



# SOMMAIRE

## PARTIE 1 Contexte et objet de l'opération 3

<b>1.1</b>	<b>Description synthétique du projet</b>	<b>4</b>	<b>1.2</b>	<b>Enjeux et objectifs du projet</b>	<b>6</b>
1.1.1	Points d'échange	5	1.2.1	Le constat d'une congestion trouvant son origine dans l'organisation du réseau routier	6
1.1.2	Ouvrages d'art	5	1.2.2	Les objectifs alloués au projet	7
1.1.3	Un projet mis en concession et aux caractéristiques autoroutières	6			
1.1.4	Éléments relevant du futur concessionnaire	6			

## PARTIE 2 Historique détaillé du projet 9

<b>2.1</b>	<b>Des premières études au débat public de 2005</b>	<b>10</b>	2.2.3	Des discussions sur la maîtrise d'ouvrage du projet et la nouvelle feuille de route ministérielle	13
2.1.1	Des premières réflexions, en 1990, à la décision ministérielle de 1994 : une rocade Est complétée par un barreau vers l'Eure	10	2.2.4	La nouvelle saisine de la CNDP	13
2.1.2	Du « débat d'intérêt régional » de 1995 à la saisine de la CNDP : un projet inscrit dans les documents de planification	10	<b>2.3</b>	<b>La concertation recommandée de 2014</b>	<b>14</b>
2.1.3	Le débat public de 2005 et la décision ministérielle de mars 2006	11	2.3.1	Le déroulement de la concertation	14
<b>2.2</b>	<b>Les études ayant conduit à la nouvelle saisine de la CNDP et la concertation recommandée de 2014</b>	<b>12</b>	2.3.2	Les enseignements de la concertation	14
2.2.1	Les études d'avant-projet sommaire de 2007 à 2009, pour le contournement de Rouen et pour le barreau vers l'Eure	12	<b>2.4</b>	<b>L'évolution du projet post-concertation</b>	<b>16</b>
2.2.2	La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement	12	2.4.1	Rappel : les principes de poursuite du dialogue	16
			2.4.2	L'optimisation des points d'échange entraînant une diminution de la consommation foncière agricole, boisée et bâtie	16
			2.4.3	Les autres évolutions de la bande DUP	17
			2.4.4	Des mesures d'insertion pour répondre aux préoccupations exprimées	18
			2.4.5	La poursuite du dialogue continu	18
			<b>2.5</b>	<b>Tableau synthétique de l'historique du projet</b>	<b>19</b>

## **PARTIE 3 Choix du projet soumis à l'enquête parmi les différents partis envisagés 20**

<b>3.1 Comparaison des tracés représentatifs</b>	<b>21</b>	<b>3.2 Comparaison des variantes globales</b>	<b>36</b>
3.1.1 Présentation des fuseaux élémentaires	21	3.2.1 Présentation des 3 familles de variantes globales	36
3.1.2 Description des fuseaux élémentaires et éléments de conception sur les tracés représentatifs	22	3.2.2 Fonctionnalité des variantes	39
3.1.3 Comparaison des tracés représentatifs et tracés représentatifs retenus	26	3.2.3 Analyse globale des variantes de la famille B	40
		3.2.4 Analyse multicritère des 12 variantes de la famille B composées avec le fuseau élémentaire PSO	41

## **PARTIE 4 Principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête 44**

<b>4.1 Fonctionnalités</b>	<b>45</b>	<b>4.5 Conditions d'exploitation de la voie</b>	<b>49</b>
<b>4.2 Géométrie et terrassement</b>	<b>46</b>	<b>4.6 Echangeurs</b>	<b>50</b>
4.2.1 Tracé en plan	46	<b>4.7 Principes de péage</b>	<b>50</b>
4.2.2 Profil en long	46	<b>4.8 Rétablissements de communication</b>	<b>50</b>
4.2.3 Profil en travers type	46	4.8.1 Principes de rétablissement des communications	50
4.2.4 Terrassement	47	4.8.2 Voies routières	50
4.2.5 Emprises	47	4.8.3 Autres voies	50
<b>4.3 Principes généraux d'assainissement</b>	<b>48</b>	<b>4.9 Synthèse des impacts et mesures en faveur de l'environnement</b>	<b>51</b>
4.3.1 L'assainissement de la plateforme	48	4.9.1 Tableaux de synthèse des impacts et mesures	51
4.3.2 Les bassins d'assainissement	48	4.9.2 Localisation des différents impacts et mesures associées	69
4.3.3 Le rétablissement des écoulements du bassin versant naturel	49		
<b>4.4 Ouvrages d'art</b>	<b>49</b>		
4.4.1 Les ouvrages d'art non courants	49		
4.4.2 Les ouvrages d'art courants	49		

## **PARTIE 5 Appréciation sommaire des dépenses 84**

## **PARTIE 6 Classement et déclassement des voies 86**

## **PARTIE 7 Calendrier de l'opération 88**

# LISTE DES FIGURES

<b>FIGURE 1</b> : REPRESENTATION SCHEMATIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN-LIAISON A28-A13	4	<b>FIGURE 14</b> : TRACE REPRESENTATIF DU FUSEAU EBE [©IGN]	26	DES VARIANTES EN LIAISON SEULE [ARTELIA, 2012]	38
<b>FIGURE 2</b> : LOCALISATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN [ARTELIA, 2015]	5	<b>FIGURE 15</b> : TRACES REPRESENTATIFS DU FUSEAU BENE [IGN]	27	<b>FIGURE 32</b> : VARIANTES DE LA FAMILLE C [ARTELIA, 2013]	38
<b>FIGURE 3</b> : DIFFICULTES DE CIRCULATION DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE A L'HEURE DE POINTE DU MATIN [CEREMA, 2015]	7	<b>FIGURE 16</b> : VARIANTE 5 DE BENE ÉCARTÉE [©IGN]	27	<b>FIGURE 33</b> : VARIANTES REPOUNDANT A LA FONCTIONNALITE DU PROJET	39
<b>FIGURE 4</b> : INTERDICTION POIDS LOURDS	8	<b>FIGURE 17</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE BENM [IGN]	28	<b>FIGURE 34</b> : SOLUTIONS RETENUES A L'ISSUE DE L'EXCLUSION DES VARIANTES AVEC NSA	40
<b>FIGURE 5</b> : PERIMETRE D'ETUDE DE L'ARRETE DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET DU 4 NOVEMBRE 1998	10	<b>FIGURE 18</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE BENO PSO [IGN]	29	<b>FIGURE 35</b> : CARTE DE PRINCIPE DU PROJET [ARTELIA, 2015]	45
<b>FIGURE 6</b> : PROJET PRESENTE AU DEBAT PUBLIC DE 2005	11	<b>FIGURE 19</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE BENO-NSA [©IGN]	30	<b>FIGURE 36</b> : PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA SECTION COURANTE	46
<b>FIGURE 7</b> : CARTE REPRESENTANT LE PERIMETRE D'ETUDE ET LES FUSEAUX ELEMENTAIRES DE L'AIRE D'ETUDE [ARTELIA]	12	<b>FIGURE 20</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE BESL [IGN]	31	<b>FIGURE 37</b> : PROFIL EN TRAVERS TYPE DANS LE CAS D'UNE VSVL OU D'UNE 3ÈME VOIE	46
<b>FIGURE 8</b> : VUE SUR LA TRANCHEE EN RIVE DROITE A HAUTEUR DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN [VEGETUDE, 2015]	18	<b>FIGURE 21</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE BESRN15 [IGN]	32	<b>FIGURE 38</b> : PROFIL EN TRAVERS AU NIVEAU D'UN OUVRAGE D'ART NON COURANT	47
<b>FIGURE 9</b> : VUE SUR LE PASSAGE EN TRANCHE COUVERTE A HAUTEUR DU HAMEAU DU BOC [VEGETUDE, 2015]	18	<b>FIGURE 22</b> : TRACE REPRESENTATIF DE SSV [IGN]	33	<b>FIGURE 39</b> : PROFIL EN TRAVERS TYPE SUR UNE BRETELLE A UNE VOIE	47
<b>FIGURE 10</b> : VUE SUR L'INSERTION EN FORET DE BORD [VEGETUDE, 2015]	18	<b>FIGURE 23</b> : COMPLEXITE DU RACCORDEMENT DU TRACE REPRESENTATIF SSV AVEC L'A13	33	<b>FIGURE 40</b> : PROFIL EN TRAVERS TYPE SUR UNE BRETELLE A DEUX VOIES	47
<b>FIGURE 11</b> : DECOUPAGE EN FUSEAUX ELEMENTAIRES DU PERIMETRE D'ETUDE, PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE [ARTELIA, 2012]	21	<b>FIGURE 24</b> : TRACE REPRESENTATIF DE NSA [IGN]	33	<b>FIGURE 41</b> : PRINCIPE D'ASSAINISSEMENT DU PROJET [ARTELIA, 2015]	48
<b>FIGURE 12</b> : ENSEMBLE DES TRACES REPRESENTATIFS [ARTELIA]	22	<b>FIGURE 25</b> : TRACES REPRESENTATIFS DE PSO [IGN]	34	<b>FIGURE 42</b> : DÉLIMITATION DES ZONES EPDUP	69
<b>FIGURE 13</b> : TRACE REPRESENTATIF DU FUSEAU OBE [IGN]	26	<b>FIGURE 26</b> : PRESENTATION DES 3 FAMILLES DE VARIANTES GLOBALES	36	<b>FIGURE 43</b> : CLASSEMENT / DÉCLASSEMENT DE VOIRIES DE LA MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE	87
		<b>FIGURE 27</b> : FUSEAUX ELEMENTAIRES EMPRUNTES PAR LA FAMILLE DES VARIANTES AVEC SSV [ARTELIA, 2012]	36	<b>FIGURE 44</b> : PLANNING DE LA REALISATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN (ETUDES + TRAVAUX)	89
		<b>FIGURE 28</b> : VARIANTES DE LA FAMILLE A [ARTELIA, 2012]	36		
		<b>FIGURE 29</b> : FUSEAUX ELEMENTAIRES EMPRUNTES PAR LA FAMILLE DES VARIANTES AVEC BARREAU VERS ROUEN [ARTELIA, 2012]	37		
		<b>FIGURE 30</b> : VARIANTES DE LA FAMILLE B [ARTELIA, 2013]	37		
		<b>FIGURE 31</b> : FUSEAUX ELEMENTAIRES EMPRUNTES PAR LA FAMILLE			

# LISTE DES TABLEAUX

<b>TABLEAU 1</b> : COMMUNES CONCERNEES PAR LA BANDE D'EPDUP	4	<b>TABLEAU 9</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE PSO [ARTELIA, 2012]	35	<b>TABLEAU 18</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUR LES RISQUES SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	57
<b>TABLEAU 2</b> : DATES CLES DE L'HISTORIQUE DU PROJET	19	<b>TABLEAU 10</b> : SYNTHÈSE DU CHOIX DES TRACES REPRESENTATIFS	35	<b>TABLEAU 19</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	59
<b>TABLEAU 3</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BENE [ARTELIA, 2012]	27	<b>TABLEAU 11</b> : SYNTHÈSE DU TABLEAU DE COMPARAISON DES VARIANTES GLOBALES [ARTELIA, 2012]	41	<b>TABLEAU 20</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUR LE PAYSAGE SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	61
<b>TABLEAU 4</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BENM [ARTELIA, 2012]	28	<b>TABLEAU 12</b> : CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES EN PLAN	46	<b>TABLEAU 21</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	63
<b>TABLEAU 5</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BENO-PSO [ARTELIA, 2012]	29	<b>TABLEAU 13</b> : CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES EN LONG	46	<b>TABLEAU 22</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION EN PHASE TRAVAUX	65
<b>TABLEAU 6</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BENO-NSA [ARTELIA, 2012]	30	<b>TABLEAU 14</b> : EXTRAIT DE L'ICTAAL POUR LES OANC	47	<b>TABLEAU 23</b> : ESTIMATION DES TRAVAUX	85
<b>TABLEAU 7</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BESL [ARTELIA, 2012]	31	<b>TABLEAU 15</b> : ESTIMATION DES CUBATURES	47		
<b>TABLEAU 8</b> : TABLEAU DE COMPARAISON DES TRACES REPRESENTATIFS DE BESRN15 [ARTELIA, 2012]	32	<b>TABLEAU 16</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUR LE MILIEU PHYSIQUE SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	51		
		<b>TABLEAU 17</b> : IMPACTS RÉSIDUELS DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN SUITE AUX MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	53		

# CONTEXTE ET OBJET DE L'OPÉRATION

# PARTIE 1

# 1.1 DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 consiste à créer une liaison autoroutière reliant l'A28 nord à hauteur d'Isneauville et l'A13 et l'A154 près d'Incarville, ainsi qu'à la RD18e près du carrefour communément appelé le « rond-point aux vaches ».

La longueur totale du projet est de 41,5 km décomposée en :

- > Une branche de 36 km reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à l'autoroute A13 et l'autoroute A154 au niveau d'Incarville,
- > Une branche de 5,5 km reliant la première, au niveau de Gouy/Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à la route départementale 18e à Saint-Etienne du Rouvray.

Le projet peut être représenté schématiquement de la manière suivante :

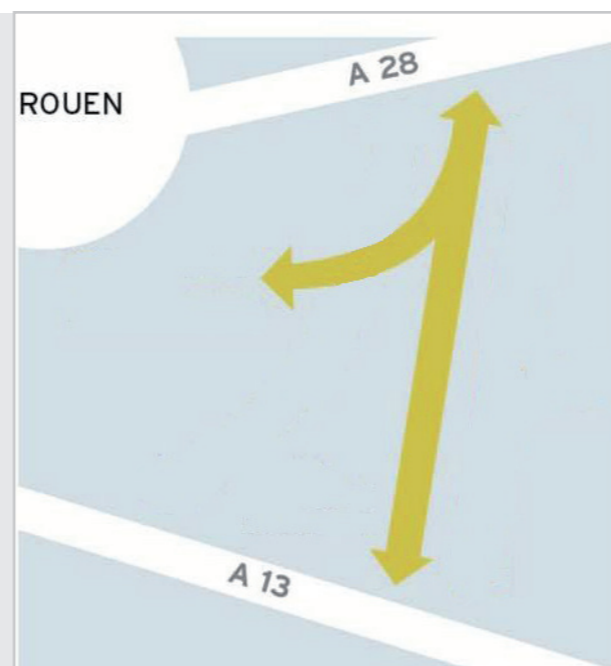


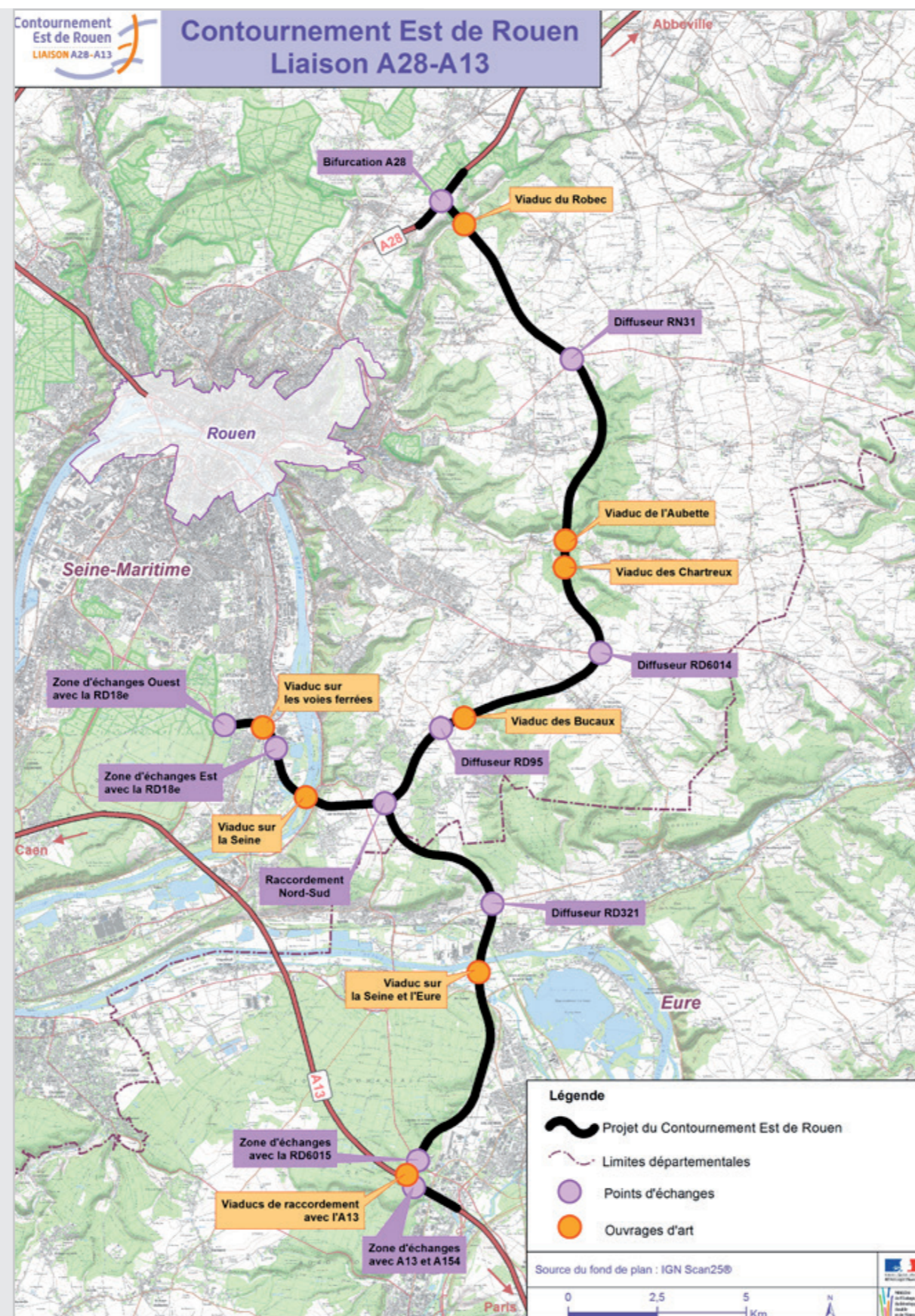
FIGURE 1 : REPRESENTATION SCHEMATIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN- LIAISON A28-A13

Le contournement Est de Rouen concerne les 27 communes suivantes :

Nom de la commune	Département
Alizay	EURE
Les Damps	EURE
Igoville	EURE
Incarville	EURE
Léry	EURE
Le Manoir	EURE
Le Vaudreuil	EURE
Val-de-Reuil	EURE
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	SEINE-MARITIME
Bois-l'Evêque	SEINE-MARITIME
Boos	SEINE-MARITIME
Fontaine-sous-Préaux	SEINE-MARITIME
Gouy	SEINE-MARITIME
Isneauville	SEINE-MARITIME
Montmain	SEINE-MARITIME
La Neuville-Chant-d'Oisel	SEINE-MARITIME
Oissel	SEINE-MARITIME
Préaux	SEINE-MARITIME
Quéville-la-Poterie	SEINE-MARITIME
Quincampoix	SEINE-MARITIME
Roncherolles-sur-le-Vivier	SEINE-MARITIME
Saint-Aubin-Celloville	SEINE-MARITIME
Saint-Aubin-Epinay	SEINE-MARITIME
Saint-Etienne-du-Rouvray	SEINE-MARITIME
Saint-Jacques-sur-Darnétal	SEINE-MARITIME
Tourville-la-Rivière	SEINE-MARITIME
Ymare	SEINE-MARITIME

TABLEAU 1 : COMMUNES CONCERNEES PAR LA BANDE D'EPDUP

FIGURE 2 : LOCALISATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN [ARTELIA, 2015]



### 1.1.1 Points d'échange

Afin de garantir une bonne desserte des territoires traversés et détourner le trafic des routes aujourd'hui embouteillées, le projet prévoit six échangeurs avec les principaux axes rencontrés, en plus des raccordements avec l'A28, l'A13, l'A154 et la RD18e :

- > la RN31, au nord-est de Saint-Jacques-sur-Darnétal,
- > la RD6014 à la hauteur de Boos,
- > la RD95 à la hauteur de Saint-Aubin Celloville, permettant une connexion avec la RD6015,
- > la RD321 à la hauteur du Manoir,
- > la RD6015, à la hauteur du Vaudreuil,
- > Et un point d'échange au cœur de la zone Seine Sud.

### 1.1.2 Ouvrages d'art

Traversant un relief accidenté et franchissant plusieurs cours d'eau, le projet comporte sept principaux ouvrages d'art :

- > Le viaduc du Robec, permettant de franchir la vallée du Robec sur les communes de Quincampoix, Fontaine-sous-Préaux et Préaux,
- > Le viaduc de l'Aubette, permettant de franchir la vallée de l'Aubette sur la commune de Saint-Aubin Epinay,
- > Le viaduc des Chartreux, situé sur la commune de Saint-Aubin Epinay,
- > Le viaduc des Bucaux, situé sur les communes de Boos et Quévreville-la-Poterie,
- > Le viaduc sur la Seine, permettant de franchir la Seine sur les communes des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Tourville-la-Rivière et Oissel,
- > Le viaduc des Voies ferrées, permettant de franchir notamment les voies ferrées sur les communes de Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel,
- > Le viaduc sur la Seine et l'Eure, permettant de franchir les vallées de la Seine et de l'Eure sur les communes d'Alizay, du Manoir, des Damps et de Léry,
- > Les viaducs de raccordement du projet avec l'A13.

### 1.1.3 Un projet mis en concession et aux caractéristiques autoroutières

Le projet, estimé à 886 millions d'euros (valeur 2015), est prévu d'être réalisé dans le cadre d'une mise en concession autoroutière, lancée une fois le projet déclaré d'utilité publique.

L'infrastructure projetée comportera des caractéristiques et un statut autoroutiers : séparateur central, voies d'accélération et de décélération aux points d'échanges, bande d'arrêt d'urgence, bornes d'appel d'urgence, panneaux d'affichage lumineux, fréquence radio pour l'information des usagers, etc.

L'infrastructure comportera 2 voies pour chaque sens de circulation en section courante. Les bretelles d'échanges comporteront généralement une voie. Les sections comportant de fortes pentes pourraient se voir adjoindre une troisième voie réservée aux véhicules lents.

Le projet prévoit une vitesse autorisée de 130 km/h sur la section courante.

Le projet prévoit un système de péages fermés, nécessitant la mise en place de barrières de péage au niveau de chaque échangeur et de chaque raccordement.

Une aire de service (ou aire de repos) et un centre d'exploitation pourraient être envisagés et intégrés au niveau d'un diffuseur.

### 1.1.4 Éléments relevant du futur concessionnaire

Au sein de la bande de passage présentée dans ce dossier d'enquête publique, le concessionnaire retenu à l'issue d'un appel d'offres de mise en concession aura à sa charge de définir :

- > le tracé définitif,
- > l'emplacement précis des barrières de péage et des ouvrages de service,
- > l'architecture des ouvrages d'art.

Le concessionnaire aura également à sa charge de conduire les études nécessaires à l'obtention des autorisations administratives préalables aux travaux, de mener les procédures afférentes et, ainsi, de définir et de mettre en œuvre les mesures compensatoires pour les impacts résiduels de l'infrastructure.

Ces choix devront être conduits en conformité avec les prescriptions mentionnées par le maître d'ouvrage dans le présent dossier d'enquête publique et dans les prescriptions additionnelles intégrées au cahier des charges de mise en concession.

## 1.2 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

### 1.2.1 Le constat d'une congestion trouvant son origine dans l'organisation du réseau routier

L'agglomération rouennaise souffre de la particularité de voir converger vers son centre un ensemble de routes et d'autoroutes fortement fréquentées.

Sur ces axes se cumulent des trafics journaliers « domicile-travail », des trafics d'échanges vers ou à partir des zones d'activité de la vallée de Seine et des trafics de transit entre le nord et le sud de l'agglomération, contraints de la traverser en son centre.

L'agglomération rouennaise connaît donc un engorgement que l'ouverture du sixième pont n'a pas suffi à résorber.

A son ouverture en 2008, le Pont Flaubert accueillait près de 39 000 véhicules/jour. Son ouverture a principalement bénéficié au Pont Guillaume (baisse de 30% du trafic), au Pont Boieldieu (baisse de 15% du trafic) et au Pont Corneille (baisse de 10% du trafic).

Le trafic des axes secondaires de l'ouest rouennais a aussi bénéficié de cet itinéraire permettant une liaison directe entre l'A150 et Sud III.

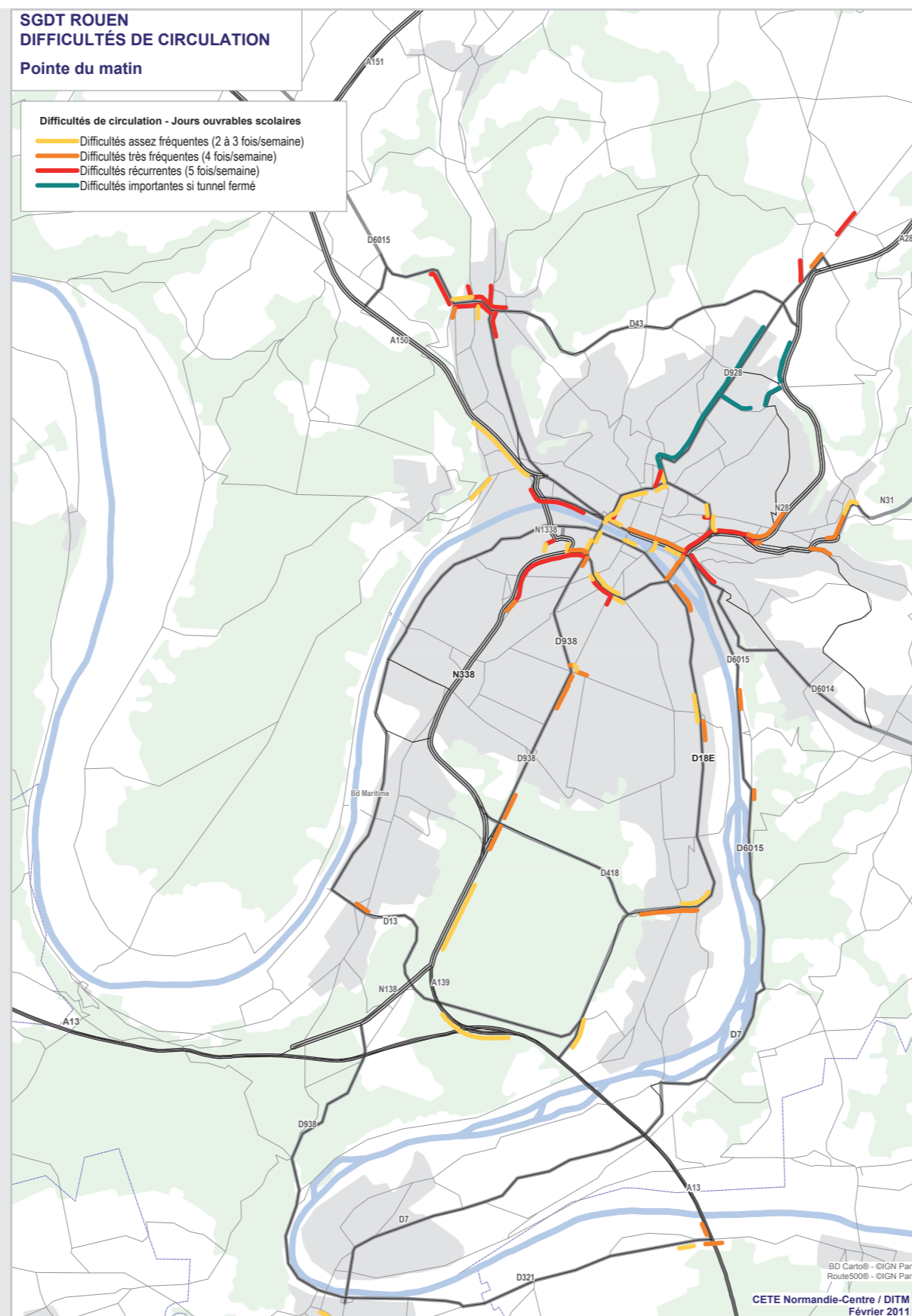
En revanche, l'est du cœur d'agglomération n'a pas bénéficié de cette évolution : le trafic de l'A28 nord connaît une hausse de 15% depuis le comptage de 2004 et celui de la RD18e a augmenté de 15% entre 2004 et 2010.

Dans le cœur de ville, le Pont Mathilde a connu, malgré l'ouverture du Pont Flaubert, une croissance de 3% de son trafic depuis 2004. Jusqu'à l'accident entraînant sa fermeture temporaire de fin 2012 à mi-2014, plus de 80 000 véhicules y passaient chaque jour, dont près de 7 000 camions.

Continuité de l'A28 nord, la RN28 connaît des embouteillages réguliers. Sur l'année 2011, son trafic moyen s'élevait à 46 000 véhicules/jour dont 14% de poids-lourds. Aux heures de pointe du matin, des bouchons se forment à l'aval du tunnel de la Grand-Mare, jusqu'au Pont Mathilde, et sont susceptibles de remonter au cœur du tunnel. Pour des raisons de sécurité, le tunnel doit alors être fermé. Depuis 2007, le tunnel est ainsi fermé environ 50 fois par an, occasionnant des gênes importantes pour les automobilistes mais également pour les communes de Darnétal, Bihorel et Bois-Guillaume dont les routes doivent supporter le report de trafic.



**FIGURE 3 : DIFFICULTES DE CIRCULATION DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE A L'HEURE DE POINTE DU MATIN [CEREMA, 2015]**



## 1.2.2 Les objectifs alloués au projet

Les objectifs du projet sont définis dans la décision ministérielle du 2 mars 2006 faisant suite au débat public de 2005.

Ainsi, la décision précise que l'infrastructure devra :

- > « accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise [devenue Métropole Rouen Normandie], notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération,
- > délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux ».

Et, spécifiquement pour le barreau vers l'Eure :

- > « favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
- > relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13,
- > permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen. »

Ces objectifs, formulés dès 2006, peuvent se traduire en termes de fonctionnalités pour le projet de la manière suivante :

- > Détourner le trafic de transit des routes pénétrant vers le cœur de l'agglomération,
- > Orienter les trafics d'échange liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes routiers sécurisés,
- > Capturer une partie des trajets domicile-travail entre le centre de l'agglomération rouennaise et les « Plateaux est »,
- > Améliorer les liaisons entre l'agglomération rouennaise et l'Eure,
- > Désenclaver la vallée de l'Andelle.

Ces objectifs sont détaillés ci-après.

## Détourner le trafic de transit des routes pénétrant vers le cœur d'agglomération

Le trafic de transit est constitué des trafics, notamment poids-lourds, dont l'origine et la destination sont extérieures au secteur d'étude.

En créant une liaison attractive entre l'A28 nord et l'A13, le projet entend détourner cette part du trafic du réseau local et la maintenir sur une infrastructure performante.

La réussite de cet objectif passe aussi par une action concertée des collectivités en charge de la voirie et des déplacements.

Dans la perspective de la réalisation du projet, les gestionnaires des voiries départementales (Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure), métropolitaine (Métropole Rouen Normandie) et communales sont susceptibles d'arrêter des principes restreignant la circulation des poids-lourds.

A l'horizon de réalisation du projet, deux périmètres d'interdiction poids-lourds sont envisagés, incluant les principales routes départementales de l'Est de l'agglomération, ainsi que les quais hauts rive droite (voir précisions ci-dessous).

## Orienter les trafics d'échange liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes routiers sécurisés

La dynamique économique haut-normande est fortement liée à l'activité des deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Ces grands ports, et singulièrement celui de Rouen orienté notamment autour des activités céréalières, génèrent un trafic poids-lourds important, notamment sur la RN28, la RD18e, la RN31 et la RD6014.

En l'absence d'itinéraire alternatif, ces trafics traversent le cœur de Rouen, principalement en empruntant le pont Mathilde.

Ces trafics poids-lourds peuvent parfois concerner du transport de matières dangereuses.

La réalisation du Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13, accompagnée des mesures de restriction de la circulation des poids-lourds en cœur d'agglomération, vise à réorienter ces trafics d'échange vers des axes routiers adaptés (autoroutes, rocade) dont les caractéristiques à 2x2 voies et séparateur central sont aujourd'hui les plus sûres pour ce type de transport. Le trafic d'échanges poids-lourds pourra aussi être concerné par les zones d'interdiction poids-lourds mises en place à l'horizon du projet.

## Capter une partie des trajets domicile-travail entre le centre de l'agglomération rouennaise et les « Plateaux Est »

L'urbanisation des plateaux Est explique en grande partie l'importance des trafics et les encombrements constatés sur la RN31 et la RD6014.

Il s'agit pour l'essentiel de trajets « domicile-travail » vers les zones d'emploi du cœur de l'agglomération rouennaise.

Pour ces populations, la congestion routière actuelle génère d'importantes pertes de temps et constitue une source de stress quotidien.

Le projet doit amener à répartir les trafics entre les axes routiers actuels et la future infrastructure, principalement aux heures de pointe du matin et du soir.

Le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 créera notamment pour les habitants de ces communes une liaison directe vers les zones d'emploi de Louviers-Val-de-Reuil, aujourd'hui difficiles d'accès depuis les plateaux Est.

## Améliorer les liaisons entre l'agglomération rouennaise et l'Eure

Les trajets routiers entre Rouen et Louviers-Val-de-Reuil s'effectuent pour une part significative par la RD6015 qui connaît une importante congestion à hauteur de Pont-de-l'Arche.

Le projet cherche donc à ce que les zones d'activités économiques de Louviers-Val-de-Reuil confortent leur attractivité et que les habitants de ces communes puissent être davantage reliés avec l'agglomération rouennaise.

En dehors du point d'échange avec l'A13 et l'A154, le projet vise donc une desserte performante et rapide de Louviers-Val-de-Reuil dont l'accès pourra se faire via le demi-diffuseur avec la RD6015 à l'ouest de la ZAC des Portes.

## Désenclaver la vallée de l'Andelle

Territoire industriel, la vallée de l'Andelle bénéficie insuffisamment du dynamisme économique régional, de par son relatif isolement vis-à-vis des grands axes de circulation.

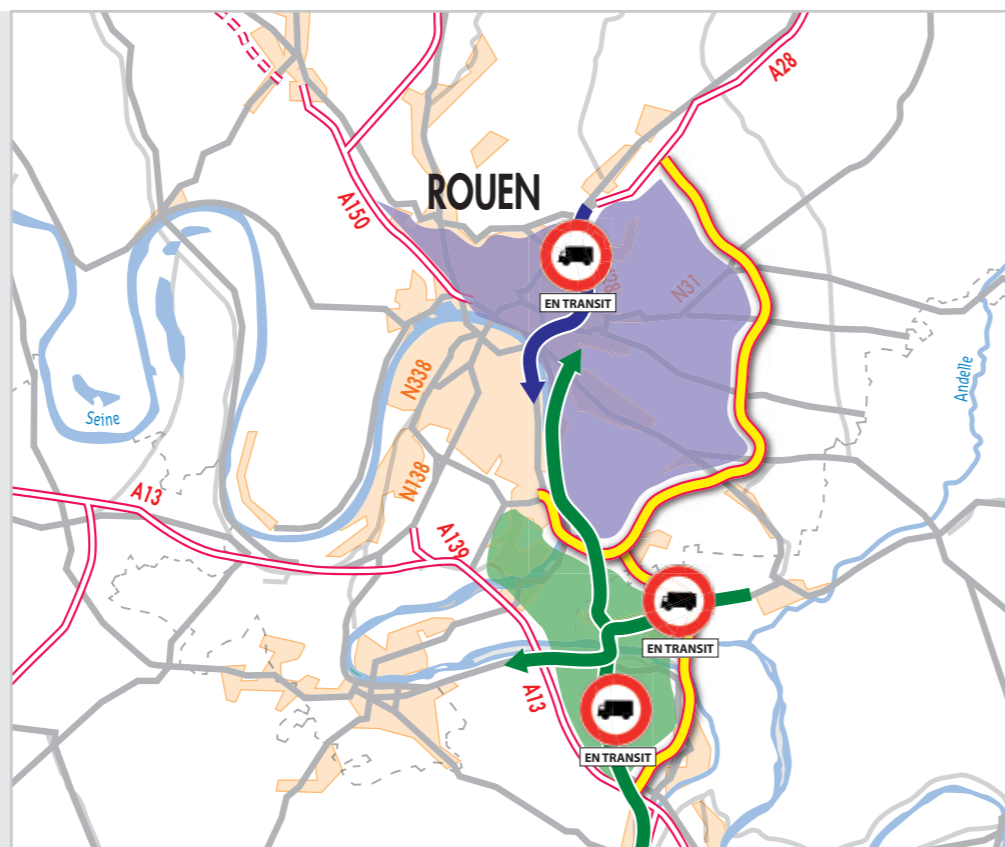
Les deux dernières décennies ont été marquées par un nombre important de fermetures d'usines, conduisant l'État à se mobiliser spécifiquement pour ce territoire.

A l'issue du débat public de 2005 (voir ci-après), le renforcement de l'accessibilité de la vallée de l'Andelle a été inscrit dans la décision ministérielle comme un des objectifs majeurs auquel devait répondre le projet.

Depuis lors, les nouvelles perspectives que connaissent les entreprises et les industries d'Alizay confortent la pertinence du projet et la nécessité d'un point d'échange avec la RD321.

**FIGURE 4 :  
INTERDICTION  
POIDS LOURDS**

Périmètres de restriction aux poids lourds en transit envisagés à l'horizon de la mise en service du projet.



- > Un poids lourd provenant de Louviers et souhaitant rejoindre la rive droite de Rouen ne pourra emprunter la RD6015 entre Val de Reuil et Gouy (périmètre vert sur la carte) et sera conduit à utiliser le réseau autoroutier (A13 ou nouvelle liaison autoroutière).
- > Un poids lourd provenant de Romilly-sur-Andelle et souhaitant rejoindre l'échangeur de Criquebeuf via Pont-de-l'Arche ne pourra plus emprunter la RD321 au-delà de l'échangeur d'Alizay (périmètre vert sur la carte) : il devra emprunter la nouvelle liaison autoroutière par le sud de puis l'A13.
- > Un poids lourd provenant de l'A28 nord et souhaitant rejoindre la rive gauche de Rouen ne pourra plus emprunter la RN28 et le tunnel de la Grand-Mare (périmètre violet sur la carte) : il devra emprunter la nouvelle liaison autoroutière par l'est ou rejoindre par l'ouest via le pont Flaubert.