



RN 154 et RN 12

Le projet d'aménagement à 2X2 voies
par mise en concession autoroutière

Comité de suivi
21 février 2018





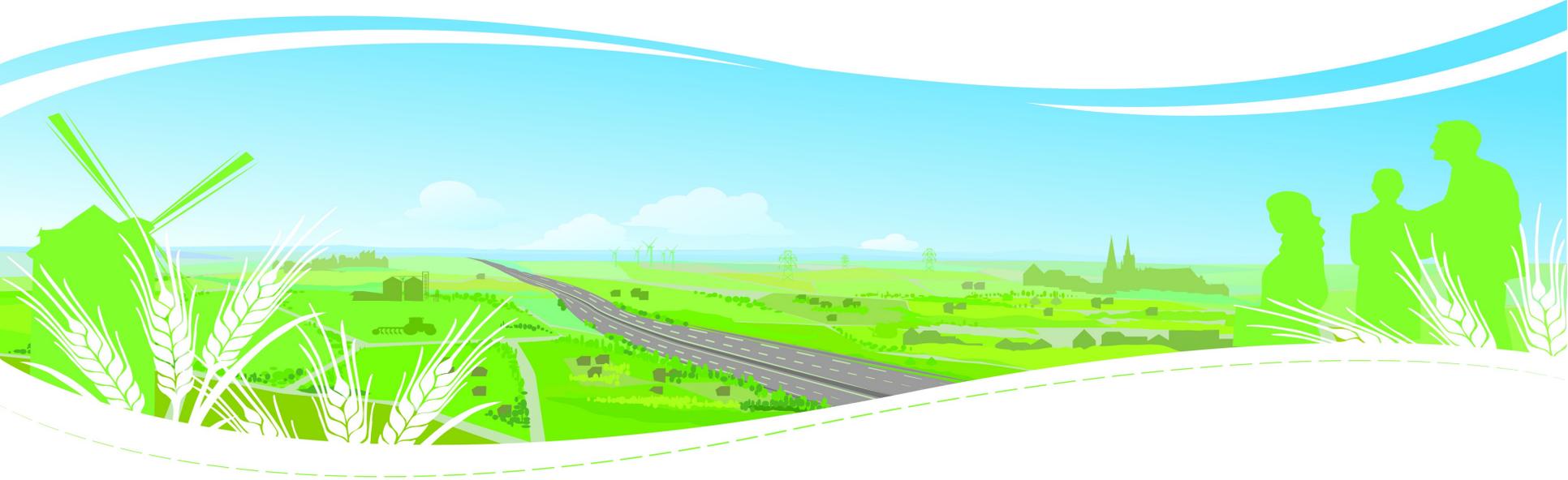
Ouverture

-

Sophie Brocas
Préfète d'Eure-et-Loir



Christophe CHASSANDE
Directeur de la DREAL Centre-Val de
Loire



Serge GAILLARD
Responsable Département Infrastructure
Déplacement (DREAL)

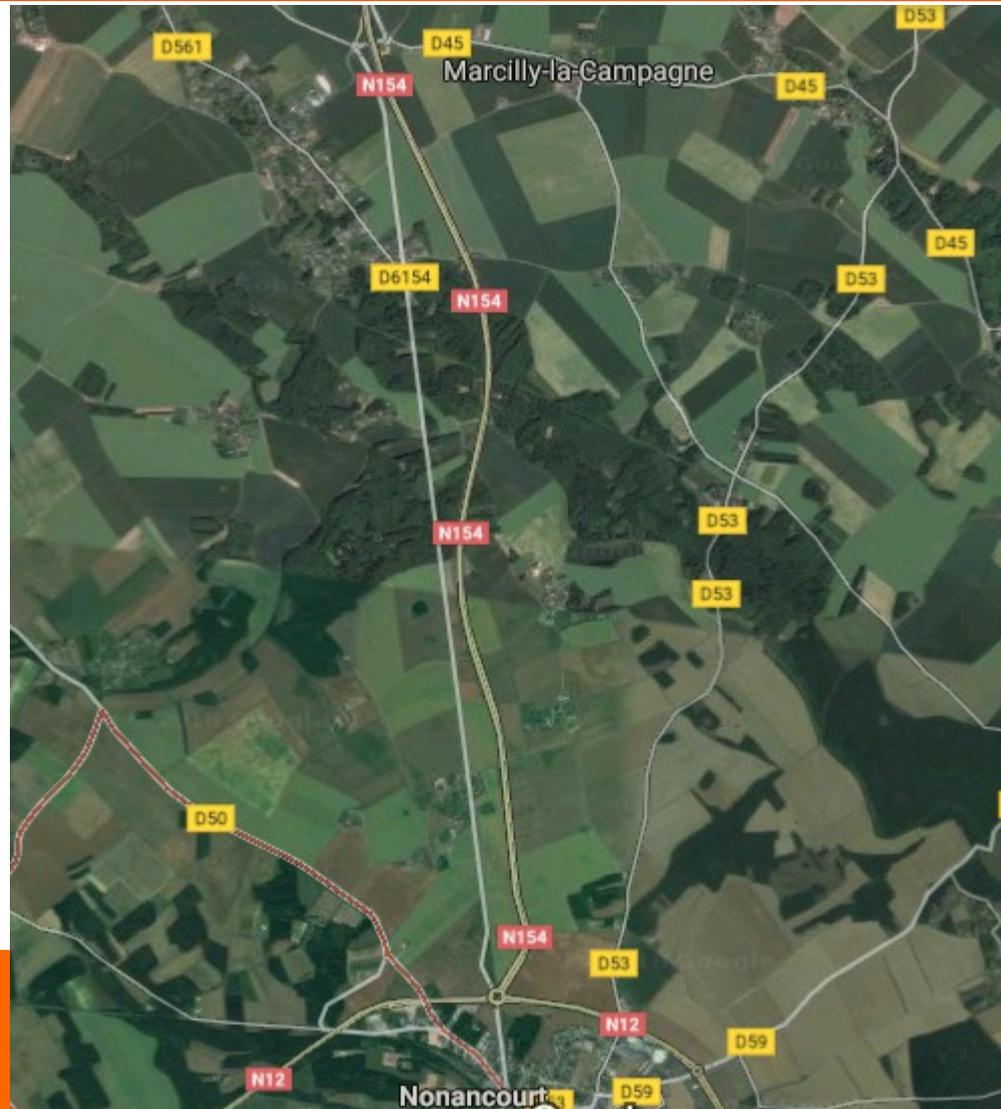
1

La réserve n° 1

Il y a une forte demande de la part d'élus et d'acteurs sociaux économiques pour obtenir une sortie nord/sud au rond-point des Anglais. Après visite sur place et explications de la part d'élus et d'utilisateurs, nous sommes favorables à cette demande qui améliorera nettement l'accès à des zones d'activités importantes au nord de la Madeleine de Nonancourt, évitant ainsi un rallongement du parcours par l'échangeur de Nonancourt Ouest

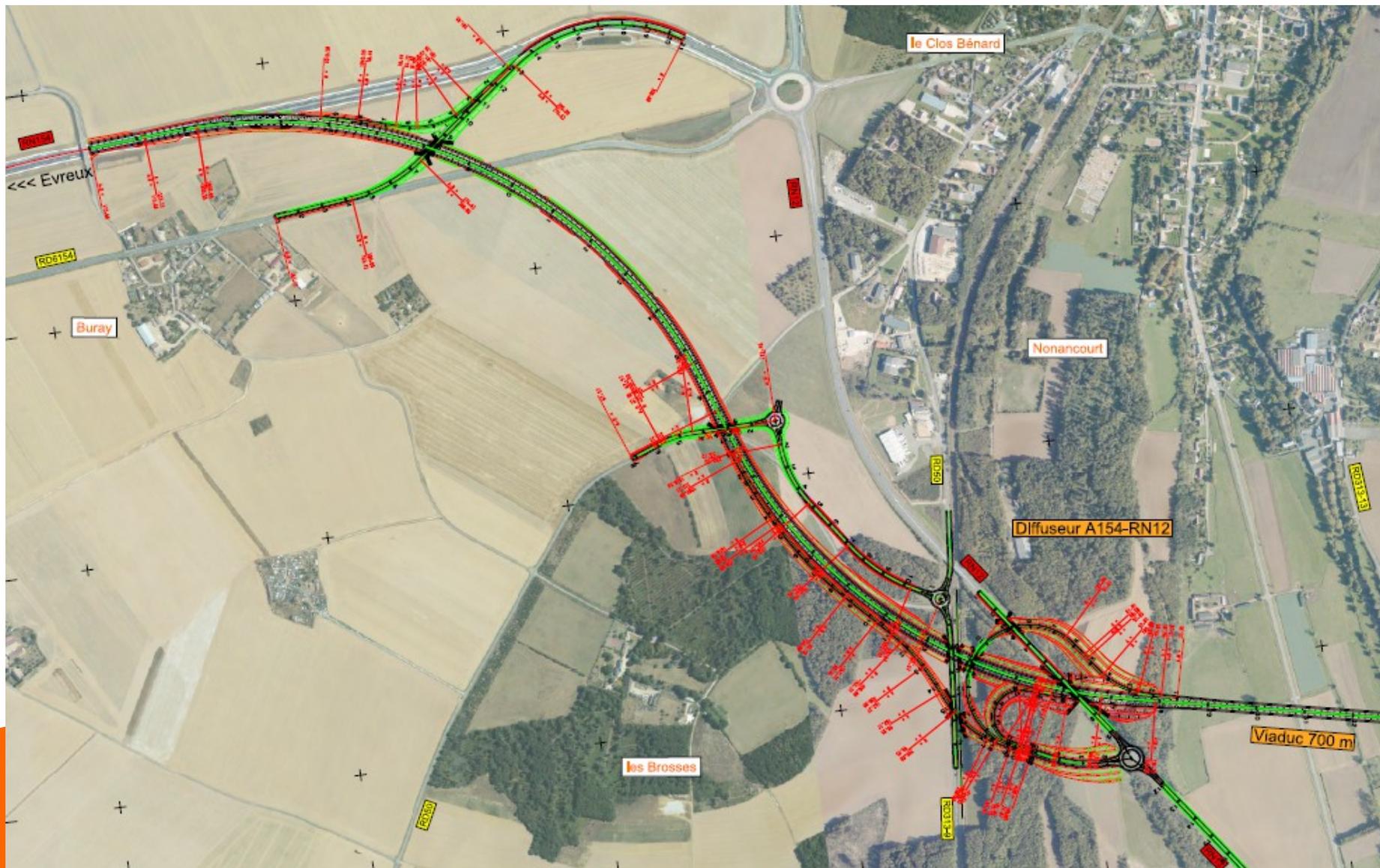
1

La réserve n° 1



1

La réserve n° 1



1

La réserve n° 1

Les études montrent que :

- * La proposition est techniquement et administrativement réalisable
- * Elle engendre un impact financier (subvention d'équilibre) de 3,2 M€
- * Elle génère des trafics supplémentaires en traverse de Saint Rémy sur Avre et Nonancourt
- Elle ne présente un intérêt qu'au plan local

A Chartres, nous demandons de reconsidérer le tracé et de prendre en compte celui passant par l'Ouest, nous sommes d'accord avec la proposition alternative. Pourquoi, les projections de circulation pour un tracé Est seraient mieux fondées que celles qui conduisaient à envisager le tracé Ouest il y a un certain temps. Ce changement d'option est regrettable, comment va évoluer la circulation, avec toutes les mesures tendant à la réduire, il est dommageable que des implantations soient proches, mais ce tracé Ouest est connu de longue date et à moins d'impact sur les cônes de vision.

Le tracé Est amènerait la réalisation d'ouvrages conséquents, dont la présence inéluctable va transformer irrémédiablement une vallée agréable, et impacter des zones habitées. Pourquoi ceinturer la ville de Chartres avec des voies d'importance, ce secteur est plaisant et doit être préservé pour le bien-être de toutes les populations.

Par comparaison, vers Dreux, la mise en place des viaducs sur l'Avre et la Blaise a été conçue de manière à s'écarter le plus possible des zones habitées alors que ce n'est pas le cas pour celui se trouvant sur l'Eure, même s'il se trouve à une certaine distance.

Il est évident que l'option ouest demande une adaptation particulière des voies ainsi qu'un péage ouvert comme à Tours.



La réserve n° 2

Les solutions étudiées :

- Le scénario 1 alternatif (MOB 28) avec création d'un shunt entre RN 123 et 1154
- Le scénario 2 rocade ouest à 2 X 2 voies avec des carrefours à niveau
- Le scénario 3 rocade ouest à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés

Les scénarios 2 et 3 sont étudiés d'une part sans péage et d'autre part avec péage ouvert



2

La réserve n°2



2

La réserve n°2



Les résultats comparatifs :

- Les différents scénarios sont techniquement réalisables selon des modes d'exploitation différents sans pour autant être intégrable à une infrastructure autoroutière à péage fermé.
- Seul le scénario 3 b est réellement intégrable à un projet autoroutier avec péage ouvert.
- Les coûts de construction des différents scénarios Ouest se situent dans une fourchette de 206 à 288 M€ contre 229 M€ pour le passage à l'est

Les résultats comparatifs :

· **Trafic, fluidité de la circulation et accidentologie :**

- Le scénario 1 est très pénalisé : section à 2 voies et carrefours à niveau
- Le scénario 2 : impact fort sur la fluidité et la sécurité au niveau des carrefours à niveau
- Le scénario 3 est pénalisant pour les échanges : suppression de carrefours.

· **Air, Santé et Bruit :**

- Les scénarios ouest sont plus pénalisant par la proximité de zones habitées et établissements sensibles

Les résultats comparatifs :

- Faune, Flore, eaux souterraines et superficielles
 - Des impacts équivalents pour les scénarios Est et Ouest
 - Le passage à l'Est impacte plus de zones humides
 - Les scénarios 2 et 3 ont un impact faune - flore plus important par la mise à 2 X 2 voies de la RN 1154.
- **Agriculture :**
 - Moindre consommation d'espace pour les scénarios Ouest : 152 ha contre 180 ha pour tracé Est.
 - Nombre de parcelles équivalent (300)

Les résultats comparatifs :

Aménagement durable des territoires

- Le projet Est est cohérent avec les politiques d'aménagement de l'Agglomération.
- Existence d'emplacement réservés à l'Est
- Desserte directe des zones d'activités du sud Est
- Dans le cas du passage à l'Est, nouvelles fonctionnalités pour la rocade Ouest : boulevard urbain déchargé du trafic de transit, itinéraire de substitution

Équilibre de concession : :

- Les scénarios en « péage ouvert » = à minima doublement de la subvention d'équilibre
- Scénarios « hors péage » = triplement de la subvention

La réserve n° 2 - Conclusion

Les études réalisées et l'analyse comparative réalisée selon la grille de critères établies pour les phases précédentes :

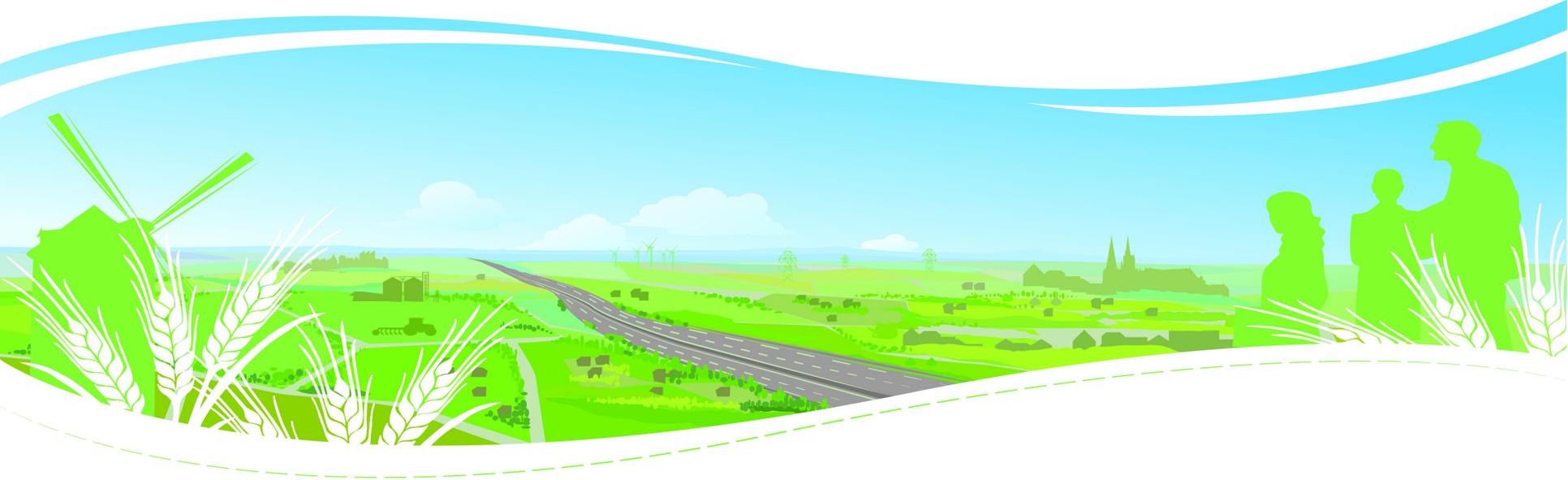
- * Montrent un intérêt général pour le passage Est
- * Confirment les décisions antérieures prises à l'issue de l'avant projet sommaire simplifié de 1994
- * Confirment les résultats des phases de concertation de octobre 2012 et février 2015
- * **En conclusion, le maître d'ouvrage ne donne pas suite à la levée de la réserve N° 2**

1

Le calendrier

Le dossier sera déposé au Conseil d'Etat au cours du mois de mars 2018

La décision relative à l'utilité publique du projet sera prise avant le 10 juillet 2018.



Conclusion

-

Préfète d'Eure-et-Loir