

PRÉSENTATION DU PROJET

PARTIE 2

2.1 OBJECTIFS ET UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

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

Par la réalisation de cette infrastructure, l'État – maître d'ouvrage du projet – entend participer, aux côtés des collectivités, à une amélioration de la qualité de vie des habitants, à un développement des transports en commun rendu possible par le désengorgement des voiries, et plus globalement à un développement urbain et économique équilibré du territoire.

Cette nouvelle infrastructure doit en effet permettre de détourner les trafics de transit qui traversent à l'heure actuelle le cœur d'agglomération.

Elle vise également à améliorer les échanges entre le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et Rouen, et à offrir de bonnes conditions de desserte de la vallée de l'Andelle, pour renforcer son attractivité économique.

Les objectifs de l'ensemble du projet ont été définis par les articles 1 et 3 de la décision ministérielle du 2 mars 2006 du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

L'article 1 concerne la partie nord du tracé (contournement est) et l'article 3 la partie sud (barreau vers l'Eure) :

« Article 1 :

Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'Est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu. Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :

- > accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, 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.

Article 3 :

Les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2X2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes.

Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :

- > 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. »

La variante préférentielle doit répondre aux objectifs précisés dans la décision ministérielle de 2006 et réaffirmés, sous réserve du respect des exigences européennes, dans la lettre ministérielle du 28 juin 2011.

Le 7 janvier 2015, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont donné leur accord à la poursuite du projet de contournement Est de Rouen et à l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

2.2 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le projet ne s'insère pas dans un programme plus global. Il n'y a donc pas de différence dans le cas présent entre le projet soumis à l'enquête et le programme correspondant.

2.3 HISTORIQUE DU PROJET

Présent dans le débat régional depuis une trentaine d'années, le projet de contournement autoroutier de Rouen a fait l'objet d'un débat public en 2005. Il est issu de la fusion des études de deux projets : le Contournement Est de Rouen (CER) et le Barreau vers l'Eure (BE), le second étant issu des réflexions du premier puisqu'il permet de raccrocher le CER à l'A13. Plusieurs phases d'études ont été réalisées pour chacun des deux projets antérieurs et ont été complétées et mises à jour lors des études préalables du présent projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13.

Le processus d'élaboration du projet de contournement Est de Rouen, liaison A28-A13 peut être résumé de la manière suivante :

Dates	Étapes clés
1972	Inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
1991	Relance des études de faisabilité du contournement Est de Rouen.
18-juin-93	Présentation des études de faisabilité devant les collectivités par le Préfet autour de trois options possibles.
23-sept-94	Décision ministérielle retenant l'option d'un contournement Est rapproché.
1995	Débat d'intérêt régional prolongé par la préparation du Dossier de voirie d'agglomération (DVA). Etude de faisabilité du barreau vers l'Eure réalisée par le CETE NC
24-déc-96	Décision ministérielle approuvant : > La création d'un contournement Ouest concédé devant assurer la continuité de l'autoroute A28, > La création d'un contournement Est non autoroutier proche de l'agglomération, complété par une liaison vers l'Eure.
avr-97	Concertation présidée par le préfet de l'Eure sur le barreau vers l'Eure.
04-nov-98	Concertation aboutissant à la définition par arrêté préfectoral d'un périmètre d'études de 300 mètres établi sur la base du fuseau de référence du contournement Est.
2000	Inscription des études du contournement Est et du barreau vers l'Eure au contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006. Inscription du projet dans le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf.
02-févr-01	Approbation du schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (prise en compte du futur contournement).
11-févr-01	Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération rouennaise (prise en compte du futur contournement).
déc-03	Approbation par la CIADT des schémas de service collectifs de transports et carte des infrastructures du projet de contournement Est.
11-sept-04	Saisie de la commission nationale du Débat Public (CNDP).
9 juin 2005 au 9 novembre 2005	Débat public pour le projet de contournement routier Est de Rouen.
02-mars-06	Décision ministérielle retenant le principe de réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen complété par un barreau vers l'Eure en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés.
28-juin-11	Précision ministérielle en charge des Transports favorable à une maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental, c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et singulièrement de la violette de Rouen ».
06-nov-13	Décision de la CNDP recommandant la tenue d'une concertation publique sous l'égide d'un garant
2 juin 2014 au 12 juillet 2014	Concertation publique sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP
03-déc-14	Décision de la CNDP qui donne acte au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie du bilan de la concertation recommandée et du rapport du garant
07-janv-15	Décision ministérielle de poursuite des études pour préparer l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle soumise à la concertation
Depuis septembre 2014	Poursuite du dialogue continu

TABLEAU 1 : RESUME DE
L'HISTORIQUE DU PROJET

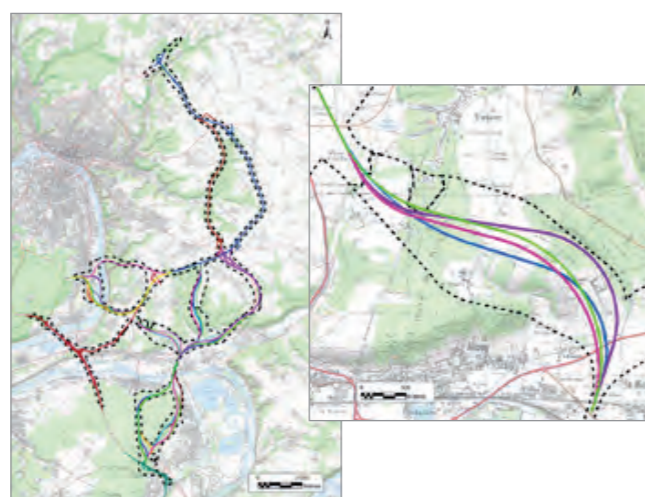
2.4 JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

2.4.1 Méthode pour le choix de la solution retenue

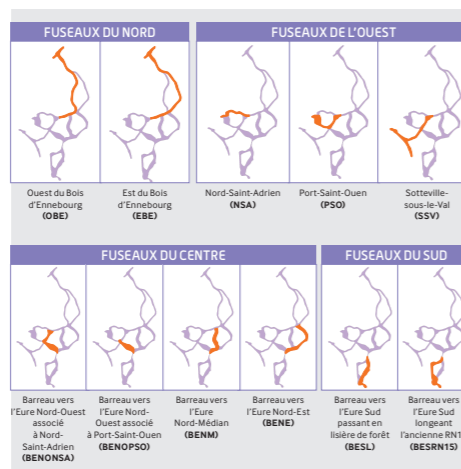
Le choix de la variante retenue s'est effectué en 5 étapes:

Étape 1 : Comparaison des variantes élémentaires

42 variantes élémentaires

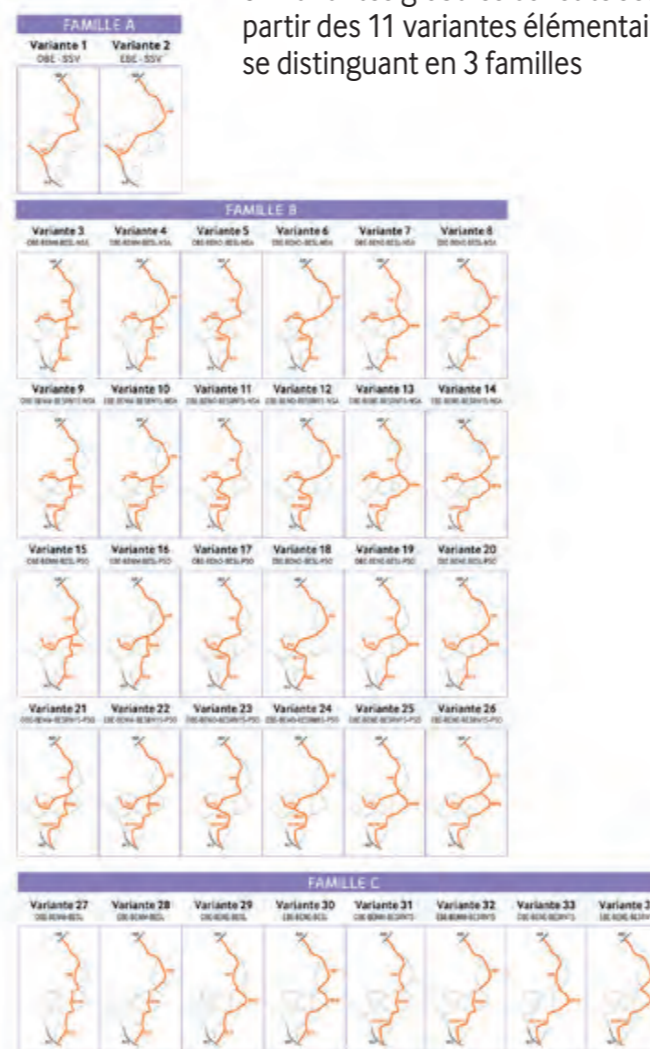


11 variantes élémentaires retenues

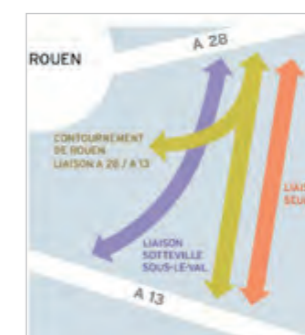


Étape 2 : Constitution des variantes globales

34 variantes globales constituées à partir des 11 variantes élémentaires, se distinguant en 3 familles



Étape 3 : Analyse de la fonctionnalité



Famille B - 24 variantes globales retenues

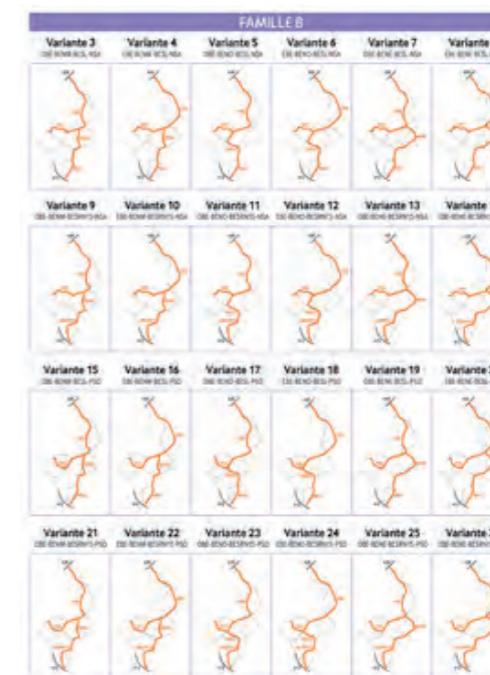


FIGURE 4 : SCHEMA DE SYNTHESE DE LA METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES

2.4.2 Présentation des 34 variantes globales étudiées

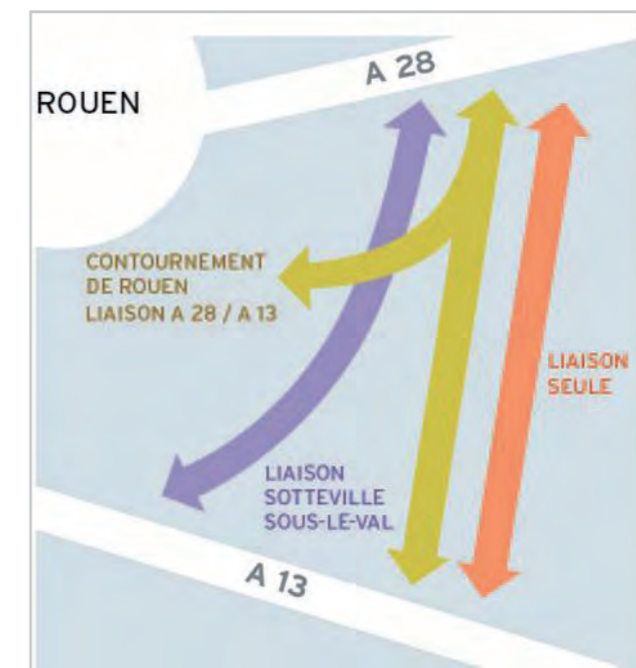
Les 34 variantes étudiées se décomposent en 3 familles dont la fonctionnalité diffère :

- > La famille A : les variantes avec Sotteville-sous-le-Val (SSV) (n°1 à 2) ;
- > La famille B : les variantes avec barreau vers Rouen (n°3 à 26) ;
- > La famille C : les liaisons seules (n°27 à 34).

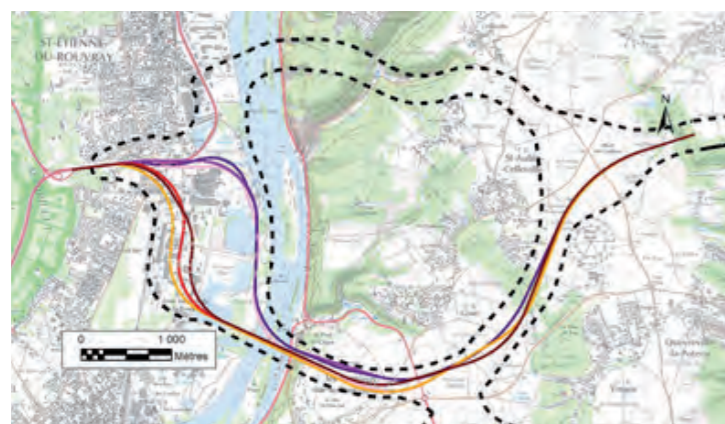
Les 2 variantes de la famille A, avec Sotteville-sous-le-Val, empruntent la partie Sud-Ouest du fuseau aboutissant sur l'A13 au niveau de Sotteville-sous-le-Val.

La famille B est composée de 24 variantes. Elle relie l'A28 au Nord, l'A13 et l'A154 au Sud et Rouen à l'Ouest.

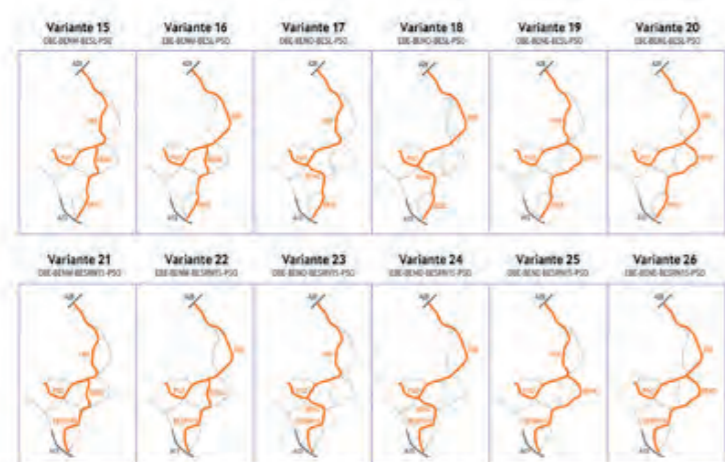
La famille C est composée de 8 variantes qui relient l'A28 au Nord et l'A13 et l'A154 à Incarville sans rejoindre Rouen à l'Ouest.



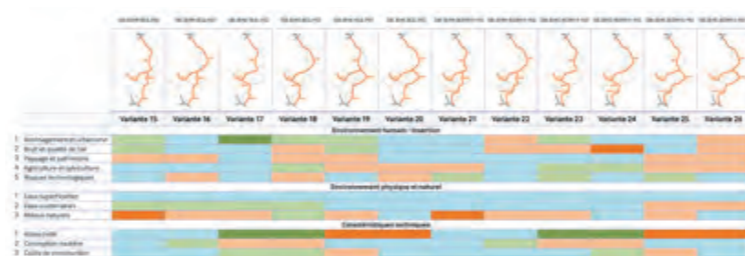
Étape 4 : Analyse globale des principaux impacts



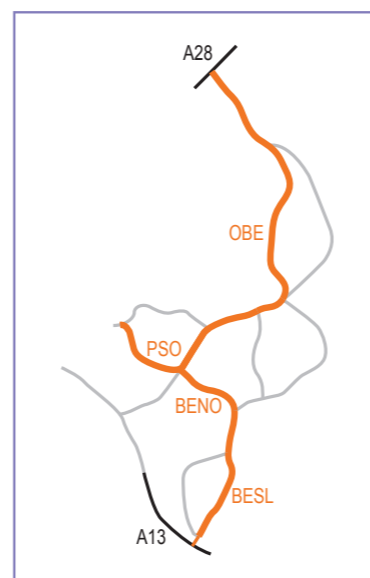
Variante avec PSO de la famille B
12 variantes globales retenues



Étape 5 : Analyse multicritère



Variante retenue : Variante 17



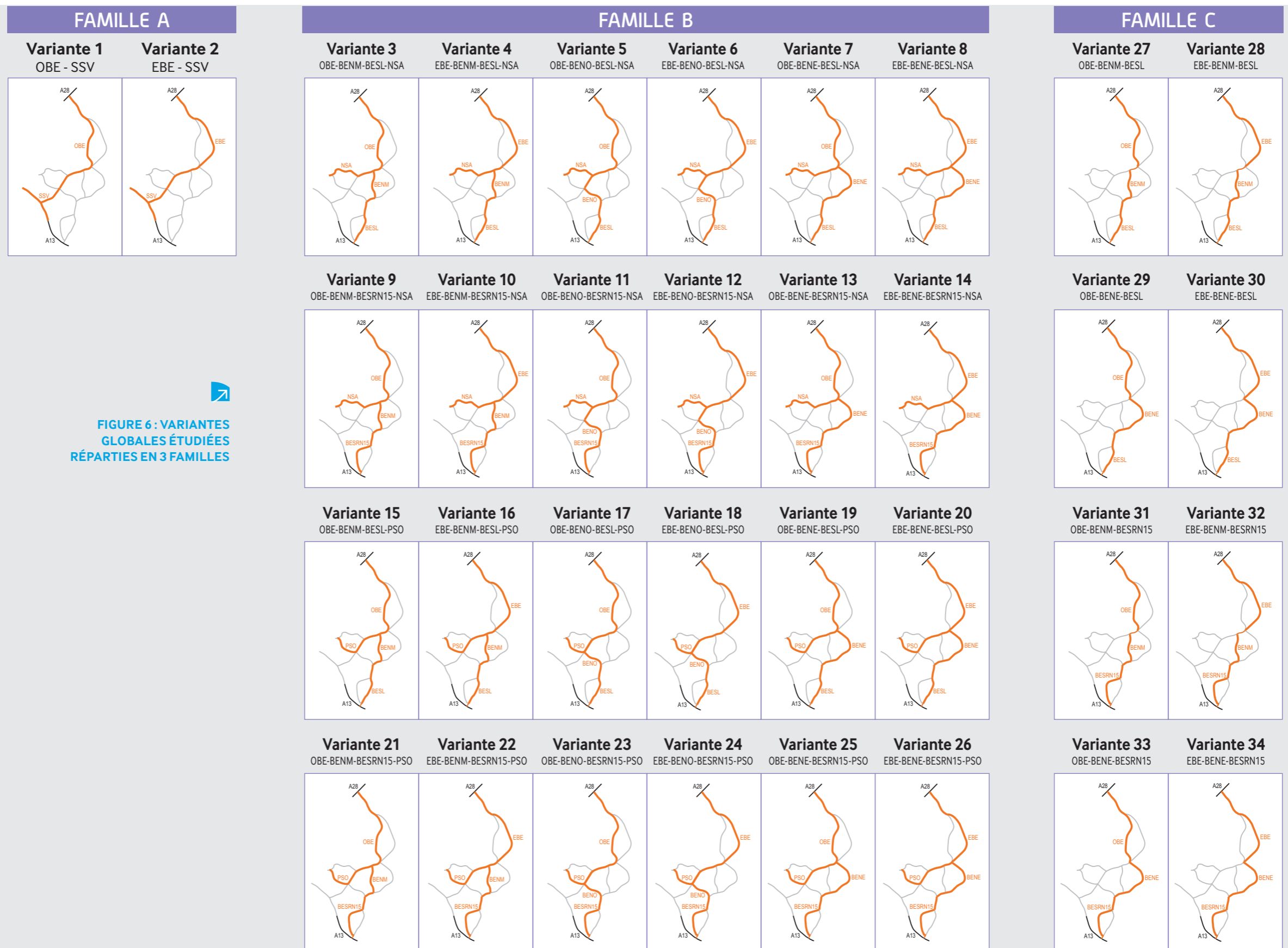


FIGURE 6 : VARIANTES GLOBALES ÉTUDIÉES RÉPARTIES EN 3 FAMILLES

La décision Ministérielle de 2006 indique la fonctionnalité à remplir par le projet :

- > accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, 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 ;
- > 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.

La famille A présente des fonctionnalités limitées puisqu'elle ne permet pas de favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise et le secteur Val-de-Reuil – Louviers – vallée de l'Andelle. Elle a aussi un intérêt très faible pour les zones d'activités puisqu'elle ne dessert que celles d'Isneauville et de Sotteville-sous-le-Val. Ses effets sur les pénétrantes de l'agglomération sont également moins favorables.

La famille B répond à l'ensemble des fonctionnalités assignées au projet par la décision ministérielle. Elle a aussi un intérêt fort du fait de la desserte des zones d'activités d'Isneauville, d'Alizay, de Val-de-Reuil, d'Incarville et de la zone Seine-Sud à Oissel.

La famille C répond de manière imparfaite aux fonctionnalités attendues puisqu'elle ne permet pas de délester le centre-ville de Rouen. Elle dessert les zones d'activités d'Isneauville, d'Alizay, de Val-de-Reuil et d'Incarville.

La famille B se dégage donc comme étant la famille qui répond le mieux aux fonctionnalités du projet.

Une première approche environnementale globale permet de constater que la variante NSA génère des impacts environnementaux particulièrement importants :

- > elle a des Incidences notables sur le site Natura 2000 «boucles de la Seine amont, coteaux de St Adrien »,
- > elle a un impact très important sur l'hydrogéologie avec un passage dans le PPR et à proximité du PPI du captage de la Chapelle.

Or la Décision Ministérielle du 2 mars 2006 indique que «Le périmètre d'études défini par l'arrêté préfectoral du 4 novembre 1998 susvisé sera élargi au sud sur les communes de Quévreville, Ymare, Gouy, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel afin d'étudier la faisabilité de variantes de passage évitant le site Natura 2000 des « boucles de la Seine amont, coteaux de Saint-Adrien ». Il est ainsi préféré des variantes n'impactant pas ou peu ce site Natura 2000.

Le secteur Ouest est composé des tracés représentatifs «NSA » et « PSO ». Si la variante NSA doit être écartée, il faut s'assurer par une comparaison des deux variantes que PSO est bien moins impactante que NSA :

Si variante « NSA » est préférable pour limiter l'incidence sur les riverains, la variante « PSO » est largement privilégiée du point de vue de l'hydrogéologie (critère de santé publique lié au captage AEP) et du point de vue milieux naturels.

Les impacts de NSA étant discriminants de par leur intensité et la variante PSO étant globalement moins impactante, cette dernière a été retenue.

Sur les 24 variantes globales de la famille B, 12 contiennent « NSA » et 12 contiennent « PSO ». Les 12 solutions retenues à ce stade sont donc les variantes 15 à 26.

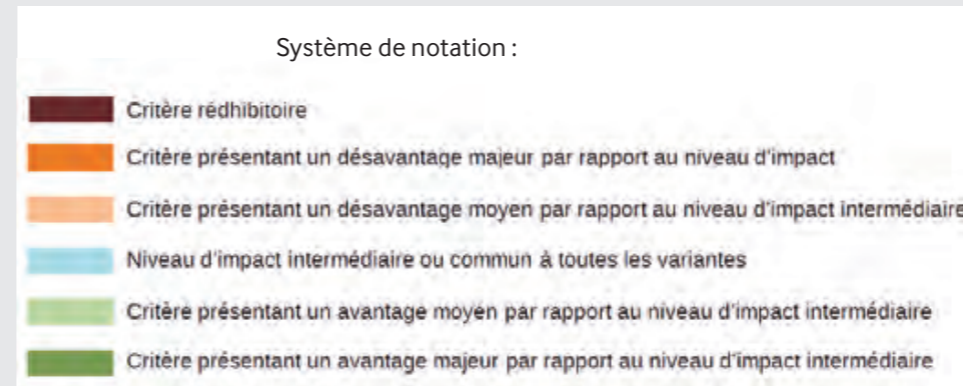
Impacts du projet	
NSA	Impact très important sur l'hydrogéologie avec un passage dans le PPR et à proximité du PPI du captage de la Chapelle (le plus important de l'agglomération rouennaise). Des simulations hydrogéologiques montrent qu'un transfert de polluants vers les captages s'effectuerait en quelques heures pour contaminer le captage de la Chapelle, rendant impossible la mise en place de mesures adaptées. Incidences notables sur le site Natura 2000 « Boucles de la Seine amont, coteaux de St Adrien », Incidences non notables sur le site Natura 2000 « îles et berges de la Seine en Seine Maritime ». Réalisation d'un tunnel au droit de la faille géologique de Rouen.
PSO	Passage à proximité du PPR du captage de la Chapelle (des simulations hydrogéologiques montrent qu'un transfert de polluants vers les captages s'effectuerait en une dizaine de jours) Incidences non notables sur le site d'incidence Natura 2000 « îles et berges de la Seine en Seine Maritime ». Passage à travers la zone Seine Sud, intégrant un diffuseur complet. Tranchée ouverte en rive droite de la Seine. Impact sur l'habitat de la commune des Authieux, en rive droite de la Seine.

2.4.3 Détail de la comparaison multicritère

L'étape 5 s'est appuyée sur une analyse multicritère dont le tableau ci-dessous synthétise la teneur.

A noter qu'a également été étudiée une proposition de l'association Apache qui n'a pas été retenue car elle apportait une réponse peu satisfaisante en termes de fonctionnalité et engendrait des impacts très importants sur l'environnement (en zone inondable en particulier).

FIGURE 7 : TABLEAU DE LA COMPARAISON MULTICRITERE ENTRE LES 12 VARIANTES DE LA FAMILLE B AVEC PSO [ARTELIA]



	OBE-BENM-BESL-PSO	EBE-BENM-BESL-PSO	OBE-BENO-BESL-PSO	EBE-BENO-BESL-PSO	OBE-BENE-BESL-PSO	EBE-BENE-BESL-PSO	OBE-BENM-BESRN15-PSO	EBE-BENM-BESRN15-PSO	OBE-BENO-BESRN15-PSO	EBE-BENO-BESRN15-PSO	OBE-BENE-BESRN15-PSO	EBE-BENE-BESRN15-PSO
	Variante 15	Variante 16	Variante 17	Variante 18	Variante 19	Variante 20	Variante 21	Variante 22	Variante 23	Variante 24	Variante 25	Variante 26
Environnement humain - Insertion												
Aménagement et urbanisme												
Bruit et qualité de l'air												
Paysage et patrimoine												
Agriculture et sylviculture												
Risques technologiques												
Environnement physique et naturel												
Eaux superficielles												
Eaux souterraines												
Milieux naturels												
Caractéristiques techniques												
Attractivité												
Conception routière												
Coûts de construction												

En première approche, l'analyse globale du tableau nous permet de constater que les variantes globales avec BESRN15 sont plus défavorables que celles avec BESL. Elles combinent des désavantages dans les domaines suivants :

- > La sylviculture du fait de la coupure de la forêt de Bord ;
- > Les fonctionnalités écologiques avec un important élargissement de la coupure au cœur de la forêt ;
- > L'usage social de la forêt domaniale de Bord ;
- > Le bruit avec de plus nombreuses habitations exposées sur Les Damps.

Au regard des résultats des études, il a été choisi de ne pas retenir les 6 combinaisons (sur 12) comportant BESRN15 pour la suite du projet. Le choix a donc été restreint aux variantes 15 à 20.

Parmi ces 6 variantes, l'analyse du tableau fait également ressortir que les 2 variantes avec BENE sont particulièrement défavorables du point de vue de

l'attractivité, avec une perte très importante de trafic résultant de l'allongement de la distance parcourue, et donc des temps de parcours et des coûts associés. De plus, le tracé représentatif BENE comporte de forts effets sur les habitations de la commune de La Neuville-Chant-d'Oisel, sur les milieux agricoles et sur la ressource en eau.

Pour les variantes restantes, les variantes 19 et 20 avec BENE ont donc été écartées.

A partir de ce constat, le choix reste à opérer entre les variantes 15 à 18, qui se distinguent par les variantes OBE/EBE et BENO/BENM.

Sur ces 4 variantes restantes, les variantes avec EBE apparaissent plus défavorables du point de vue de l'environnement humain puisqu'elles présentent davantage d'effets sur les habitations et créent plus de contraintes et de danger du fait de la proximité avec le réseau GRT gaz. Elles créent surtout une coupure des villages de Bois l'Evêque et Bois d'Ennebourg.

Elles passent plus loin du captage de Saint-Aubin-Epinay mais accusent une vulnérabilité intrinsèque du milieu aquifère plus importante du fait de plus nombreuses bêtes jugées actives situées en aval immédiat de la variante (Sud et Est de l'Aubette) et souvent liées directement à des captages. Ces arguments ont conduit à préférer les variantes 15 et 17.

Si la variante 18 peut sembler plus intéressante pour les thématiques sylviculture et milieux naturels du fait qu'elle ne passe pas en lisière ouest du Bois d'Ennebourg, l'ensemble des inconvénients cités plus haut, qu'elle présente, ne conduit pas à la retenir.

En comparant les variantes 15 et 17 qui diffèrent uniquement sur la partie centrale entre BENM et BENO, on constate que la variante 17 est plus favorable, avant tout du fait d'une attractivité plus importante et d'un coût moindre, et aussi d'un impact réduit sur le paysage.

En conclusion, c'est la variante 17 qui a été retenue.

2.5 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de liaison vise à relier l'A28 au Nord à l'A13 au Sud en passant par l'est de Rouen en incluant un barreau de raccordement vers Rouen, à l'aide d'une autoroute de liaison à 2x2 voies. Il traverse deux départements : la Seine-Maritime (76) et l'Eure (27).

2.5.1 Maître d'ouvrage

Le Maître d'Ouvrage est le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie.


2.5.2 Phasage et financement

L'intérêt du contournement réside dans sa capacité à détourner les flux de circulation hors de l'agglomération. Cela nécessite une réalisation concomitante de l'ensemble du projet, sans phasage. Or, la situation actuelle des moyens disponibles ne permet pas la mobilisation de fonds publics à hauteur de la totalité du coût du projet, estimé à 886 M€ HT, dans la courte durée du chantier (quelques années). C'est pourquoi, il est prévu de recourir à une concession autoroutière pour réaliser cette infrastructure.

Par ailleurs, compte tenu de l'importance du coût de ce projet, l'État et les collectivités locales sont susceptibles d'apporter un complément de financement sous la forme d'une « subvention d'équilibre », dont le montant sera définitivement arrêté lors de la signature du contrat avec le concessionnaire.

2.5.3 Bande d'EPDUP

Le projet retenu s'inscrit au sein d'une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP) qui s'étend en moyenne sur 150 mètres de part et d'autre de l'axe central d'un tracé indicatif. Les communes concernées par cette bande d'EPDUP sont présentées ci-dessous (27 communes) :

 **TABLEAU 2 : LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LA BANDE D'EPDUP DE LA LIAISON A28-A13**

Nom de la commune	Département
Alizay	EURE
Les Damps	EURE
Igovie	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

2.5.4 Caractéristiques techniques

Afin d'assurer le maillage et la continuité du réseau autoroutier entre l'A28 au Nord et l'A13 au Sud, le contournement Est de Rouen devra offrir un niveau de service équivalent à ces deux autoroutes.

La longueur totale du projet de contournement Est de Rouen - liaison A28-A13 est de 41,5 km avec :

- > une branche reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à la Route Départementale 18e à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5 km);
- > une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13 km).

Cela représente une longueur de :

- > 29,5 km dans le département de Seine-Maritime ;
- > 12 km dans le département de l'Eure.

Le projet présente des points d'échange avec les routes suivantes : A28, RN31, RD6014, RD95, RD91, RD18E, RD418, RD321, A13, A154, RD6015, RD6154 et la voirie locale à Incarville et Saint-Etienne-du-Rouvray.

Le projet ayant vocation à être concédé, il est conçu de façon à permettre la mise en place d'un système de péage. Le système retenu est un système de péage fermé dans lequel chaque usager s'acquitte d'un montant proportionnel à la distance parcourue, ce qui permet l'égalité des usagers. Par conséquent, des barrières de péage sont prévues au niveau de chaque échangeur.

2.5.5 Ouvrages et équipements

Le projet compte 10 viaducs, et deux tranchées couvertes aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et à Boos.

Des équipements de péage seront mis en place au niveau des points d'échange (bifurcations et diffuseurs). Le projet intègre des ouvrages de rétablissement des routes nationales et départementales qu'il interrompt. Des équipements d'exploitation, de sécurité et de signalisation, ainsi qu'un éventuel centre d'exploitation seront mis en place.

Enfin, le projet pourra présenter des services à l'utilisateur tels que :

- > une aire de service (ou aire de repos)
- > des parkings de covoiturage au niveau des délaissés des diffuseurs.

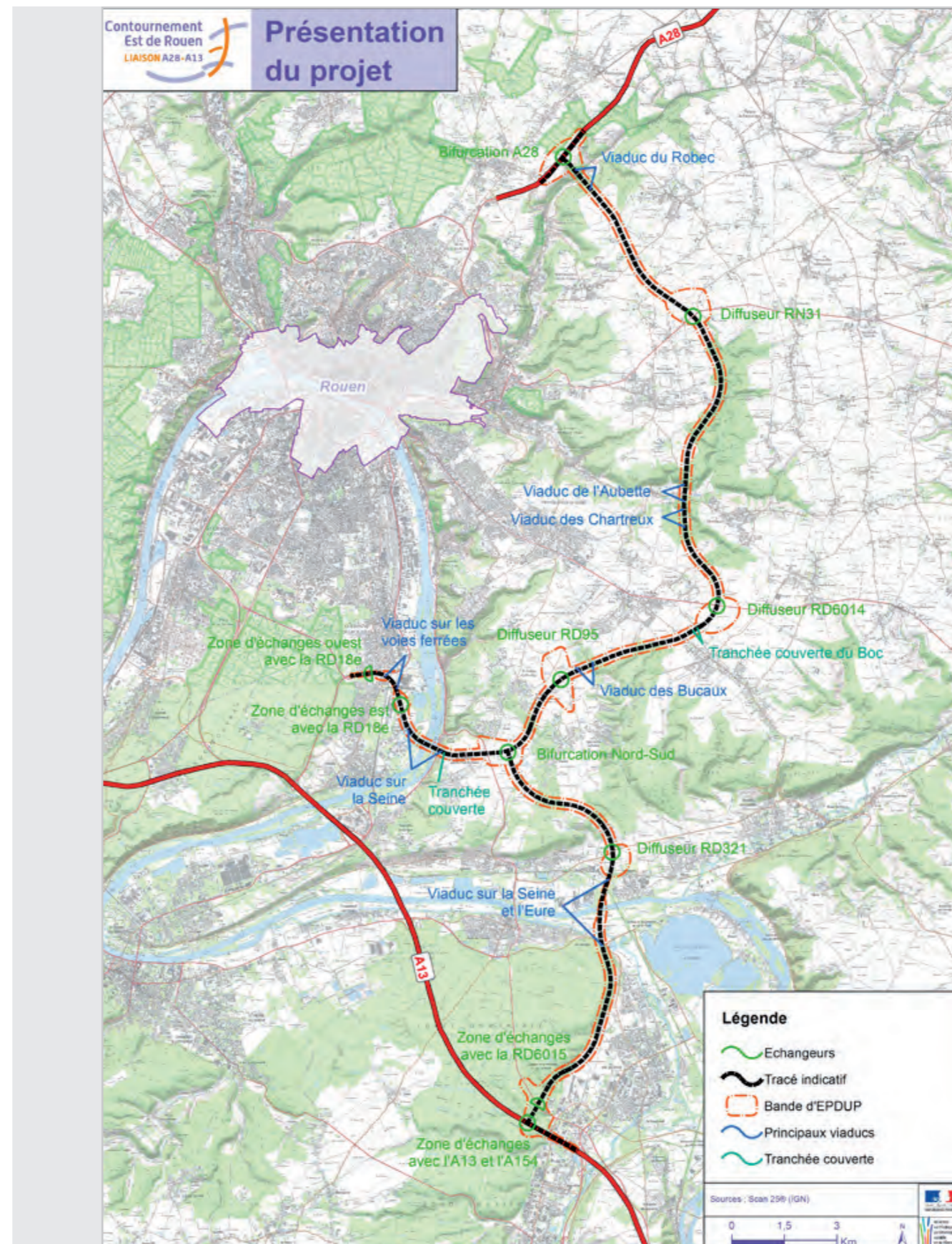


FIGURE 8 : PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN-LIAISON A28-A13 [ARTELIA, 2014]

2.5.6 Trafic

Le trafic envisagé sur le projet à son ouverture est variable selon les sections, de l'ordre de 20 000 véhicules par jour sur l'axe nord-sud, et de 30 000 véhicules sur la pénétrante vers Rouen et la partie centrale de l'axe nord-sud.

La carte suivante donne un ordre de grandeur des trafics qui seront drainés par le projet en 2024.

Par rapport à la situation fil de l'eau, il apparaît que le trafic empruntant le projet à l'horizon 2024 permet donc de soulager :

- > le tunnel de la Grand Mare (réduction de 3% des Véhicules Légers (VL) / jour et réduction de 83 % des Poids Lourds (PL)/ jour) ;
- > la RD 18E (trafic stable pour des VL/ jour et baisse de 66 % des PL/jour) ;
- > la RN 31 (réduction de 25 % des VL/ jour et de 71% des PL/jour) ;
- > la RD 6014 (réduction de 18 % des VL/ jour et de 60% des PL/jour) ;
- > la RD 321 (réduction 27 % des VL/jour et de 71% des PL/jour).

Les phénomènes de charges/décharges des itinéraires en véhicules légers et poids lourds ont leurs caractéristiques présentées sur les figures suivantes.

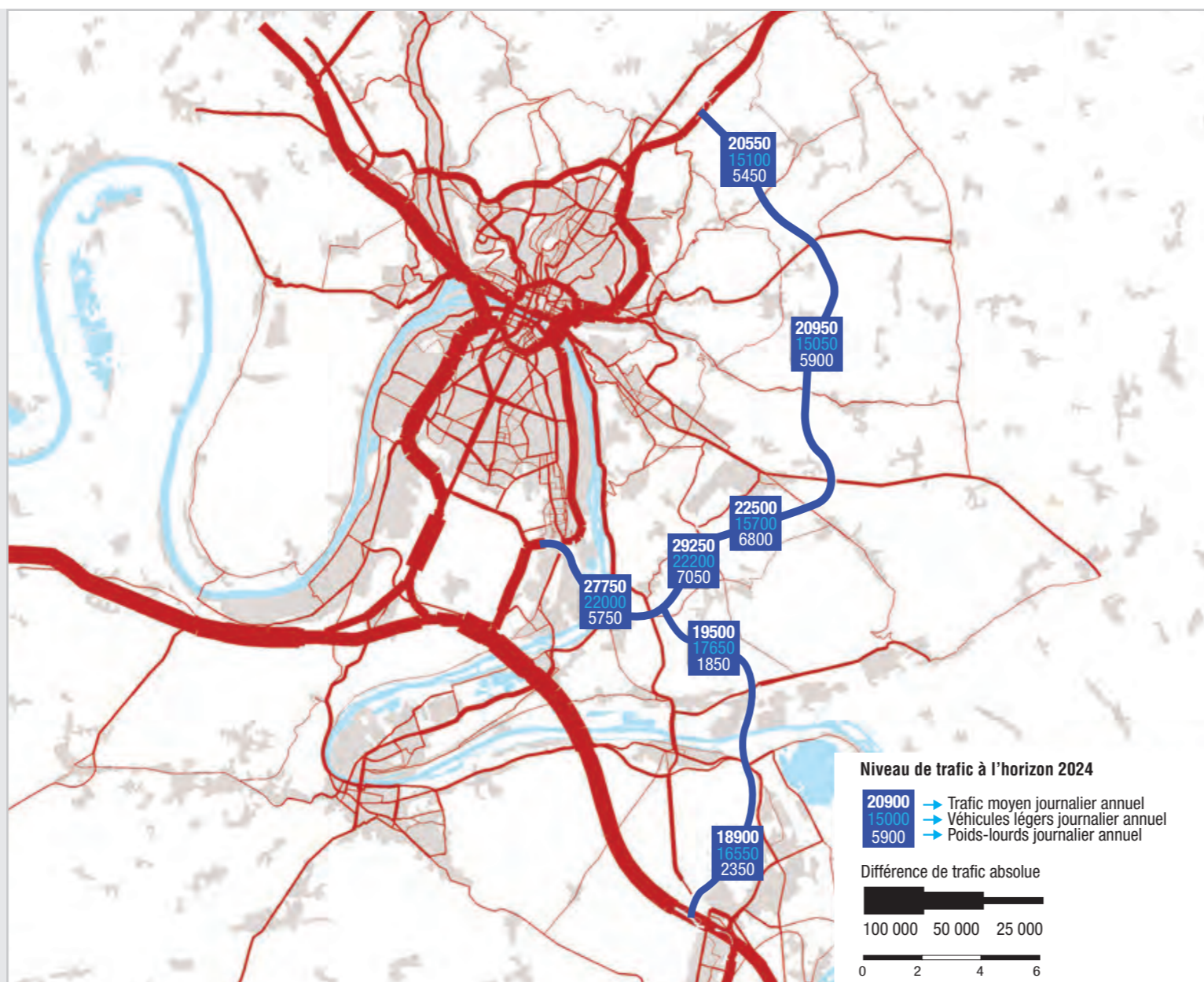


FIGURE 9 : CARTE DU TRAFIC A L'HORIZON 2024 [CEREMA, 2015]

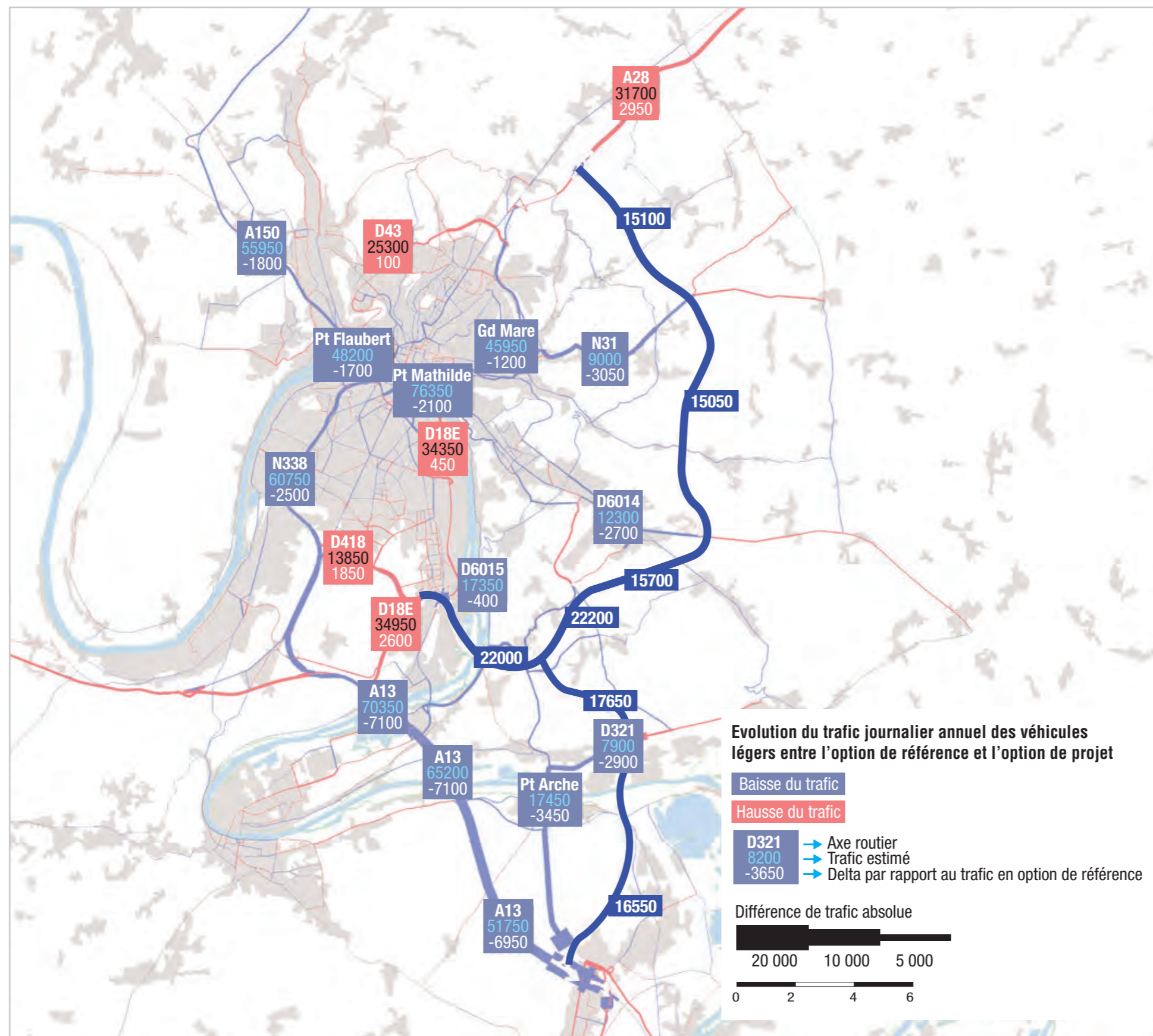
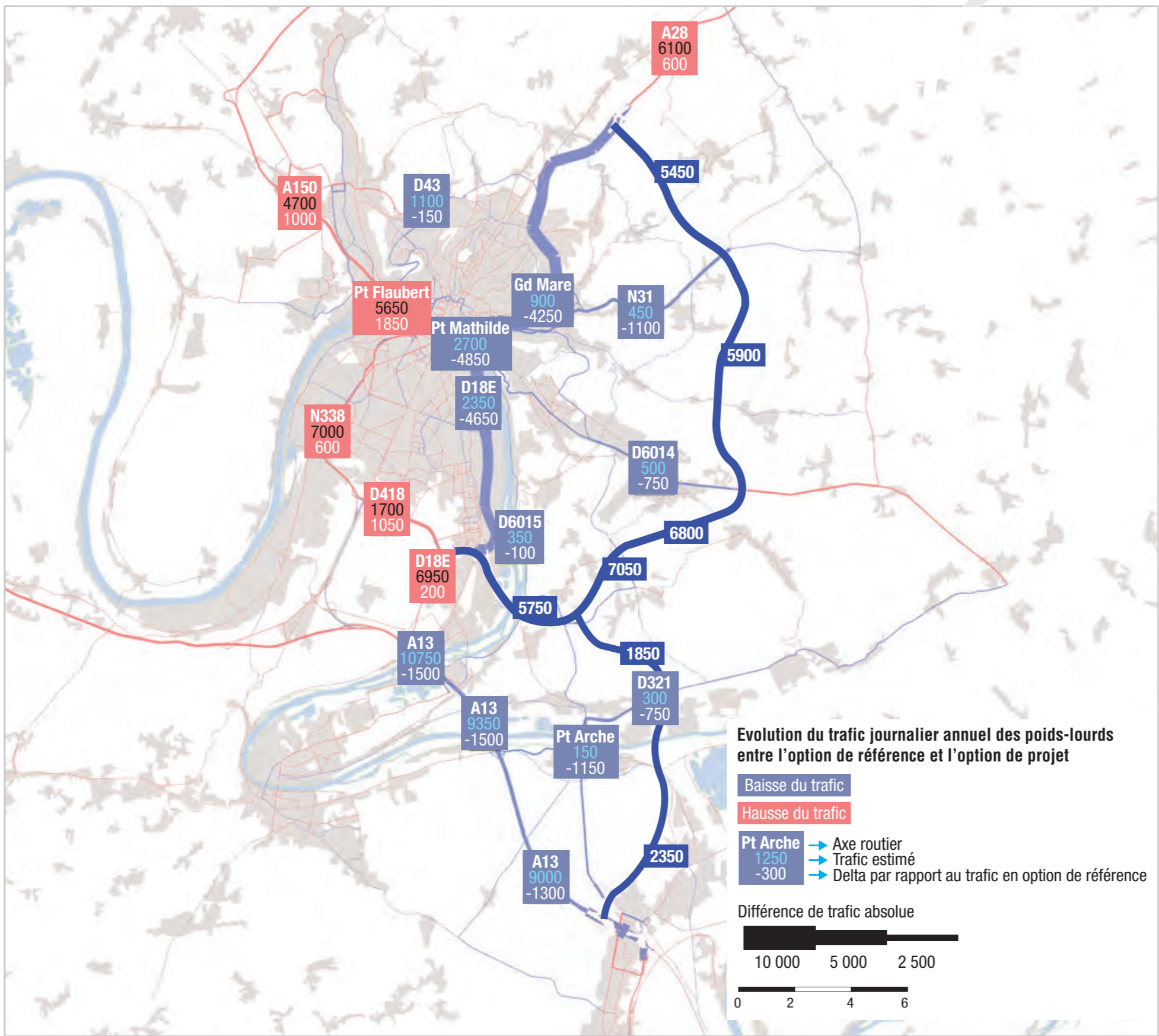


FIGURE 10 : CHARGE ET DECHARGE DES TRAFICS AVEC PROJET PAR RAPPORT AU SCENARIO FIL DE L'EAU EN VEHICULE LEGER [CEREMA, 2015]



2.5.7 Assainissement

Le projet comprend la mise en œuvre d'un réseau séparatif pour le rétablissement des écoulements des eaux naturelles et la gestion des eaux pluviales ruisselées sur l'autoroute.

La transparence hydraulique des bassins versants est assurée par l'intermédiaire d'ouvrages de rétablissement sous la section courante et par un réseau d'ouvrages longitudinaux.

Quant à la gestion des eaux ruisselées sur la plateforme, l'assainissement mis en place permettra d'assurer la collecte, le traitement et l'évacuation des eaux superficielles dans l'emprise de la route. Elle se base sur :

- > un réseau d'assainissement qui collecte l'eau provenant de la section courante et des talus,
- > un ensemble de bassins de traitement des eaux afin qu'elles puissent être rejetées dans le milieu naturel.

L'étanchéité du réseau d'assainissement et les possibilités d'infiltration sont adaptées aux sensibilités des territoires traversés.

FIGURE 11 : CHARGE ET DECHARGE DES TRAFICS AVEC PROJET PAR RAPPORT AU SCENARIO FIL DE L'EAU EN POIDS LOURDS [CEREMA, 2015]