SECTEUR DE LOUVILLIERS

La zone de Louvilliers-en-Drouais est concernée par la présence de trois variantes. Cette zone agricole est caractérisée, dans sa partie nord, par une sensibilité forte quant à la protection de la ressource en eau, du fait de la présence du périmètre de protection éloignée du champ captant de Vert-en-Drouais. De forts enjeux paysagers sont aussi identifiables par la présence d'un monument historique inscrit (obélisque) et de nombreuses petites vallées. Au sud de Dreux, la traversée de la vallée de la Blaise est jugée sensible par la présence d'une zone inondable et de zones écologiques sensibles sur les coteaux (Natura 2000, ZNIEFF).

Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute. Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie, sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

CARTE 10 : LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR DE LOUVILLIERS



LE CONTOURNEMENT OUEST DE DREUX
3 variantes de tracés Secteur de Louvilliers
4. Louvilliers Ouest
5. Louvilliers Centre
6. Louvilliers Est
pas de variante
Bande de 300 mètres

< VARIANTE 4 : LOUVILLIERS OUEST

Le linéaire de la variante Louvilliers Ouest est de 13,5 km environ, exclusivement en tracé neuf. Sur cette variante, le nœud autoroutier permettant les échanges entre la RN 12 mise à 2x2 voies et l'autoroute projetée, se situe au sud du Plessis-Saint-Rémy. À partir de ce nœud autoroutier, la variante chemine entre Boissy-en-Drouais et Louvilliers-en-Drouais, puis entre Champseru et Allainville. Elle franchit ensuite, au sud de Garnay, la vallée de la Blaise et une voie ferrée. Elle dévie Chambléan par le nord avant de se raccorder sur la RN 154 à 2x2 voies existante, à hauteur de Marville-Moutiers-Brûlé. Un viaduc de 700 à 860 m est projeté pour franchir la vallée de la Blaise. Celui-ci permet également le franchissement d'une voie ferrée et de la RD 928 en rive droite de la Blaise.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES	
Enjeux transport	● Parcours de l'A 154 plus direct
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Cette variante traverse le périmètre de protection de captage de Vert-en-Drouais ce qui constitue un impact potentiel sur la ressource en eau. - Elle traverse des espaces urbains plus nombreux du fait de la réutilisation plus importante de la RN 12 et générera potentiellement davantage de nuisances pour les riverains. - Cumul des impacts du tracé neuf et du réaménagement de la RN 12. - Consommation importante d'espaces agricoles.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 130 135 140 145 150 155 160

< VARIANTE 5 : LOUVILLIERS CENTRE

Le linéaire de la variante Louvilliers Centre est de 12 km environ en tracé neuf, auxquels s'ajoutent 3,8 km d'aménagement sur place de la RN 12. Le linéaire total de la variante est donc de 15,8 km. Sur cette variante, le nœud autoroutier permettant les échanges entre la RN 12 mise à 2x2 voies et l'autoroute projetée, se situe au sud du Vert-en-Drouais, sur la RN 12 actuelle. À partir de ce nœud autoroutier, la variante chemine en tracé neuf entre Allainville et Louvilliers-en-Drouais, et rejoint le tracé de la variante Louvilliers Ouest au nord de Garancières-en-Drouais. Elle franchit ensuite, au sud de Garnay, la vallée de la Blaise et une voie ferrée. Elle dévie Chambléan par le nord avant de se raccorder sur la RN 154 à 2x2 voies existante, à hauteur de Marville-Moutiers-Brûlé. Un viaduc de 700 à 860 m est projeté pour franchir la vallée de la Blaise. Celui-ci permet également le franchissement d'une voie ferrée et de la RD 928 en rive droite de la Blaise.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES	
Enjeux transport	● Parcours de l'A 154 allongé
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Cette variante traverse le périmètre de protection de captage de Vert-en-Drouais ce qui constitue un impact potentiel sur la ressource en eau. - Elle générera potentiellement davantage de nuisances pour les riverains (proximité d'Allainville notamment).
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 130 135 140 145 150 155 160

< VARIANTE 6 : LOUVILLIERS EST

Le linéaire de la variante Louvilliers Est est de 10,5 km environ en tracé neuf, auxquels s'ajoutent 3,8 km d'aménagement sur place de la RN 12. Le linéaire total de la variante est donc de 14,3 km. Sur cette variante, le nœud autoroutier permettant les échanges entre la RN 12 mise à 2x2 voies et l'autoroute projetée, se situe au sud du Vert-en-Drouais, sur la RN 12 actuelle. À partir de ce nœud autoroutier, la variante chemine en tracé neuf entre Vernouillet et Louvilliers-en-Drouais, puis entre Allainville et Garnay. Elle franchit ensuite, au sud de Garnay, la vallée de la Blaise et une voie ferrée. Elle dévie Chambléan par le sud avant de se raccorder sur la RN 154 à 2x2 voies existante, à hauteur de Marville-Moutiers-Brûlé. Un viaduc de 700 à 900 m est projeté pour franchir la vallée de la Blaise. Celui-ci permet également le franchissement d'une voie ferrée et de la RD 928 en rive droite de la Blaise.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES	
Enjeux transport	●
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Cette variante traverse le périmètre de protection de captage de Vert-en-Drouais ce qui constitue un impact potentiel sur la ressource en eau. - Elle est plus proche des espaces urbains et générera potentiellement davantage de nuisances pour les riverains. - Cette réutilisation permet de minimiser les impacts sur les espaces naturels et la consommation de terres agricoles.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● 130 135 140 145 150 155 160

L'aménagement sur place de la RN 12

Le dernier secteur d'aménagement est caractérisé par l'aménagement à 2x2 voies de la RN 12 actuelle sur environ 11 km, entre l'est de Dreux (franchissement de la Blaise) et le Plessis-sur-Vert (à hauteur des stations-service).

Cet aménagement sera conçu avec deux vitesses de références :

- à l'ouest de Dreux : une vitesse de 130 km/h ;
- à hauteur de Dreux, en milieu péri-urbain : une vitesse de 110 km/h.

Le choix d'une vitesse de 110 km/h est cohérent avec le niveau de service de la RN 12 existante à l'est de Dreux. Une réduction de vitesse favorise en outre de limiter les nuisances pour les riverains et d'adopter une géométrie moins contraignante, qui permet de mieux s'adapter au site traversé.

Une portion hors tarification en traversée de Dreux est prévue entre la RD 828 et le raccordement est à la RN 154.

LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS

Sur la section la moins urbanisée, entre Le Plessis-sur-Vert et l'ouest de Dreux (voie ferrée), différentes solutions peuvent être imaginées pour réaliser à la fois l'aménagement à 2x2 voies aux normes autoroutières, et l'itinéraire de substitution.

L'ouvrage actuel de franchissement de la voie ferrée est réutilisé pour l'itinéraire de substitution. Un ouvrage

neuf est projeté au nord de l'ouvrage actuel pour le franchissement de cette voie ferrée par l'autoroute.

Entre la voie ferrée et le franchissement de la Blaise à l'est de Dreux, l'axe de l'autoroute épouse l'axe de la RN 12 actuelle. Entre la voie ferrée et le diffuseur RD 828, une rectification de tracé en plan ou de profil en long s'impose néanmoins. Les ouvrages d'art existants sont modifiés ou complétés pour porter le profil de l'autoroute projetée. Un passage en trémie de l'autoroute est proposé au droit de la rue du Président Wilson pour permettre un rétablissement des communications au niveau du terrain existant, éventuellement avec la mise en place d'un giratoire dénivelé. L'itinéraire de substitution est constitué par des voies nouvelles à l'ouest du diffuseur RD 828, et par le réseau de voies existantes à l'est de ce diffuseur.

Les principaux enjeux environnementaux sont liés ici :

- à la traversée du secteur urbanisé au nord de Dreux ;
- au franchissement d'un périmètre de protection éloigné de captage d'eau potable.

Un viaduc de 130 m environ est projeté pour franchir la vallée de la Blaise à l'est de Dreux. Cet ouvrage portera les 2 voies nord de l'autoroute. Les 2 voies sud seront portées par l'ouvrage actuel.

Hors dispositifs d'échanges, le coût de l'aménagement sur place de la RN 12 est estimé entre 95 et 100 M€ TTC.

SECTEUR 1 : NONANCOURT - DREUX Synthèse de la comparaison des variantes

RACCORDEMENT RN 154 ET RN 12

Sur le secteur de Buray, la variante « Buray Est », qui réutilise de manière optimale la RN 154 actuellement à 2x2 voies et limite ainsi la consommation de terres agricoles est préférée. D'autant plus que son coût est moindre. Le déficit de fonctionnalité de cette variante (impossibilité de créer un nœud direct A 154 - RN 12) incite cependant à compléter ce 1^{er} résultat par l'analyse des points d'échanges (voir partie 3.3).

CONTOURNEMENT OUEST DE DREUX

Sur le secteur de Louvilliers-en-Drouais, les études orientent une préférence pour la variante « Louvilliers Est », qui présente l'avantage de réutiliser une partie plus importante de la RN 12 existante à 2x2 voies.

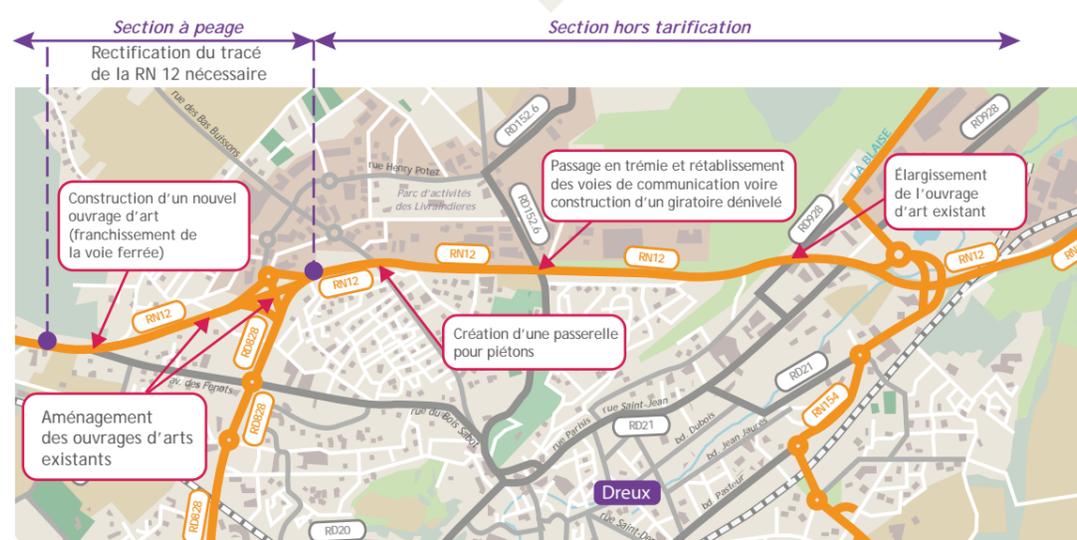
Outre la question du coût nettement à l'avantage de cette variante, le choix d'un tracé dans ce secteur met en balance des impacts agricoles importants (« Louvilliers Ouest ») par rapport à des impacts sur le cadre de vie et les ressources en eau (« Louvilliers Est »). Or, si les impacts les plus importants du tracé « Louvilliers Est » peuvent être traités (intégration paysagère, étanchéification de la plateforme routière, merlons ou protections phoniques...), la consommation supplémentaire de ressources agricoles, par rapport aux autres variantes, est difficile à compenser.

Enfin, la variante « Louvilliers Centre » présente les avantages et inconvénients similaires au tracé « Louvilliers Est » tout en étant plus impactant sur les villages d'Allainville et Louvilliers et également avec un linéaire plus important.

CARTE 11 : LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ DANS LE SECTEUR NONANCOURT - DREUX



FIGURE 1 : LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS SUR LA RN 12



SECTEUR 2 : DREUX - CHARTRES

Sur ce tronçon long de 20 km environ, la RN 154 est déjà aménagée à 2x2 voies. Aucune variante ne sera étudiée puisque le projet réutilisera cet aménagement existant qui sera adapté aux normes autoroutières. Les enjeux d'intégration du projet dans l'environnement se situent exclusivement autour de l'aménagement du point d'échanges 2A : desserte locale via la RD 26.

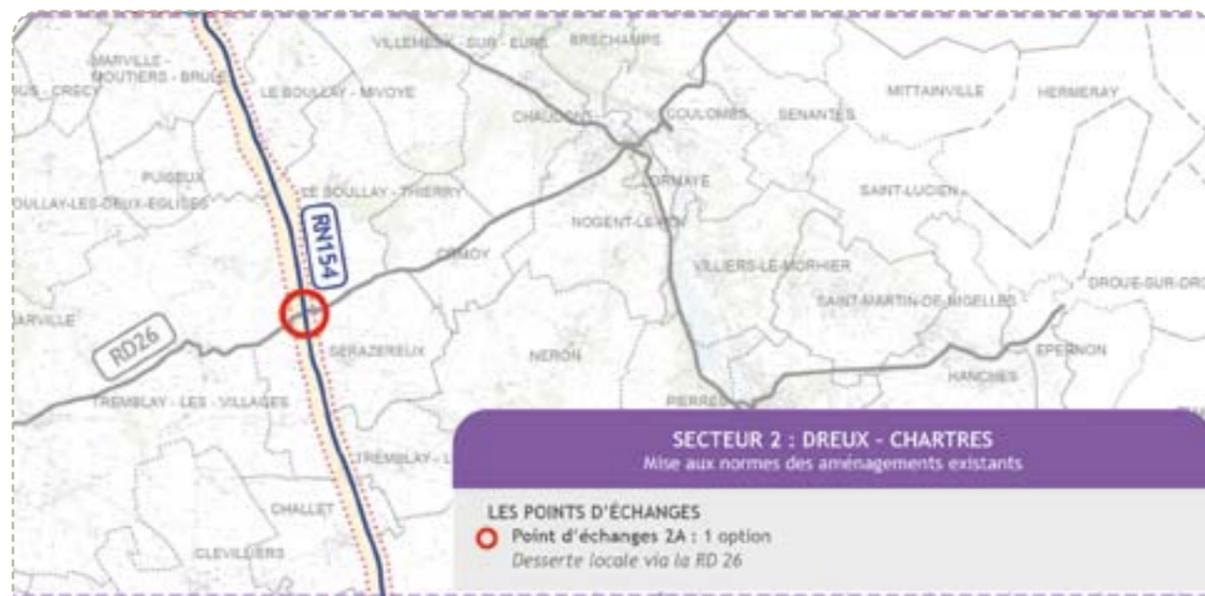
Dans le détail, les modifications projetées sur cet axe sont les suivantes :

- suppression des points d'accès actuels qui ne permettent pas d'intégrer l'infrastructure dans un système de péage fermé;

- suppression de l'échangeur existant de Tremblay-les-Villages non conforme; possibilité de recréer un diffuseur avec gare de péage au niveau de la RD 26 (voir partie précédente);
- rectifications ponctuelles du profil en long, en fonction du référentiel technique choisi;
- mise aux normes des bandes d'arrêt d'urgence;
- aménagements complémentaires permettant un traitement performant des eaux de chaussées sur l'ensemble de l'axe.

Le coût de cet aménagement, hors dispositifs d'échanges, est estimé entre 30 et 35 M€ TTC.

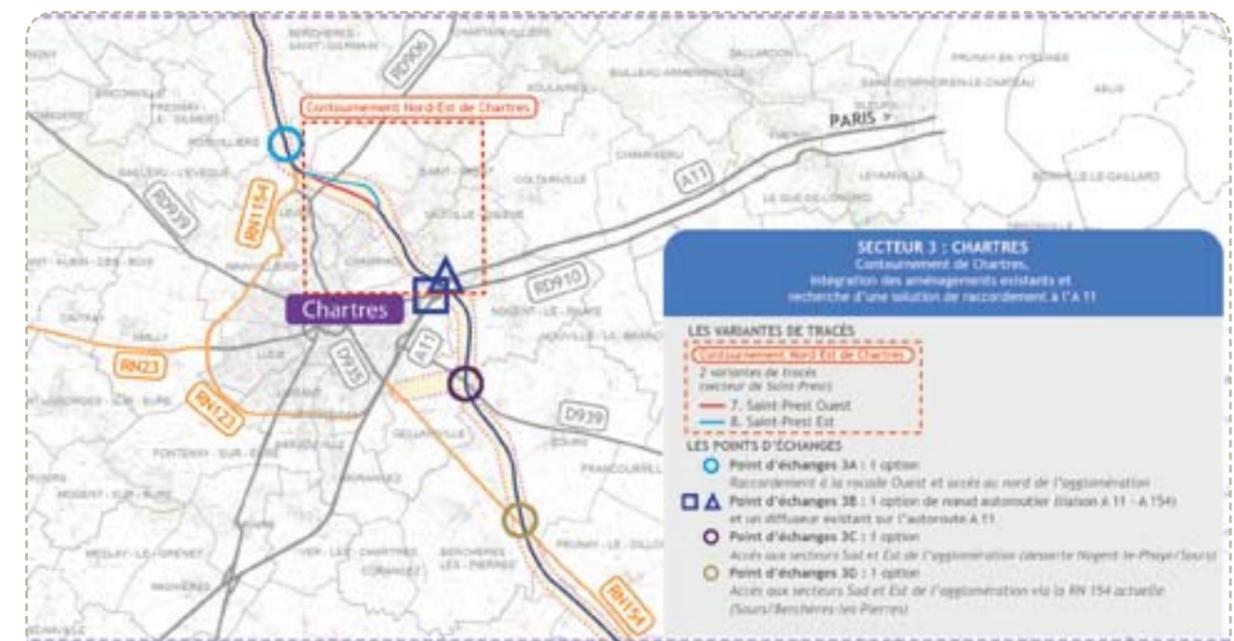
CARTE 12 : LE TRACÉ ENTRE DREUX ET CHARTRES



SECTEUR 3 : CHARTRES

Sur ce secteur deux variantes de tracés ont été étudiées autour de Saint-Prest.

CARTE 13 : LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR DE CHARTRES



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

□ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

Le contournement Nord-Est de Chartres

LES VARIANTES DU SECTEUR DE SAINT-PREST

La zone à l'est de l'agglomération de Chartres est globalement jugée sensible du fait de la traversée de la vallée de l'Eure et de la proximité avec des zones urbanisées. Les variantes traversent également de nombreux cônes de vue sur la Cathédrale de Chartres, ce qui constitue également un enjeu. L'ensemble de ces éléments impliquera un travail particulier d'insertion paysagère du projet. Localement, la traversée de la vallée de l'Eure est très sensible en raison des enjeux environnementaux qu'elle concentre : zone inondable, site inscrit, zones habitées, zones humides.

Ces deux variantes comportent un tronç commun entre la voie ferrée Chartres-Paris et le franchissement de l'autoroute A 11.

CARTE 14 : LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR DE SAINT-PREST



LE CONTOURNEMENT NORD-EST DE CHARTRES

2 variantes de tracés
Secteur de Saint-Prest

7. Saint-Prest Ouest

8. Saint-Prest Est

pas de variante

Bande de 300 mètres

Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute.

Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie, sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

< VARIANTE 7 : SAINT-PREST OUEST

Le linéaire de la variante «Saint-Prest Ouest» est de 9 km environ.

La variante se raccorde sur la RN 154 actuelle à hauteur de Poisvilliers. Elle s'écarte ensuite de l'axe de la RN 154 actuelle en s'orientant vers l'est. Elle franchit la vallée de l'Eure à l'ouest du lieu-dit «Les Herailles» et d'un point de captage AEP non exploité. Elle franchit enfin une voie ferrée.

Un viaduc d'environ 500 m est projeté pour franchir la vallée de l'Eure. Celui-ci permet également le franchissement de la RD 6-2 en rive gauche de l'Eure.

< VARIANTE 8 : SAINT-PREST EST

Le linéaire de la variante «Saint-Prest Est» est de 9 km environ, légèrement plus important que celui de la variante Ouest.

La variante se raccorde sur la RN 154 actuelle à hauteur de Poisvilliers. Elle s'écarte ensuite de l'axe de la RN 154 actuelle en s'orientant vers l'est. Elle franchit la vallée de l'Eure à l'est du lieu-dit «Les Herailles» et d'un point de captage AEP non exploité, puis elle franchit une voie ferrée.

Un viaduc d'environ 580 m est projeté pour franchir la vallée de l'Eure. Celui-ci ne permet pas le franchissement de la RD6-2 en rive gauche de l'Eure.

Un tronç commun aux 2 variantes

À partir de la voie ferrée, la variante chemine entre Champhol et Gasville-Oisème, puis passe sous l'autoroute A 11 et sous la RN 10.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	Non différenciant.
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - La traversée de la Vallée de l'Eure constitue un point particulièrement sensible du projet en termes d'enjeux écologiques. - Cette variante est plus éloignée des premières habitations et générera des nuisances acoustiques modérées sur les habitations présentes dans le secteur.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	Non différenciant.
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - La traversée de la vallée de l'Eure constitue un point particulièrement sensible du projet en termes d'enjeux écologiques. - Cette variante passe à proximité de plusieurs secteurs urbanisés et générera des nuisances acoustiques importantes sur les habitations présentes dans le secteur.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	

Le projet dans le secteur de la vallée de Nogent

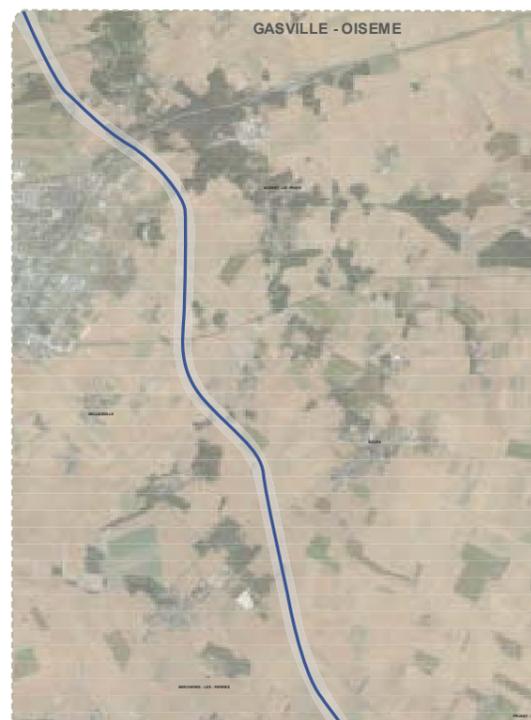
Suite au franchissement de l'autoroute A 11, le projet traverse la vallée de Nogent, au sud de Chartres. Cette zone est très agricole. On retrouve au niveau de Sours, des parcelles identifiées en agriculture biologique (observation faite en 1^{ère} phase de concertation). Il s'agit, aussi, d'un secteur très sensible du point de vue de la protection de la ressource en eau potable avec la présence du périmètre de protection du captage à Sours.

Le linéaire du tronçon aménagé dans la zone de la vallée de Nogent est de 9 km environ.

Le tracé s'inscrit entre le diffuseur RN 10 et l'extrémité nord du créneau à 2x2 voies de Prunay-le-Gillon - Allonnes récemment créé. Il chemine entre Brétigny et Bonville et passe en limite du périmètre de protection rapproché du captage.

Le coût de ce tracé, hors dispositifs d'échanges, est situé entre 50 et 55 M€ TTC.

CARTE 15 : LE TRACÉ DANS LE SECTEUR DE LA VALLÉE DE NOGENT



LE SECTEUR DE LA VALLÉE DE NOGENT

pas de variante

Bande de 300 mètres

Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute.

Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie, sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

SECTEUR 3 : CHARTRES Synthèse de la comparaison des variantes

Les tracés sur le secteur de Chartres ne présentent pas de variantes hormis au droit de Saint-Prest; la variante Ouest au niveau de Saint-Prest présente des impacts moindres que la variante Est notamment sur le cadre de vie des riverains. Elle est également moins coûteuse du fait d'un ouvrage d'art plus court.

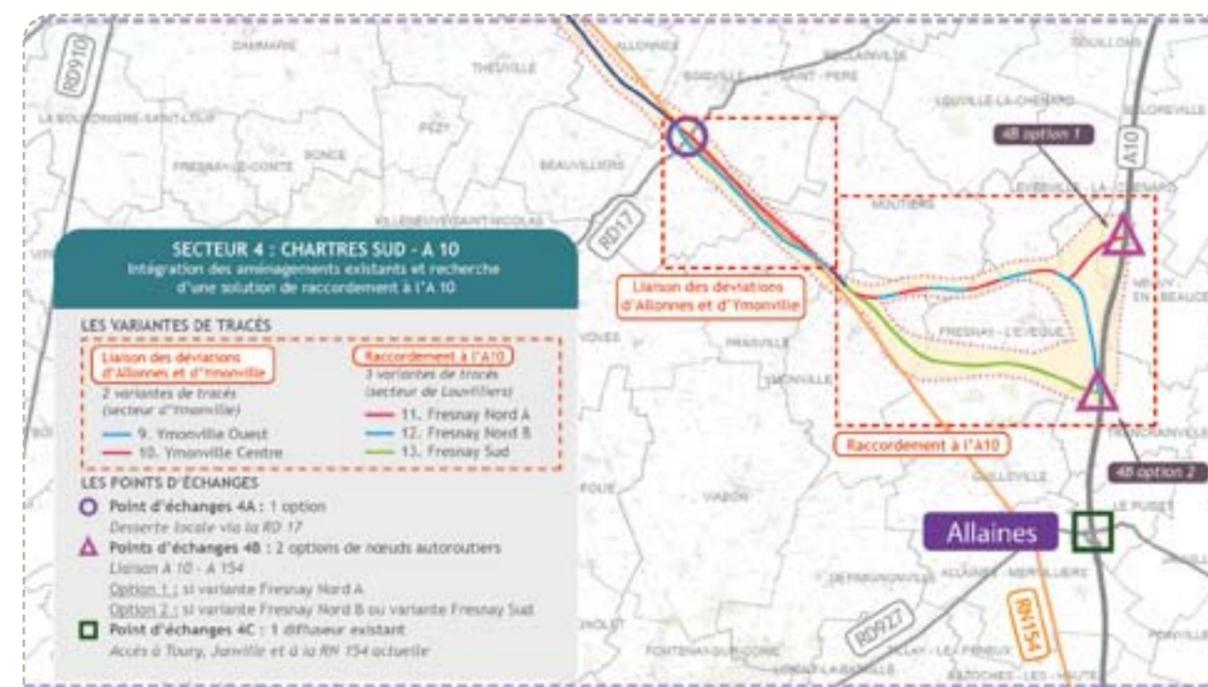
CARTE 16 : LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ DANS LE SECTEUR DE CHARTRES



SECTEUR 4 : CHARTRES SUD - A 10

Sur ce secteur 5 variantes de tracés ont été étudiées, pour rejoindre les déviations d'Allonnes et d'Ymonville, et dans le secteur du raccordement à l'A 10.

CARTE 17 : LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS ENTRE CHARTRES SUD ET A 10



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

□ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes



Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

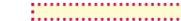
LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :



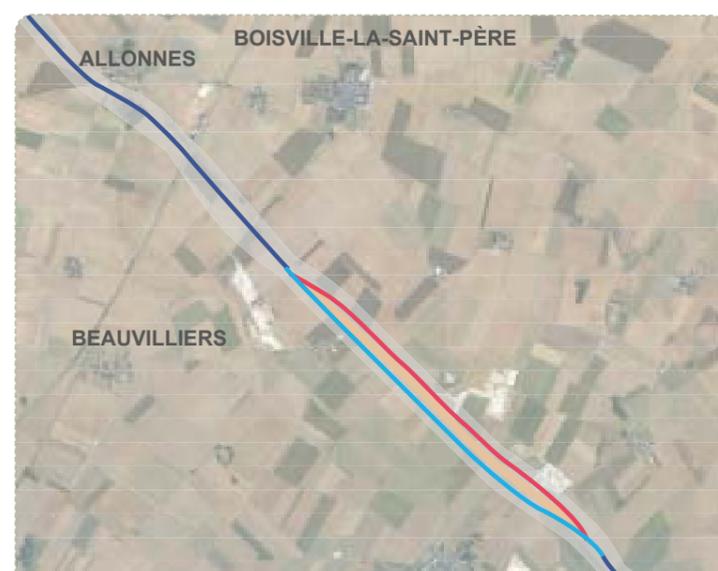
Le projet et les variantes de tracés dans la zone de Prunay-le-Gillon, Allonnes, Beauvilliers, Boisville-la-Saint-Père, Prasville et Ymonville

La zone de Prunay-le-Gillon est caractérisée par la présence de nombreuses carrières qui s'étendent le long de l'actuelle RN 154. Ce secteur correspond également à une Zone de Protection Spéciale Natura 2000 (Beauce et Vallée de la Conie).

La déviation existante de Prunay-le-Gillon et d'Allonnes à 2x2 voies existante est réutilisée et participe à la section courante de l'A 154.

Au sud de cette déviation, 2 variantes sont présentées entre Allonnes et Ymonville.

CARTE 18 : LES VARIANTES DE TRACÉS ENTRE LES DÉVIATIONS D'ALLONNES ET D'YMONVILLE



LIAISON DES DÉVIATIONS D'ALLONNES ET D'YMONVILLE

2 variantes de tracés
Secteur de Saint-Prest

9. Ymonville Ouest

10. Ymonville Est

pas de variante

RN 154 existante

Bande de 300 mètres

Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute.

Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

< VARIANTE 9 : YMONVILLE OUEST

Le linéaire de la variante Ymonville Ouest est de 9 km environ.

La variante s'inscrit entre les contournements existants de Prunay-le-Gillon - Allonnes et d'Ymonville. Au sud d'Allonnes, la variante franchit la ligne TGV® à l'ouest de la RN 154 existante. La variante demeure ensuite en rive ouest de la RN 154 existante jusqu'à hauteur de Prasville, où elle franchit la RN 154 actuelle pour se trouver en rive est de cette voie. Ce basculement permet d'éviter ainsi une ZNIEFF présente à l'ouest de la RN 154 actuelle.

La variante se raccorde ensuite sur la déviation d'Ymonville.

< VARIANTE 10 : YMONVILLE EST

Le linéaire de la variante Ymonville est de 9 km environ.

La variante s'inscrit entre les contournements existants de Prunay-le-Gillon - Allonnes et d'Ymonville. Au sud d'Allonnes, la variante franchit la ligne TGV® à l'ouest de la RN 154 existante. La variante franchit ensuite la RN 154 actuelle au nord de Villereau pour se trouver en rive est de cette voie.

La variante traverse plusieurs carrières avant de se raccorder sur la déviation d'Ymonville.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

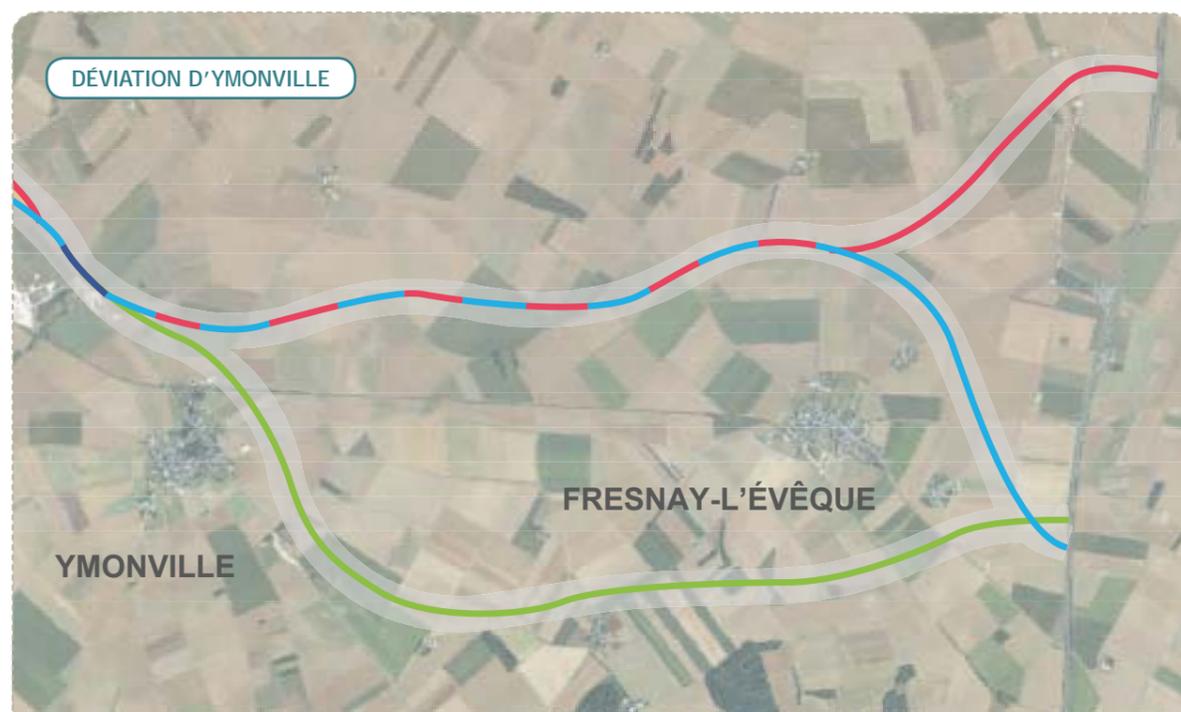
Enjeux transport	Non différenciant
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	- Passage plus proche du hameau de Villereau sur la commune de Beauvilliers du point de vue de la qualité paysagère du site et des nuisances.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	30 35 40 45 50 55 60

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	Non différenciant.
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	- Éloignement des plus proches habitations suffisant. - Présence des nombreuses carrières en exploitation et d'une bande de transport de matériaux.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	30 35 40 45 50 55 60

Le raccordement à l'A10

CARTE 19 : LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE SECTEUR DE FRESNAY-L'ÉVÊQUE



Les variantes ou la solution de tracé sont représentées par un axe d'une largeur moyenne de 50 m (en vert, rouge, bleu clair ou bleu marine) ce qui représente l'emprise moyenne de la future autoroute.

Ces axes sont entourés de la bande de 300 m qui, selon la variante choisie sera portée à l'enquête d'utilité publique. C'est au sein de celle-ci que le projet pourra être construit une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique. L'axe proposé peut donc être légèrement ajusté par la suite dans la mesure où il reste au sein de cette bande de 300 m.

RACCORDEMENT À L'A10
3 variantes de tracés
Secteur de Fresnay-l'Évêque

11. Fresnay Nord A

12. Fresnay Nord B

13. Fresnay Sud

pas de variante ou 2x2 voies existante

Bande de 300 mètres

< VARIANTE 11 : FRESNAY NORD A

Le linéaire de la variante Fresnay Nord A est de 10 km environ et ne réutilise pas la déviation d'Ymonville actuelle.

La variante s'inscrit entre l'extrémité nord de la déviation d'Ymonville et l'autoroute A 10.

Le tracé dévie Fresnay-L'Évêque par le nord, sans réutilisation de la déviation d'Ymonville. Elle s'oriente vers l'Est et traverse le plateau agricole de la Beauce. Après le passage de la RD 19, au sud du hameau d'Ensonville-les-Noyers, la variante se dirige vers le Nord-Est pour se raccorder à l'autoroute A 10, à l'est du lieu-dit Sonvilliers.

< VARIANTE 12 : FRESNAY NORD B

Le linéaire de la variante Fresnay Nord B est de 10 km environ et ne réutilise pas la déviation d'Ymonville actuelle.

Cette variante est commune sur sa partie ouest avec la variante Nord A sur un linéaire d'environ 6 km. Après le passage de la RD 19, au sud du hameau d'Ensonville-les-Noyers, la variante s'oriente vers le Sud-Est, longe le bourg de Fresnay-l'Évêque par l'Est et se raccorde à l'autoroute A 10 à hauteur du hameau de Pitheaux.

< VARIANTE 13 : FRESNAY SUD

Le linéaire de la variante Fresnay Sud est de 7 km environ en tracé neuf auxquels s'ajoutent les 3 km de la déviation d'Ymonville, réutilisée dans le cadre de cette variante.

La variante s'inscrit entre l'extrémité sud de la déviation d'Ymonville qu'elle réutilise en majeure partie et l'autoroute A 10.

La variante Fresnay Sud, en sortie de la déviation d'Ymonville, longe partiellement la RN 154 actuelle jusqu'à hauteur du lieu-dit Cerceaux. Elle s'oriente ensuite vers l'Est, en passant au nord du hameau de Mérasville et en déviant Fresnay-l'Évêque par le Sud, pour se raccorder à l'autoroute A 10 au Sud-Est de cette agglomération.

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Parcours allongé fortement
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Le passage au nord de la commune de Fresnay-l'Évêque permet de s'éloigner davantage des zones habitées. ● - La longueur importante de cette variante induit des consommations importantes de terres agricoles. ● - Elle évite l'Espace Boisé Classé situé au sud de la commune ainsi que des secteurs écologiques sensibles.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● [Barre à échelle de 30 à 60]

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Parcours direct
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Le passage au nord de la commune de Fresnay-l'Évêque permet de s'éloigner davantage des zones habitées. ● - La longueur importante de cette variante induit des consommations importantes de terres agricoles. ● - Elle évite l'Espace Boisé Classé situé au sud de la commune ainsi que des secteurs écologiques sensibles.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● [Barre à échelle de 30 à 60]

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Enjeux transport	● - Parcours direct
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire	● - Cette variante passe à proximité des hameaux de Mérasville et de Pitheaux ce qui induira potentiellement des nuisances acoustiques et impacts sur le paysage. ● - Elle traverse des secteurs écologiques sensibles. ● - La consommation de terres agricoles est minimisée grâce à la réutilisation complète de la déviation d'Ymonville.
Coût hors échangeur (Millions € TTC)	● [Barre à échelle de 30 à 60]

SECTEUR 4 : CHARTRES SUD - A 10 Synthèse de la comparaison des variantes

LIAISON DES DÉVIATIONS D'ALLONNES ET D'YMONVILLE

Le projet réutilise la déviation de Prunay-le-Gillon et d'Allonnes; ensuite, la variante Ouest entre Allonnes et Ymonville est jugée préférable car cohérente avec les emprises réservées et le maintien des activités de carrières.

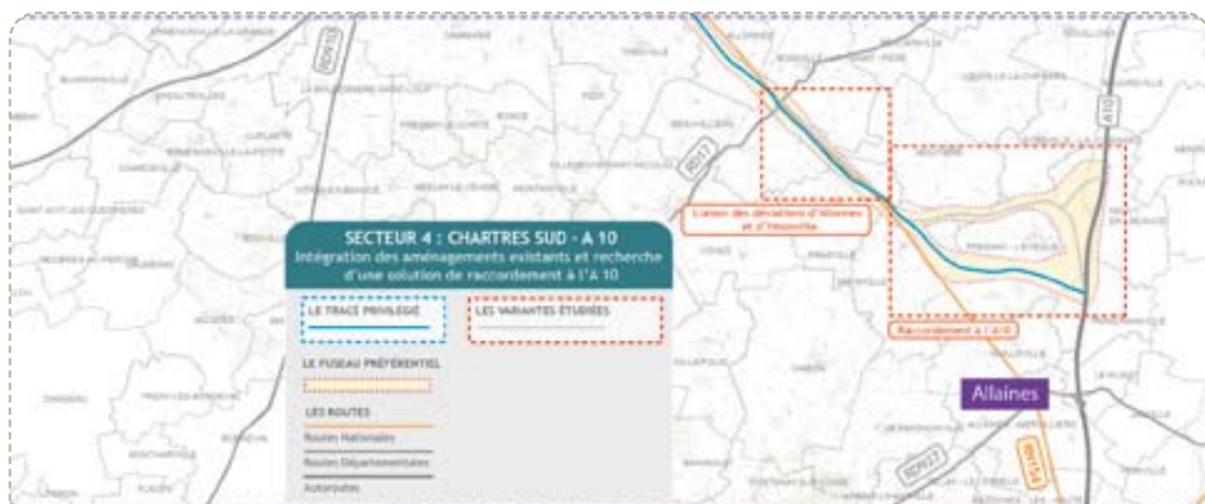
RACCORDEMENT À L'A 10

Le choix entre les tracés Nord ou Sud de Fresnay-l'Évêque pose la question de la réutilisation ou non de la déviation d'Ymonville et des impacts sur la commune de Fresnay-l'Évêque. Une préférence se dégage pour la solution « Fresnay Sud » qui apparaît comme la plus économique et la moins impactante sur la filière agricole.

Le choix d'un tracé dans ce secteur met en balance des impacts agricoles importants (variantes Nord) par rapport à des impacts paysagers et sur le cadre de vie. Le linéaire de tracé neuf pour les deux variantes Nord induit également un écart de coût important avec la variante Sud.

Les enjeux paysagers et la proximité des zones habitées amènent néanmoins à prévoir le traitement des impacts les plus importants (intégration paysagère, merlons ou protections phoniques...).

CARTE 20 : LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ DANS LE SECTEUR CHARTRES SUD - A 10



3.3

LES POINTS D'ÉCHANGES

La DREAL Centre présente dans cette partie l'ensemble des points d'échanges étudiés. L'analyse dans chaque section se conclue par la présentation du système de points d'échanges que les études amènent à privilégier.

L'ensemble des points d'échanges présentés dans la suite du document constitue le « champ des possibles » : seuls certains d'entre eux seront conservés pour le projet selon les services rendus par les différents dispositifs étudiés, leurs impacts sur le territoire, ainsi que leur coût.

LES FONCTIONS D'ÉCHANGES À L'ÉTUDE

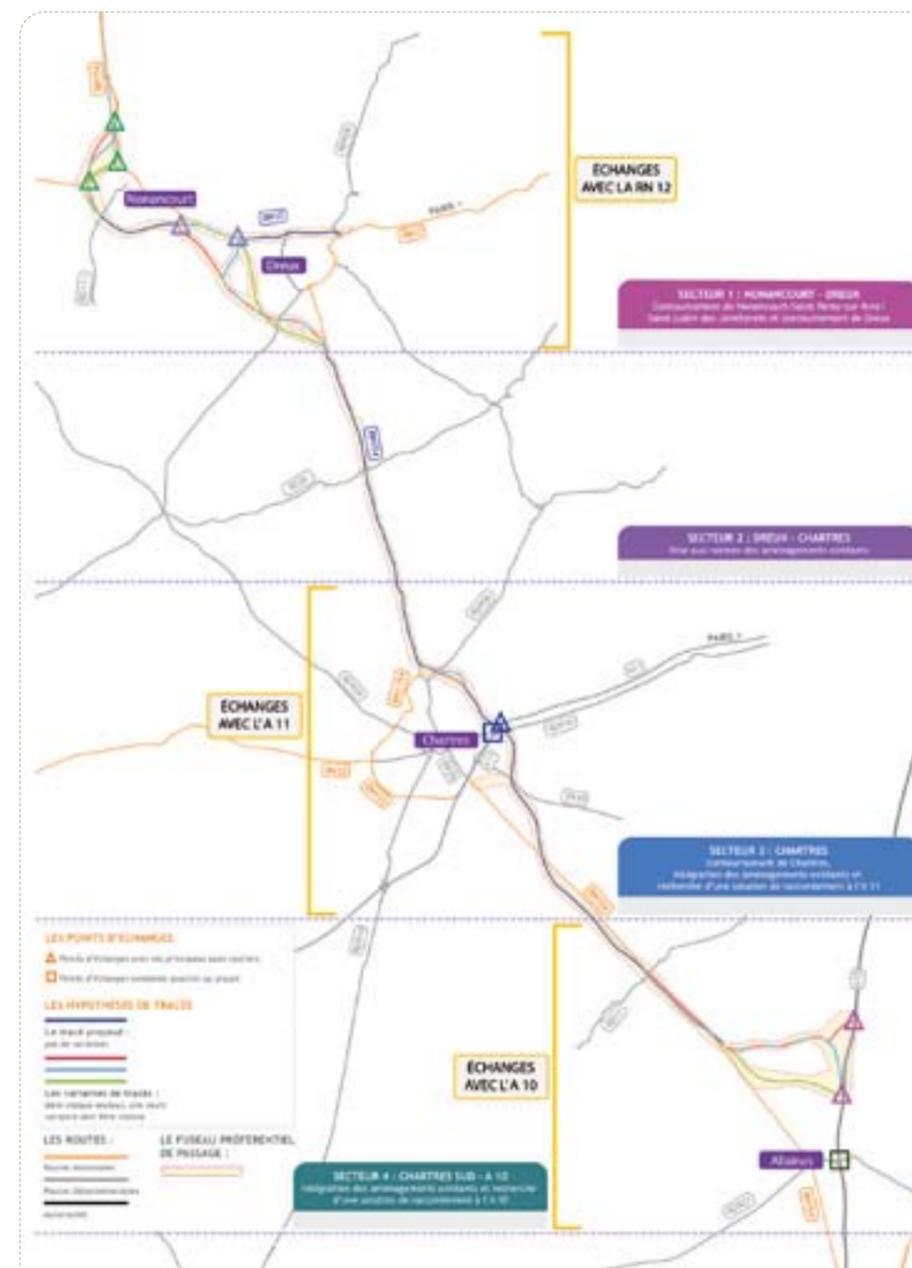
À noter : dans cette partie, le projet sera nommé A 154 afin de le différencier de la RN 154 actuelle.

Le maillage des grandes infrastructures routières à l'échelle régionale

Cette fonction devra être assurée par des bifurcations ou nœuds autoroutiers qui auront pour objet d'assurer la continuité entre les infrastructures autoroutières (ou 2x2 voies) selon des caractéristiques permettant une fluidité et une sécurité pour des flux importants.

Trois axes du réseau structurant à l'échelle régionale sont interceptés par le projet : la RN 12, l'autoroute A 11 et l'autoroute A 10.

CARTE 21 : LES ÉCHANGES ENTRE LE PROJET ET LES RÉSEAUX STRUCTURANTS



L'ensemble des points d'échanges présentés ici constitue le «champs des possibles», seuls certains d'entre eux seront conservés pour le projet.

L'AMÉNAGEMENT DES ÉCHANGES AVEC LA RN 12

À l'ouest de Nonancourt, l'A 154 interceptera la RN 12 (axe Paris - Fougères).

Le trafic sur la RN 12 est important, de l'ordre de 13 000 à 14 000 véh/j en moyenne journalière (chiffres année 2010) à l'ouest de Nonancourt et de près de 28 000 véh/j entre Nonancourt et Dreux. Compte tenu du tronç commun A 154 - RN 12 entre les liaisons est-ouest (RN 12 actuelle) et nord-sud (RN 154 actuelle), le trafic d'échanges attendu entre l'A 154 et la RN 12 devrait être significatif, de 18 000 à 19 000 véh/j tous mouvements confondus.

Compte tenu des enjeux environnementaux très forts dans ce secteur, les dispositifs d'échanges entre la RN 12 et l'A 154 sont implantés à l'extérieur de la vallée de l'Avre.

Suivant les tracés à l'étude, l'échangeur peut être situé soit au nord de Nonancourt à proximité du giratoire dit «des Anglais» (figure 3 - option 2), soit à l'ouest de Nonancourt, en rive gauche de l'Avre (figure 2 - option 1).

Entre Nonancourt et Dreux Ouest, l'autoroute constitue un tronç commun A 154 - RN 12. À l'ouest de Dreux une bifurcation autoroutière assurera les mouvements entre le tronç commun et l'A 154 Sud.

L'AMÉNAGEMENT DES ÉCHANGES AVEC L'AUTOROUTE A 11

À l'est de Chartres, les variantes interceptent l'autoroute A 11 (axe Paris - Nantes). Le trafic sur cette autoroute est important, de l'ordre de 40 000 véh/j en moyenne journalière. Le trafic d'échanges attendu entre l'A 154 et l'A 11 est significatif, au delà de 13 000 véh/j pour le trafic d'échanges A 154 - A 11 tous mouvements confondus.

Compte tenu de ces enjeux, un nœud autoroutier permettant de rétablir tous les échanges sans sortir du domaine autoroutier est proposé. Les gares de péage existantes de l'autoroute A 11 sont conservées notamment celle avec la RD 910.

L'AMÉNAGEMENT DES ÉCHANGES AVEC L'AUTOROUTE A 10

En extrémité sud de l'opération, les variantes se raccordent sur l'autoroute A 10 (axe Paris - Bordeaux). Le projet comportera un nœud autoroutier permettant de rétablir tous les échanges sans sortir du domaine autoroutier.

FIGURE 2 : LES MOUVEMENTS A 154 - RN 12 OUEST (OPTION 1)

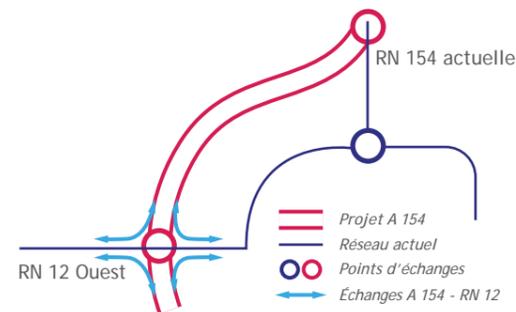


FIGURE 3 : LES MOUVEMENTS A 154 - RN 12 OUEST (OPTION 2)

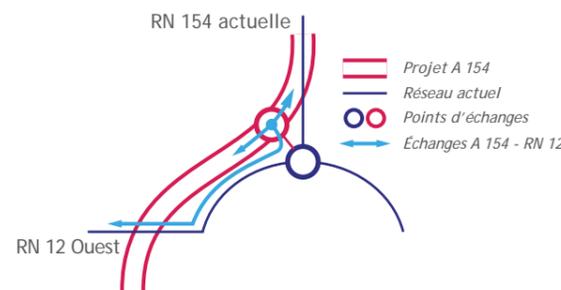


FIGURE 4 : LES MOUVEMENTS A 154 - A 11

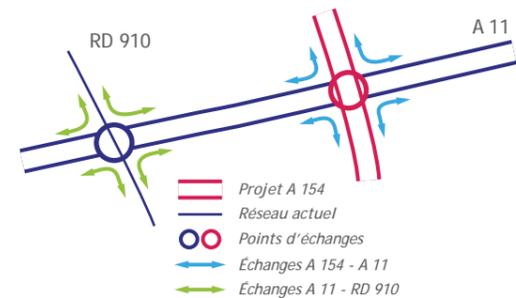
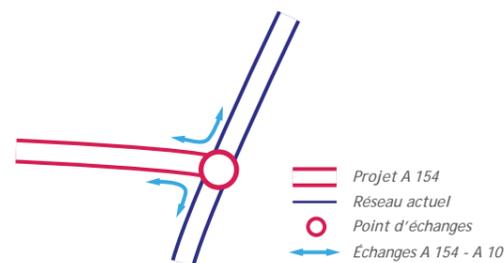


FIGURE 5 : LES MOUVEMENTS A 154 - A 10



La desserte locale du territoire

CARTE 22 : LA DESSERTE LOCALE



L'ensemble des points d'échanges présentés ici constitue le «champs des possibles», seuls certains d'entre eux seront conservés pour le projet.

Les diffuseurs qui seront retenus auront pour objet d'assurer les échanges entre l'autoroute et le réseau de voirie local. Ils permettent la desserte du territoire. Un diffuseur entre une autoroute et le réseau routier local est composé de plusieurs éléments : des bretelles d'entrée et de sortie, un ouvrage de franchissement de l'autoroute, souvent une gare de péage dans le cadre d'une section à péage et un carrefour de raccordement à la voirie locale.

« Chacun de ces éléments (bifurcations, nœuds, diffuseurs...) doit répondre à des recommandations techniques précises. Un point d'échanges ne peut remplir les deux fonctions de nœud et de diffuseur local à la fois pour des raisons de sécurité et de lisibilité pour l'utilisateur. »

ANALYSE DE LA LOCALISATION ET DES FONCTIONNALITÉS DES POINTS D'ÉCHANGES PAR SECTEUR

Le positionnement des points d'échanges étudiés pour remplir les fonctions d'échanges et de desserte du territoire résulte d'une analyse multicritères des fonctionnalités, des enjeux socio-économiques, de la compatibilité avec les documents de planification, des coûts, etc. Ces choix d'implantation dépendent également de contraintes techniques et des enjeux environnementaux locaux.

SECTEUR 1 : NONANCOURT - DREUX

Les enjeux du secteur

LES CARACTÉRISTIQUES DES ÉCHANGES

Deux entités urbaines, la « zone Saint-Lubin-des-Joncherets - Saint-Rémy-sur-Avre - Nonancourt » et la « zone Dreux » sont en forte interaction.

Les trajets domicile - travail se font, dans un rapport de 1 pour 10, de la « zone Saint-Lubin-des-Joncherets » vers la « zone Dreux ». La première est fortement dépendante de l'agglomération drouaise en terme d'emplois (1 600 navetteurs par jour vers Dreux) et envoie aussi des navetteurs vers l'agglomération Chartraine (70 navetteurs par jour).

Certaines sections de ce secteur connaissent des problèmes de congestion :

- la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre : il faut 11 à 13 minutes de trajet entre le giratoire « des Anglais » et la rocade Ouest de Dreux (RD 828) ;
- la traversée de l'agglomération de Dreux par le contournement ouest (jonction entre la RN 154 à 2x2 voies et la RD 828), où il existe des difficultés en raison de la rencontre de trafics sur le giratoire de la zone « Porte Sud » ;
- la traversée de l'agglomération de Dreux par la RN 12 (axe ouest-est) : congestion au droit du carrefour à feux et au droit du boulevard Wilson notamment.

LES BESOINS

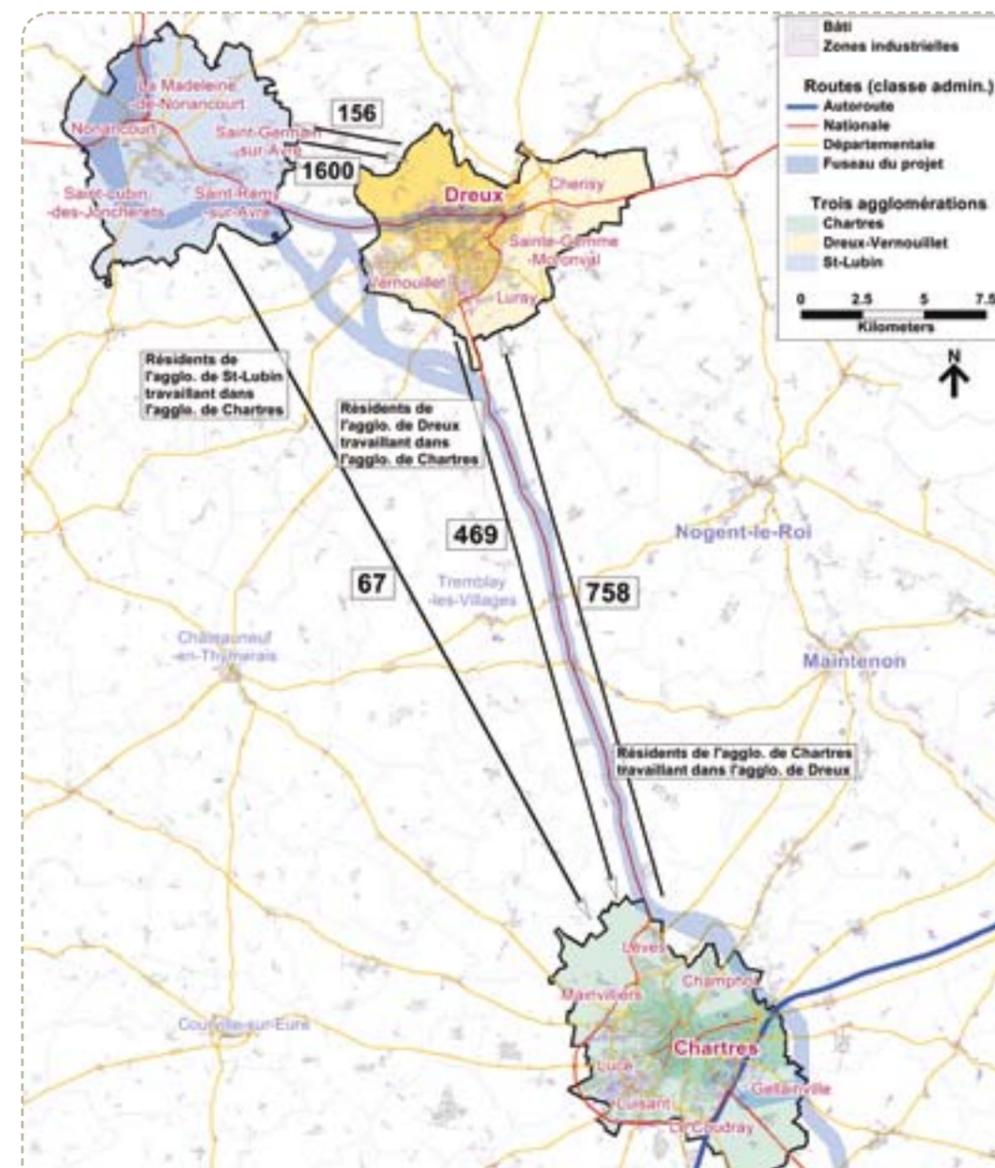
Dans la partie nord-ouest du secteur il existe, sur l'actuelle RN 12 au sein de l'agglomération et en échange avec la proche agglomération de Dreux, des enjeux :

- d'amélioration de la qualité de vie des habitants notamment de Saint-Rémy-sur-Avre par la diminution du trafic qui traverse les agglomérations sur l'actuelle RN 12 ;
- d'amélioration de la desserte de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Lubin-des-Joncherets ;
- d'amélioration de la sécurité routière ;
- de fluidité et de fiabilisation des temps de parcours.

Dans la partie drouaise, l'enjeu est de fiabiliser le franchissement de l'agglomération selon deux axes :

- l'axe entre l'ouest (RN 12) et le sud (Chartres) pour soulager ainsi la rocade ouest de la ville (RD 828) ;
- l'axe ouest-est (traversée de la ville par la RN 12 souvent problématique aux périodes de pointe).

CARTE 23 : LES ÉCHANGES DANS LE SECTEUR NONANCOURT - DREUX



L'ENVIRONNEMENT

Le secteur concentre un grand nombre d'enjeux environnementaux, dont les principaux sont :

- les secteurs bâtis des agglomérations de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux ;
- les vallées de l'Eure, de l'Avre et de la Blaise concentrant des enjeux paysagers, écologiques, des zones inondables (PPRI), ainsi que de nombreux plans d'eau ;

- les périmètres de protection de plusieurs monuments historiques ;
- les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable (dont le périmètre de protection de Vert-en-Drouais) et l'Aqueduc de l'Avre qui traverse le secteur d'ouest en est.

Les points d'échanges étudiés

CARTE 24 : LES POINTS D'ÉCHANGES ÉTUDIÉS DANS LE SECTEUR NONANCOURT - DREUX



Les objectifs de la concertation

<p>LES POINTS D'ÉCHANGES</p> <p>Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers □ Points d'échanges existants associés au projet <p>Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Points d'échanges avec le réseau secondaire 	<p>LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS</p> <p>Le tracé proposé : pas de variantes</p> <p>Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie</p>	<p>LES ROUTES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Routes Nationales Routes Départementales Autoroutes <p>LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :</p>
---	--	--

POINT D'ÉCHANGES 1A

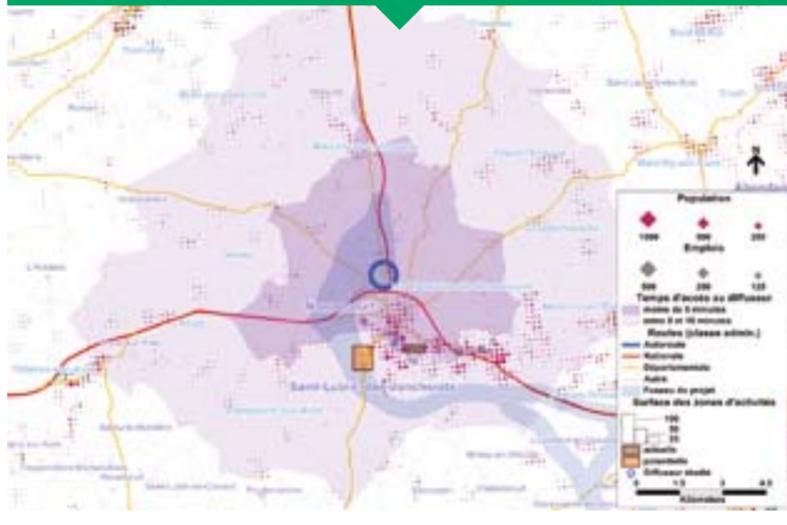
RACCORDEMENT À LA RN 154 ET À LA RN 12

La jonction entre le projet et la RN 154 dans l'Eure vers Evreux peut être réalisée sur une bifurcation plus ou moins distante vers le nord de l'actuel carrefour dit «des Anglais» (giratoire sur la RN 12 marquant le début du tronc commun entre RN 154 et RN 12). Deux systèmes d'échanges ont localement été étudiés, en fonction des 3 variantes de tracés.

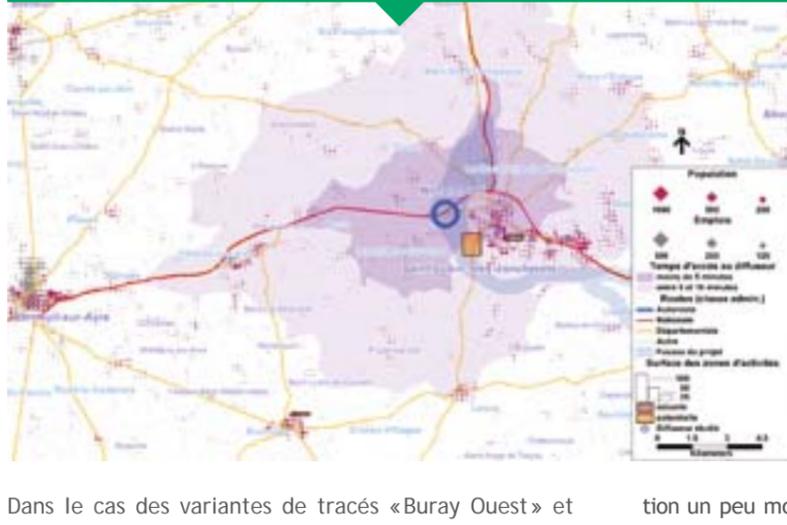
La desserte locale est assurée par la RN 154 actuelle. Le giratoire «des Anglais» permet également la connexion de l'itinéraire de substitution.

Dans le cas de la variante de tracé «Buray Est», un diffuseur complet à proximité du giratoire «des Anglais» est étudié (point d'échanges 1A - option 2). Si cette solution permet de ne créer qu'un seul diffuseur pour assurer les fonctionnalités d'échanges entre le projet A 154, la RN 12 et la RN 154, elle implique un allongement de parcours pour les usagers de la RN12.

CARTE 25 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1A (OPTION 2)



CARTE 26 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1A (OPTION 1)



Dans le cas des variantes de tracés «Buray Ouest» et «Buray Centre», le dispositif étudié est un demi-diffuseur (raccordement à la RN 154 existante au nord; point d'échanges 1A - option 1) et une connexion à la RN 12 qui ne peut se faire qu'à l'ouest de Nonancourt par la connexion à un diffuseur légèrement au nord de la RN 12 via un barreau de raccordement relativement proche de la RN 12 Ouest (point d'échanges 1A - option 1).

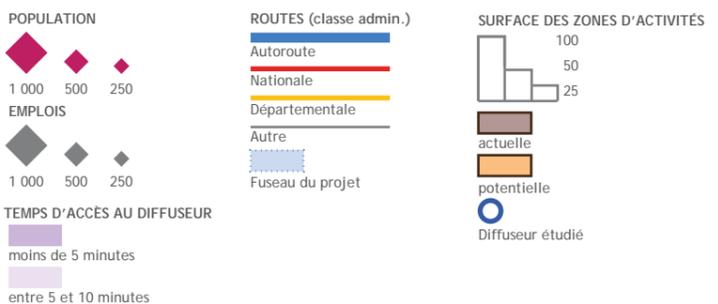
Le trafic d'échange est important entre la RN 12 et l'A 154 : plus de 12 000 véhicules légers et 6 000 poids lourds par jour sont attendus à l'horizon de la mise en service du projet. Le rallongement de parcours pour les usagers de la RN 12 dans le cas de la variante «Buray Est» rendrait cette solu-

tion un peu moins attractive en terme de trafic (jusqu'à maximum de 3 000 veh/j par rapport à une solution optimale de raccordement et conserverait théoriquement un trafic un peu plus important sur l'itinéraire de substitution (jusqu'à maximum de 1 500 veh/j)).

Ces écarts sont probablement surestimés en raison de l'incapacité technique de proposer une solution de raccordement avec la RN 12 tout à fait optimale dans le cas des variantes «Buray Ouest» et «Buray Centre».

Hormis vis-à-vis des communes de l'Eure à l'ouest de Nonancourt (Verneuil-sur-Avre, etc.), le point d'échanges 1A-option 2 présente un intérêt limité en terme de gain d'accessibilité pour le territoire par rapport à l'option 2.

CARTE 27 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1B



POINT D'ÉCHANGES 1B

DESSERTE DE SAINT-LUBIN-DES-JONCHERETS VIA LA RD 11-1

L'aménagement d'un diffuseur sur la RD 11-1 permet le désenclavement du plateau de Brezolles, la desserte du bassin de vie de Saint-Lubin-des-Joncherets et des projets de développement de zones d'activités.

Cet échangeur capterait un trafic principalement entre Saint-Lubin-des-Joncherets et l'agglomération drouaise. Les Poids Lourds (PL) seraient principalement captés entre le plateau de Brezolles et l'agglomération drouaise mais aussi vers le Nord de Nonancourt. Il constituerait en ce sens une pièce d'une nouvelle liaison Nord - Sud entre les deux rives de l'Avre et déchargerait ainsi les traversées urbaines existantes.

Il dessert également un bassin d'emplois et de population relativement enclavé aujourd'hui du fait d'une liaison difficile avec la RN 12.

CARTE 28 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1C

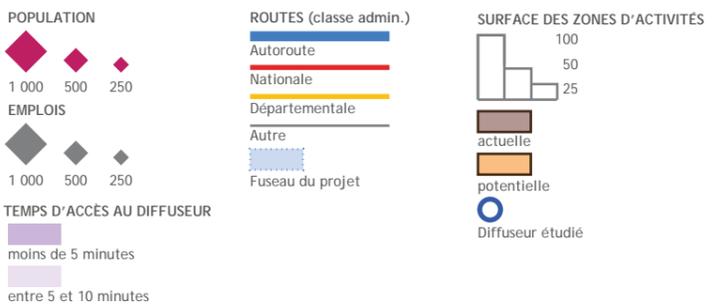


POINT D'ÉCHANGES 1C

DESSERTE DE SAINT-RÉMY-SUR-AVRE ET DE VERT-EN-DROUAI VIA LA RN 12

La réalisation d'un échangeur à l'est ou au sud de Saint-Rémy-sur-Avre, au niveau de Vert-en-Drouais, desservirait ces deux communes ainsi que Louvilliers-en-Drouais. Ce diffuseur permettrait également une connexion rapide avec l'autoroute et un maillage avec l'itinéraire de substitution; il pourrait cependant avoir un effet négatif de maintien d'un trafic plus important en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre.

CARTE 29 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1D



POINT D'ÉCHANGES 1D

ACCÈS À MARVILLE-MOUTIERS-BRÛLÉ ET DREUX SUD VIA LA RN 154 ACTUELLE

Le projet de diffuseur au sud de Dreux dessert quasiment un quart de la ville en moins de 5 minutes. La zone d'activité des Portes Sud est bien couverte, ce qui constitue un enjeu majeur pour le développement économique de l'agglomération.

Le diffuseur joue également un rôle essentiel pour le maillage du réseau routier, en permettant la connexion au sud avec les RD 828 et RN 154 Est, réseau viaire de desserte principale de l'agglomération.

Il est enfin en cohérence avec le projet d'aménagement de la RN 154 actuelle au sud de Dreux dont les études préalables sont actuellement menées par la DREAL.

Le diffuseur 1D viendrait ainsi se brancher juste au sud de l'agglomération.

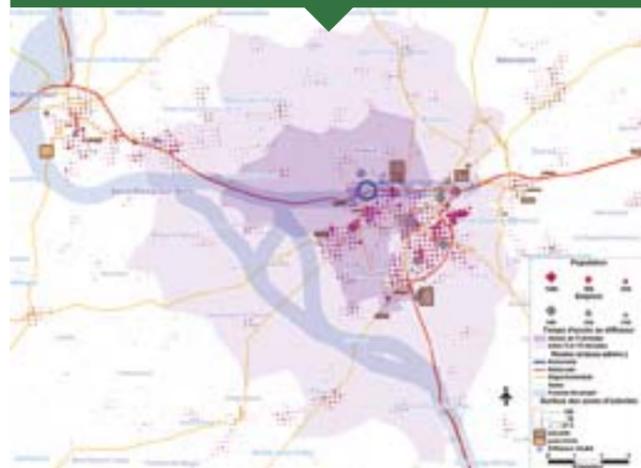
POINT D'ÉCHANGES 1E

NŒUD AUTOROUTIER A 154 - RN 12

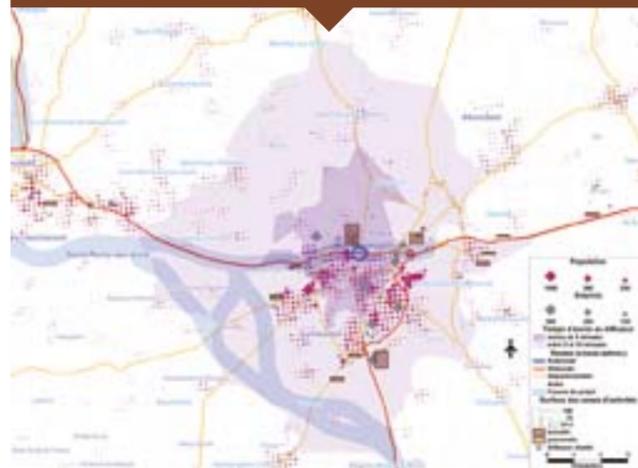
Le nœud autoroutier entre l'A 154 et la RN 12 se situera entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux Ouest; il permettra les connexions autoroutières entre les deux infrastructures mais ne permettra pas de desserte locale.

Il supportera des trafics importants. En raison de la domination des flux est-ouest dans ce secteur, il sera orienté de manière à privilégier par rapport aux flux nord-sud.

CARTE 30 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1F



CARTE 31 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1G



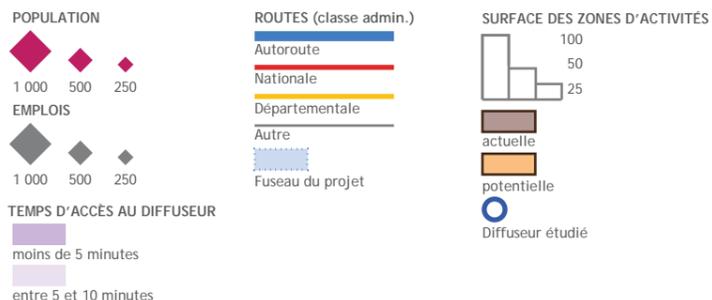
CARTE 32 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 1H



< POINTS D'ÉCHANGES 1F, 1G ET 1H

- LIAISON RD 828 - RN 12
- ACCÈS À DREUX NORD VIA LA RUE WILSON
- LIAISON RN 154 - RN 12

Les diffuseurs existants de la RD 828 et de la RN 154 Est sont conservés. Ils assurent une connexion avec les infrastructures les plus importantes et permettent une desserte efficace de l'ensemble de l'agglomération drouaise. En complément, une possibilité d'échangeur au niveau de la rue Wilson a été étudiée pour desservir les plateaux Nord de l'agglomération drouaise.



Les itinéraires de substitution à l'autoroute

Sur la zone Nord, l'itinéraire de substitution est constitué par la RN 12 de l'ouest de Nonancourt jusqu'au Plessis-Chaumont. Du Plessis-Chaumont à Dreux-Ouest, la RN 12 existante étant réutilisée par le projet de 2x2 voies, un itinéraire de substitution, parallèle à l'autoroute, est créé. Le trafic résiduel sur cet itinéraire est estimé à environ 11 000 à 13 000 veh/jour en 2022 suivant les sections.

Les points d'échanges privilégiés

Sur la zone Nord, les analyses de trafic montrent tout l'intérêt d'optimiser la liaison est-ouest pour les usagers de la RN 12. Si l'analyse des tracés incite à privilégier la variante

«Buray Est» ne permettant pas la réalisation du diffuseur 1A - option 1, il semble néanmoins pertinent de prévoir la possibilité d'une liaison future plus directe entre A 154 et RN 12 Ouest, notamment dans l'éventualité d'un aménagement futur de la RN 12 à l'Ouest.

Concernant la desserte locale entre Nonancourt et Dreux Ouest, un diffuseur semble suffisant pour desservir le territoire; celui-ci pourrait se situer au niveau de la commune de Saint-Lubin-des-Joncherets car il capterait un trafic conséquent et semble le mieux répondre aux enjeux de desserte locale, par un désenclavement du plateau de Brezolles et de franchissement Nord-Sud de la vallée de l'Avre.

Concernant la desserte de la RN 12 au niveau de Dreux, celle-ci est assurée par les échangeurs RN 12 - RD 828 et RN 12 - RN 154 Est qui seront conservés (points d'échanges 1F et 1H); l'opportunité d'un échangeur au niveau de la rue Wilson (point d'échanges 1G) correspond à des enjeux de desserte et de développement des plateaux Nord de l'agglomération drouaise.

CARTE 33 : LES POINTS D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS DANS LE SECTEUR NONANCOURT - DREUX



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

Points d'échanges avec les principaux axes routiers

Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

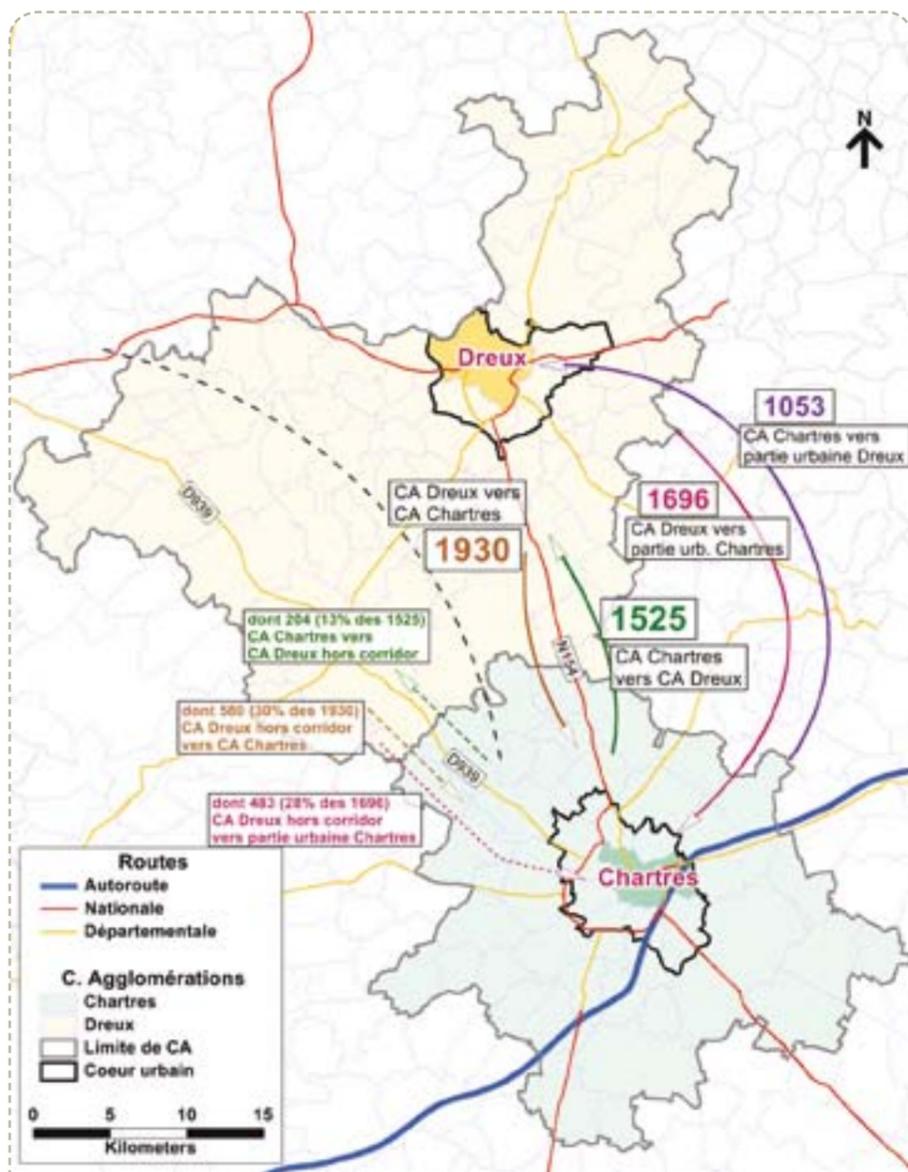
LES ROUTES :

Routes Nationales
 Routes Départementales
 Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

SECTEUR 2 : DREUX - CHARTRES

CARTE 34 : LES ÉCHANGES DANS LE SECTEUR DREUX - CHARTRES



Les enjeux du secteur

LES CARACTÉRISTIQUES DES ÉCHANGES

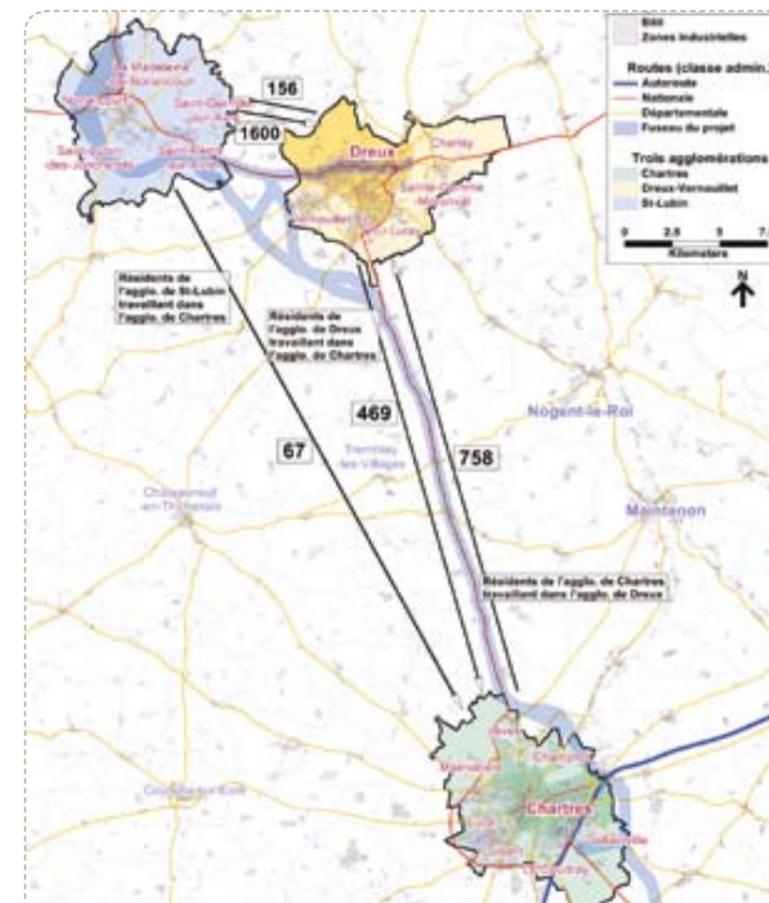
Les échanges entre les deux agglomérations se sont intensifiés au cours des dernières années. Cela se traduit notamment par un nombre important de navetteurs (personne effectuant un trajet quotidien entre Dreux et Chartres).

Le nombre de navetteurs entre les parties urbaines de Dreux et de Chartres est d'environ 470 (habitants de Dreux travaillant à Chartres) et d'environ 760 dans le sens inverse. S'il on considère les périmètres des agglomérations, le nombre de navetteurs augmente respectivement à 1 930 (agglomération du Pays de Dreux vers Chartres Métropole) et à 1525 (Chartres Métropole vers agglomération du Pays de Dreux).

Cependant, tous les échanges entre les agglomérations ne transitent pas par la RN 154 (trafic hors corridor sur la carte). Un trafic pendulaire potentiellement important existe en dehors des échanges entre les deux secteurs urbains de Dreux et de Chartres. Une partie de ces échanges pourraient être assurés par le point d'échanges 1E (cf. secteur 1), le point d'échanges 3A (cf. secteur 3) et par le point d'échanges 2A.

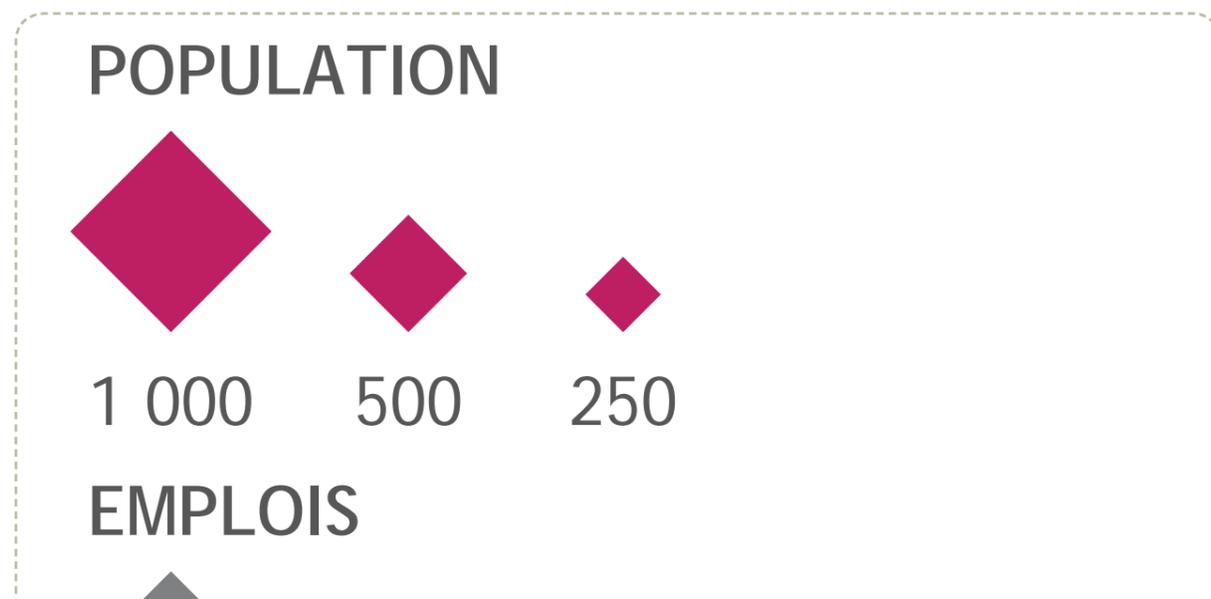
Un enjeu de desserte sur la section entre Dreux et Chartres réside donc dans la section non urbaine et en particulier dans le raccordement de la RN 154 à la RD 26 au niveau de Tremblay-les-Villages pour la desserte à l'Ouest de Châteauneuf-en-Thymerais et à l'Ouest de Nogent-le-Roi et la vallée de l'Eure.

CARTE 35 : LES ÉCHANGES DANS LE SECTEUR DREUX - CHARTRES



Les points d'échanges étudiés

CARTE 36 : LES POINTS D'ÉCHANGES ÉTUDIÉS DANS LE SECTEUR DREUX - CHARTRES



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

- ▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers
- Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

- Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes



Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie



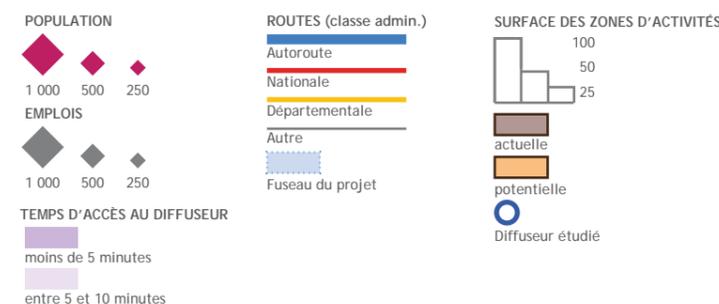
LES ROUTES :

- Routes Nationales
- Routes Départementales
- Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :



CARTE 37 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 2A



POINT D'ÉCHANGES 2A

DESSERTE LOCALE VIA LA RD 26

L'espace interurbain entre Dreux et Chartres est à dominante rurale, du moins sur la diagonale directe (axe de la RN 154). La route a été mise à 2x2 voies progressivement, jusqu'à la dernière section livrée en 2008, ce qui a engendré une multiplication des échanges entre les deux agglomérations d'une part, mais a également fait émerger la zone d'activité de la « Vallée du Saule », au droit du diffuseur sur la RD 26.

La mise aux normes autoroutières de la RN 154 implique la suppression des bretelles d'échanges qui ne sont pas réutilisables. Le positionnement d'un diffuseur au niveau du point d'échanges 2A (sur la RD 56) permettrait de restituer l'accès à cette zone d'activité et présenterait l'intérêt de desservir les bassins de vie de Châteauneuf-en-Thymerais et Nogent-le-Rotrou.

Le gain potentiel du trafic sur le projet a été estimé entre 1 000 et 2 000 veh/j selon les sections.

Description des itinéraires de substitution à l'autoroute

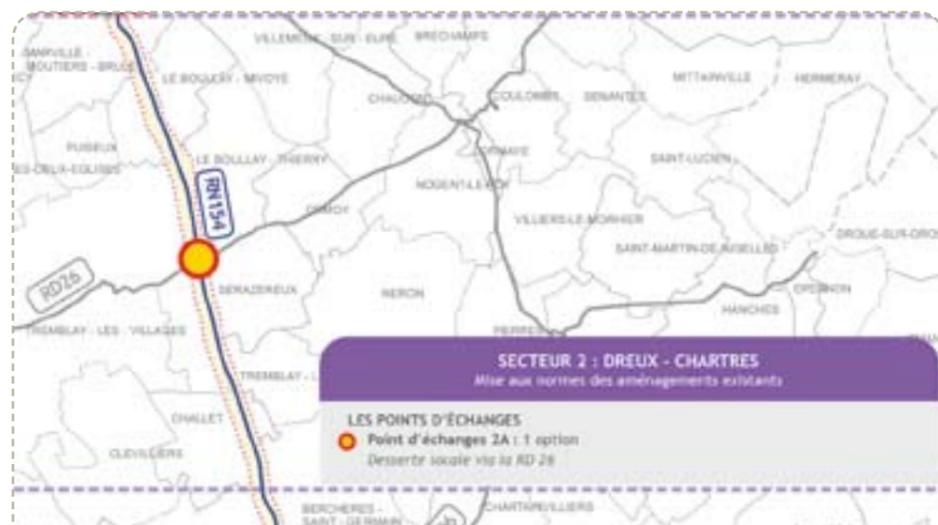
Sur la zone Dreux - Chartres, l'itinéraire de substitution existant est conservé (RD 854 et RD 954). Le trafic résiduel sur cet itinéraire est estimé à 6 500 veh/j. Cet itinéraire traverse les agglomérations de Marville-Moutiers-Brûlé, Le Boullay-Mivoye, Saint-Germain-la-Gâtine, et le lieu-dit « Le Péage ». Le trafic de transit Poids Lourd sera interdit sur cet itinéraire de substitution.

Les points d'échanges privilégiés

La réalisation d'un échangeur au niveau de la RD 26, avec le point d'échanges 2A, répondrait à des enjeux de développement local et de desserte des bassins de vie de Châteauneuf-en-Thymerais et Nogent-le-Rotrou.

Compte tenu du trafic potentiellement drainé sur le projet par le diffuseur et de la baisse d'accessibilité pour les territoires entre Dreux et Chartres Nord induite par la fermeture des diffuseurs intermédiaires de la RN 154, il fait partie des points d'échanges privilégiés.

CARTE 37 : LES POINTS D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS DANS LE SECTEUR DREUX - CHARTRES



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

□ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

(Dotted line symbol)

SECTEUR 3 : CHARTRES

Les enjeux du secteur

LES CARACTÉRISTIQUES DES ÉCHANGES

L'enjeu principal sur cette aire urbaine est de terminer le contournement de l'agglomération par l'Est, tout en assurant une desserte de qualité de l'agglomération, notamment en ciblant les secteurs en développement.

LES BESOINS

Dans le secteur de Chartres, il existe sur le réseau des enjeux :

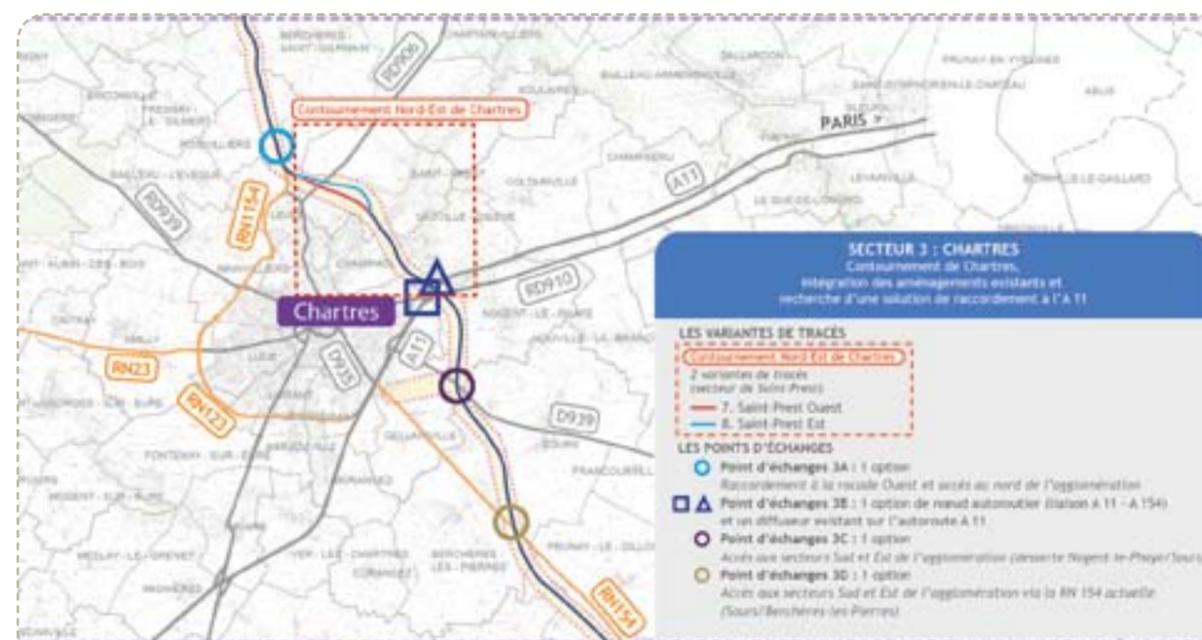
- de fluidité et d'amélioration des temps de parcours sur la rocade Ouest (RN 123) par délestage de son trafic de transit ;
- d'amélioration de la desserte de l'est de Chartres ;
- d'amélioration du cadre de vie des habitants de la commune de Gelainville par une baisse du trafic sur la RN 154 actuelle ;
- et d'amélioration de la sécurité routière, notamment sur la RN 154 au sud de Chartres.

L'ENVIRONNEMENT

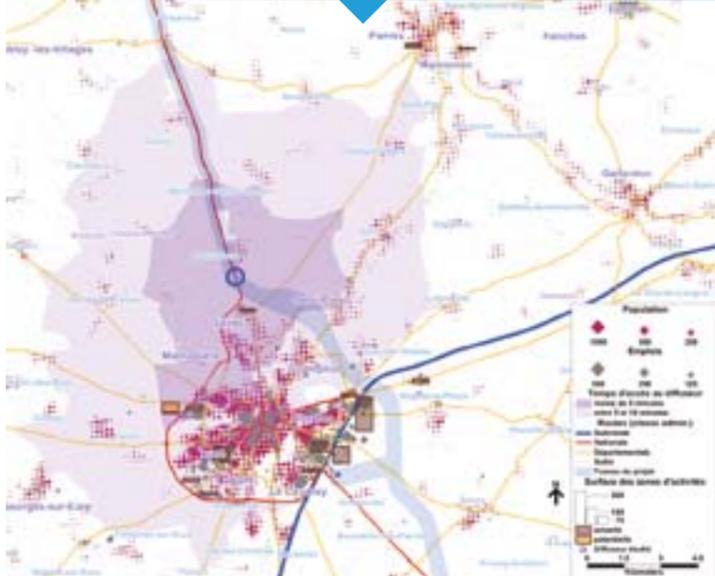
Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont les suivants :

- la vallée de l'Eure qui abrite des zones inondables PPRI, de nombreux plans d'eau et des enjeux paysagers ;
- la zone urbanisée de l'agglomération chartreuse ;
- les zones de protection des monuments historiques (périmètres de protection de monuments historiques et vues majeures sur la Cathédrale de Chartres) ;
- les périmètres de protection de captages.

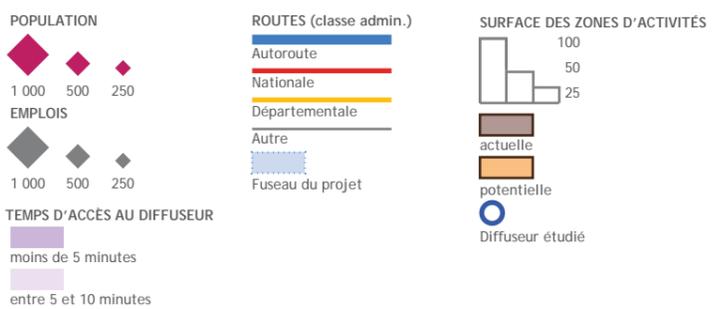
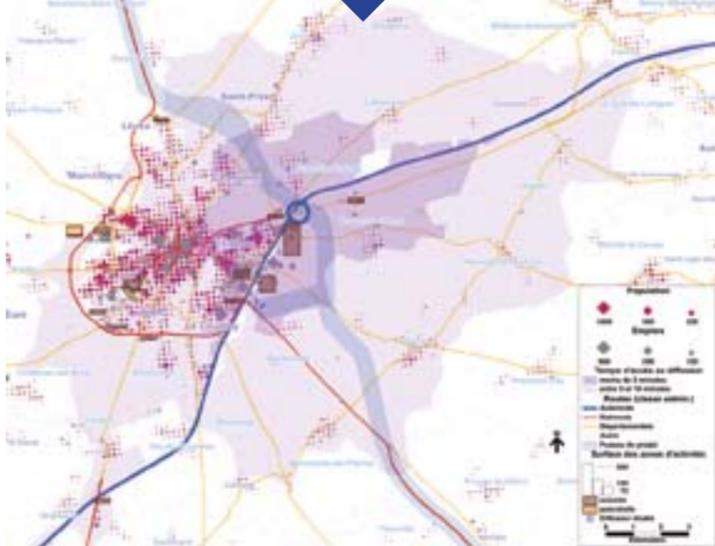
CARTE 38 : LES POINTS D'ÉCHANGES ÉTUDIÉS DANS LE SECTEUR DE CHARTRES



CARTE 39 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 3A



CARTE 40 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 3B



POINT D'ÉCHANGES 3A

RACCORDEMENT À LA ROCADE OUEST ET ACCÈS AU NORD DE L'AGGLOMÉRATION

Le projet de diffuseur à Poisvilliers constitue un nœud routier important, car il met en connexion l'autoroute avec la rocade Ouest actuelle de Chartres (RN 154). Ce projet de diffuseur touche une partie nord et nord-ouest de l'agglomération.

Il permet l'accessibilité à toute l'agglomération chartreuse ainsi qu'une desserte d'un projet de développement économique important porté par les autorités locales : le « Pôle Ouest » sur les communes d'Amilly et Mainvilliers.

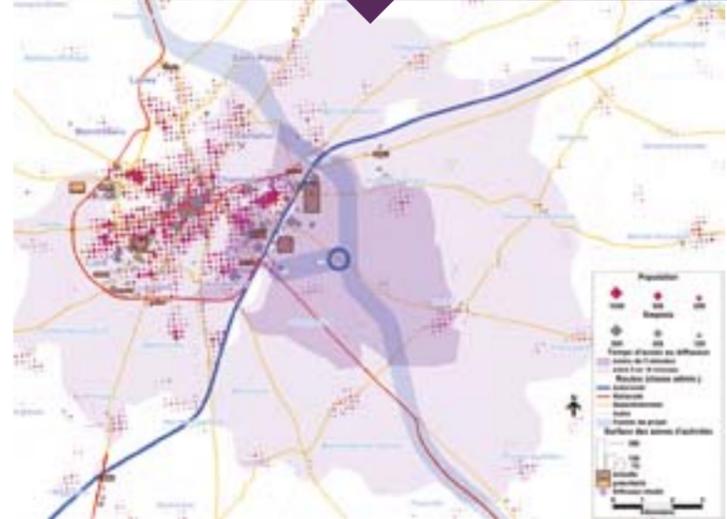
POINT D'ÉCHANGES 3B

LIAISON A 11 - A 154

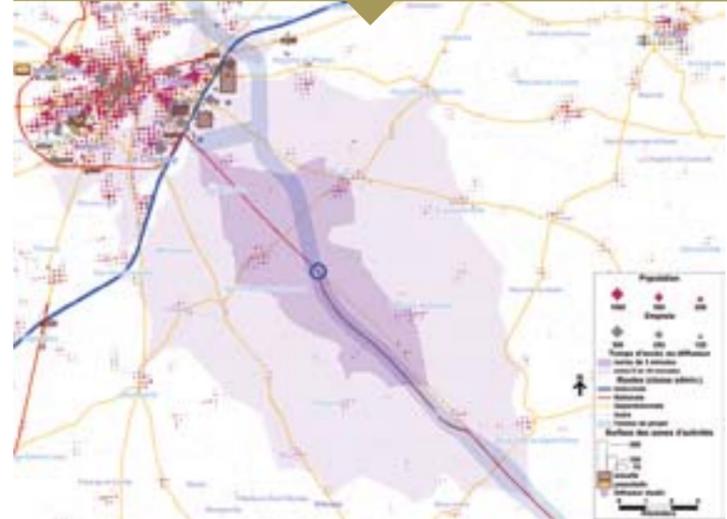
La bifurcation autoroutière serait assurée par un nœud autoroutier complet entre l'autoroute A 11 et la future A 154.

Le diffuseur A 11 - RD 910 existant serait ainsi accessible depuis l'A 154 (cf. figure 4 p.54) et assurerait plusieurs fonctions essentielles pour la ville et plus généralement l'agglomération : il s'agirait de l'entrée de ville principale (connexion au cœur de ville, accès à la cathédrale et la gare), il assurerait donc une desserte de très bonne qualité avec les zones industrielles situées à l'est de la ville (secteur en plein développement actuellement).

CARTE 41 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 3C



CARTE 42 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 3D



POINT D'ÉCHANGES 3C

ACCÈS AUX SECTEURS SUD ET EST DE L'AGGLOMÉRATION (DESSERTE DE NOGENT-LE-PHAYE ET SOURS)

Ce projet de diffuseur permettrait une desserte de qualité des secteurs Sud et Est de Chartres et du Coudray avec l'adjonction ponctuelle d'un barreau de liaison entre la RD 939 et la RN 154 actuelle et la connexion quasi-directe avec la rocade Sud de Chartres.

Le trafic capté par cet échangeur correspondrait essentiellement à un report d'usagers souhaitant accéder au sud-est de Chartres et qui, sans ce diffuseur, emprunteraient le point d'échanges 3B couplé avec une sortie sur le diffuseur existant de l'A 11. Ce point d'échanges n'a pas d'effet notable sur le trafic du projet A 154.

Le diffuseur 3C dessert des bassins d'emplois et de population déjà bien desservis par le nœud 3B et le diffuseur existant de l'A 11, à l'exception de la commune de Sours qui verrait son accessibilité améliorée.

POINT D'ÉCHANGES 3D

ACCÈS AUX SECTEURS SUD ET EST DE L'AGGLOMÉRATION PAR LA RN 154 ACTUELLE (DESSERTE DE SOURS ET BERCHÈRES-LES-PIERRES)

Ce projet de diffuseur est très éloigné de l'agglomération. Il aurait pour effet négatif de maintenir un trafic d'accès à l'agglomération par la RN 154 Sud non aménagée.

Le trafic capté par cet échangeur serait faible. Son éloignement impliquerait également une desserte peu importante des bassins d'emplois et de population.

Les itinéraires de substitution à l'autoroute

Dans le secteur de Chartres, l'itinéraire de substitution est constitué par les RN 123 et RN 1154, rocade Ouest de Chartres. La continuité de cet itinéraire de substitution est aussi assurée au nord et au sud par le tracé historique de la RN 154. Le niveau de trafic sur la rocade Ouest conduit en heures de pointe à des situations de congestion localisées. Après aménagement de l'autoroute, le report d'une partie de ce trafic sur l'autoroute conduira à une amélioration notable des conditions de circulation sur cet itinéraire de substitution.

Les points d'échanges privilégiés

Au niveau de l'agglomération chartreuse, un dispositif prévoyant une connexion au Nord avec la rocade Ouest grâce au diffuseur de Poisvilliers (point d'échanges 3A) et à l'Est avec l'A 11 - et par extension la RD 910 (point d'échanges 3B) - permet la desserte du réseau principal de l'agglomération et connecte les principales zones de développement et de requalification urbaine (plateau Est, Pôle Ouest...) conformément aux orientations du SCOT de l'agglomération et du PDU.

Les échangeurs avec la RD 939 et la RN 154 Sud n'apporteraient pas de fonctionnalités supplémentaires notables.

CARTE 43 : LES POINTS D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS DANS LE SECTEUR DE CHARTRES



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

□ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés :

dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

SECTEUR 4 : CHARTRES SUD - A 10

Les enjeux du secteur

LES CARACTÉRISTIQUES DES ÉCHANGES ET LES BESOINS

Il s'agit principalement de raccorder le projet avec l'autoroute A 10 en préservant l'actuel diffuseur d'Allaines-Mervilliers.

Par ailleurs, un enjeu de desserte sur cette section réside dans le raccordement potentiel du projet à la RD 17 entre Chartres et Orléans (desserte de Voves dans le pays de Beauce).

Le territoire est marqué par une activité agricole importante avec un besoin potentiel de desserte, notamment dans la perspective d'une liaison fiable et rapide vers le port de Rouen, 1^{er} port céréalier de France.

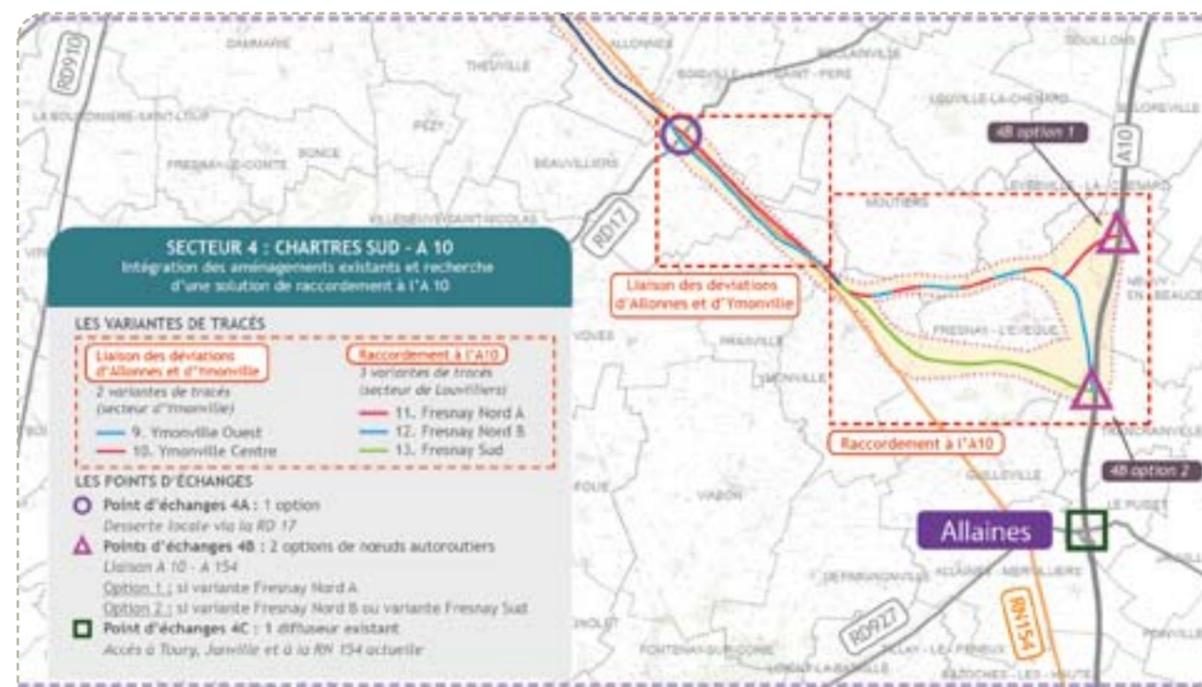
L'ENVIRONNEMENT

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont les suivants :

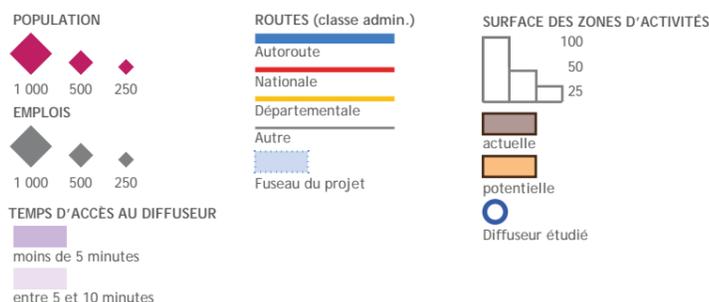
- les zones urbanisées des bourgs ruraux de Prunay-le-Gillon, d'Allaines, d'Ymonville, ou encore de Fresnay-l'Évêque;
- les nombreuses carrières installées le long de l'actuelle RN 154;
- les zones naturelles sensibles présentes en Beauce (Zone de Protection Spéciale Beauce et Vallée de la Conie, Zone Spéciale de Conservation Vallée du Loir, ZNIEFF Pelouses d'Ymonville);
- les secteurs à enjeu paysager (notamment le vallonnement de la vallée d'Ymonville);
- les périmètres de protection des monuments historiques.

Les points d'échanges étudiés

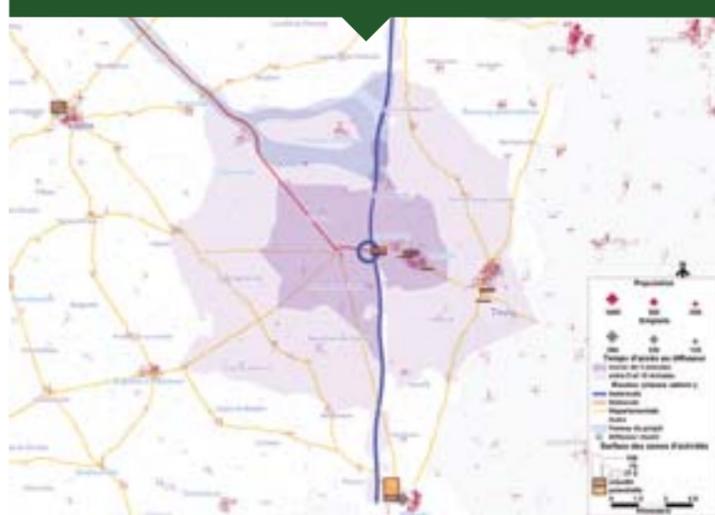
CARTE 44 : LES POINTS D'ÉCHANGES ÉTUDIÉS DANS LE SECTEUR CHARTRES SUD - A 10



CARTE 45 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 4A



CARTE 46 : L'ACCESSIBILITÉ DU POINT D'ÉCHANGES 4C



POINT D'ÉCHANGES 4A

DESSERTE LOCALE VIA LA RD 17

L'agglomération est assez éloignée du projet, ce qui la place à plus de 5 minutes du projet de diffuseur. L'enjeu pour Voves est le maintien d'un lien de qualité vers Chartres et vers l'autoroute A 10 d'une part et d'assurer la desserte des activités agricoles (silos et de carrières) et de carrières du secteur.

Avec potentiellement 1 000 veh/j supplémentaires sur le projet, dont une majorité de Poids Lourds (PL), le trafic que capterait cet échangeur est notable.

POINT D'ÉCHANGES 4B

LIAISON A 10 - A 154

La bifurcation autoroutière entre les deux infrastructures A 154 et A 10 assurera tous les mouvements entre les 2 autoroutes. Son implantation est conditionnée par l'existence d'une aire de service proche de l'A 10. Le trafic supporté par cette bifurcation a été estimé entre 11 000 veh/j, dont 2 000 à 3 000 PL/j.

POINT D'ÉCHANGES 4C

ACCÈS À TOURY, JANVILLE ET À LA RN 154 ACTUELLE

Ce diffuseur existant est situé sur l'A10. Il assure aujourd'hui une fonction principale qui est la desserte de Chartres en venant du sud. Avec le projet et la construction du nœud A 10 - A 154 au nord, ce diffuseur restera la porte d'entrée vers Janville et Toury, et le point de départ de l'itinéraire de substitution (l'actuelle RN 154).

Description des itinéraires de substitution à l'autoroute

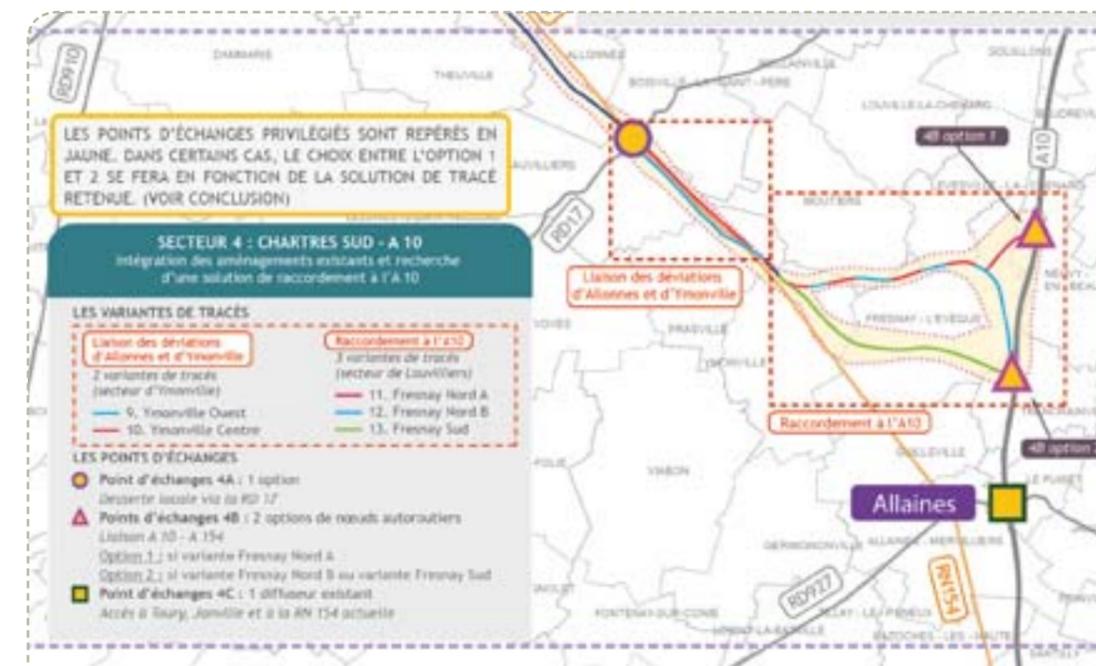
Au sud de Chartres, l'itinéraire de substitution existant est conservé au droit des sections déjà aménagées à 2x2 voies (déviation de Prunay le Gillon-Allonnes et d'Ymonville). En dehors de ces secteurs déjà aménagés, l'itinéraire de substitution sera constitué par la RN 154 existante, avec un trafic résiduel estimé de 2 000 à 3 000 veh/j.

Cet itinéraire traverse les agglomérations de Bonville, Allonnes, Ymonville, et le lieu-dit Frainville. Le trafic de transit Poids Lourd sera interdit.

Les points d'échanges privilégiés

L'opportunité de la réalisation de l'échangeur avec la RD 17 correspond à des enjeux de développement du territoire et de desserte du bassin de vie de Voves; il permettrait aussi de capter un trafic Poids Lourds notable.

CARTE 47 : LES POINTS D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS DANS LE SECTEUR CHARTRES SUD - A 10



Les objectifs de la concertation

LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges proposés : la localisation (option 1 ou 2) et le détail de l'aménagement de chaque point d'échanges doivent être précisés

▲ Points d'échanges avec les principaux axes routiers

◻ Points d'échanges existants associés au projet

Les points d'échanges complémentaires : l'utilité de chaque point d'échanges doit être confirmée avant de préciser le détail de l'aménagement

○ Points d'échanges avec le réseau secondaire

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS

Le tracé proposé : pas de variantes

Les variantes de tracés : dans chaque secteur, une seule variante doit être choisie

LES ROUTES :

Routes Nationales

Routes Départementales

Autoroutes

LE FUSEAU PRÉFÉRENTIEL DE PASSAGE :

La conclusion

SECTEUR 1 : NONANCOURT - DREUX

Au nord du projet A 154, dans le secteur de son raccordement à la RN 154 et à la RN 12, la variante de tracé «Buray Est», qui réutilise de manière optimale la RN 154 actuellement à 2x2 voies et limite ainsi la consommation de terres agricoles, apparaît la plus pertinente au regard de l'analyse menée. Le déficit de fonctionnalité de cette variante (impossibilité de créer un nœud direct A 154 - RN 12 à l'ouest de Nonancourt) par rapport à une variante longue a été pour partie confirmé dans l'analyse des points d'échanges, en particulier du point de vue du trafic potentiellement capté. Cependant, cet intérêt apparaît limité au regard des contraintes techniques et environnementales, d'autant plus que le projet de diffuseur étudié sur la RN 12 à l'ouest de Nonancourt (1A - option 1) n'apporte pas de gain notable en accessibilité pour les emplois et les populations. Pour l'ensemble de ces raisons, il apparaît, au regard des études, qu'il est préférable dans ce secteur de limiter l'emprise relative des diffuseurs et de la section courante de l'infrastructure, en réservant éventuellement des emprises pour prévoir la possibilité d'une liaison future plus directe entre A 154 et la RN 12 Ouest.

Pour le contournement ouest de Dreux, sur le secteur de Louvilliers-en-Drouais, les études vont dans le sens d'une préférence à la variante dite «Louvilliers Est», qui présente l'avantage de réutiliser une partie plus importante de la RN 12 existante à 2x2 voies. Outre la question du coût nettement à l'avantage de cette variante, le choix d'un tracé dans ce secteur met en balance des impacts agricoles importants («Louvilliers Ouest») par rapport à des impacts sur le cadre de vie et les ressources en eau («Louvilliers Est»). La variante «Louvilliers Centre» présente quant à elle des avantages/inconvénients similaires au tracé «Louvilliers Est», tout en étant plus impactant sur les villages d'Allainville et Louvilliers et en ayant un linéaire également plus important.

Au final, si les impacts les plus importants du tracé «Louvilliers Est» peuvent être traités (intégration paysagère, étanchéification de la plateforme routière, merrons ou protections phoniques...), la consommation supplémentaire de ressources agricoles des deux autres variantes apparaît plus difficile à compenser.

En ce qui concerne les itinéraires de substitution à l'autoroute, l'itinéraire de substitution serait constitué par la RN 12 existante de l'ouest de Nonancourt jusqu'au Plessis - Chaumont. Du Plessis - Chaumont jusqu'à Dreux-Ouest, la RN 12 existante étant réutilisée par le projet de 2x2 voies, un itinéraire de substitution, parallèle à l'autoroute, serait créé.

Concernant la desserte locale entre Nonancourt et Dreux Ouest, un diffuseur semble suffisant pour desservir le territoire; celui-ci pourrait se situer au niveau du point d'échanges 1B (desserte de Saint-Lubin-des-Joncherets), car il capterait un trafic potentiellement conséquent et semblerait le mieux répondre aux enjeux de développement local, de désenclavement du plateau de Brezolles et de franchissement Nord-Sud de la vallée de l'Avre. Dans ce scénario, la desserte de Saint-Rémy-sur-Avre et de Vert-en-Drouais se ferait par l'itinéraire de substitution à l'autoroute qui permettrait une liaison jusqu'à l'ouest de Dreux. Cette solution aurait comme avantage de favoriser la décharge de la RN 12 en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre de son trafic d'échanges et de transit.

Concernant la desserte de la RN 12 au niveau de Dreux, celle-ci serait assurée par les échangeurs RN 12 - RD 828 et RN 12 - RN 154 Est qui seraient conservés (points d'échanges 1F et 1H); l'analyse montre que l'opportunité d'un échangeur au niveau de la rue Wilson (point d'échanges 1G) se justifie au regard des enjeux de desserte et de développement des plateaux Nord de l'agglomération drouaise.

SECTEUR 2 : DREUX - CHARTRES

Sur ce tronçon long de 20 km environ, la RN 154 est déjà aménagée à 2x2 voies. Aucune variante n'est étudiée puisque le projet réutilisera cet aménagement existant qui sera adapté aux normes autoroutières. Les enjeux d'intégration du projet dans ce secteur se situent exclusivement autour de l'aménagement du point d'échanges 2A, à savoir la desserte locale via la RD 26.

La réalisation d'un échangeur au niveau de la RD 26 (point d'échanges 2A) répondrait à des enjeux de développement local et de desserte des bassins de vie de Châteauneuf-en-Thymerais et Nogent-le-Rotrou.

Compte-tenu du trafic potentiellement drainé sur le projet par le diffuseur et de la baisse d'accessibilité pour les territoires entre Dreux et Chartres Nord induite par la fermeture des diffuseurs intermédiaires de la RN 154, l'analyse montre qu'il fait partie des points d'échanges avec le réseau secondaire à privilégier pour la bonne irrigation du territoire par le projet.

SECTEUR 3 : CHARTRES

Les tracés sur le secteur de Chartres ne présentent pas de variantes hormis au droit de Saint-Prest, secteur pour lequel les enjeux environnementaux ont amené à étudier plusieurs solutions de franchissement de l'Eure. À l'issue de l'analyse, c'est la variante Ouest qui présente des impacts moindres. Elle est également moins coûteuse et propose un franchissement de l'Eure plus court.

Un dispositif de points d'échanges prévoyant une connexion au Nord avec la rocade Ouest grâce au diffuseur de Poisvilliers (point d'échanges 3A) et à l'Est avec A 11 - et par extension la RD 910 (point d'échanges 3B) - permettrait la desserte du réseau principal de l'agglomération et connecterait les principales zones de développement et de requalification urbaine (plateau Est, Pôle Ouest...) conformément aux orientations du SCOT de l'agglomération et du PDU.

L'analyse du trafic et d'accessibilité des échangeurs avec la RD 939 et la RN 154 Sud, plus éloignés de l'agglomération, n'apporteraient pas de fonctionnalités notables supplémentaires.

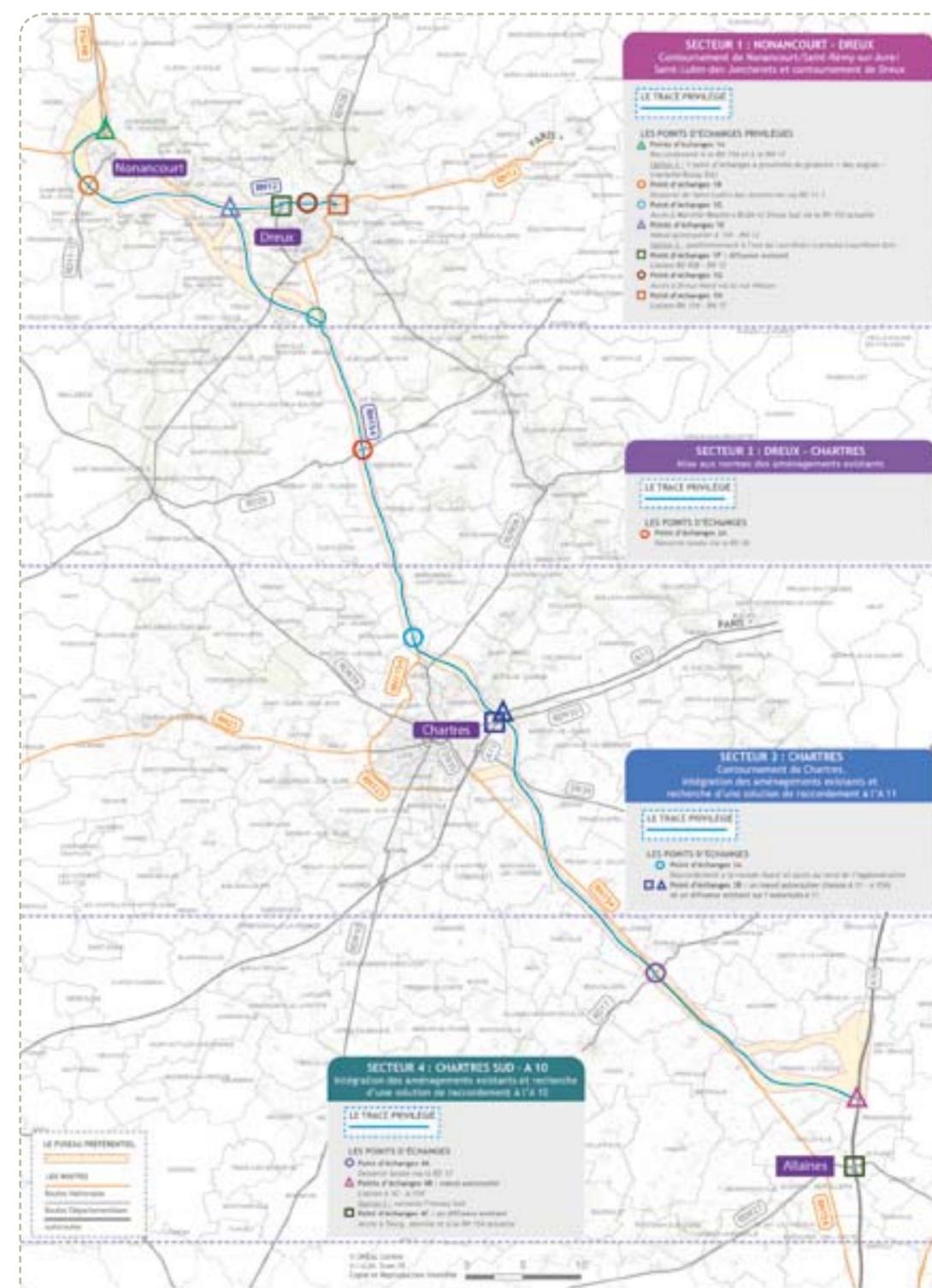
SECTEUR 4 : CHARTRES - A10

Entre le sud de Chartres et l'A 10, le projet réutilise la déviation de Prunay-le-Gillon et d'Allonnes; ensuite, pour la jonction entre les déviations d'Allonnes et d'Ymonville, deux possibilités ont été étudiées : l'une à l'ouest de la RN 154 actuelle, l'autre à l'est. Si les niveaux d'impacts et le coût des deux variantes sont similaires, la variante Ouest présente l'avantage de sa cohérence avec les activités de carrières.

Au sud, le choix entre les tracés Nord ou Sud de raccordement à l'A 10 au niveau de Fresnay-l'Évêque pose la question de la réutilisation ou non de la déviation d'Ymonville et celle des impacts sur la commune de Fresnay-l'Évêque. La solution «Fresnay Sud» apparaît comme la plus économique et la moins impactante sur la filière agricole. Le choix d'un tracé dans ce secteur met ainsi en balance des impacts agricoles plus importants (variantes Nord) par rapport à des impacts paysagers et sur le cadre de vie pour lesquels des traitements existent (intégration paysagère, merlons ou protections phoniques...).

En ce qui concerne la desserte du réseau secondaire, l'opportunité de la réalisation de l'échangeur avec la RD 17 correspondrait à des enjeux de développement rural et de desserte du bassin de vie de Voves. Il permettrait de capter un trafic Poids Lourds notable, en desservant notamment des territoires agricoles pour lesquels la liaison performante vers l'Eure - et a fortiori vers le port de Rouen - présente un intérêt.

CARTE 50 : LE TRACÉ ET LE DISPOSITIF D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS



Directeur de la publication : DREAL Centre

Assistance à maîtrise d'ouvrage : Iris Conseil / Arcadis / Menscom

Prestataires d'études : EGIS France, EGIS Structure et Environnement,
Ecosphère, Biotope, Trafalgare, CEREMA

Conception / réalisation : Menscom / Studio graphique Kali

Impression : Prévost Offset - 900 exemplaires. Imprimé sur papier PEFC

Décembre 2014

