5.2.2 Variantes de réaménagement de la RN154

5.2.2.1 Réaménagement décalé d'une demi-plateforme vers l'ouest

Cette solution consiste en la réalisation d'une demi-chaussée neuve en décalant l'axe de la route vers l'ouest. Pour la partie centrale, la chaussée sera détruite partiellement afin de procéder au reprofilage du profil en travers. La partie est sera démolie et la structure reprise, incluant la couche de roulement.

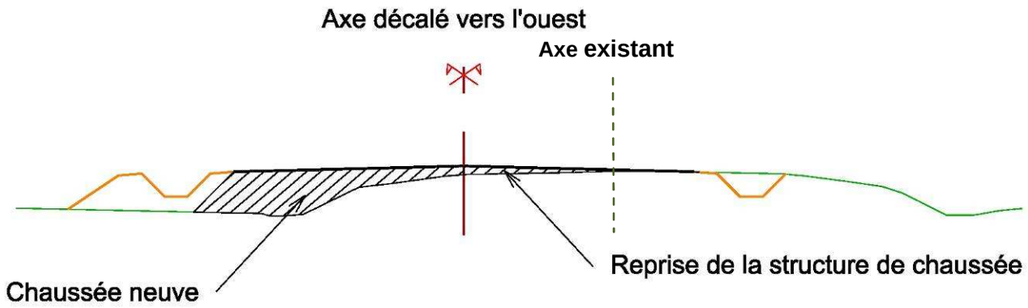


Figure 97 : Profil en travers - réaménagement décalé vers l'ouest

Les caractéristiques géométriques sont adaptées pour une vitesse de 90 km/h. La géométrie globale est modifiée. On retrouve en effet un changement de l'axe de la chaussée et donc du profil en travers, ainsi que la réalisation de deux courbes pour récupérer l'axe des chaussées existantes.

5.2.2.2 Réaménagement symétrique par rapport à l'axe

Cette solution consiste en la réalisation d'accotements stabilisés de part et d'autre de la chaussée. Le profil en travers sera reprofilé, et la couche de roulement reprise.

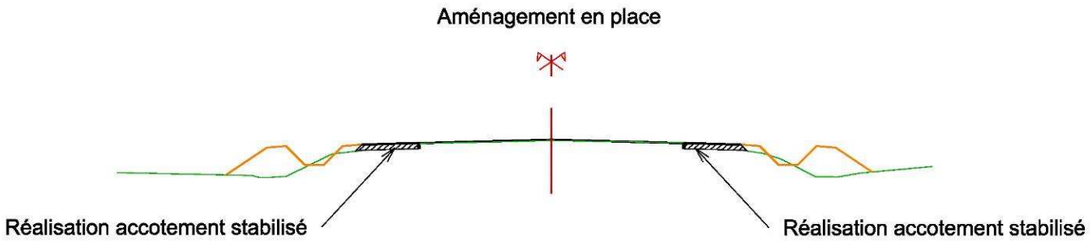


Figure 98 : Profil en travers - variante réaménagement symétrique

Les caractéristiques géométriques sont adaptées pour une vitesse de 90 km/h. Par ailleurs, cette configuration permet de conserver les bonnes conditions de visibilité actuelles, maintenues dans le projet

5.2.2.3 Réaménagement d'une route à 2 x 1 voie à chaussées séparées

Cette solution consiste à élargir symétriquement la chaussée de manière à réaliser le profil en travers (2x1 voie à chaussées séparées).

La chaussée existante sera transformée afin d'intégrer un séparateur central de type DBA (Séparateur Double en Béton Adhérent), des bandes dérasées de gauche (BDG), des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) liées à la présence de la DBA, des bermes et un système d'assainissement longitudinal de chaque côté de la chaussée. La mise en œuvre d'un séparateur central de type DBA facilitera les conditions d'exploitation en cas d'accident.

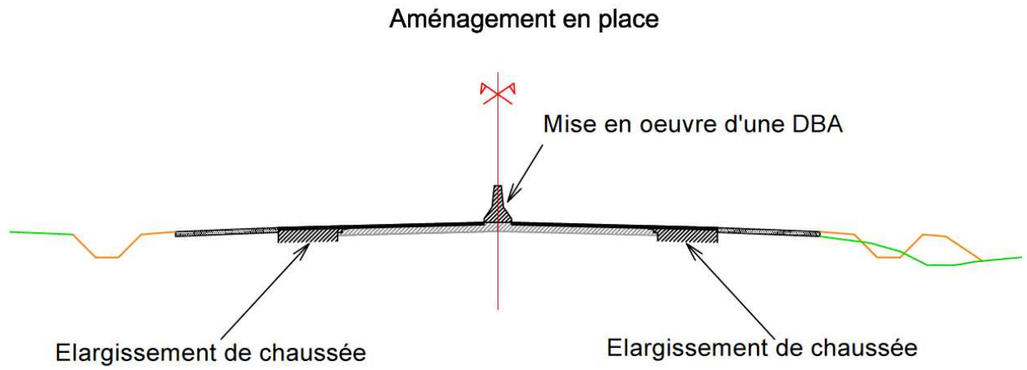


Figure 99 : Profil en travers - variante 2x1 voie à chaussées séparées

5.2.2.4 Caractéristiques techniques communes à toutes les variantes

- Assainissement :

  Un réseau d'assainissement séparatif sera mis en place et conduira les eaux vers des bassins de traitement, puis d'infiltration pour tenir compte de la topographie peu marquée.

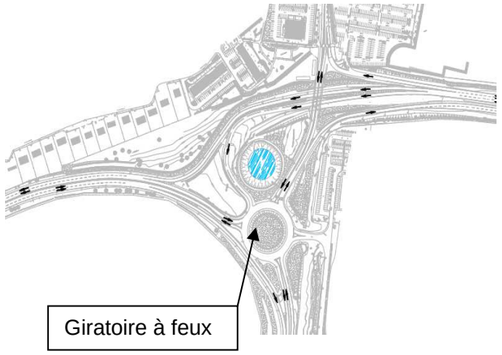
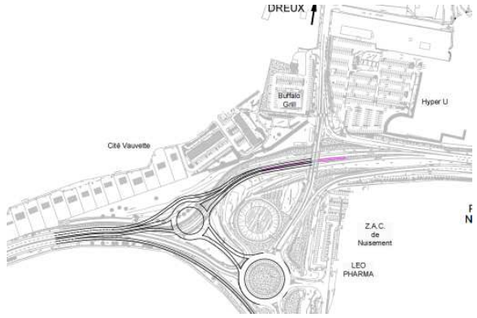
- Equipements

  Les aménagements viseront à exclure les obstacles de la zone de sécurité, afin d'éviter la mise en place de dispositifs de retenue (éloignement de la signalisation, fossés de forme non-agressives, etc….).

	Critère favorable pour le choix de la variante
	Critère neutre
	Critère moins favorable pour le choix de la variante

5.2.3 Comparaison des variantes

5.2.3.1 Echangeur RD828 / RN154

	Passage Supérieur	Echangeur lunette	Giratoire Sud avec feux tricolores	Double giratoire
Représentation schématique				
Acquisitions foncières	Acquisitions foncières impactant l'entreprise proche du giratoire et la ZA	Acquisitions foncières plus ou moins réduites (en fonction de la configuration du carrefour Nord), concernant l'espace nécessaire à la réalisation du giratoire en entrée de l'agglomération. Impact sur le parking de l'hyper U.	Aucune acquisition foncière	Aucune acquisition foncière
Adéquation aux enjeux de circulation (trafic, sécurité)	D'après les hypothèses tirées des comptages réalisés sur le giratoire, la réalisation d'un passage supérieur afin de reprendre le trafic venant de Chartres et se dirigeant vers la RD 828, ne résout pas entièrement le problème des flux en conflit. En effet, c'est le flux provenant de la RD 828 et se dirigeant soit vers le centre-ville de Vernouillet soit vers la RN 154 contournant Dreux qui reste majoritaire et gênera toujours l'insertion des véhicules provenant du créneau sud.	Cette solution permet de résoudre les problèmes de trafic. En revanche, il subsiste un entrecroisement délicat sur la RD828 entre l'accès de la ZA des Vauvettes et le point de choix des 3 directions (Paris, giratoire, Chartres) Ce projet permet de traiter simultanément le projet d'entrée de ville de Vernouillet	Cette solution ne résout pas les problèmes de trafic. Critère discriminant	Cette solution permet de résoudre dans leur grande majorité les problèmes de trafic, notamment grâce au shunt du giratoire Nord
Géométrie	Si l'on veut rester dans les normes d'application de géométrie, le rayon de 300m est la limite. Néanmoins une solution avec un rayon de 150 mètres déversé, peut être étudiée. Elle montre une nouvelle fois que les problèmes de visibilité sont présents. A 50km/h, on a besoin d'un dégagement de plus de 2,5m. Le rayon déversé combiné à un profil en long accentué n'est pas une configuration recommandée.	Des adaptations vis-à-vis des normes en terme de déflexions et de gestion de l'accès à la ZA des Vauvettes sont à prévoir.	Cette solution ne présente pas de contrainte géométrique contraire aux normes	Cette solution ne présente pas de contrainte géométrique contraire aux normes.
Convois exceptionnels	Les Passages supérieurs devront être dimensionnés en vue de supporter la charge des convois exceptionnels.	Les convois exceptionnels devront : - Soit passer par le giratoire Nord, nécessitant un giratoire (Rint=20m) ayant de forts impacts fonciers, - Soit être déviés vers la RN154 Est, quitte à faire demi-tour avant l'ouvrage existant imposant un gabarit réduit	Trajet inchangé pour les convois exceptionnels	Convois exceptionnels passant par les 2 giratoires