

# PARTIE 2

## LA PRÉSENTATION DU PROJET

# 2.1 DES OPTIONS DE PROJET À LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE: RAPPEL HISTORIQUE

La notice explicative du présent dossier d'enquête publique (pièce C du présent dossier) expose l'historique du projet et des études qui ont été conduites en amont du débat public de 2005 et à l'issue de ce dernier depuis la décision ministérielle du 2 mars 2006 jusqu'à la décision ministérielle du 7 janvier 2015. Les pages 10 à 19 de cette notice retracent l'historique fin des études menées sur le contournement Est de Rouen et sur le barreau de liaison vers l'Eure. Une synthèse est reprise ci-dessous.

## 2.1.1 Décisions et étapes clés relatives à l'élaboration du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13

Le processus d'élaboration du projet de contournement Est – Liaison A28-A13 peut être résumé selon les étapes décrites dans le tableau suivant :

Dates	Décisions et 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 1993	Présentation des études de faisabilité devant les collectivités par le Préfet autour de trois options possibles
23 septembre 1994	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 Étude de faisabilité du barreau vers l'Eure réalisée par le CETE NC (Cerema/Direction territoriale Normandie Centre depuis janvier 2014)
24 décembre 1996	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 et proche de l'agglomération, complété par une liaison vers l'Eure
Avril 1997	Concertation présidée par le préfet de l'Eure sur le barreau vers l'Eure
4 novembre 1998	Concertation aboutissant à la définition par arrêté préfectoral d'un périmètre d'études de 300 m établi sur la base du fuseau de référence du contournement Est
2000	Inscription des études du contournement Est de Rouen et du barreau vers l'Eure au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 Inscription du projet dans le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf
2 février 2001	Approbation du schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (prise en compte du futur contournement)
11 février 2001	Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération rouennaise (prise en compte du futur contournement)
Décembre 2003	Approbation par le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) de la carte des infrastructures routières nationales, parmi lesquelles figure le contournement Est de Rouen
11 septembre 2004	Saisine 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

Dates	Décisions et étapes clés
2 mars 2006	Décision ministérielle retenant le principe d'un contournement routier à l'est de Rouen complété par un barreau vers l'Eure en tracé neuf et selon un projet en travers de 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés
15 octobre 2009	Le principe d'une liaison A28-A13 par l'Est est retenu dans le projet de SNIT
4 novembre 2009	Lettre de commande ministérielle qui confirme la poursuite des études du contournement Est de Rouen complété du barreau vers l'Eure
Avril 2010	Arrêtés de prises en considération du périmètre d'étude du contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 dans l'Eure (7 avril) et dans la Seine Maritime (20 avril)
12 juillet 2010	Publication de l'avant-projet du SNIT puis version consolidée en janvier 2011 : le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 est retenu au titre de la réduction de la congestion routière
28 juin 2011	Lettre de cadrage de Mme la Ministre qui précise les objectifs du projet pour l'État, confirme la pertinence d'une maîtrise d'ouvrage unique pour les deux sections (Contournement Est de Rouen avec barreau de raccordement à la RD18e et Liaison A28-A13) et expose les critères d'exercice par l'État d'une maîtrise d'ouvrage d'ensemble du projet.
19 octobre 2012	Annonce du préfet de Région par communiqué de presse, suite au comité de pilotage du projet, de la « variante préférentielle » pour l'État
Juin – juillet 2013	Publication du rapport de la commission Mobilité 21 : le projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 figure parmi les premières priorités à l'horizon 2030
18 septembre 2013	Saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le débat public ayant plus de 5 ans
6 novembre 2013	Décision de la CNDP qui recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sur la base du tracé préférentiel retenu, sous l'égide d'un garant de la concertation
4 décembre 2013	Nomination par la CNDP d'un garant de la concertation
2 juin au 12 juillet 2014	Concertation avec le public sur la base du tracé de la variante préférentielle, sous l'égide du garant nommé par la CNDP
3 décembre 2014	Décision de la CNDP qui donne acte au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie du bilan de la concertation recommandée et du rapport du garant
7 janvier 2015	Décision ministérielle de poursuite des études pour préparer l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle soumise à la concertation

L'opportunité d'un contournement de l'agglomération de Rouen par l'Est, associé à un barreau vers l'Eure a été confirmée à l'issue du débat public de 2005 par la décision ministérielle du 2 mars 2006. Elle a été ensuite consolidée successivement par les décisions ministérielles qui ont suivi (2009, 2011 et 2015).

## 2.1.2 Rappel historique de la définition progressive du projet

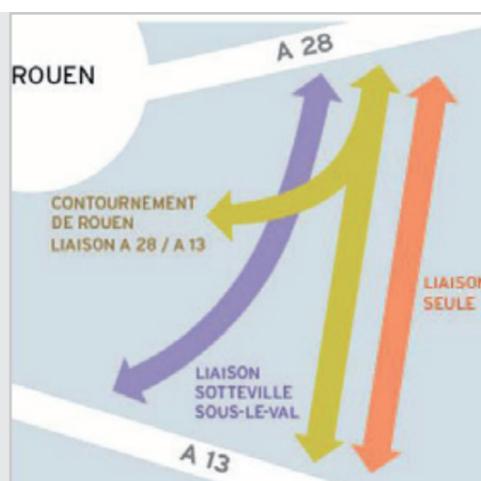
### 2.1.2.1 Rappel des options de projet étudiées

Pour répondre aux objectifs du projet, confirmés par l'analyse stratégique et rappelés ci-avant (au paragraphe 1.5), plusieurs variantes (au total 34) ont été étudiées.

Les 34 variantes étudiées ont été construites par combinaison des fuseaux élémentaires listés dans le tableau ci-après (fuseaux définis par secteur géographique Nord, Centre et Sud).

Nom des fuseaux élémentaires (associé à un secteur géographique)	Abréviation associée
Ouest du Bois d'Ennebourg	OBE
Est du Bois d'Ennebourg	EBE
Nord-Saint-Adrien	NSA
Port-Saint-Ouen	PSO
Sotteville-sous-le-Val	SSV
Barreau vers l'Eure Nord-Ouest - associé à Nord-Saint-Adrien - associé à Port-Saint-Ouen	BENO - BENONSA - BENOPSO
Barreau vers l'Eure Nord-Médian	BENM
Barreau vers l'Eure Nord-Est	BENE
Barreau vers l'Eure Sud – passant en Lisière de Forêt (de Bord)	BESL
Barreau vers l'Eure Sud – longeant l'ancienne RN 15	BESRN15

ILLUSTRATION 56 :  
LES OPTIONS DE  
PROJET



Les 34 variantes ont été regroupées et présentées selon trois grandes options de projet pour la liaison A 28 – A13 (appelées « familles » dans le présent dossier d'enquête publique) :

- > **option de projet « famille A »** : liaison A28-A13 avec barreau Sotteville-sous-le-Val (2 variantes, n°1 et n°2);
- > **option de projet « famille B »** : liaison A28-A13 avec raccordement RD18<sup>e</sup> (24 variantes, de la n°3 à la n°26);
- > **option de projet « famille C »** : liaison directe A28-A13 (8 variantes, de la n°27 à la n°34).

Aucune famille n'a été écartée a priori et les 34 variantes ont fait l'objet d'études approfondies selon un même niveau de détail.

Le descriptif détaillé des 34 variantes regroupées selon les trois options de projet, est exposé dans la notice explicative – Pièce C du dossier d'enquête publique (pages 36 à 38) mais n'est pas repris ici.

### 2.1.2.2 Rappel de la justification du choix de l'option de projet « famille B » au regard des fonctionnalités recherchées

#### Option de projet « famille C » : liaison directe A28-A13

Cette option de projet ne comprenait pas de raccordement vers Rouen. La liaison seule A28-A13 ne répondait pas à l'objectif principal du projet qui est de délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse. Seule la fonction de transit nord-Sud était conservée. Les pertes de trafic, notamment sur la partie nord du projet, étaient conséquentes.

Cette réponse insatisfaisante aux objectifs assignés au projet a été confirmée par les études de trafic menées par la DREAL qui ont montré une décharge faible des pénétrantes. Ces pénétrantes conservaient de l'ordre de 10 à 25 % de trafic VL supplémentaire et jusqu'à 3 à 4 fois plus de trafic PL par rapport à une variante avec barreau de raccordement à la RD18<sup>e</sup> (option de projet « Famille B »).

#### Option de projet « famille A » : liaison A28-A13 avec barreau Sotteville-sous-le-Val

Cette option de projet avait pour ambition de remplacer à la fois le barreau de raccordement à la RD18<sup>e</sup> et le raccordement sur A13 à Incarville. Compte tenu de la position de son point de raccordement sud sur A13, cette famille ne permettait que très imparfaitement de remplir les fonctions assignées au projet. Elle ne favorisait pas les échanges entre Rouen et le secteur Louviers/Val-de-Reuil/Vallée de l'Andelle.

Cette réponse insatisfaisante aux objectifs assignés au projet a été confirmée par les études de trafic menées par la DREAL qui ont montré une décharge faible des pénétrantes et très faible sur la voirie du centre-ville de Rouen. Cette variante charge fortement l'A13 : +13 % en VL et +24 % en PL par rapport au trafic estimé en 2024 sans Liaison A28-A13.

La section RD6014 – A13 qui était censée fusionner les sections barreau vers l'Eure et raccordement à Rouen, présentait quant à elle un trafic de 24 000 véhicules/jour entre la RD6014 et la RD95, et 30 000 véhicules/jour entre la RD95 et l'A13, ce qui était très largement inférieur à la somme des trafics de la partie Sud et de la partie Ouest de l'option de projet « Famille B » (c'était même approximativement le même niveau de trafic que l'on obtenait seulement sur la partie Ouest de cette variante), ce qui signifie que cette option de projet suscitait globalement un intérêt moindre pour les usagers par rapport aux autres (excepté pour le transit Nord/Ouest).

#### Option de projet « famille B » : liaison A28-A13 avec raccordement RD18e

Compte tenu des points de raccordement, cette famille permettait de répondre aux fonctions assignées au projet. Certaines variantes (combinaisons) apparaissaient toutefois plus optimales.

La combinaison la plus optimale (variante 17) perdait 1 000 à 2 000 véhicules/jours (en transit essentiellement) par rapport à un tracé de la Liaison A28/A13 plus direct (via le Barreau vers l'Eure Nord-Médian). En contrepartie elle améliorerait fortement l'attractivité du projet pour le trafic échangé entre la vallée de l'Andelle/CASE et la rive gauche de Rouen (+ 2 500v/j sur la section A13-RD321 et + 3 500v/j sur la section

RD321-nœud N/S par comparaison avec un passage via le barreau vers l'Eure Nord-Médian). L'attractivité de cette option de projet permettait d'obtenir les déchargements des pénétrantes les plus importants et la meilleure réponse aux objectifs fonctionnels du projet.

Au regard des objectifs du projet, mis en parallèle de l'étude de trafic, il est apparu que les variantes globales constituées de la liaison seule (famille C) ne répondaient pas à l'objectif principal du projet qui est de délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse. Au nombre de 8, les liaisons seules ont alors été écartées du choix (famille C).

De même, les 2 variantes globales avec la section élémentaire Sotteville-sous-le-Val (famille A) constituées de la connexion à l'A13 par Sotteville-sous-le-Val répondaient très imparfaitement aux objectifs du projet, en ne favorisant pas les échanges entre Rouen et le secteur Val-de-Reuil – Louviers – Vallée de l'Andelle. S'agissant des effets, ces 2 variantes présentaient des effets très importants sur le captage « le Catelier » (Oisiel), sur les habitats et la zone d'activités de Tourville, et sur le paysage (collectrice, bifurcations, échangeurs sur plusieurs niveaux) et génèreraient de très fortes perturbations sur la circulation de l'A13 pendant la phase de travaux. Enfin, les études de trafic ont montré des résultats insatisfaisants en vue des objectifs de délestage du trafic dans le centre-ville de Rouen.

Ainsi, seules les variantes constituées d'une liaison A28-A13 complétée par un barreau de raccordement à Rouen, c'est-à-dire les variantes regroupées au sein de l'option de projet « famille B » (variantes 3 à 26) ont été retenues sur la base du critère « fonctionnalités ».

S'agissant de l'approche monétarisée socio-économique, des calculs de la VAN-SE (Valeur actualisée Nette – socio-économique) ont été réalisés pour chaque option de projet (ou famille de variantes) avec les hypothèses en vigueur à l'époque : tous les résultats étaient largement positifs et n'étaient pas discriminants pour le choix de la variante.

### 2.1.2.3 De l'option de projet « famille B » à la variante préférentielle

L'option de projet « famille B » regroupait 24 variantes: 12 d'entre elles passaient par le secteur de Nord-Saint-Adrien (NSA) et les 12 autres passaient par le secteur de Port-Saint-Ouen (PSO), pour se raccorder à la RD18E.

Les 12 variantes passant par le secteur de Nord Saint Adrien ont été écartées sur la base de l'analyse multi-critère pour des raisons essentiellement environnementales (eaux souterraines et milieux naturels). En effet, une première approche environnementale globale a permis de constater que le fuseau élémentaire « Nord Saint Adrien » générerait des impacts environnementaux particulièrement importants:

- > incidences notables sur le site Natura 2000 « *Boucles de Seine Amont, coteaux de Saint Adrien* »;
- > impact très important sur l'hydrogéologie avec un passage dans le périmètre de protection rapproché et à proximité du périmètre de protection immédiat du captage de la Chapelle (le plus important de l'agglomération rouennaise).

À l'inverse, les effets environnementaux du fuseau élémentaire « PSO » par Port-Saint-Ouen étaient moins importants.

Si le fuseau élémentaire par Nord-Saint-Adrien semblait limiter les incidences sur les riverains, celui par Port-Saint-Ouen est apparu largement plus favorable du point de vue de l'hydrogéologie (critère de santé publique lié au captage AEP) et du point de vue des effets sur les milieux naturels. Les effets du fuseau élémentaire par Nord-Saint-Adrien étant discriminants de par leur intensité et le fuseau élémentaire par Port-Saint-Ouen étant globalement moins impactant, ce dernier a été retenu.

Ainsi, sur les 24 variantes globales composant la famille B, 12 variantes restant à ce stade de l'analyse étaient les variantes comprenant le fuseau élémentaire passant par Port-Saint-Ouen (variantes n°15 à 26).

L'analyse multi-thématique des effets de ces 12 variantes (n°15 à 26) a été présentée dans l'étude d'impact et reprise dans la notice explicative du dossier d'enquête publique, sous forme d'un tableau de synthèse (pages 39 à 41 de la notice explicative) selon les critères suivants:

- > environnement humain et 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.

À la lecture de ce tableau de synthèse et des éléments explicatifs associés, il ressort que les variantes globales (n°21 à 26) comprenant le fuseau élémentaire « barreau vers l'Eure Sud longeant l'ancienne RN15 » (BESRN15), étaient plus défavorables que les variantes globales (n°15 à 20) qui comprenaient le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Sud passant en lisière de la Forêt de Bord ».

En effet, les variantes n°21 à 26 combinaient 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;
- > les eaux souterraines avec un impact potentiel sur le captage en eau potable du Val-aux-Loups;
- > le bruit avec de plus nombreuses habitations exposées (Les Damps).

Cela a conduit donc à retenir pour la suite, les seules variantes globales intégrant le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Sud passant en lisière de la Forêt de Bord » à savoir les **variantes n°15 à 20**.

Parmi les 6 variantes restantes à ce stade, l'analyse du tableau (tableau de synthèse page 39 de la notice explicative) a fait également ressortir que les 2 variantes composées du fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord-Est » (c'est-à-dire les variantes n°19 et 20) étaient particulièrement plus défavorables que les 4 autres variantes (n°15 à 18) en matière d'attractivité, avec une perte très importante de trafic résultant de l'allongement du kilométrage et des temps de parcours. De plus, ce fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord-Est » présentait de forts impacts sur les habitations de la commune de La Neuville-Chant-d'Oisel, sur les milieux agricoles et sur la ressource en eau (car il intersecte une vallée sèche en amont hydrogéologique des captages de la Vallée de l'Andelle avec risques de transfert rapide). Pour ces raisons, les variantes n°19 et 20 ont été écartées.

Ainsi, le choix restait à opérer entre les variantes n°15, n°16, n°17 et n°18 (schématisées, illustration 57).

Évaluation/identification des effets du projet	
Pour les variantes passant par Nord Saint Adrien	Pour les variantes passant par Port-Saint-Ouen
Impact très important sur l'hydrogéologie avec un passage dans le périmètre de protection rapproché et à proximité du périmètre de protection immédiat 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.	Passage à proximité du périmètre de protection rapproché du captage de la Chapelle (des simulations hydrogéologiques montrent qu'un transfert de polluants vers les captages s'effectuerait en une dizaine de jours, ce qui rend possible une intervention en cas de pollution accidentelle)
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 ».	Incidences non notables sur le site d'incidence Natura 2000 « îles et berges de la Seine en Seine Maritime ».
Effet lié à la réalisation d'un tunnel au droit de la faille géologique de Rouen.	Effet lié au passage à travers la zone Seine Sud, intégrant un diffuseur complet.  Effet de coupure sur les zones d'habitat de la commune des Authieux, en rive droite de la Seine.

TABLEAU 31 : TABLEAU EXTRAIT DE LA PIÈCE C « NOTICE EXPLICATIVE » COMPARAISON DES EFFETS ENTRE LES VARIANTES ÉLÉMENTAIRES PASSANT PAR NORD-SAINT-ADRIEN ET CELLES PASSANT PAR PORT-SAINT-OUEN

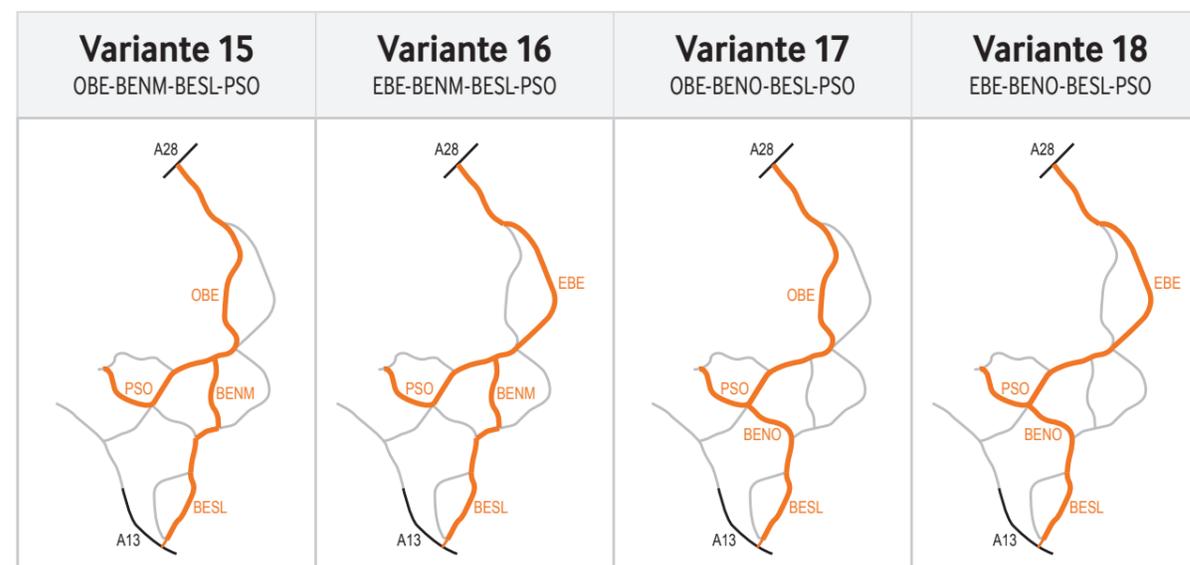


ILLUSTRATION 57 : VARIANTES N° 15 À 18 (SCHÉMA EXTRAIT DE LA NOTICE EXPLICATIVE)

Ces 4 variantes se distinguaient par leur composition :

- > sur la partie nord du projet: elles passaient soit par le fuseau élémentaire « Ouest du Bois d'Ennebourg » soit par le fuseau élémentaire « Est du Bois d'Ennebourg »;
- > sur la partie centrale du projet: elles passaient soit par le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord-Ouest » soit par le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord Médian ».

Sur ces 4 variantes restantes, les variantes (n°16 et 18) composées du fuseau élémentaire « Est du Bois d'Ennebourg » apparaissaient plus défavorables du point de vue de l'environnement humain. En effet, comparativement avec le fuseau élémentaire « Ouest Bois d'Ennebourg », le fuseau « Est du Bois d'Ennebourg » impactait davantage d'habitations et créait plus de contraintes et de danger du fait de la proximité avec le réseau gaz (Canalisation GRT Gaz), mais surtout créait une coupure des villages de Bois l'Évêque et Bois d'Ennebourg. On a pu noter qu'il passait plus loin du captage de Saint-Aubin-Epinay mais présentait une vulnérabilité intrinsèque du milieu aquifère plus importante du fait de plus nombreuses bêtes jugées actives situées en aval immédiat du fuseau (Sud et Est de l'Aubette) et souvent liées directement à des captages. Il convient de noter que si la variante n°18 pouvait sembler plus intéressante pour les thématiques sylviculture et milieux naturels du fait de ne pas passer en lisière ouest du Bois d'Ennebourg, ces avantages n'ont pas été jugés de nature à compenser l'ensemble des inconvénients cités plus haut.

Ces arguments ont conduit à préférer les variantes n°15 et n°17.

En comparant les variantes n°15 et n°17 qui différaient uniquement sur la partie centrale (la variante n°15 incluant le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord Médian » et la variante n°17 le fuseau élémentaire « Barreau vers l'Eure Nord Ouest »), la variante 17 était plus favorable, avant tout du fait d'une attractivité plus importante et d'un coût moindre, mais aussi d'un impact réduit sur le paysage.

En conclusion, la « variante n°17 » a été proposée comme variante préférentielle à soumettre à l'enquête publique. C'est sur l'analyse détaillée de cette variante que porte la présente évaluation socio-économique.

## 2.2 DESCRIPTION DE LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE SOUMISE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément aux termes de la lettre de cadrage ministérielle du 28 juin 2011 (confirmée par la décision ministérielle du 7 janvier 2015), le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie), sous la forme d'une mise en concession. Il bénéficiera d'une subvention publique cofinancée avec les collectivités territoriales et dont le montant sera défini avec le concessionnaire pressenti. Il s'agit d'une infrastructure autoroutière à péage.

### Consistance et objectifs de l'opération

Le projet de liaison vise à relier l'A28 au Nord à l'A13 au Sud par l'est en incluant un barreau de raccordement vers le sud de Rouen.

La longueur totale du projet de liaison A28-A13 – Contournement Est de Rouen est de 41,5 km et se décompose en :

- > une branche reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville et l'autoroute A13 et l'autoroute A154 au Sud au niveau d'Incarville (36 km);
- > une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) à la Route Départementale 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray (5,5 km).

De plus, il comprend six diffuseurs permettant d'assurer les échanges avec les RN31, RD6014, RD95, RD18E, RD321 et RD6015.

Il est conçu pour répondre aux objectifs formulés depuis la décision ministérielle du 2 mars 2006 consécutive au débat public de 2005 et confirmés par toutes les décisions ministérielles successives (2009, 2011 et 2015).

Aussi le projet permettra de :

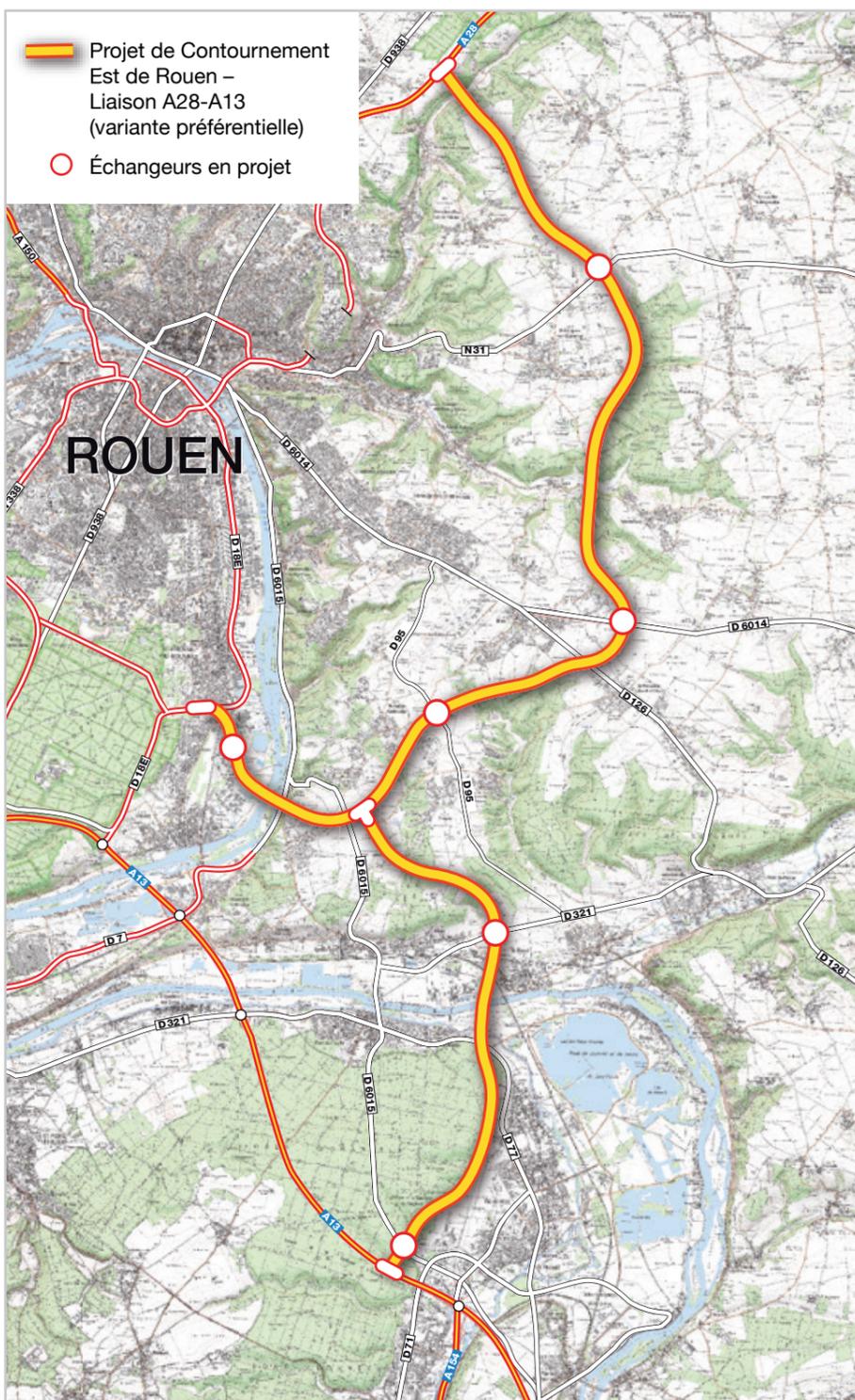
- > structurer les échanges au sein du plateau Est;
- > développer les échanges entre le Nord-Est du département de Seine-Maritime et le département de l'Eure;
- > réduire le trafic des poids lourds sur les RD6014, RD6015 et RN31 améliorant ainsi la qualité de vie des riverains.

Le coût estimé du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28-A13 s'élève à 886 millions d'euros 2015 hors taxe (ce coût intègre les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre).

La mise en service du projet s'accompagnera par ailleurs d'une interdiction de circulation pour les poids lourds en transit au sein de deux zones telles que définies sur l'illustration 59. Ainsi, les voiries locales des deux zones (comprenant les pénétrantes Est RN31, RD 6014 et RD 6015) seraient uniquement autorisées à la desserte par voie d'arrêté préfectoral.

Exemples :

- > 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 l'A28 nord et souhaitant rejoindre la rive gauche de Rouen ne pourra plus emprunter la RN 28 et le tunnel de la grand-Mare: il devra emprunter la nouvelle liaison autoroutière par l'Est ou rejoindre par l'ouest via le Pont Flaubert.



— Projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 (variante préférentielle)  
○ Échangeurs en 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.

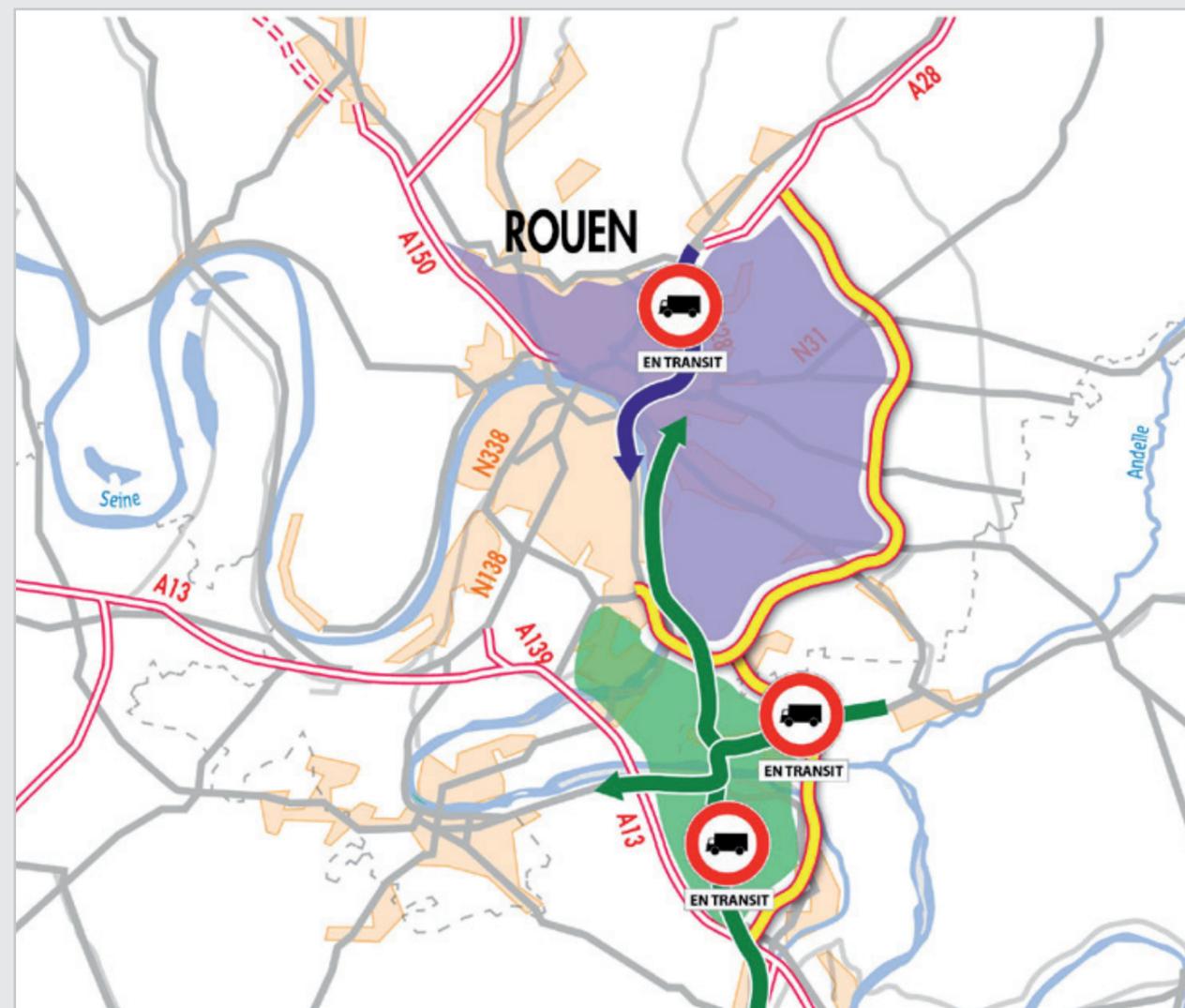


ILLUSTRATION 58 : PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN - LIAISON A28-A13: VARIANTE PRÉFÉRÉNTIELLE – DOSSIER DE CONCERTATION

ILLUSTRATION 59 : PÉRIMÈTRES DE RESTRICTION AUX POIDS LOURDS EN TRANSIT ENVISAGÉS À L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE DU PROJET (EXTRAIT DU DOSSIER DE CONCERTATION DE JUIN 2014)