GROUPE DE TRAVAIL DE CHARTRES METROPOLE SUR L' AMENAGEMENT EN 2 X2 VOIES DE LA RN 154 PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

REUNION N°1 DU 13 FEVRIER 2015

Vue remarquable sur la cathédrale de Chartres en alignement avec la RN154, avant la courbe évitant Saint-Germain-la-Gâtine

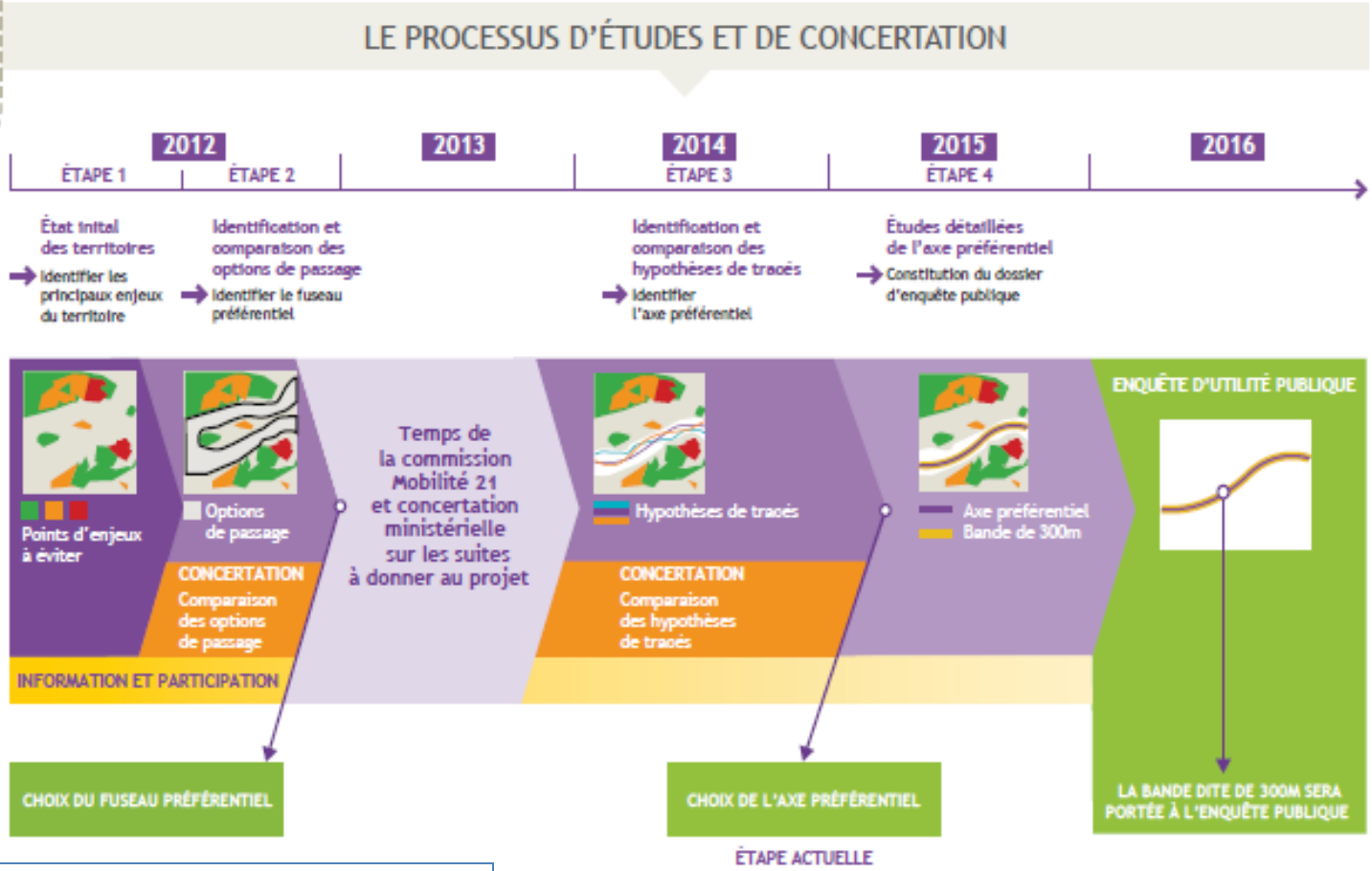
Avertissement :

tous les visuels présentés sont extraits des documents d'études et de la concertation réalisés par la DREAL et disponibles sur le site internet dédié au projet :
www.154-12.centre.gouv.fr

CHARTRES métropole

Le calendrier du projet

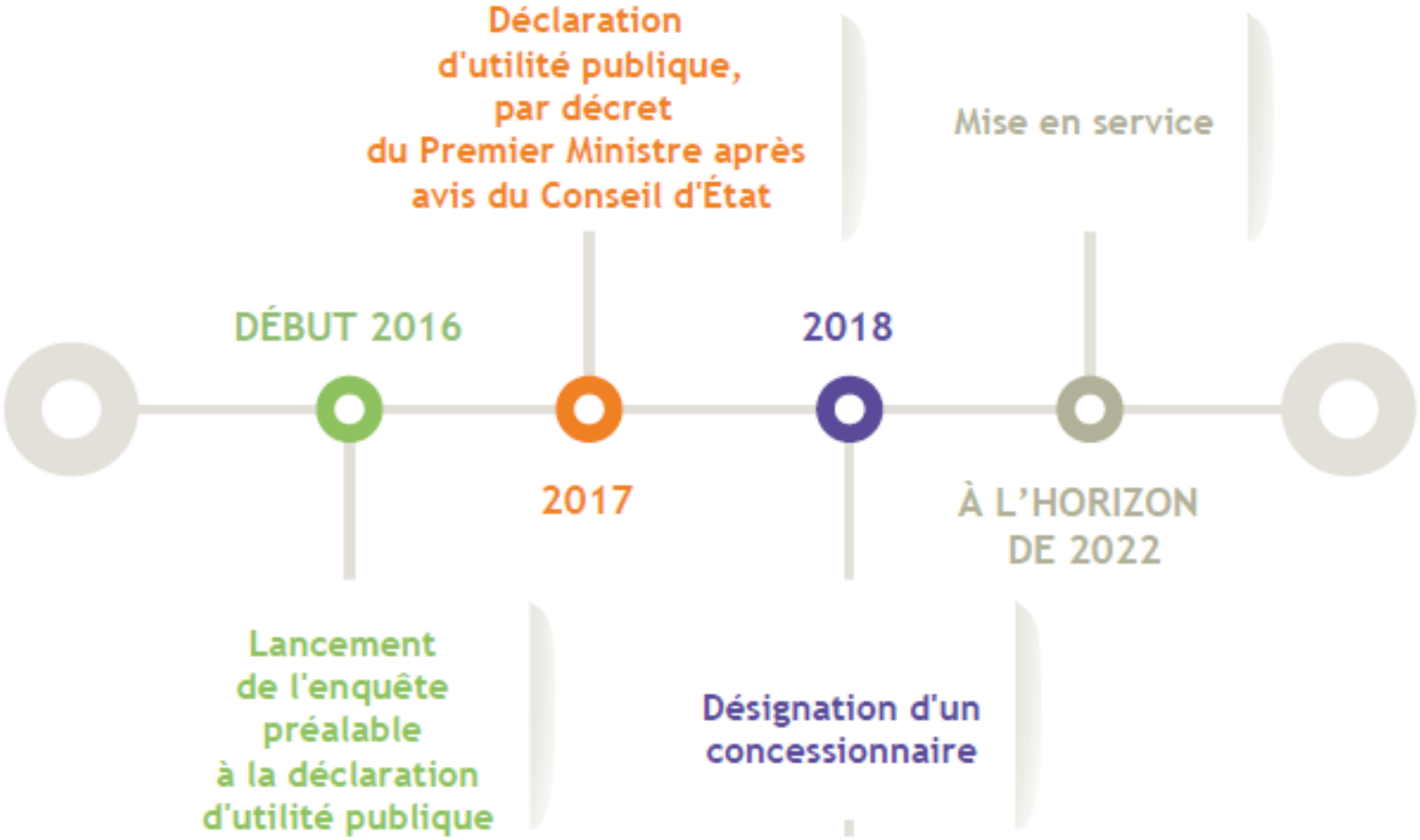
La DREAL conduit actuellement l'étape 3 des études et de la concertation.



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.

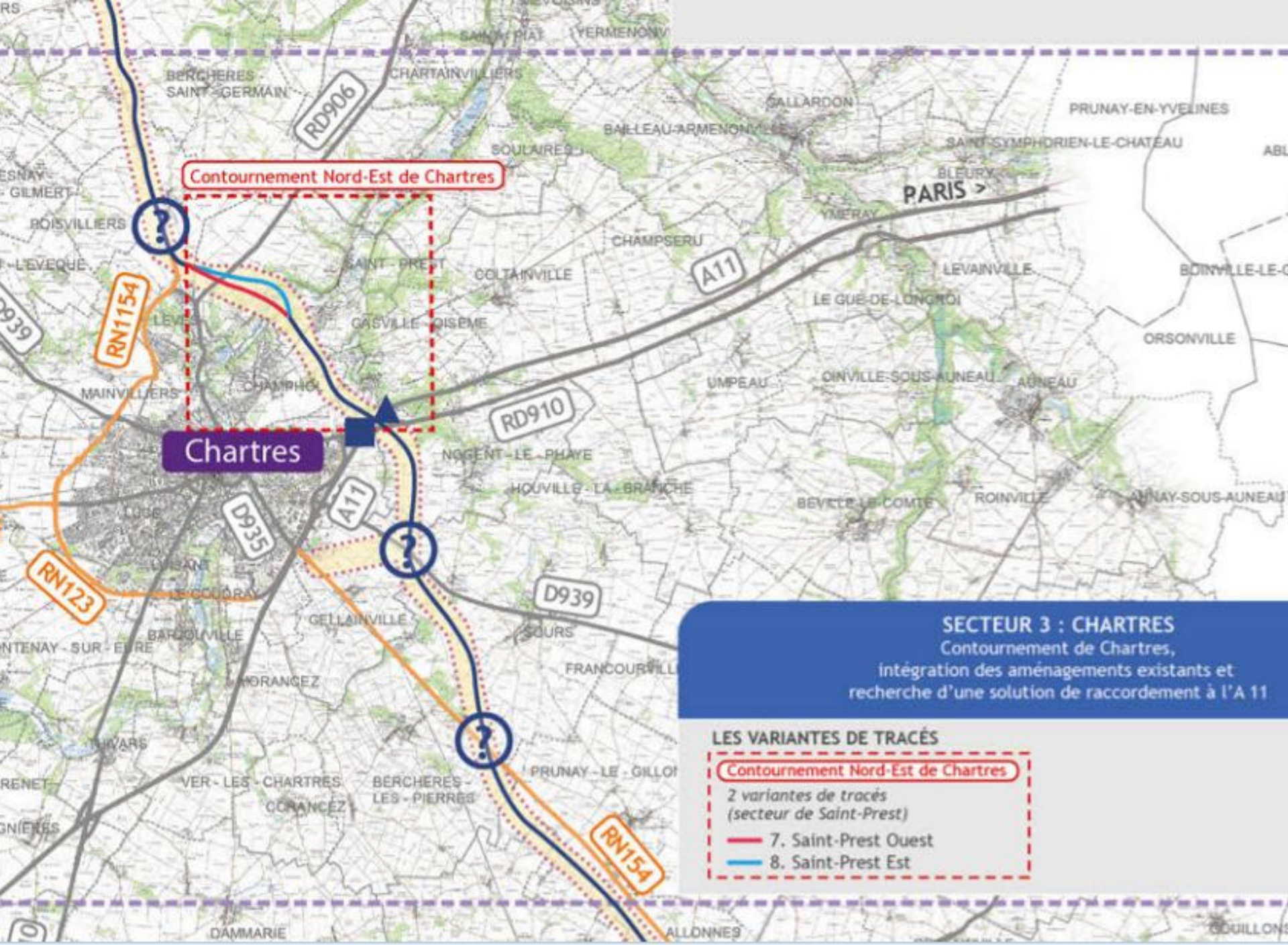
Au terme des études préalables, un axe préférentiel, et sa bande dite de 300 m, seront portés à l'enquête d'utilité publique. La décision finale d'aménagement interviendra suite à cette enquête.

Le calendrier prévisionnel du projet



LE TRACE ET LES DISPOSITIFS D'ECHANGES PRIVILEGIES AU STADE DES ETUDES

Point de vue remarquable sur la cathédrale de Chartres depuis la RD6 (périmètre de protection des vues)


Contournement Nord-Est de Chartres
Chartres
PARIS >
A11
RD906
RD910
D935
D939
RN1154
RN123
RN154
BERCHERES-SAINT-GERMAIN
CHARTAINVILLIERS
GALLARDON
PRUNAY-EN-YVELINES
BAILLEAU-ARMENONVILLE
SAINT-SYMPHORIEN-LE-CHATEAU
SOULAIRES
BLEURY
BOISVILLIERS
CHAMPSERU
COLTAINVILLE
LEVAINVILLE
LE GUE-DE-LONGROI
SAINT-PREST
GASVILLE-OISEME
ORSONVILLE
MAINVILLIERS
UMPEAU
OINVILLE-SOUS-AUNEAU
AUNEAU
NOGENT-LE-PHAYE
HOUVILLE-LA-BRANCHE
BEVILLE-LE-COMTE
ROINVILLE
AUNAY-SOUS-AUNEAU
GELLAINVILLE
SOURS
BARJOUVILLE
MORANCEZ
THIVARS
VER-LES-CHARTRES
BERCHERES-LES-PIERRES
CORANCEZ
PRUNAY-LE-GILLON
DAMMARIE
ALLONNES
SECTEUR 3 : CHARTRES
Contournement de Chartres,
intégration des aménagements existants et
recherche d'une solution de raccordement à l'A 11
LES VARIANTES DE TRACÉS
Contournement Nord-Est de Chartres
2 variantes de tracés
(secteur de Saint-Prest)
7. Saint-Prest Ouest
8. Saint-Prest Est

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 tronc 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.

		ÉVALUATION ET COMMENTAIRES
Enjeux transport		*Non différenciant.*
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire		*- 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)		100 105 110 115 120 125 130

< 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.

		ÉVALUATION ET COMMENTAIRES
Enjeux transport		*Non différenciant.*
Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire		*- 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)		100 105 110 115 120 125 130

Un tronc 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.

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 :

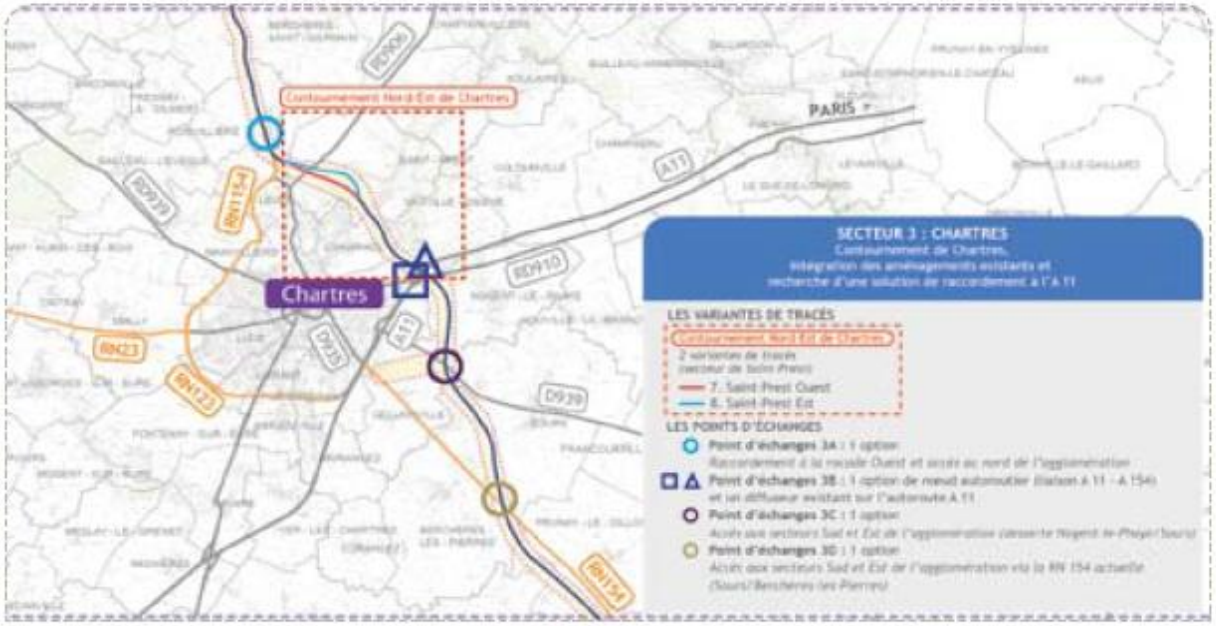
- de fluidité et d'amélioration des temps de parcours sur la rocade Ouest (RN 123) par délestage de son trafic de transit ;
- d'amélioration de la desserte de l'est de Chartres ;
- d'amélioration du cadre de vie des habitants de la commune de Gelainville par une baisse du trafic sur la RN 154 actuelle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



Le tracé et le dispositif de points d'échanges privilégiés par le maître d'ouvrage au stade des études **sont conformes aux orientations données par le Président de Chartres métropole** lors de sa rencontre avec les services de l'Etat en juin 2014, avec comme objectif principal d'aménager une infrastructure de bouclage complet du pôle urbain par le contournement Est rapproché.

Les orientations de Chartres métropole :

- Une solution de péage fermé sur tout l'itinéraire.
- Un positionnement du système d'échange qui s'appuie sur :

→un diffuseur Nord (Poisvilliers) ;
→un échangeur autoroutier Est complet (A 11 x A 154), relié à un diffuseur Est par la RD 910 (desserte des pôles économiques Est, connexion des flux avec la rocade Est RN 123, confortement de l'entrée majeure de l'agglomération par la RD 910.

Les options abandonnées par Chartres métropole :

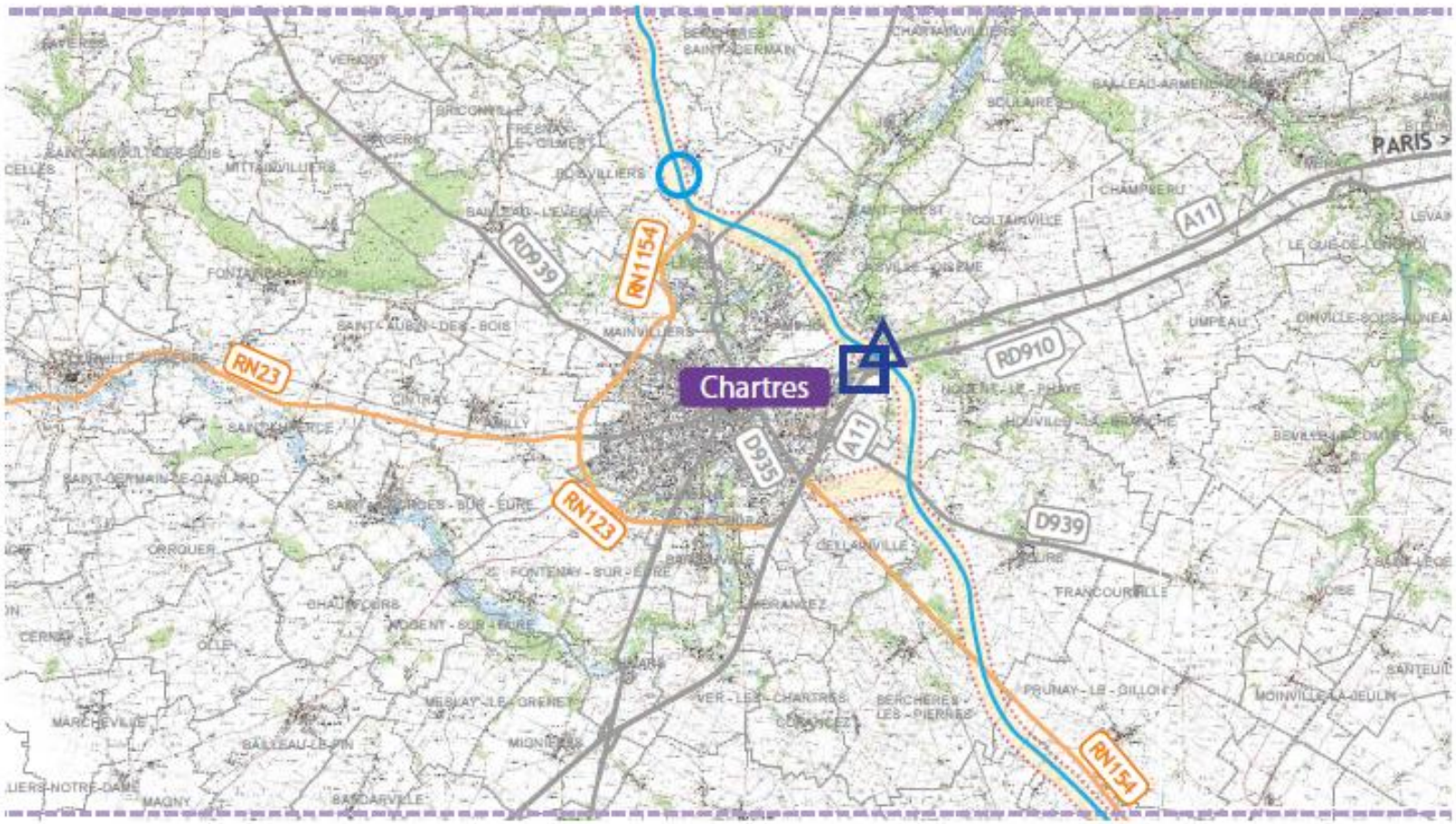
-Le diffuseur Est intermédiaire au niveau de la RD 939 (Brétigny-Route de Sours) jugé trop proche de l'échangeur autoroutier + diffuseur Est RD 910.
- Le diffuseur Sud au niveau de la RN 154 (Gellainville) car celui-ci ramènerait le trafic de transit sur Bonville.

Le tracé et le dispositif de points d'échanges privilégiés à l'issue des études

Le tracé privilégié pour le passage de la nouvelle autoroute est composé de la variante Saint-Prest Ouest. Plus éloignée des premières habitations, elle permet de limiter les nuisances acoustiques.

2 points d'échanges seraient à associer à ce tracé :

- 1 diffuseur serait créé avec la RN 154 à hauteur de Poisvilliers ;
- Le second point d'échanges sera composé d'1 nœud autoroutier aménagé entre le projet et l'A 11 et associé au diffuseur existant.

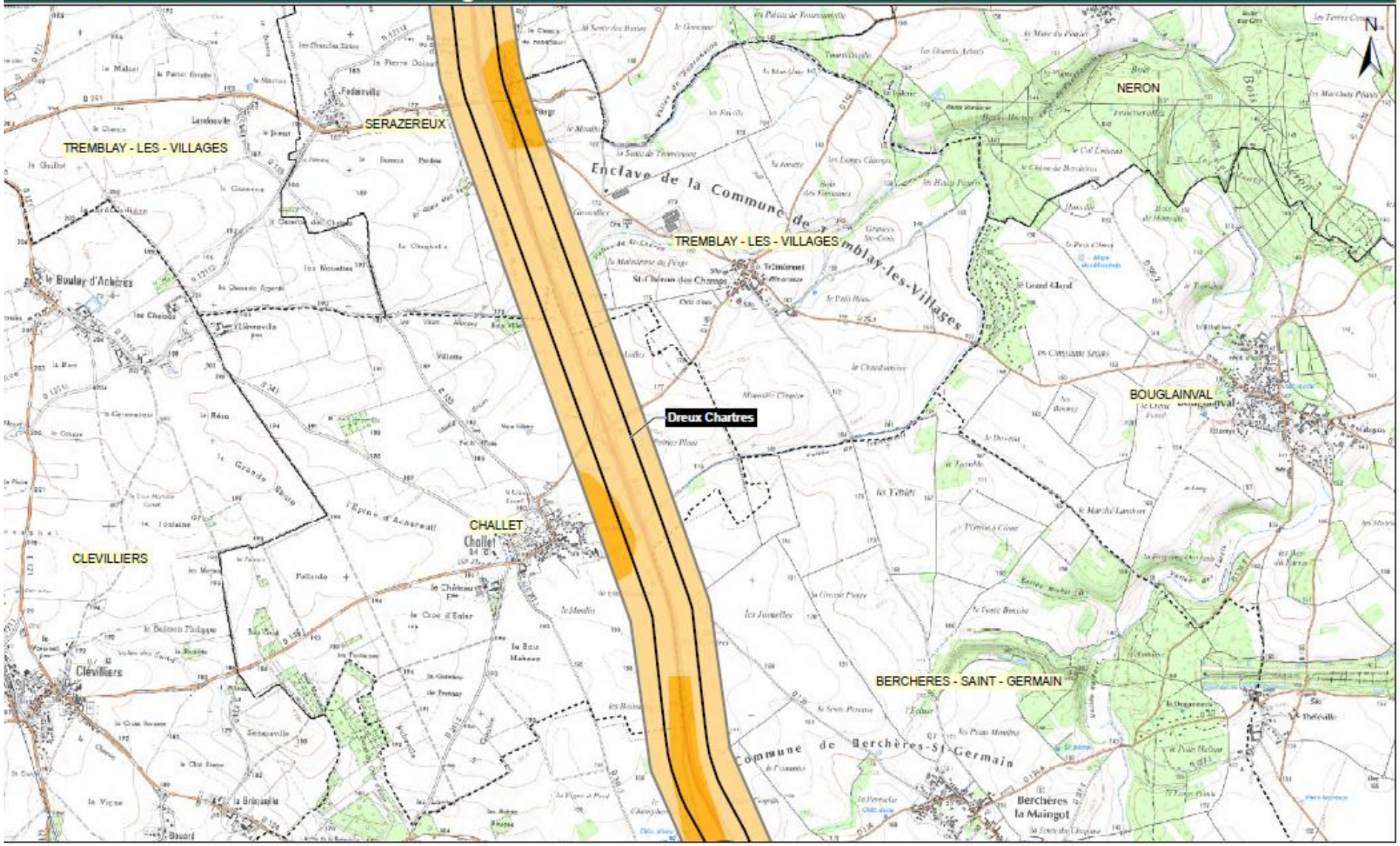


ZOOM SUR LES SECTEURS SENSIBLES DE L'AGGLOMERATION CHARTRAINE CONCERNES PAR LE TRACE ET LES DISPOSITIFS D'ECHANGES PROJETES

Vue sur la cathédrale de Chartres à proximité du hameau de Brétigny (hors périmètre de protection des vues)

Etudes environnementales - Aménagement des RN154 et RN12

Synthèse des enjeux hiérarchisés 07/14



Légende

- Limite communale
- Zone d'études
- Variantes de tracé

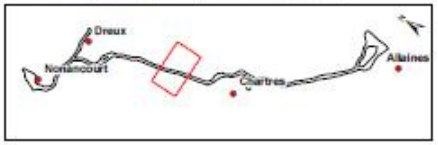
Niveaux d'enjeux

- Un ou plusieurs enjeux modérés
- Au moins un enjeu fort
- Au moins un enjeu très fort
- Au moins trois enjeux très forts
- Cinq enjeux très forts et plus

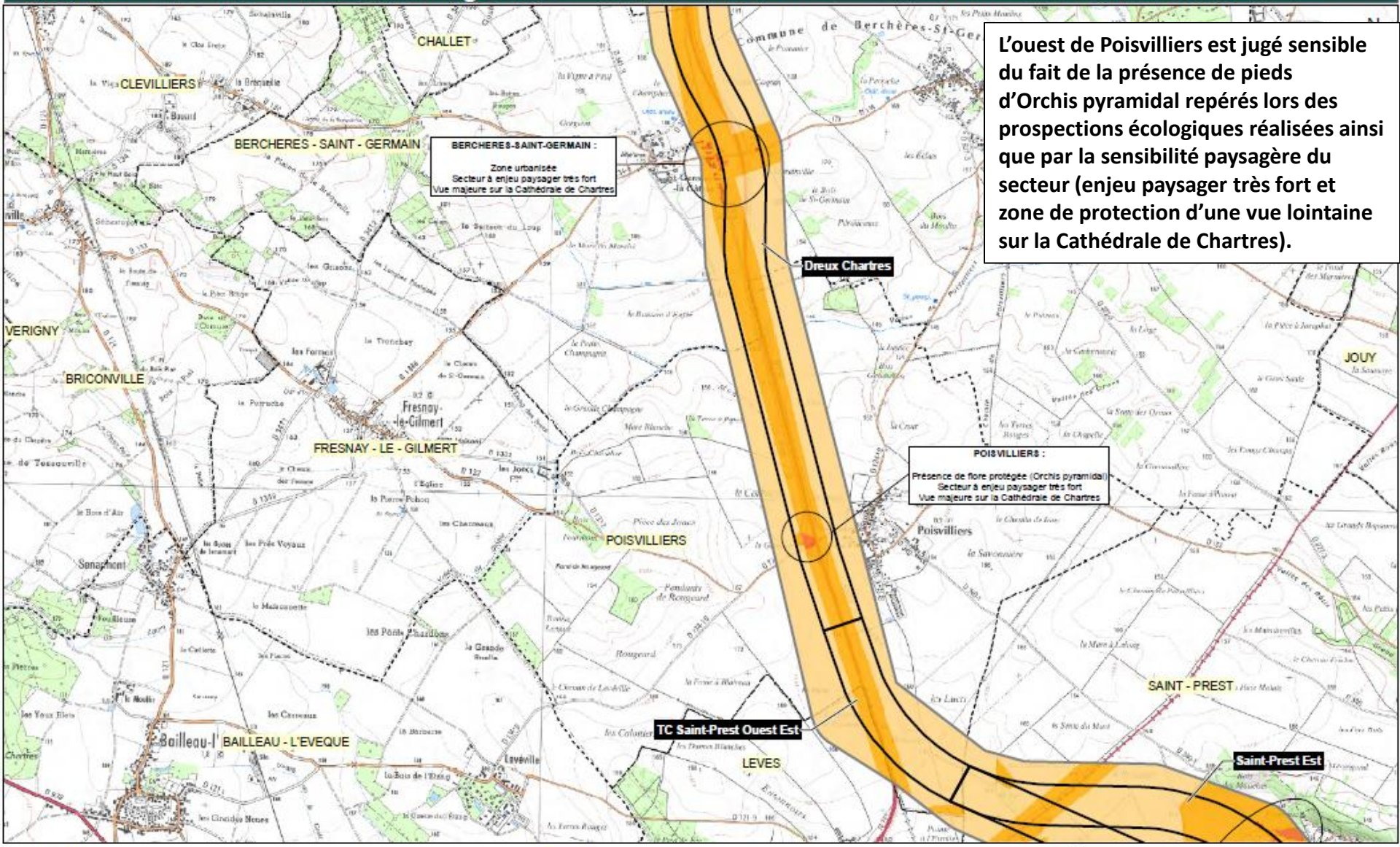
egis IGN

Le 22/07/2014

0 1 Km



L'ouest de Poisvilliers est jugé sensible du fait de la présence de pieds d'Orchis pyramidal repérés lors des prospections écologiques réalisées ainsi que par la sensibilité paysagère du secteur (enjeu paysager très fort et zone de protection d'une vue lointaine sur la Cathédrale de Chartres).



Légende

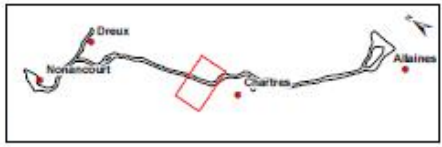
- Limite communale
- Zone d'études
- Variantes de tracé

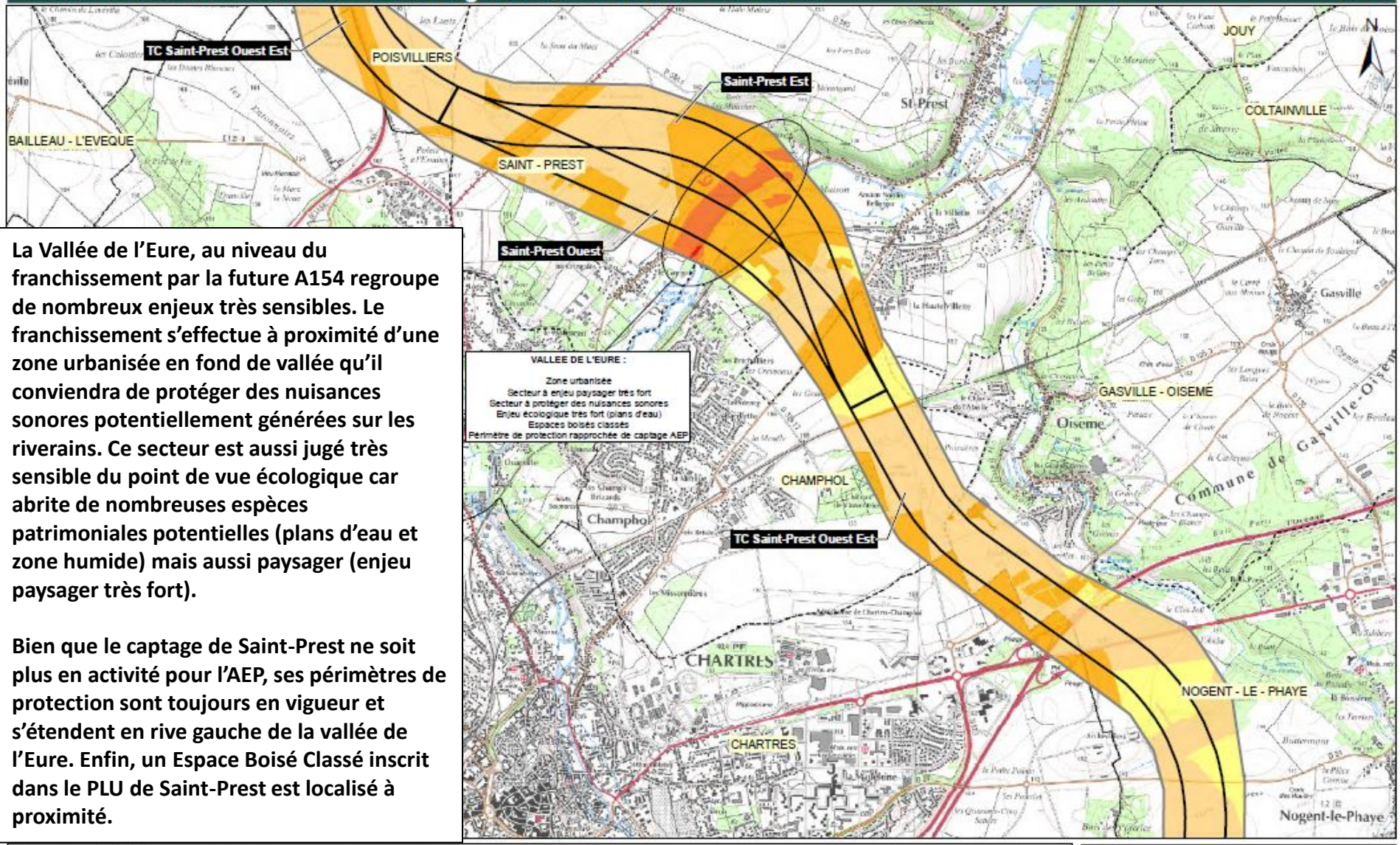
Niveaux d'enjeux

- Un ou plusieurs enjeux modérés
- Au moins un enjeu fort
- Au moins un enjeu très fort
- Au moins trois enjeux très forts
- Cinq enjeux très forts et plus

egis IGN

Le 22/07/2014 0 1 Km





La Vallée de l'Eure, au niveau du franchissement par la future A154 regroupe de nombreux enjeux très sensibles. Le franchissement s'effectue à proximité d'une zone urbanisée en fond de vallée qu'il conviendra de protéger des nuisances sonores potentiellement générées sur les riverains. Ce secteur est aussi jugé très sensible du point de vue écologique car abrite de nombreuses espèces patrimoniales potentielles (plans d'eau et zone humide) mais aussi paysager (enjeu paysager très fort).

Bien que le captage de Saint-Prest ne soit plus en activité pour l'AEP, ses périmètres de protection sont toujours en vigueur et s'étendent en rive gauche de la vallée de l'Eure. Enfin, un Espace Boisé Classé inscrit dans le PLU de Saint-Prest est localisé à proximité.

Légende

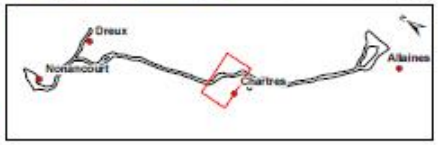
- Limite communale
- Zone d'études
- Variantes de tracé

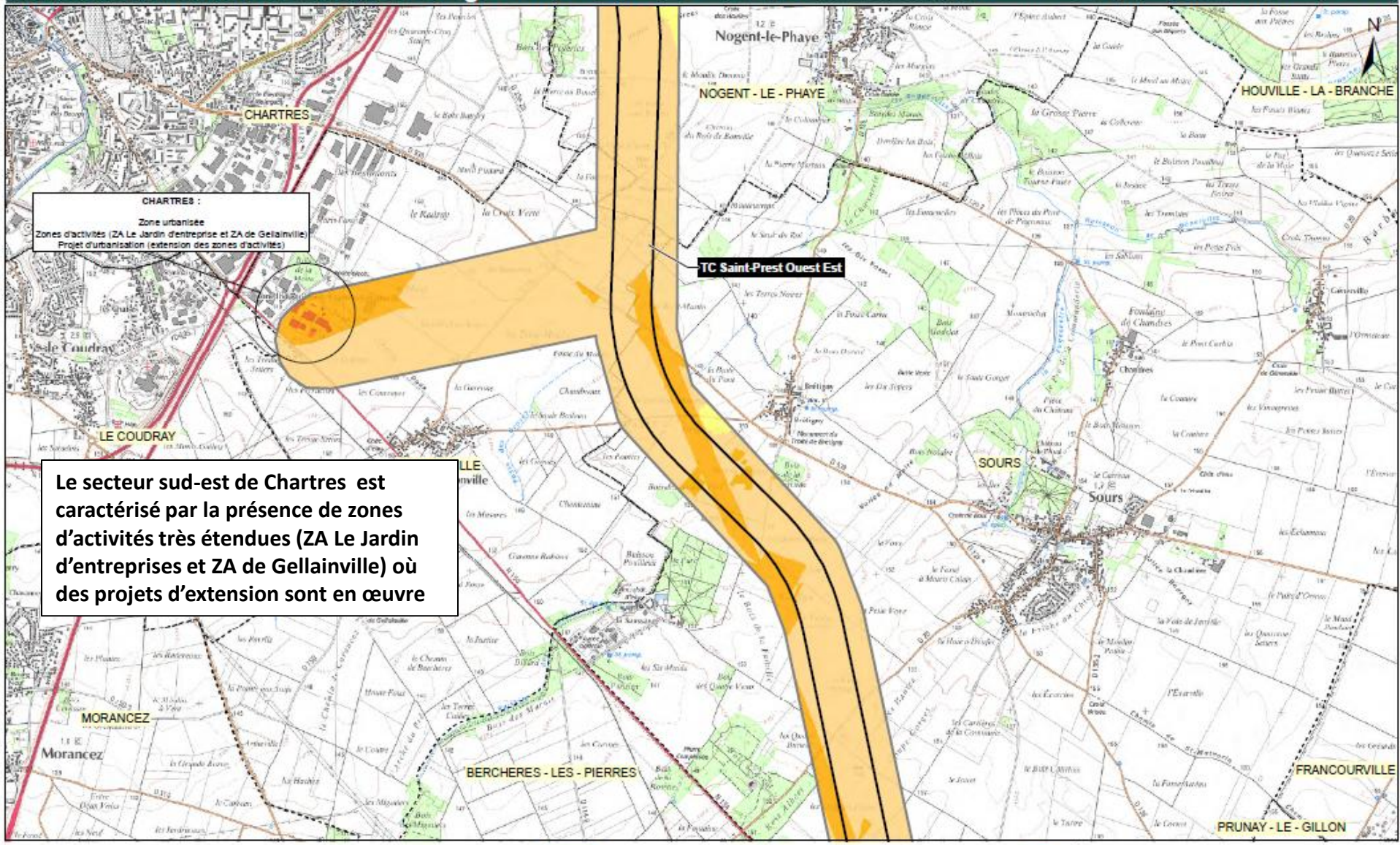
Niveaux d'enjeux

- Un ou plusieurs enjeux modérés
- Au moins un enjeu fort
- Au moins un enjeu très fort
- Au moins trois enjeux très forts
- Cinq enjeux très forts et plus

egis IGN

Le 22/07/2014 0 1 Km





Le secteur sud-est de Chartres est caractérisé par la présence de zones d'activités très étendues (ZA Le Jardin d'entreprises et ZA de Gellainville) où des projets d'extension sont en œuvre

Légende

- Limite communale
- Zone d'études
- Variantes de tracé

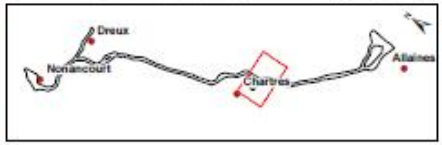
Niveaux d'enjeux

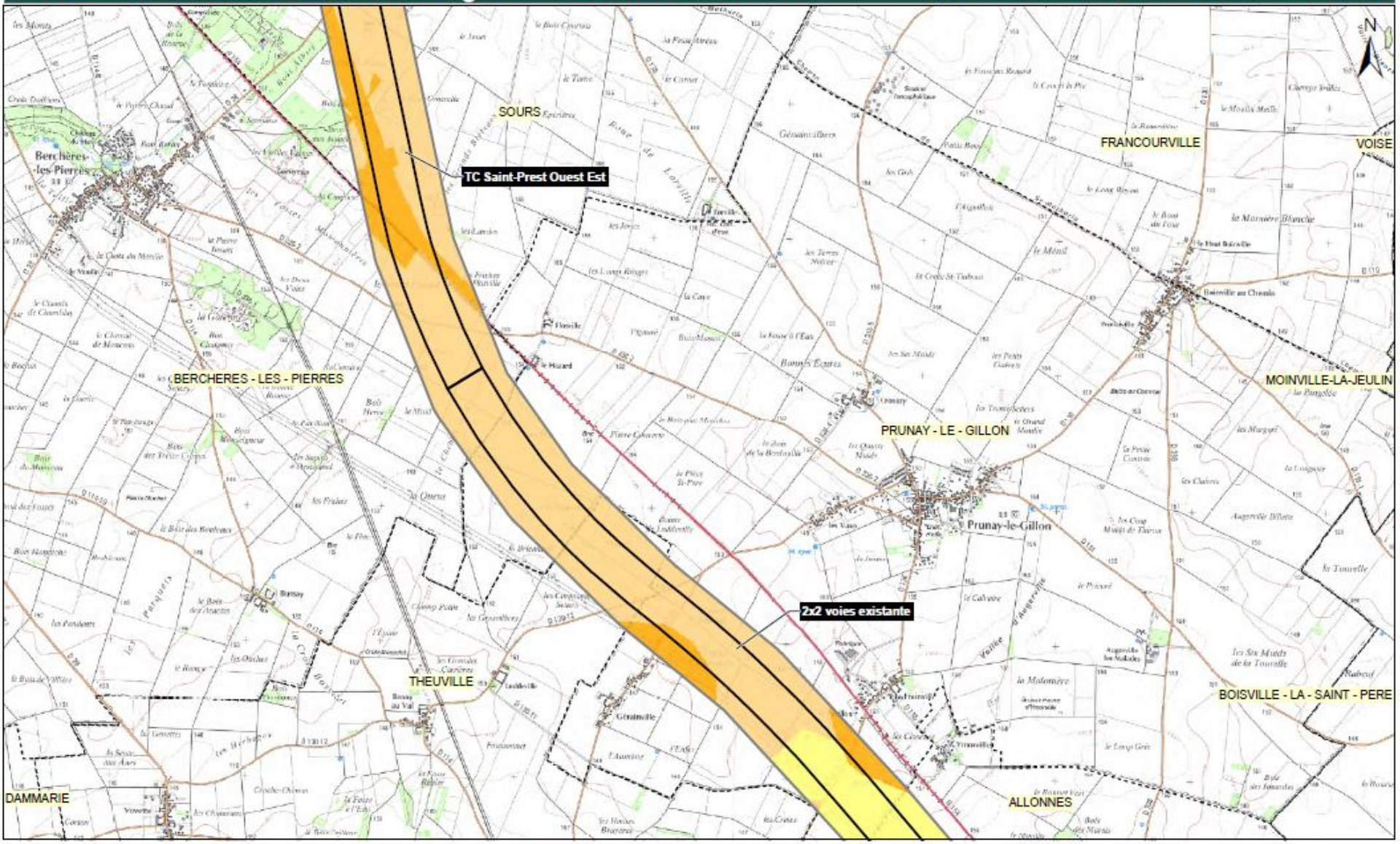
- Un ou plusieurs enjeux modérés
- Au moins un enjeu fort
- Au moins un enjeu très fort
- Au moins trois enjeux très forts
- Cinq enjeux très forts et plus

egis IGN

Le 22/07/2014

0 1 Km





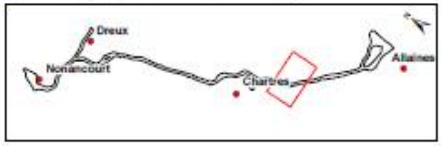
Légende

- Limite communale
- Zone d'études
- Variantes de tracé

Niveaux d'enjeux

- Un ou plusieurs enjeux modérés
- Au moins un enjeu fort
- Au moins un enjeu très fort
- Au moins trois enjeux très forts
- Cinq enjeux très forts et plus

egis IGN

Le 22/07/2014

0 1 Km