

Dossier de presse

Inauguration de la dénivellation du passage à niveau n°97 présent sur la RN10 à Autheuil (28)

Contexte de l'opération

Avant projet



Après projet



Le passage à niveau (PN) n°97 de la ligne Brétigny – La Membrolle-sur-Choisille se situe sur le territoire de la commune d'Autheuil, localisée au sud de Châteaudun, à l'intersection avec la RN 10. À ce niveau, le trafic routier est de 12 000 véhicules par jour et le trafic ferroviaire de 10 trains par jour, circulant en moyenne à 80 km/h et supporté par une voie unique non électrifiée.

Entre 1999 et 2008, plusieurs accidents sans collision avec le matériel roulant ainsi que de nombreux débris ont été recensés au niveau du PN. Il a donc été inscrit comme prioritaire en entrant dans le cadre du plan de sécurisation des passages à niveau sur le réseau routier national engagé par le secrétaire d'État de l'époque, D. Bussereau, suite à l'accident d'autocar survenu à Allinges en 2008.

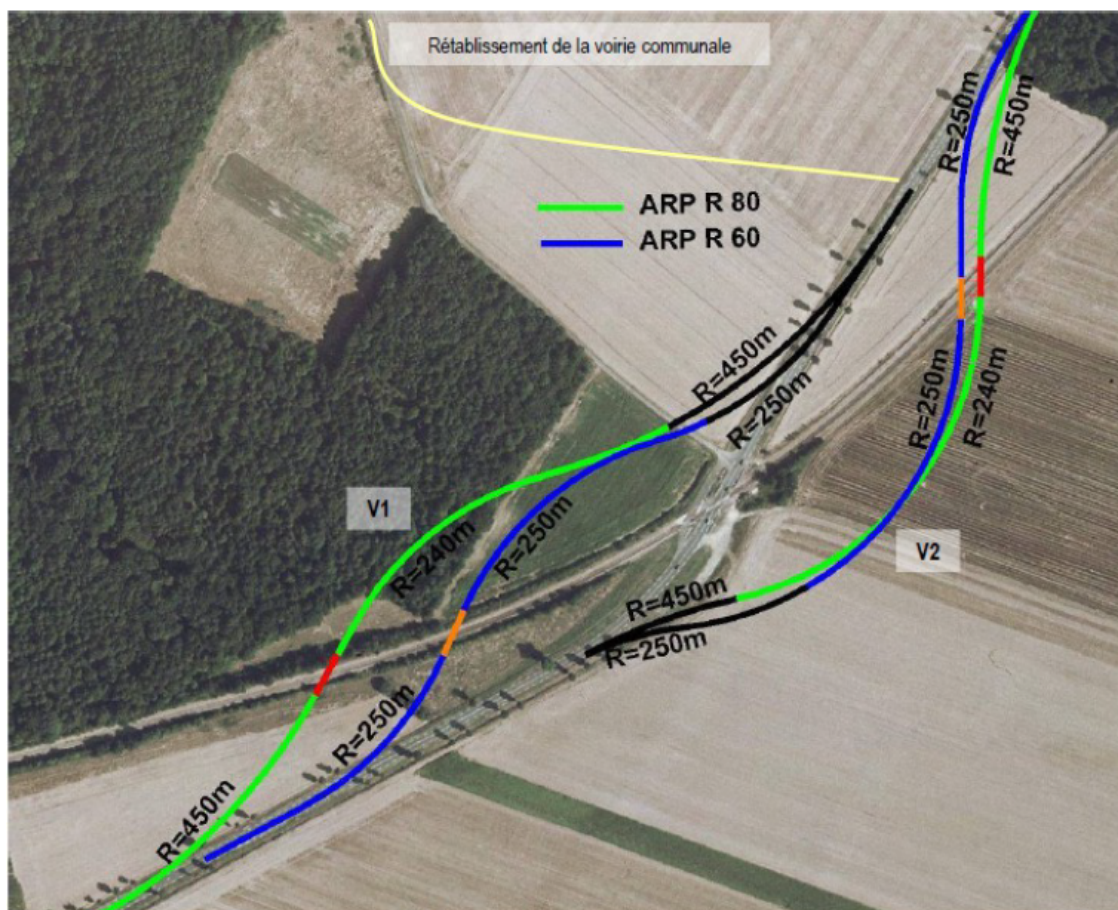
Enjeu

En raison du trafic routier important et de la configuration biaise atténuant la visibilité des usagers, cette intersection entre voies routière et ferroviaire a été jugée accidentogène. Ainsi, la suppression du passage à niveau répond à un enjeu de renforcement de la sécurité sur le réseau routier national.

Historique et financement

Le 27 octobre 2008, l'État, soit l'actuelle Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre-Val de Loire, et le Réseau Ferré de France, aujourd'hui SNCF Réseau, se sont engagés dans la réalisation des études préliminaires. Ces études, conduites par le bureau d'études SYSTRA, consistaient au diagnostic de la situation existante et l'identification des solutions possibles.

Deux variantes ont alors été soulevées : soit une déviation de la RN10 à l'Est du PN avec création d'un pont routier, soit à l'Ouest.



Variantes de tracé envisagées

Après concertation, la solution d'une dénivellation du PN par création d'un pont routier supérieur à l'ouest du PN actuel, **estimée à 11 millions d'euros**, a été retenue.

De 2011 à 2016, les procédures administratives nécessaires ont été menées en parallèle d'études spécifiques. De nombreux domaines ont alors été traités : ceux intrinsèques à la route, tels que la géométrie, la sécurité, l'assainissement, la visibilité, la signalisation, l'ouvrage d'art, la voirie, le sol support et ceux liés à la modification de l'environnement, tels que l'écologie (eau, faune, flore) ou l'archéologie préventive.

À l'issue des études de projet, le coût de l'opération a été **ramené à 8,5 millions d'euros, financé à 100 % par l'État**.

Procédures, concertation et acquisitions foncières

L'opération n'a pas fait l'objet d'une enquête publique. En effet, dans le cadre d'une opération routière, deux codes français peuvent donner lieu, par leur application, à une enquête publique : le code de l'environnement ainsi que le code de l'expropriation.

Par rapport au code de l'environnement, l'Autorité Environnementale a statué, le 30 octobre 2012, qu'au vu de la faible ampleur du projet ainsi que du faible potentiel écologique du site, l'opération ne nécessitait pas d'enquête publique.

Aussi, l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à l'opération a pu être réalisé à l'amiable, avec l'appui des services de France Domaine : l'enquête publique au titre du code de l'expropriation n'a donc pas été nécessaire.

Bien qu'aucune enquête publique n'ait été menée, une concertation continue avec les collectivités, dont principalement la commune de Cloyes-les-Trois-Rivières et le Conseil départemental du 28, les différents services de l'État et également les riverains à travers des réunions publiques, a bien eu lieu.

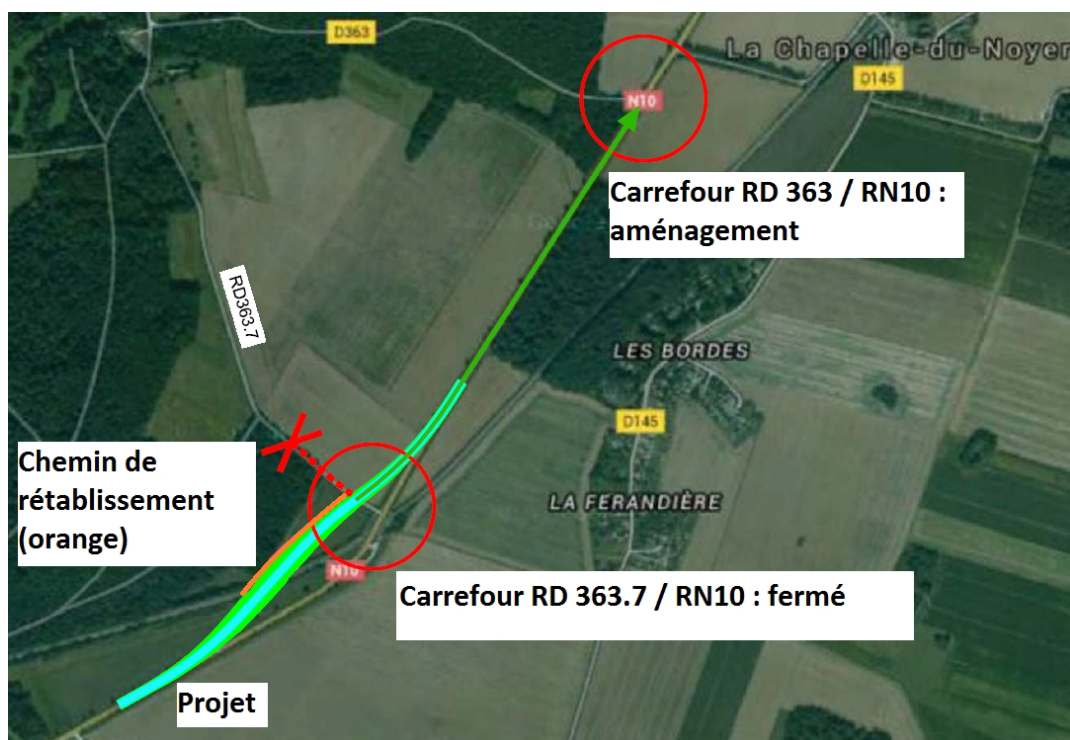
Caractéristiques du projet

La suppression du PN 97 consiste en la déviation de la RN 10 vers l'ouest du PN, sur une longueur d'environ 1km et au franchissement de la voie ferrée par un pont routier de type portique ouvert. L'infrastructure conserve sa configuration en 1x1 voie comme sur le reste du linéaire, et sa capacité à assurer les convois exceptionnels.



Vue du pont routier en portique ouvert

Cette configuration a imposé de fermer définitivement l'extrémité de la RD363-7 et d'en reporter le trafic sur la RD 363 située plus au Nord. Pour pallier cette augmentation de trafic et renforcer la sécurité, un aménagement du carrefour entre la RN 10 et la RD 363, de type « tourne à gauche », sera réalisé de mars à mi-juin 2020.



Ce type de carrefour consiste en la création d'une troisième voie, protégée par des îlots séparateurs en béton, permettant au usager d'emprunter la RD 363 en sécurité.

Les acteurs

Maîtrise d'ouvrage :

L'opération de suppression du PN97 s'est réalisée sous co-maîtrise d'ouvrage, partagée par RFF, aujourd'hui SNCF Réseau, et l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Centre-Val de Loire (DREAL).

Plus concrètement, les études préliminaires ont été conduites par SNCF Réseau et l'État a ensuite pris le relai pour les études de conception ainsi que les travaux.

Maîtrise d'Œuvre :

La Maîtrise d'Œuvre est portée par la Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest (DIRNO).

Dans le cadre de la conduite du projet, des prestataires extérieurs ont été mandatés, dont :

- des bureaux d'études dont SYSTRA pour les études préliminaires et SAGE Environnement pour les études environnementales
- des cabinets de géomètres dont Yvelines Techniques-Topo
- le Cerema en tant qu'expert dans de nombreux domaines de conception et contrôleur extérieur des travaux
- l'entreprise QUALICONSULT pour la mission de coordination de la sécurité et de la prévention santé

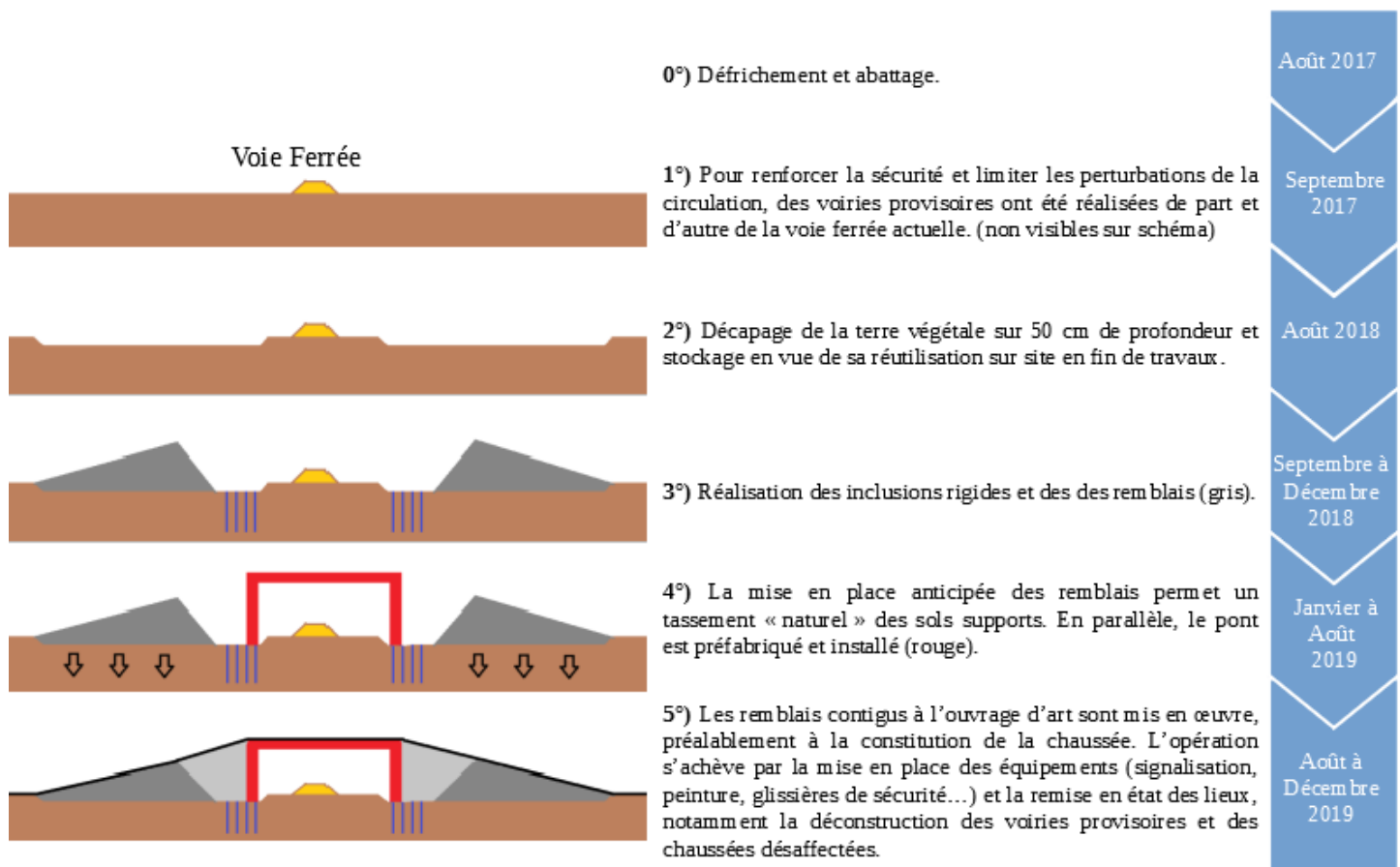
Entreprises chargées des travaux :

Pour réaliser les travaux, la DREAL Centre-Val de Loire a conclu, à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouvert un marché avec le groupement d'entreprises Eurovia Centre-Val de Loire et Eurovia Béton, co-traitant.

Partenaires :

- Préfecture de la Région Centre-Val de Loire, Préfecture du département d'Eure-et-Loir, Sous-préfecture de Châteaudun
- Élus locaux, dont le député Philippe Vigier, maire de la commune nouvelle Cloyes-les-Trois-Rivières
- Exploitant gestionnaire du réseau routier national : Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest
- Exploitant gestionnaire du réseau routier départemental : Conseil Départemental d'Eure-et-Loir
- Autorité Environnementale : AE/ CGEDD
- Archéologie préventive : Direction Générale des Affaires Culturelles Région Centre-val de Loire
- Relation avec le monde agricole : Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir

Le déroulement du chantier



Dès l'engagement des travaux, soit entre l'étape n°1 et l'étape n°2, le titulaire des travaux a effectué conformément à son contrat des études géotechniques complémentaires dites de niveau G3. Or, ces études ont révélé un sol plus hétérogène et moins porteur que ce que les études antérieures prévoyaient.

Dans ces conditions, il était indispensable de reconsidérer les dispositions techniques initiales afin d'assurer la stabilité de l'ouvrage d'art et des remblais sous chaussée.

Après plusieurs mois d'études spécifiques, le recours à une solution de consolidation de sol par réalisation d'inclusions rigides a été retenu : cette technique consiste à forer des colonnes de béton jusqu'à 8 mètres de profondeur afin d'atteindre un sol plus porteur et homogène. L'ouvrage d'art est ensuite posé sur ces colonnes, tout comme une maison sur pilotis, et sa stabilité est assurée.

Ces aléas géotechniques non prévisibles ont donc très fortement impacté le calendrier du chantier, prévu d'une plus courte durée.

Environnement

Dans le cadre de toute opération de construction, la réglementation environnementale s'est particulièrement étoffée au cours des dernières décennies : à ce titre, l'aspect environnemental est de nouveau étudié à chaque étape de conception.

Dans le cas de la suppression du PN97, le diagnostic faune-flore effectué dans le cadre des études environnementales a montré que le potentiel écologique de la zone est assez faible : oiseaux communs, traces de mammifères terrestres et quelques reptiles, dont le lézard des murailles et l'orvet fragile.

Ce diagnostic a aussi révélé la présence d'une zone humide sur le tracé de la future RN10, à proximité de la voie ferrée, habitée par deux espèces d'amphibiens : la grenouille rousse et la salamandre tachetée.

Afin de conserver ce potentiel, une mare artificielle a été réalisée en amont des travaux à une cinquantaine de mètres, pour permettre à ces espèces de migrer naturellement. Grâce au contrôle extérieur environnemental, l'évolution de la mare a pu être suivie et la migration des espèces vérifiées.



Mare reconstituée

CONTACTS PRESSE

Florence KLEIBER / DREAL Centre-Val de Loire - Abdelaziz Bouaziz / Sous-Préfecture de Châteaudun

Tél : 02.36.17.41.27

Tél : 02.37.27.71.24