

# MARCHE PUBLIC DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

## PROGRAMME

### ***Pouvoir adjudicateur exerçant la maîtrise d'ouvrage***

ÉTAT – Ministère de la Transition Écologique  
Direction Interdépartementale des Routes du Nord-Ouest

### ***Représentant du Pouvoir Adjudicateur (RPA)***

Monsieur le Directeur interdépartemental par délégation de signature de M. le Préfet coordonnateur des itinéraires routiers, préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime, par arrêté n°19-163 du 2 octobre 2019

### ***Objet du marché***

Mission de maîtrise d'œuvre relative à la sécurisation de la RN10 en Eure-et-Loir

# PROGRAMME

## I. Présentation et contexte de l'opération

La RN10 dans le département de l'Eure-et-Loir assure une fonction de transit avec un trafic de poids-lourds élevé et un nombre important de créneaux de dépassement mais également une fonction de desserte locale avec un nombre d'intersections important.

Suite à plusieurs accidents mortels survenus en 2017, un diagnostic de sécurité suivi d'un rapport proposant des aménagements de sécurité ont été réalisés par le Cerema sur la section de la RN10 entre l'autoroute A11 et la limite avec le Loir-et-Cher.

19 aménagements ont été ainsi identifiés (cf annexe 1 Carte des aménagements ).

L'opération de sécurisation de la RN10 en Eure-et-Loir est inscrite à l'avenant n°5 du contrat de plan Etat – Région 2015- 2020 (CPER) de la région Centre-Val-de-Loire.

Dans le cadre de la mission d'audit au sens de la circulaire du 07/01/2008 fixant les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national, l'Inspecteur Général Routes (IGR) du pôle de la mission d'appui du réseau routier national géographiquement compétent a donné son avis sur les propositions d'aménagements du Cerema.

Les études ultérieures devront prendre en compte les remarques de l'IGR.

## II. Caractéristiques des aménagements

Source : Rapport du Cerema

Identification de l'aménagement	Description du projet d'aménagement
N°1 Carrefour avec la RD337.3	Fermeture de ce carrefour avec report du trafic vers le giratoire de Mignières
N°2 Carrefour avec la RD12	Neutralisation de créneaux de dépassement
N°3 Tourne à gauche au Bois-de-Feugères	Amélioration de la perception des intersections
N°4 Carrefour RD359.6 vers Alluyres	Neutralisation créneaux de dépassement
N°5 Carrefour avec la route vers Augonville et Alluyes	Fermeture

Identification de l'aménagement	Description du projet d'aménagement
N°6 Carrefour vers la rue du Château d'eau	Neutralisation créneaux de dépassement
N°7 : Carrefour avec la RD153	Aménagement de carrefour
N°8 : Carrefour dit de Fleurus	Fermeture
N°9 : Carrefour avec la rue de la Perronnière, vers Perruchet	Fermeture Itinéraire de substitution par le carrefour RD28-1 réaménagé en giratoire
N°10 : Carrefour avec la RD28-1	Aménagement en giratoire
N°11 : Intersection avec la rue de Chartres	Fermeture d'un tourne_à-gauche
N°12 : Carrefour avec la rue de l'Egalité	Carrefour à réaménager : reprendre les branches secondaires qui ne sont pas orthogonales, créer un double tourne-à gauche
N°13 : Carrefour avec la rue de Bel Air	Fermeture Itinéraire de substitution par le carrefour de l'Egalité (N°13)
N°14 : Carrefour vers Maignanville	Amélioration de la perception du carrefour : implantation des îlots en saillie et réduction de la longueur des créneaux de dépassement
N°15 : Carrefour vers Les Coudreaux	Amélioration de la perception du carrefour : implantation des îlots en saillie et réduction de la longueur des créneaux de dépassement
N°16 : Intersection Impasse de Pruneville	Amélioration de la perception au niveau du débouché sur la RN10, depuis l'impasse de Pruneville qui ne peut pas être fermée
N°17 : Carrefour avec la rue de l'Eglise	Fermeture Itinéraire de substitution
N°18 : Carrefour avec la RD363-9	Réaménagement ou giratoire
N°19 : Carrefour avec la RD35	Réaménagement ou giratoire complété par la fermeture du carrefour Les Fouquets

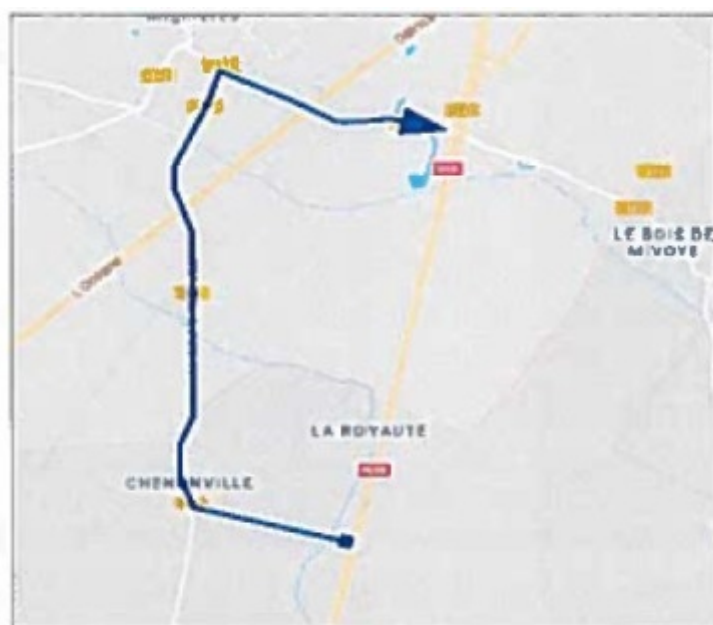
### ■ N°1 Carrefour avec la RD337.3



Carrefour RD337.3 au PR37+210

Ce carrefour dispose d'un tourne-à-gauche dans le sens Tours-Chartres avec des voies rapides maintenues dans les 2 sens.

La faisabilité de la fermeture de ce carrefour est à envisager avec le report du trafic vers le giratoire de Mignières.



Substitution vers le giratoire de Mignières existant

### ■ N°2 Carrefour avec la RD12

La configuration de ce carrefour est constituée d'un tourne-à-gauche avec des voies rapides maintenues dans les 2 sens avec des embranchements des deux côtés.

La possibilité de neutraliser les créneaux de dépassement au droit de ce carrefour, est étudiée par le Cerema.



Carrefour RD12 au PR41+760

#### ■ N°3 Tourne à gauche au Bois-de-Feugères



Tourne à gauche au Bois-de-Feugères (n°3) au PR 45+995

Dans le diagnostic effectué par le Cerema, un manque d'homogénéité et de conformité de la signalisation ont été relevés.

Aussi, un travail sur la signalisation de l'itinéraire peut contribuer à améliorer la sécurité en procurant une meilleure lisibilité de la route.

Les îlots peints du tourne-à-gauche pourront être remplacés par des îlots en saillie, davantage perceptibles.

#### ■ N°4 Carrefour RD359.6 vers Alluyres

Le carrefour dispose d'une voie de décélération et rejoint un créneau de dépassement. La neutralisation du créneau à cet endroit est étudiée par le Cerema.



Carrefour RD359.6 – vers le PR 48 +507

#### ■ N°5 Carrefour avec la route vers Augonville et Alluyes

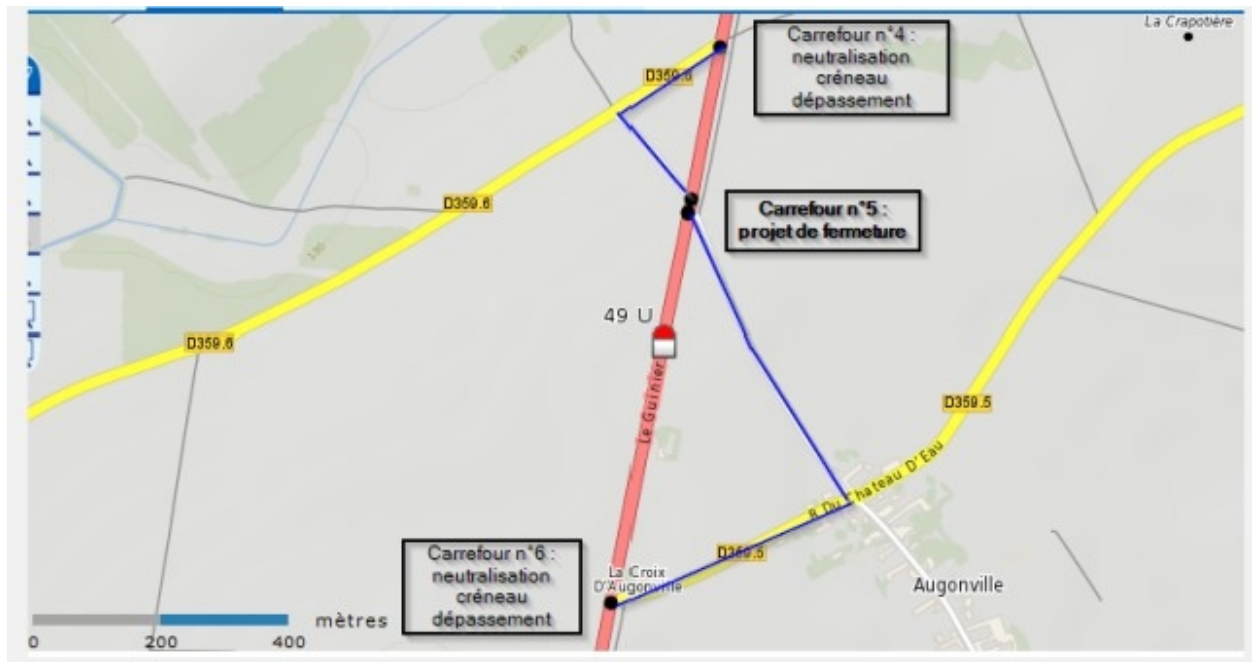
Ce carrefour, situé au début d'un créneau de dépassement présente des branches qui ne sont pas positionnées en vis-à-vis.

L'utilisateur doit couper les trois voies avec un risque important de cisaillement.



Route d'Augonville au PR48+780

Dans le cadre de l'opération, la fermeture du carrefour est à étudier avec un report du trafic vers un autre carrefour et le réaménagement du débouché (suppression potentielle du créneau de dépassement).



#### ■ N°6 Carrefour vers la rue du Château d'eau

Le carrefour dispose d'une voie de décélération et rejoint un créneau de dépassement. La neutralisation du créneau à cet endroit est étudiée par le Cerema.

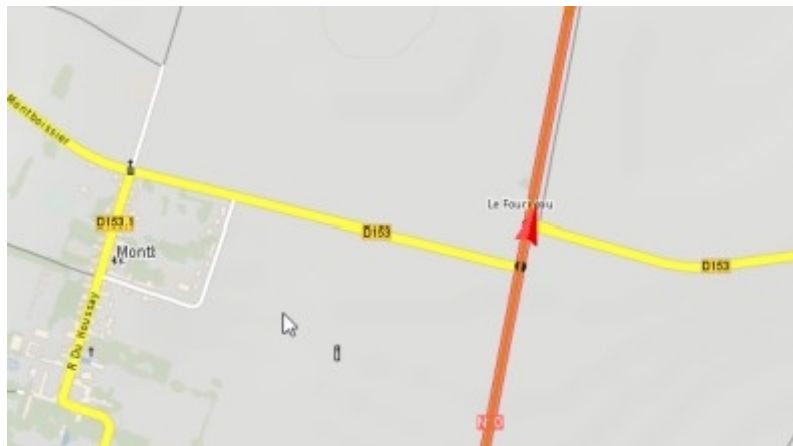






Carrefour n°6 vers le PR 49+420

### ■ N°7 : Carrefour avec la RD153



Les branches de ce carrefour sont actuellement décalées et nuisent de ce fait à sa lisibilité. Il est préconisé de créer un double tourne-à-gauche protégé par des îlots en saillie.

La neutralisation d'une partie de la voie centrale est à étudier.



## ■ N°8 : Carrefour dit de Fleurus



Carrefour de Fleurus vers le PR 51+120

La fermeture de ce carrefour, situé en légère courbe et mal perçu en venant de la RN10, est préconisée. Un itinéraire de substitution est à étudier.



■ **N°9 : Carrefour avec la rue de la Perronière, vers Perruchet**



Rue de la Perronnière au PR51+559

La fermeture de ce carrefour est envisagée en raison de la configuration de l'accès à la RN10, la branche n'étant pas perpendiculaire à la RN10.

■ **N°10 : Carrefour avec la RD28-1**



Carrefour RD28-1 au PR52+263

L'aménagement en giratoire de ce carrefour, situé au début de la déviation de Bonneval, permettrait d'améliorer la sécurité des usagers tout en marquant l'entrée de la commune.



Source : Géoportail

### ■ N°11 : Intersection avec la rue de Chartres



Source Géoportail



Sens Chartres - Châteaudun  
Source : MTE – Isidor

La suppression de la traversée depuis la rue de Chartres vers la RN10 dans un tourne-à-gauche, est à étudier, à coupler avec l'aménagement n°10.

#### ■ N°12 : Carrefour avec la rue de l'Egalité

L'aménagement de ce carrefour consisterait à créer un double tourne-à-gauche et à reprendre les branches secondaires qui ne sont pas orthogonales.



Source : Géoportail





Rue de l'Égalité au PR54+370

Source : MTE - Isidor

### ■ N°13 : Carrefour avec la rue de Bel Air

Ce carrefour est peu perceptible en venant de la RN10 et les profils des accès sur la RN10 sont en rampes : sa fermeture est à étudier.



Source : MTE - Isidor



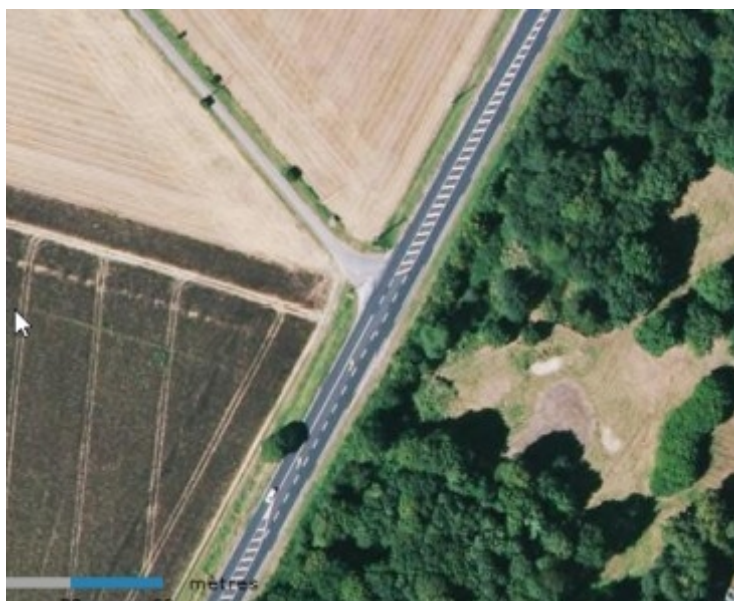
Sens Chartres vers Châteaudun  
Source : MTE - Isidor

Un itinéraire de substitution par le carrefour de la rue de l'Egalité (n°12) réaménagé, est à envisager.





## ■ N°14 : Carrefour vers Maignanville



Source : MTE – Isidore

L'îlot du tourne-à-gauche vers Maignanville est actuellement en marquage : une implantation d'îlot en saillie, pour améliorer la perception du carrefour, et ainsi éviter le dépassement sur le zébra, est à étudier.

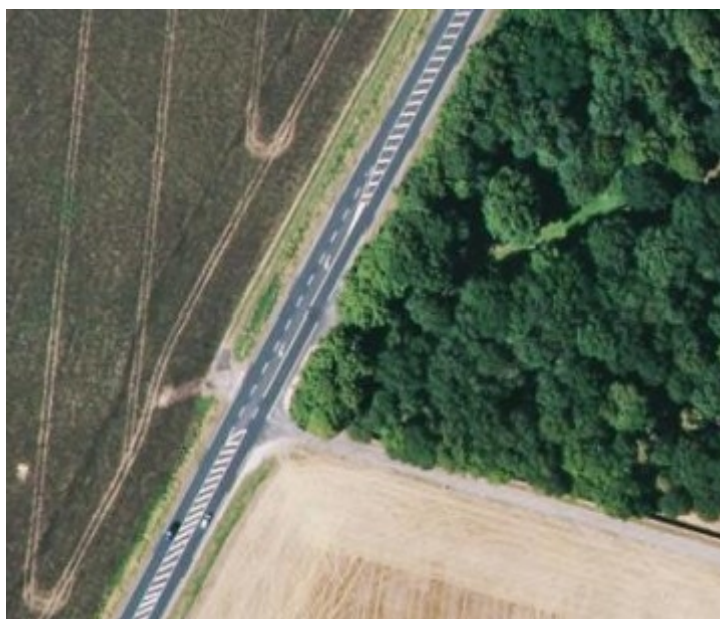
A noter la présence d'un des créneaux de dépassement dont l'étude est confiée au Cerema.



Sens Châteaudun vers Bonneval/Chartres

Source : MTE – Isidor

## ■ N°15 : Carrefour vers Les Coudreaux



Source : MTE – Isidor

L'îlot du tourne-à-gauche vers Les Coudreaux est actuellement en marquage : une implantation d'îlot en saillie, pour améliorer la perception du carrefour et éviter ainsi le dépassement sur le zébra, est à étudier.

A noter la présence d'un des créneaux de dépassement dont l'étude est confiée au Cerema.



Sens Chartres/ Bonneval vers Châteaudun

Source : MTE/Isidor

### ■ N°16 : Intersection Impasse de Pruneville

Un aménagement au niveau du débouché sur la RN10 de l'impasse vers Pruneville au PR62+886 est à envisager, car il est peu perceptible et situé au niveau d'un créneau de dépassement. Cette impasse ne peut pas être fermée.



Sens Chartres / Bonneval vers Châteaudun  
Source : MTE/Isidor



Source : Google maps

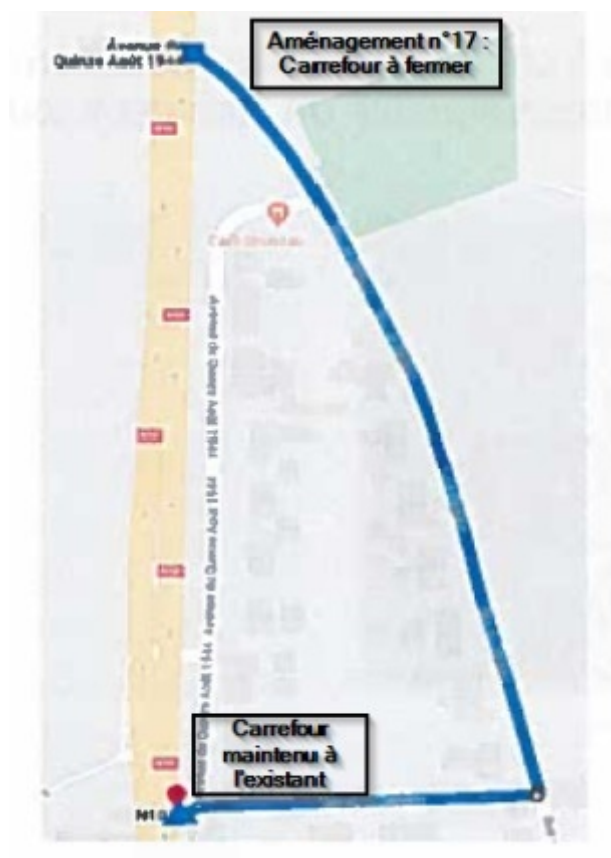
### ■ N°17 : Carrefour avec la rue de l'Église

La fermeture de ce carrefour, dont la branche en forte pente non perpendiculaire à la RN10 limite la visibilité en sortie, est à étudier.



Sens Châteaudun vers Bonneval/Chartres  
Source : MTE- Isidor

Un itinéraire de substitution est envisagé par le carrefour situé en agglomération.





### ■ N°18 : Carrefour avec la RD363-9

Ce carrefour est aujourd'hui peu lisible compte-tenu des nombreux mouvements autorisés : l'aménagement consisterait à créer un giratoire. Celui-ci permettrait aux poids-lourds de réaliser des demi-tours.



Source : Geoportail

### ■ N°19 : Carrefour avec la RD35

Le carrefour avec la RD35 ne permet pas actuellement le mouvement vers Chartres, ce qui oblige les usagers à emprunter le carrefour suivant vers Tours, qui est un tourne-à-gauche par la droite.



ISIDORV3 version 1.3.3 du 10 Janvier 2018 - CEREMA

Carrefour n°19



ISIDORV3 version 1.3.3 du 10 Janvier 2018 - CEREMA

Carrefour suivant



ISIDORV3 version 1.3.3 du 10 Janvier 2018 - CEREMA



L'aménagement en giratoire du carrefour situé à Cloyes-sur-le-Loir, complété par la fermeture du carrefour suivant, est à étudier.



A l'ensemble de ces aménagements de carrefours, vient s'ajouter une étude sur les créneaux de dépassement confiée au Cerema. Les modifications potentielles de ces créneaux de dépassement sont intégrées au programme de l'opération.

Il convient donc de veiller à la cohérence entre les aménagements de carrefours et les modifications de ces créneaux de dépassement.

De plus, sur la section la plus accidentogène à 3 voies de Bois de Feugères jusqu'au nord de Bonneval, il est envisagé de créer des accotements revêtus de largeur 1,20 m, permettant ainsi des manœuvres d'évitement et de récupération pour les usagers de la route.

### III. Découpage fonctionnel de l'opération

Le Cahier des Clauses Administratives Particulières prévoit, à l'article I.1, le découpage fonctionnel suivant par secteurs géographiques :

Localisation de la section	Aménagements concernés
Section n°1 située entre le PR37 et le PR42	Aménagements n°1 et n°2
Section n°2 située entre le PR46 et le PR 49+500	Aménagements n°3 à n°6
Section n°3 située entre le PR50 et le PR PR54	Aménagements n°7 à 13
Section n°4 située entre le PR61 et le PR63+500	Aménagements n°14 à 17
Section n°5 située au PR 71	Aménagement n°18
Section n°6 située au PR82	Aménagement n°19

Au plus tard à l'issue de la mission AVP, le titulaire pourra proposer un autre découpage fonctionnel permettant de garantir la cohérence des travaux au regard de :

- la superposition des aménagements ponctuels (carrefours/intersections) avec des ré-aménagements linéaires de type créneaux de dépassement ou accotements revêtus,
- les enjeux liés à la sécurité routière,
- les enjeux liés à la prise en compte de l'environnement et des procédures administratives nécessaires à la réalisation de l'opération.

Le découpage fonctionnel qui sera validé par le maître d'ouvrage à l'issue des études d'AVP servira de base à la réalisation des études de niveau projet en un dossier PRO global ou en plusieurs dossiers PRO partiels.