



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

TRAVAUX SUR LA RN 1154

Sécurisation du carrefour de Lèves

- **Création d'une voie de stockage**
- **Création de surlargeur**
- **Aménagement d'îlots**
- **Reprise de la couche de roulement**



Travaux du 18 mai au 12 juin 2026

GARANTIR UN RÉSEAU ROUTIER SÛR, PERFORMANT ET DURABLE

La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest est le gestionnaire des routes nationales et autoroutes non concédées sur trois régions : principalement en Normandie et Centre-Val de Loire, mais aussi dans les Hauts-de-France. Elle œuvre au quotidien pour maintenir un réseau routier fiable, sécurisé et concevoir les routes de demain dans une optique de transition écologique et énergétique, de décarbonation et d'un moindre impact sur la biodiversité.

Dans ce but, la DIR Nord-Ouest réalise des travaux d'aménagement sur le carrefour de Lèves



Plus de renseignements
www.dirno.fr

DIR | DIRECTION
NORD OUEST | INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES NORD-OUEST

DES TRAVAUX PLANIFIÉS AVEC UNE OPTIQUE : DIMINUER LA GÊNE À L'USAGER

Conçu avec l'optique de réduire le plus possible la gêne occasionnée, ce chantier comporte différentes natures de travaux avec l'objectif de massifier les interventions pour n'intervenir qu'une fois. Par ailleurs, des modes d'exploitation spécifiques (travaux de nuit, hors week-end, avec une fermeture entre 20 h et 6 h le matin) ont également été retenus pour altérer le moins possible les mobilités quotidiennes des usagers.

SÉCURISATION DES ROUTES

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU

Ce chantier routier vient conclure la démarche SURE sur la RN 1154, dans le cadre du contournement nord de Chartres. Cette démarche vise à renforcer la sécurité des routes existantes. Ainsi en 2025, des travaux d'aménagement (reprise de la chaussée sur 3km et implantation d'accotement sur 7km) ont été réalisés suivant 2 tranches d'avril à juin pour un montant de 2,75M€.

LA DÉMARCHE SURE



la «Démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes» est une méthode globale pour améliorer la sécurité des routes existantes. Elle consiste à traiter les itinéraires où l'accidentalité est anormale, après en avoir compris les dysfonctionnements par l'analyse des accidents corporels, pour obtenir le meilleur gain en sécurité, et optimiser le coût. Les différentes parties de la démarche se résument en 4 étapes :

1. **CONNAÎTRE**
Étude d'enjeux pour la hiérarchisation des itinéraires
2. **COMPRENDRE**
Diagnostic de l'itinéraire et détermination des pistes d'action
3. **AGIR**
Choix, étude et réalisation des actions
4. **ÉVALUER**
Efficacité de la démarche et impact des actions réalisées

ZOOM SUR LA PLANIFICATION D'UN CHANTIER

Choisir le bon moment

Tout commence par le calage dans le calendrier. Un chantier ne se programme pas sans consulter les données de trafic historiques : on y repère les périodes de pointe, les flux saisonniers, les jours de la semaine les plus chargés. Les grandes vacances scolaires, les ponts, les périodes de chassé-croisé estival sont systématiquement écartés pour les travaux les plus impactants. À l'inverse, les creux de trafic - intersaison, mois de février ou novembre en zone urbaine, nuits et week-ends sur certains axes, deviennent des fenêtres privilégiées d'intervention.

Quantifier la perturbation

Avant tout démarrage, les maîtres d'ouvrage s'appuient sur des indicateurs standardisés. Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) donne la photographie de base d'un axe. On y applique ensuite des coefficients de variation saisonnière et horaire pour modéliser la perturbation attendue selon différents scénarios : réduction de voies, alternat, coupure totale avec déviation. Des outils de simulation de trafic permettent d'estimer les allongements de temps de parcours, les reports sur les itinéraires secondaires et les risques de saturation en cascade.

Phasage et allotissement des travaux

Un chantier se découpe en phases. Ce qui permet de faire intervenir plusieurs prestataires et de cumuler différentes opérations d'entretien ou de renouvellement (chaussée, assainissement, signalétique, ...); une massification qui évite la multiplication des chantiers et la gêne à l'usager. Le phasage tient aussi compte des contraintes météorologiques - certains matériaux d'enrobé ne peuvent être posés en dessous d'une certaine température - et des délais d'approvisionnement.

LE SAVIEZ-VOUS ?



16 000

véhicules circulent chaque jour sur la RN 1154 (deux sens confondus)



dont **15%** de poids lourds

QUELLE EST LA NATURE DES TRAVAUX ?

Préalablement aux travaux des études ont été réalisées en amont pour comprendre le comportement des usagers et optimiser l'aménagement du carrefour envisagé à savoir :

- une analyse fine des données véhiculaires des constructeurs (déports, freinage, vitesse, temps d'attente, remontée de file) ;
- l'analyse des enregistrements vidéos réalisés dans le carrefour.

SUR 1,7 KM DANS LES DEUX SENS

➔ Création d'accotement

- Création d'un accotement en continuité avec les travaux de l'année précédente

Un accotement plus large offre une marge de sécurité supérieure, pour accueillir les véhicules en panne ou en difficulté. Un accotement plus large contribue à mieux matérialiser visuellement le bord de la chaussée et réduit le risque de sortie de route involontaire.

- Permet notamment les évitements et les reprises de trajectoire
- Création d'un accotement supplémentaire sur une centaine de mètres en bout de route départementale pour faciliter le désengorgement

➔ Reprise de la structure de chaussée

- Reprise de la couche de roulement sur toute la surface
- Renforcement de la couche d'assises sur deux zones : purge d'une profondeur de 22cm sur 550 mètres et purge d'une profondeur de 16cm sur 150 mètres
- Utilisation de produits bitumineux : grave-bitume et BBSG (Béton Bitumineux Semi-Grenu)
- Longueur totale de reprise : 1,7 km dans les deux sens, plus l'amorce de la route départementale

➔ Aménagement de l'îlot central

- Minéralisation de l'îlot central actuellement enherbé et vieillissant
Mise en place de bordures sur toute la périphérie de l'îlot pour améliorer la visibilité. Rallongement de l'îlot de 15 mètres.
- Amélioration de la sécurité des agents d'exploitation (suppression de l'entretien de l'enherbage)

➔ Création d'une voie de stockage

- Création d'une voie de stockage (réglementairement, pas une voie d'accélération)
- Longueur : environ 30 mètres
- Objectif : faciliter l'insertion des véhicules dans le trafic

➔ Signalisation

- Réfection de la signalisation horizontale avec mise en place de dispositifs d'alerte sonore en axe et VNTP (Visibles de Nuit par Temps de Pluie) en rives

L'État investit sur cette opération globale



1,2 M€

Environ 20 % de cette somme est générée par les modalités retenues (travail de nuit).

CRÉATION D'UN ACCOTEMENT

Cet élargissement de voie prise sur les à-côtés de la voie roulante doit être en capacité de supporter occasionnellement la circulation du trafic poids lourds et agricole. Il faut donc procéder à ...

1. La préparation

Terrassement et compactage du sol en place pour créer une fondation stable.

2. Géotextile de base

Pose d'un géotextile pour séparer le sol support des matériaux et améliorer le drainage.

3. Couche de forme : GNT

Mise en place de 40 cm de Graves Non Traitées (GNT 0/31,5), compactée par passes successives.

4. Couche de base : GB3

Pose de 10 cm de Grave-Bitume (GB3), matériau lié au bitume offrant rigidité et stabilité.

5. Géogrille

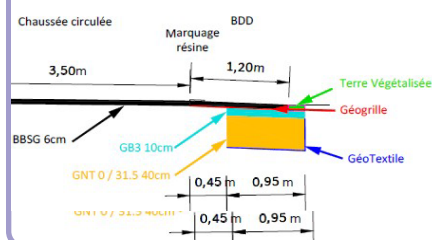
Installation d'une géogrille sur la GB3 pour la liaison avec la chaussée existante afin de renforcer la structure et limiter la fissuration.

6. Couche de roulement

Mise en place d'un enrobé bitumineux en surface (6 cm) pour l'étalement et le confort.

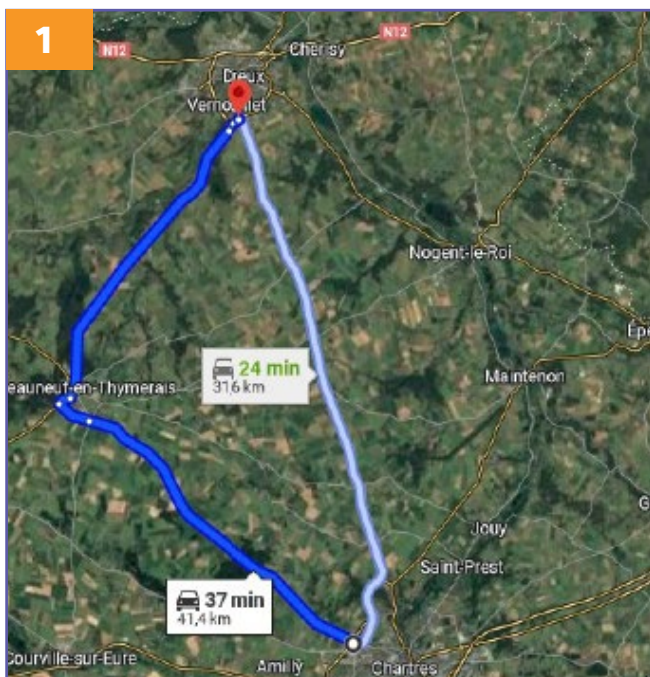
Compactage

Chaque couche est compactée selon les normes pour assurer la durabilité de l'accotement. Le drainage latéral doit être assuré pour éviter l'infiltration d'eau.

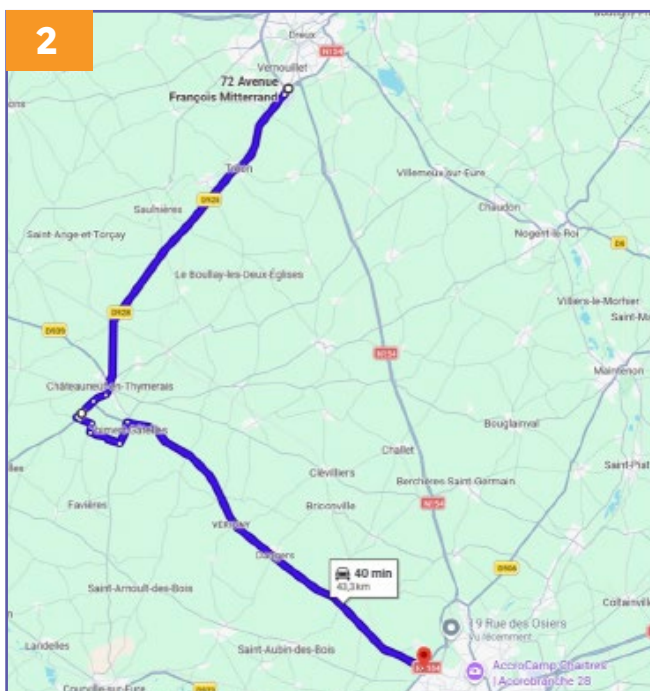


DÉVIATIONS DE NUIT

1 Déviation RN 1154 via RD 939 puis RD 928 en direction de Dreux



2 Déviation RN154 à partir de Dreux via RD 928 puis RD 939 en direction de Chartres



Nota bene :

Des dispositifs spécifiques de circulation seront mis en place durant les travaux de nuit sur la commune de Poivilliers afin d'éviter le passage des poids-lourds et préserver le confort des riverains.

Un aménagement des circuits des lignes régulières RÉMI et des lignes scolaires opérées par Transdev a été établi pour la période des travaux..

QUANTIFICATION DE LA GÊNE À L'USAGER

1 et **2**

Déviation de la RN 154 au départ de Dreux. Déviation de la RN 1154 au départ de Chartres

Total journalier de véhicules impactés **1659**

Temps supplémentaire **13 min**

Parcours supplémentaire **9,8 km**

Mesures prises pour diminuer l'impact sur les usagers **Travaux de nuit**

3

Déviation Poids Lourds via itinéraire S 2

Total journalier de véhicules impactés **1659**

Temps supplémentaire **14 min**

Parcours supplémentaire **8 km**

Mesures prises pour diminuer l'impact sur les usagers **Travaux de nuit**

4

Déviation depuis fermeture RN 154 à Poivilliers

Total journalier de véhicules impactés **1659**

Temps supplémentaire **17 min**

Parcours supplémentaire **10 km**

Mesures prises pour diminuer l'impact sur les usagers **Travaux de nuit**

5

Déviation à partir de la fermeture RD 7154 (Accès Carrefour de Lèves)

Total journalier de véhicules impactés **Pas de donnée**

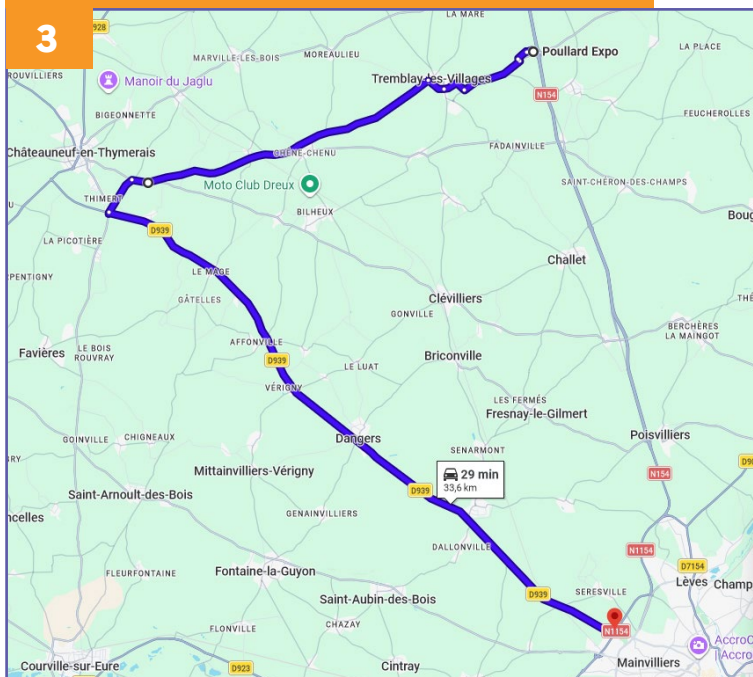
Temps supplémentaire **3 min**

Parcours supplémentaire **1 km**

Mesures prises pour diminuer l'impact sur les usagers **Travaux de nuit**

DÉVIATION POIDS-LOURDS

3



3

Fermeture de la RN 154 à Poisvilliers
demi-tour reprise S2 à
Tremblay-les-villages via RD 26

4



4

Déviation via itinéraire S 2 sortie
RD 26

5

Accès Carrefour de Lèves (Gamm
vert) via RD 7154 puis RD 105

ACCÈS CARREFOUR DE LÈVES

5



LA ROUTE, NOTRE CŒUR DE MÉTIER

La DIR Nord-Ouest entretient, exploite et améliore le réseau routier du Nord-Ouest de la France. Afin de préserver la continuité du réseau routier, la DIR Nord-Ouest est structurée au plus près des territoires afin d'être réactive 7 jours/7 notamment lors de la période hivernale.

UNE EXPLOITATION CALÉE SUR DES LOGIQUES D'ITINÉRAIRES

L'exploitation du réseau routier national, sur le périmètre de la DIR Nord-Ouest, répond à une logique de grands itinéraires et de noeuds urbains, indépendamment des limites administratives.

Tout au long de leurs déplacements, les usagers doivent bénéficier d'un service homogène et cohérent par itinéraire, notamment en matière de viabilité et d'information en temps réel.

DES PATROUILLES QUOTIDIENNES

Afin de garantir une signalisation de sécurité au plus près des événements survenant sur le réseau, les patrouilles de sécurité sont régulièrement assurées :

2 fois par jour sur les autoroutes non concédées

1 fois par jour sur les routes nationales



RN 10

La DIR Nord-Ouest s'appuie sur ses implantations territoriales pour gérer le réseau localement :

3 districts découpent le territoire d'intervention de la DIR Nord-Ouest et assurent la représentation de la DIR Nord-Ouest auprès des services de l'État dans les départements. Ils sont chargés de mettre en œuvre les politiques, programmes et actions décidés par la DIR Nord-Ouest en matière d'exploitation, d'entretien et de conservation du patrimoine sur les sections de routes des départements qui leur sont attribués.

21 Centres d'Entretien et d'Intervention, rattachés aux districts, assurent la représentation de la DIR Nord-Ouest. Ils réalisent les activités d'entretien et d'exploitation sur le réseau et assurent un lien de proximité avec les acteurs du territoire.

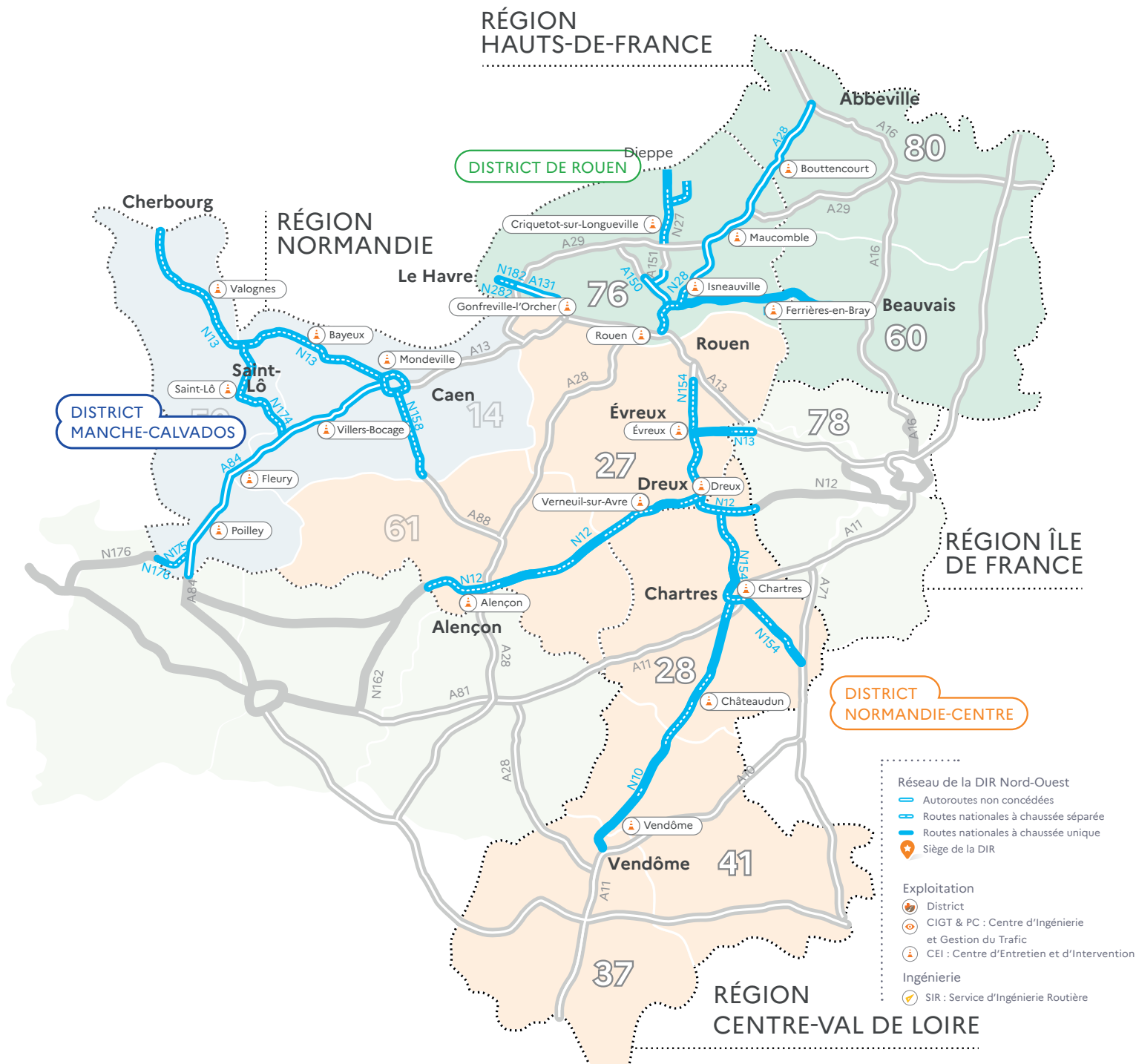


840 000 m²

de renouvellement de couches de roulement des chaussées chaque année

La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest

La DIR Nord-Ouest est un service déconcentré de l'État, du ministère des Transports, en charge de l'entretien, de l'exploitation et de la gestion de trafic d'un réseau constitué de 1070 kilomètres de routes nationales et autoroutes non concédées. C'est un service interdépartemental, dont l'action s'opère sur 11 départements répartis sur 3 régions : la Normandie, le Centre-Val de Loire, les Hauts-de-France.



LE RÉSEAU EN CHIFFRES

1070 km de chaussées

17 859 événements sur le réseau recensés par le Centre d'Information et de Gestion du Trafic (en 2023)

21 Centres d'Exploitation et d'Intervention (CEI)

959 ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnel et murs) à exploiter et à surveiller

570 agents dont **332** agents d'exploitation

CONTACT PRESSE

Direction interdépartementale des Routes Nord-Ouest

Serge Gaillard - 06 47 06 94 04

serge.gaillard@developpement-durable.gouv.fr

www.dirno.fr