

Contournement  
Est de Rouen

LIAISON A28-A13



# Dossier de concertation

## Concertation

du 2 juin au 12 juillet 2014



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie





# Préface

Permettant de détourner du cœur d'agglomération une grande partie des déplacements routiers, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 doit contribuer à la décongestion et à l'amélioration de la sécurité sur les voies pénétrantes de Rouen, ouvrant la voie au développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux. Attendu par les collectivités territoriales et les partenaires socio-économiques haut-normands, ce projet s'inscrit résolument dans la dynamique de développement de la Vallée de la Seine et favorisera un aménagement équilibré du territoire, son attractivité économique et la qualité de vie de ses habitants.

Le Gouvernement fait siennes les conclusions de la commission « Mobilité 21 », qui a retenu ce projet parmi ses premières priorités à l'horizon 2030. La Commission « Mobilité 21 » a été chargée d'établir un diagnostic sur la pertinence et la faisabilité des projets du SNIT (schéma national des infrastructures de transport), au vu des besoins de mobilité de nos citoyens et la soutenabilité financière de ces projets.

Par cette position et la saisine de la Commission nationale du débat public le 23 septembre 2013, l'État réaffirme son ambition de réaliser au plus vite cette infrastructure, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de sécurité pour les usagers et de permettre à tout le territoire de bénéficier de transports performants.

L'opportunité du projet ayant été entérinée à l'issue du débat public de 2005, la Commission nationale du débat public a estimé que la variante préférentielle retenue pour le Contournement Est doit faire l'objet d'une concertation avec le public sous l'égide d'un garant.

À travers la présente concertation, l'État souhaite que les futurs usagers, riverains, habitants, partenaires politiques, économiques et associatifs, puissent s'exprimer, sous le regard et avec l'appui de Michel Gaillard, désigné par la Commission nationale du débat public comme garant de cette concertation. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Haute-Normandie, maître d'ouvrage du projet, sous mon autorité, veillera à informer le mieux possible la population et à apporter des réponses aux questions du public tout au long de la concertation.

En tant que Préfet de Région, je souhaite que cette concertation contribue à l'élaboration collective d'un projet partagé et puisse éclairer les décisions qui suivront.

**Pierre-Henry Maccioni**  
Préfet de la Région Haute-Normandie,  
Préfet de la Seine-Maritime

# SOMMAIRE

- 1 Préface de Pierre-Henry Maccioni, Préfet de la Région Haute-Normandie
- 4 Présentation synthétique du projet
- 6 La concertation en 4 questions

## Partie 1

### 9 UNE RÉPONSE AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

- 10 > Une congestion qui trouve son origine dans l'organisation du réseau routier
- 13 > Détourner le trafic de transit des routes départementales
- 14 > Orienter les trafics d'échange liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes routiers sécurisés
- 15 > Capter une partie des trajets domicile-travail entre le centre de l'agglomération rouennaise et les « Plateaux Est »
- 16 > Améliorer les liaisons entre l'agglomération rouennaise et l'Eure
- 16 > Désenclaver la vallée de l'Andelle
- 17 > Les trafics attendus et les effets du projet sur le reste du réseau routier

## Partie 2

### 21 UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LA DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

- 22 > Favoriser le développement des transports en commun
- 23 > Soutenir le développement économique au service de l'attractivité régionale
- 25 > S'inscrire en cohérence avec les politiques locales de développement urbain

### Partie 3

## 27 LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

- 28 > Une variante préférentielle qui tient compte des enjeux humains et environnementaux
- 38 > Des échangeurs pour irriguer le territoire
- 39 > Une réalisation sous la forme d'une concession autoroutière
- 41 > Le niveau de service d'une autoroute

### Partie 4

## 43 DE LA CONCERTATION AU PROJET FINAL

- 44 > 2014 : Les enseignements de la concertation
- 44 > 2014-2015 : Poursuivre le dialogue pour limiter les impacts du projet
- 45 > 2015 : Le temps de l'enquête publique
- 46 > 2017-2020 : Du décret d'utilité publique à la définition du projet final
- 48 > 2020-2024 : Les travaux de construction de l'infrastructure

# PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Carrefour de nombreuses autoroutes et routes nationales et départementales très fréquentées, l'agglomération rouennaise est victime d'une importante congestion routière qui limite le développement des transports en commun. Faute d'itinéraires de contournement, les trafics de transit et les trafics d'échange liés aux activités logistiques et portuaires viennent se superposer au trafic journalier des habitants de l'agglomération et du nord de l'Eure qui convergent vers Rouen.

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. Les études menées depuis ont permis de définir une « variante préférentielle », c'est-à-dire le fuseau de passage conciliant au mieux les objectifs du projet avec les contraintes techniques et prenant en compte les enjeux humains et environnementaux.

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.

Le projet 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 ».

Afin de garantir une bonne desserte des territoires traversés et détourner le trafic des routes aujourd'hui embouteillées, le projet prévoit des échangeurs avec les principaux axes rencontrés : RN31, RD6014, RD95, RD321 et RD6015. Un échangeur est aussi prévu au sein même de la zone d'activité Seine-Sud. Estimée à 1 milliard d'euros, cette nouvelle infrastructure à 2x2 voies sera réalisée par concession, seule solution permettant la réalisation d'un seul tenant, dans un calendrier maîtrisé, d'un équipement offrant un haut niveau de service. Le montant des péages, leur emplacement précis ainsi que la définition du tracé final au sein de la variante préférentielle seront déterminés par le futur concessionnaire, qui devra respecter le cadre fixé par l'État à l'issue des étapes d'échanges avec la population.

La mise en service du projet est envisagée pour 2024.

La présente concertation s'inscrit dans une démarche de dialogue continu avec le territoire, qui comprendra notamment par la suite l'enquête publique préalable à la DUP, l'enquête publique relative à la loi sur l'eau, et la consultation du public au titre de la préservation des espèces protégées.

Une liaison  
autoroutière

2X2 voies

41 KM

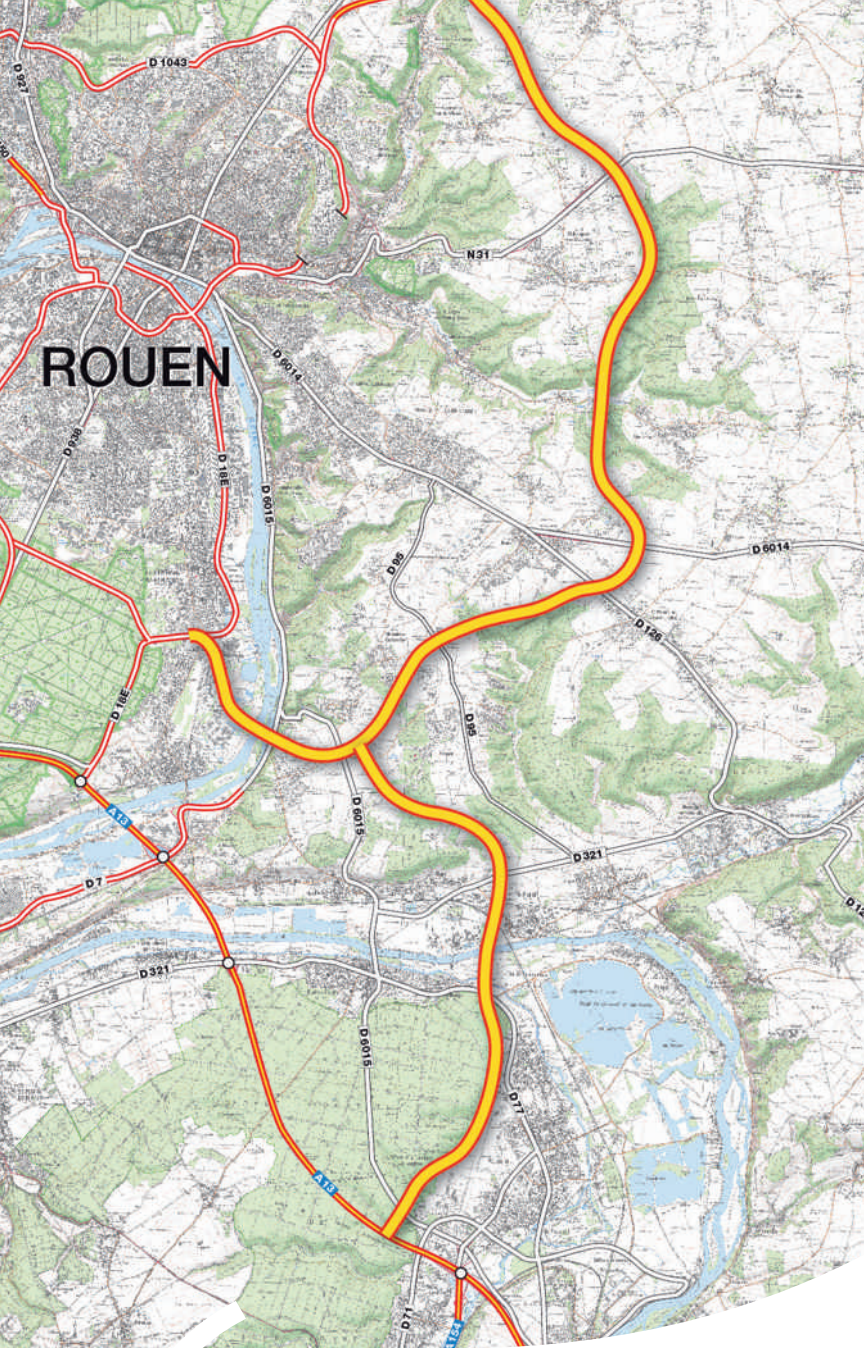
20 000 à

30 000

véhicules/jour attendus  
selon les secteurs

Un investissement  
estimé à

1 milliard d'euros



## L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

En tant que propriétaire du réseau routier national, l'État est maître d'ouvrage du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Il est localement représenté par le Préfet de Région et, auprès de lui, par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Haute-Normandie, service déconcentré du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, en charge des Transports.

Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne qui passe commande pour la construction de l'ouvrage. Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé.

Dans le cas présent, l'État désignera un concessionnaire pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien de la future infrastructure, une fois confirmée l'utilité publique du projet. Sous la supervision de l'État, le concessionnaire aura à sa charge de déterminer l'emprise précise de l'autoroute au sein de la bande de 300 mètres préalablement portée à l'enquête publique.

### EN SAVOIR +

#### UN PROJET SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC EN 2005 ET PRÉCISÉ POUR TENIR COMPTE DES AVIS EXPRIMÉS

Organisé du 9 juin au 9 novembre 2005, le débat public sur le projet de Contournement Est de Rouen avait confirmé la nécessité d'un tel projet afin d'améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération, de développer les transports collectifs et de renforcer l'attractivité du territoire.

Le tracé proposé avait en revanche fait l'objet d'intenses débats, notamment quant à ses effets environnementaux potentiels, et conduit des participants à proposer des tracés alternatifs, permettant d'éviter les coteaux de Saint-Adrien et les zones de captage d'eau potable.

À l'issue du débat public, l'État, maître d'ouvrage du projet, a considéré que l'opportunité du Contournement Est avait été validée.

Depuis la confirmation de la poursuite du projet par la décision ministérielle du 6 mars 2006, le projet a connu une phase d'études répondant à la volonté d'analyser, avec le même niveau de précision, les différentes variantes de passage suggérées lors du débat public. Trente-quatre variantes ont ainsi été étudiées.

Le projet soumis à la présente concertation reprend, en l'améliorant, la proposition présentée lors du débat public de 2005. Ce dernier projet tient compte des nombreux enjeux environnementaux tout en limitant son impact sur le tissu urbain.

# LA CONCERTATION EN 4 QUESTIONS

## LA DÉCISION DE LA CNDP DU 6 NOVEMBRE 2013 RELATIVE AU PROJET

### « La Commission nationale du débat public, [...] »

- . considérant que le Ministre, par sa décision du 2 mars 2006 a décidé la poursuite du projet et l'approfondissement des études, en particulier en incluant dans le projet le barreau vers l'Eure,
- . considérant que des modifications substantielles ont été apportées au projet et qu'en vertu de l'article L 121-12, une concertation avec le public peut être relancée,
- . considérant que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », et que, dans ces circonstances, un débat public organisé par la CNDP sur l'opportunité du projet n'a plus lieu d'être,
- . considérant que les études complémentaires ont conduit le comité de pilotage associant l'État, les Collectivités territoriales et les élus à retenir en octobre 2012 un tracé préférentiel, qui tient compte du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen,
- . considérant que le public n'a pas été directement associé et n'a pu exprimer ses observations depuis 2005,

### Décide :

#### Article 1 :

Il n'y a pas lieu de mettre en œuvre un nouveau débat public organisé par la CNDP sur le projet de contournement Est de Rouen.

#### Article 2 :

Il est recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sur la base du tracé préférentiel retenu selon les modalités suivantes :

- . elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale du débat public désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- . elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion des réunions publiques,
- . elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

## Pourquoi une concertation ?

Conformément aux articles L.121-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'ayant pas fait l'objet d'une enquête publique dans les cinq ans suivant la clôture du débat public de 2005, le Ministre en charge des Transports a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en septembre 2013 pour qu'elle se prononce sur les formes que devait prendre la poursuite du dialogue avec le territoire.

Dans sa décision du 6 novembre 2013, la CNDP a recommandé à l'État, maître d'ouvrage du projet, de mener une concertation avec le public sous l'égide d'un garant.

Comme le précise la décision de la CNDP, cette concertation est menée sur la base de la « variante préférentielle » proposée par l'État, qui tient compte des positions exprimées lors du débat public de 2005. La concertation sert donc à recueillir l'expression du plus grand nombre afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet.

## Comment le public peut-il s'exprimer ?

La concertation se déroule du 2 juin au 12 juillet 2014. Pendant cette période, plusieurs réunions publiques sont organisées, lors desquelles le maître d'ouvrage présente le projet et répond aux questions. À cette occasion, le public et les représentants politiques, socio-économiques et associatifs des territoires pourront apporter leur contribution aux échanges.



Le dispositif envisagé prévoit des tables-rondes qui vont permettre d'approfondir, avec le public et les partenaires du territoire, les thématiques suivantes : environnement humain et naturel, développement économique, aménagement du territoire et déplacements.

L'ensemble des réunions publiques fera l'objet de comptes rendus publics synthétiques.

Les habitants des communes concernées par le projet sont destinataires d'un dépliant comprenant un coupon T sur lequel ils peuvent donner leur avis ou poser leur question.

Cette possibilité est également offerte sur le site internet du projet : [www.liaisonA28A13.com](http://www.liaisonA28A13.com), où seront mises à disposition toutes les informations sur le projet et la concertation.

L'ensemble des avis exprimés sera synthétisé dans un compte-rendu de la concertation rédigé par le maître d'ouvrage. Le garant établira également son propre rapport du déroulé de la concertation.

## Quel est le rôle du garant ?

Le garant d'une concertation veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées.

Il s'assure de la bonne information du public, en veillant notamment au bon dimensionnement de la publicité faite pour annoncer la concertation et ses modalités.

Il s'assure enfin de la bonne restitution des expressions du public dans le compte-rendu du maître d'ouvrage et établit lui-même un rapport qu'il transmet à la CNDP.

## Quelles suites seront données aux expressions formulées lors de la concertation ?

À l'issue de la concertation, l'État établira un compte rendu et le garant un rapport, ces deux documents étant transmis à la Commission nationale du débat public.

Le compte rendu réalisé par le maître d'ouvrage s'attachera à relever les principaux thèmes abordés et les premiers enseignements. Le rapport du garant reviendra sur l'information et la participation du public.

Sur la base de ces éléments, le Ministre en charge des Transports sera ensuite amené à se prononcer sur les suites à donner aux études. La concertation permettra d'arrêter les conditions d'approbation de la variante qui sera présentée à l'enquête publique.

Les positions exprimées lors de la concertation serviront de point de départ aux échanges plus fins qui devront se poursuivre lors des étapes ultérieures du projet.

Le compte rendu du maître d'ouvrage et le rapport du garant seront joints au dossier d'enquête publique.

### EN SAVOIR +

#### **MICHEL GAILLARD, GARANT DÉSIGNÉ PAR LA CNDP POUR LA CONCERTATION**

Nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 4 décembre 2013, Michel GAILLARD a été garant CNDP de plusieurs concertations : projet de prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay, projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien, projet de métro Ligne Orange (devenue Ligne 15 Est) du Grand Paris Express, projet de création d'un Centre Européen d'Essais Ferroviaires (CEEF) entre Bachant, Écuélin et Saint-Rémy-Chaussée.

Il a également été Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) pour le projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) et pour le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), ainsi que membre de la CPDP pour le projet de dénivellation et mise en souterrain de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Il préside actuellement une Commission particulière du débat public consacrée au projet Port Seine Métropole à Achères, porté par Ports de Paris.





# Partie 1

## Une réponse aux enjeux de déplacements

### L'ESSENTIEL

Le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison entre l'A28 et l'A13 entend apporter une réponse durable à la situation de saturation des axes routiers de l'agglomération rouennaise aujourd'hui constatée.

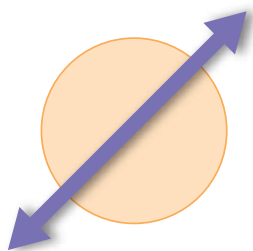
Il vise également à faciliter le développement des transports en commun et à soutenir le développement économique, en offrant notamment une meilleure desserte de la vallée de l'Andelle et en renforçant les liaisons entre les pôles économiques rouennais et nord-eurois.

## UNE CONGESTION QUI TROUVE SON ORIGINE DANS L'ORGANISATION DU RÉSEAU ROUTIER

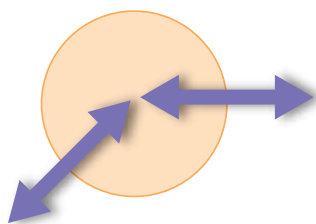
Si toutes les grandes agglomérations peuvent connaître des situations de congestion routière, l'agglomération rouennaise souffre de la particularité de voir converger vers son centre un ensemble de routes et d'autoroutes fortement fréquentées. Sur ces axes, se cumulent des trafics journaliers « domicile-travail », des trafics d'échanges vers ou à partir des zones d'activités 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.

### LES TROIS TYPES DE TRAFIC

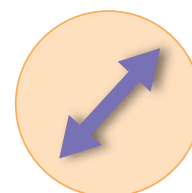
> TRAFIC DE TRANSIT :  
lorsque l'origine **et** la  
destination du déplacement  
se situent **à l'extérieur**  
du périmètre de projet.



> TRAFIC D'ÉCHANGE :  
lorsque l'origine **ou** la  
destination du déplacement  
se situe **à l'intérieur**  
du périmètre de projet.

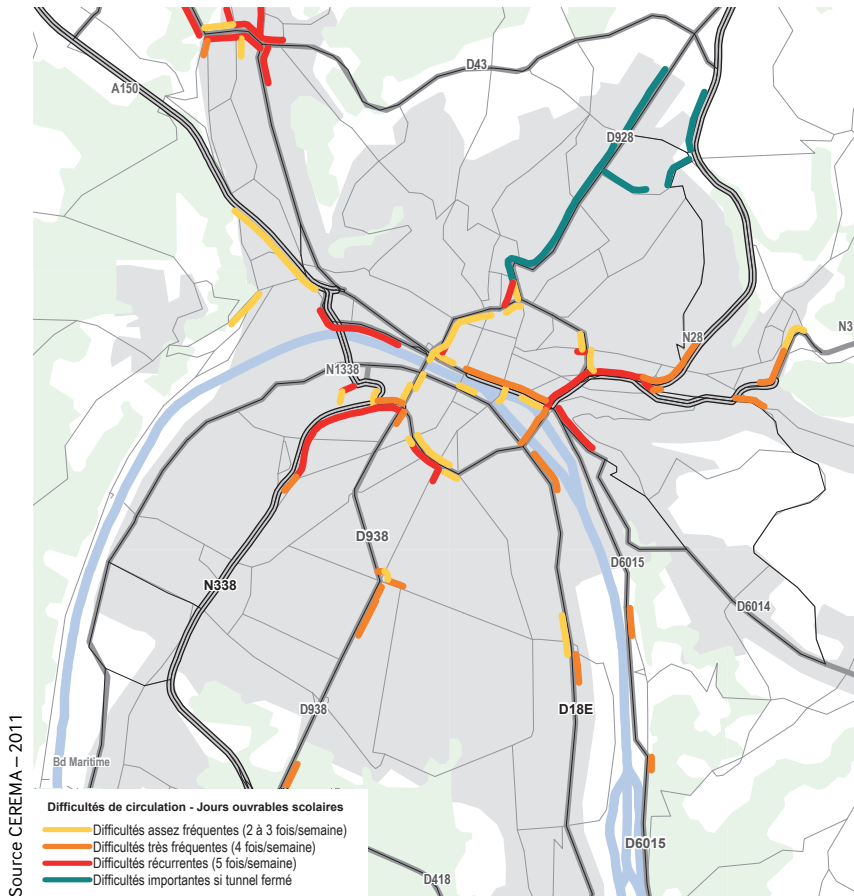


> TRAFIC INTERNE :  
lorsque l'origine **et** la  
destination du déplacement  
se situent **à l'intérieur**  
du périmètre de projet.



L'un des premiers objectifs du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 vise donc à décongestionner l'ensemble des axes routiers de la partie Est de l'agglomération.





Difficultés de circulation dans l'agglomération rouennaise à l'heure de pointe du matin

### LE TUNNEL DE LA GRAND-MARE, L'UN DES SYMBOLES DE LA CONGESTION ROUTIÈRE ROUENNAISE

Très fréquentée, la RN28 – continuité de l'A28 nord – connaît des embouteillages réguliers. Sur l'année 2011, le trafic moyen s'élève 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, où le trafic atteint 80 000 véhicules/jour, et sont susceptibles de remonter au cœur du tunnel. Pour des raisons de sécurité, le tunnel doit alors être fermé. Chaque année, le tunnel est ainsi fermé environ 50 fois, 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.

Les études de trafic réalisées montrent que le **projet de Contournement Est devrait permettre d'éviter près de 4 000 camions par jour dans le tunnel de la Grand-Mare et plus de 4 500 camions par jour sur le Pont Mathilde.**



## Partie 1

### Une réponse aux enjeux de déplacements

La diminution des bouchons existants sur les axes routiers qui convergent vers Rouen constitue également un enjeu de santé publique lié à la qualité de l'air. Le cœur de l'agglomération rouennaise est aujourd'hui marqué par une qualité de l'air médiocre, due en partie au trafic automobile.

L'indice ATMO<sup>1</sup> (qui prend en compte les mesures en dioxyde d'azote, en dioxyde de soufre, en particules et en ozone) montre que le nombre de jours où l'indice est « médiocre » ou « mauvais » est en constante

augmentation (44 jours en 2011 contre 34 en 2010, 34 en 2009 et 23 en 2008).

Si l'amélioration de la qualité de l'air doit passer par le développement d'une politique volontariste en faveur

des transports en commun et des modes doux, celle-ci se heurte pour l'instant à l'impossibilité de détourner les trafics automobiles vers d'autres axes, en l'absence d'un contournement.

1. L'indice Atmo concerne toutes les grandes agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants. C'est un chiffre allant de 1 à 10 associé à un qualificatif (de très bon à très mauvais). Cet indice et son mode de calcul actuels sont précisément définis au niveau national par un arrêté du Ministère de l'Écologie.

2. Centre d'études techniques de l'équipement devenu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 le CEREMA (Centre d'études et de d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

### LA MISE EN SERVICE DU PONT FLAUBERT NE RÉSORBE PAS LA CONGESTION CONSTATÉE SUR L'AGGLOMÉRATION

Le CETE<sup>2</sup> Normandie Centre a réalisé en mars 2010 une étude sur les effets de la mise en service du Pont Flaubert sur le réseau routier.

Depuis son ouverture en 2008, le Pont Flaubert accueille près de 39 000 véhicules par jour. Son ouverture a principalement bénéficié au Pont Guillaume (baisse de 15% du trafic) et au Pont Corneille (baisse de 10% du trafic).

En revanche, l'ensemble de l'agglomération n'a pas bénéficié de ce soulagement de trafic, notamment dans sa partie Est où les trafics de la RN28, de la RD6014 et du Pont Mathilde ont continué de croître depuis 2004.

« Une qualité de l'air médiocre, due en partie au trafic automobile »



# DÉTOURNER LE TRAFIC DE TRANSIT DES ROUTES NATIONALES ET DÉPARTEMENTALES ET DE LA VOIRIE LOCALE

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

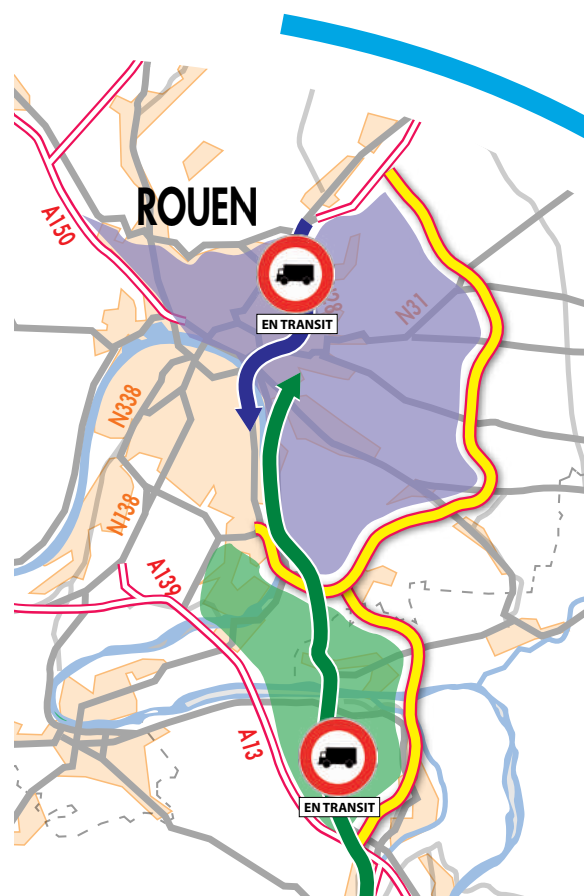
Les études menées par le CETE Normandie Centre montrent qu'aujourd'hui environ 85% des trafics de transit empruntant le cœur d'agglomération sont susceptibles d'être captés par le projet.

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 autoroutière.

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, la Communauté d'Agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) et la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE) sont susceptibles d'arrêter des principes restreignant la circulation des poids-lourds en transit.

À l'horizon de réalisation du projet, deux périmètres d'interdiction des poids lourds en transit sont envisagés, incluant les principales routes départementales de l'Est de l'agglomération (voir carte ci-contre), ainsi que les quais hauts rive droite.



**PÉRIMÈTRES DE RESTRICTION  
AUX POIDS LOURDS EN  
TRANSIT ENVISAGÉS À  
L'HORIZON DE LA MISE EN  
SERVICE DU PROJET**

# 85%

des poids-lourds  
en transit devraient  
emprunter la future  
liaison A28-A13.

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

## ORIENTER LES TRAFICS LIÉS AUX ZONES LOGISTIQUES ET PORTUAIRES VERS DES AXES 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 autour des activités céréalières, génèrent un trafic poids-lourds important.

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

De plus, ces trafics, essentiellement de 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 au cœur d'agglomération, vise à orienter ces trafics d'échange vers des axes routiers adaptés (autoroutes, rocade) dont les caractéristiques (principe d'une autoroute à 2x2 voies avec séparateur central) sont aujourd'hui les plus sûres pour ce type de transport.

### L'ACCIDENT DU PONT MATHILDE : UNE ILLUSTRATION DE LA PLACE DES POIDS LOURDS EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Le 29 octobre 2012, un accident impliquant un camion d'hydrocarbures et un camion frigorifique provoque un important incendie qui endommage une partie de la structure métallique du pont et entraîne la fermeture de l'ouvrage à tout trafic pour réparation ainsi que la mise en place d'un plan de circulation temporaire.



«  
Les  
caractéristiques  
d'une autoroute  
sont les plus sûres  
pour les trafics  
de poids-lourds





# 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 par conséquent 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 constitue d'importantes pertes de temps et une source de stress quotidien.

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

La liaison A28-A13 créera 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 empruntent dans leur grande majorité la RD6015 qui connaît une importante congestion à hauteur de Pont-de-l'Arche, malgré la mise en service d'une déviation en 2010.

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 cherche donc à ce que les zones d'activités économiques de Louviers – Val-de-Reuil conservent leur attractivité et

que les habitants de ces communes puissent être davantage reliés avec l'agglomération rouennaise.

En dehors du nœud autoroutier<sup>3</sup> raccordant la future infrastructure à l'A13 et à l'A154, le projet vise donc une desserte performante et rapide de Louviers–Val-de-Reuil dont l'accès pourra se faire via l'échangeur avec la RD6015 à l'ouest du Vaudreuil.

3. Lieu de croisement de plusieurs autoroutes.

## Partie 1 Une réponse aux enjeux de déplacements



Conserver  
l'attractivité des  
zones d'activités  
économiques  
du territoire



### LE PÉAGE D'INCARVILLE A-T-IL UN LIEN AVEC LE PROJET ?

L'autoroute A13 a été initialement conçue suivant le système de « péage ouvert », c'est-à-dire des péages placés en pleine voie, à intervalle régulier sur un parcours. Entre ces intervalles, les échangeurs ne possèdent pas de péage, rendant une portion de l'A13 – entre les diffuseurs de Criquebeuf-sur-Seine et de Maison Brûlée – libre de péage pour le trafic interne.

Cette conception de péages ouvert n'apparaît pas adaptée au présent projet, dans le souci de respecter le principe d'équité dans les péages acquittés par les usagers.

La liaison autoroutière vers l'A154 fonctionne avec un système de péage indépendant. Les barrières de péage d'Incarville servent au financement de l'A154 existante (Incarville-Acquigny) et de l'A13. Elles sont donc étrangères au système de péage fermé du Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13.

## 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.

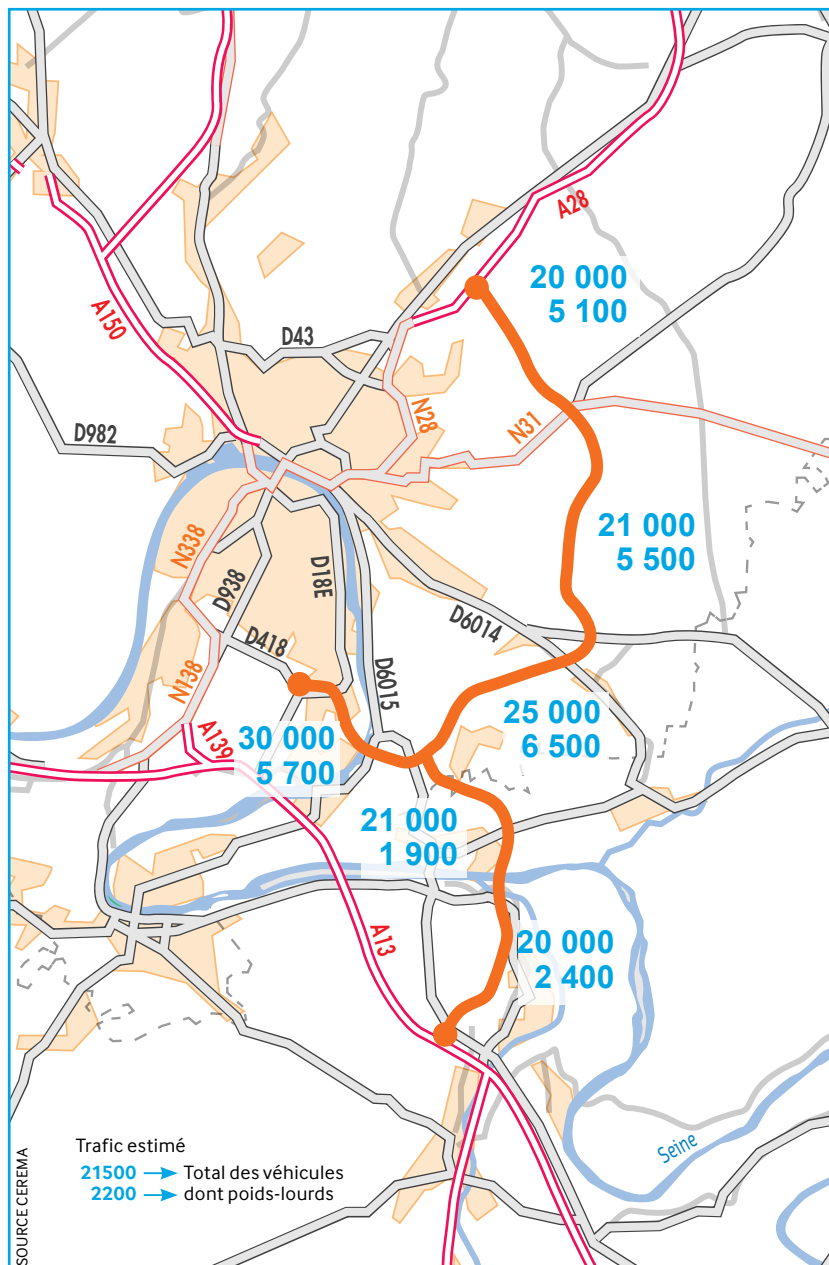
À l'issue du débat public de 2005, le renforcement de l'accessibilité de la vallée de l'Andelle a été inscrit dans la décision ministérielle comme un des objectifs majeurs auquel devait répondre la liaison A28-A13.

Depuis lors, les nouvelles perspectives que connaissent les entreprises et les industries d'Alizay

confortent la pertinence du projet et la nécessité d'un échangeur avec la RD321.



# LES TRAFICS ATTENDUS ET LES EFFETS DU PROJET SUR LE RESTE DU RÉSEAU ROUTIER



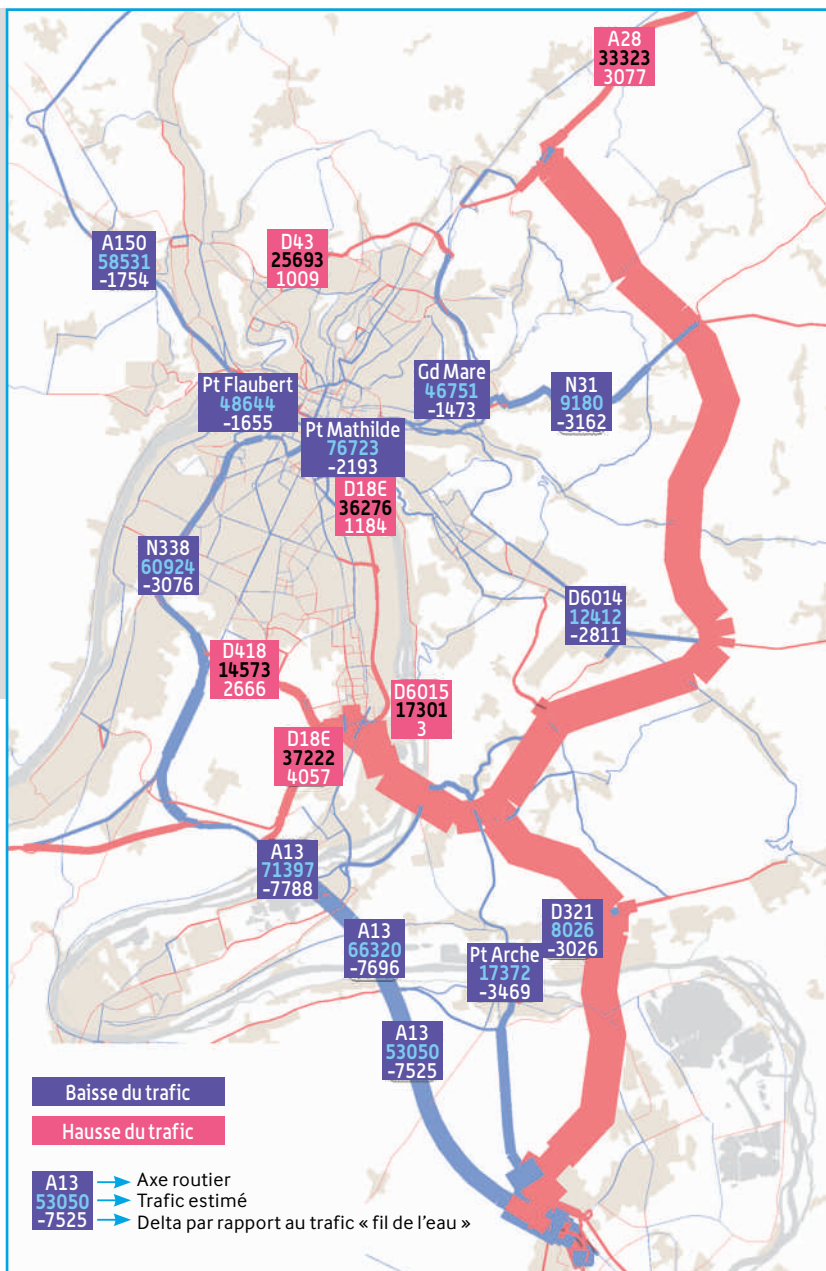
En captant l'essentiel des trafics de transit et une partie des trafics d'échanges et internes aux heures de pointes, le projet devrait voir circuler, selon les tronçons, entre 20 000 et 30 000 véhicules chaque jour, permettant ainsi une décharge du reste du réseau routier.



## LES TRAFICS ATTENDUS SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN – LIAISON A28A13

Les estimations de trafics présentées ci-dessus ont été calculées en prenant pour hypothèses les mesures de restrictions de circulation envisagées par les collectivités et des tarifs de péages conformes aux moyennes nationales.

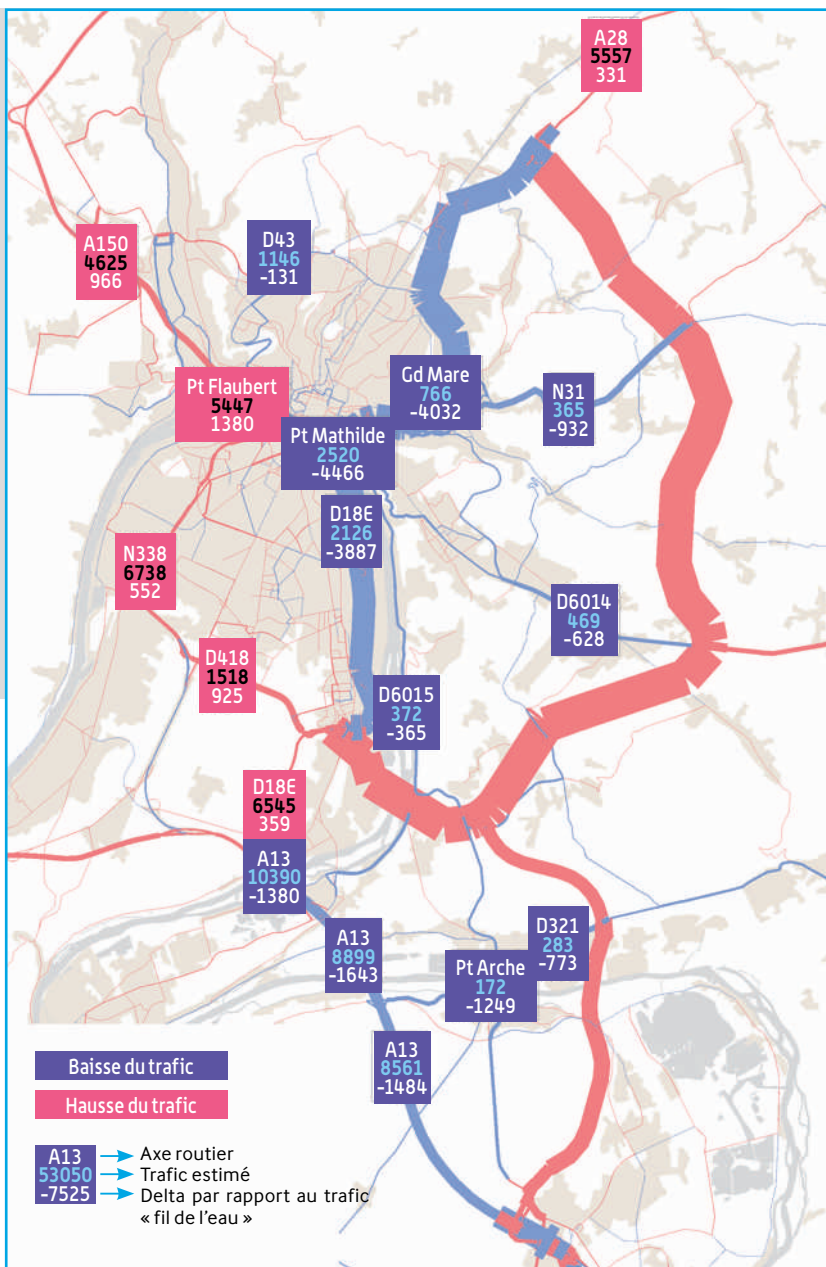
## LES EFFETS DU PROJET SUR LE RESTE DU RÉSEAU ROUTIER, MESURÉS POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES ET POUR LES POIDS-LOURDS



### ECARTS DE TRAFIC JOURNALIER DES VOITURES PARTICULIÈRES À L'HORIZON DE MISE EN SERVICE DU PROJET

Les écarts de trafics sont mesurés par rapport à un horizon « fil de l'eau », c'est-à-dire par rapport au trafic que connaîtraient les axes routiers sans la réalisation du projet à la date de sa mise en service.

On constate sur cette carte que le projet décharge les principales pénétrantes de l'agglomération (RN28, RN31, RD6014, RD321, RD6015 et RN338) ainsi que l'A13 entre Incarville et Rouen.



### ECARTS DE TRAFIC JOURNALIER DES POIDS-LOURDS À L'HORIZON DE MISE EN SERVICE DU PROJET

Le projet et les mesures d'interdiction des poids-lourds en transit permettent de détourner l'essentiel du trafic poids-lourds de son trajet actuel : les principaux points de congestion de l'agglomération voient ainsi leurs trafics très sensiblement réduits : le tunnel de la Grand-Mare, le Pont Mathilde et le boulevard industriel verront ainsi leurs trafics poids-lourds allégés de 4000 à 4500 poids-lourds par jour. Une recharge du trafic poids-lourds est attendu entre la rocade Sud III et l'A150. La circulation des poids-lourds dans l'agglomération se trouve donc profondément modifiée, avec une réorientation des trafics sur des axes sécurisés à 2x2 voies.





## Partie 2

# Un projet qui contribue à la dynamique du territoire

### L'ESSENTIEL

La réalisation du Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 s'intègre dans une dynamique de territoire plus vaste, au service du développement des transports en commun, de l'aménagement et de la maîtrise de l'espace et du développement économique. L'ensemble de ces orientations forme un tout cohérent au service de l'attractivité régionale et de l'amélioration du cadre de vie.

## FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Sur le territoire de la CREA, le développement des transports en commun autour des lignes TEOR et des lignes de tramway, desservant efficacement les secteurs denses de l'agglomération, se heurte aujourd'hui à la saturation des axes routiers.

Le Plan de Déplacements Urbains, dont l'enquête publique s'est tenue fin 2013, prévoit de requalifier les grands axes routiers de

l'agglomération en repensant le partage de l'espace public au bénéfice des modes doux et des transports collectifs. Ce nouveau partage de l'espace public passe nécessairement par un allègement concomitant du trafic routier, rendu possible par la création du contournement autoroutier.

La desserte des secteurs périurbains de l'agglomération passera quant à elle par une réflexion conjointe

avec les politiques d'aménagement du territoire. En effet, la concentration des emplois dans le cœur de l'agglomération, conjuguée à un étalement des zones d'habitation, augmente les distances de déplacements domicile-travail et les rend plus diffus. L'étalement urbain a donc pour conséquence de rendre moins performantes les dessertes en transport en commun.

La CREA souhaite repenser la desserte de son secteur périurbain, notamment les plateaux Est, en étudiant la possibilité d'une liaison de transport à haut niveau de service. Cette politique volontariste s'inscrira dans une démarche concertée avec les territoires proches pour trouver des solutions collectives et adaptées.

Le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 permettra donc aux territoires de la CREA et de la CASE de voir se concrétiser la restructuration du réseau de transport, accompagnant une réflexion plus large sur l'aménagement du territoire.





# SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

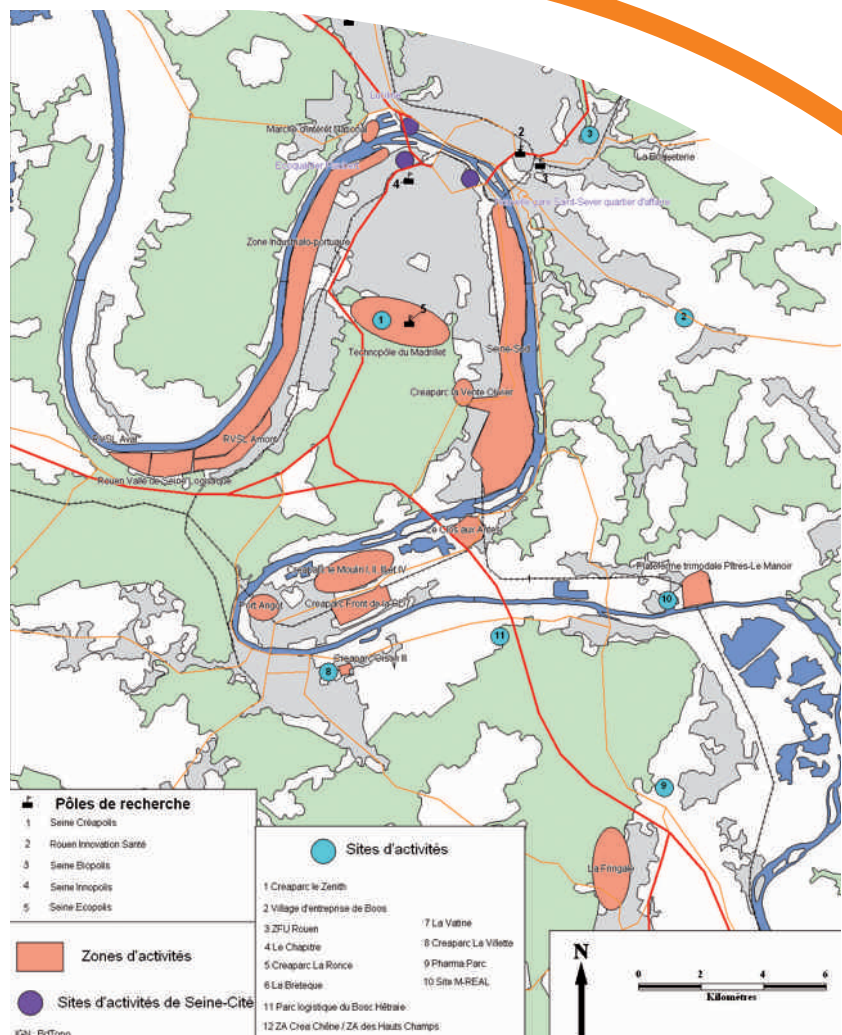
Les zones d'activités industrialo-portuaires du Port de Rouen s'étendent sur sept communes le long de la Seine, sur une surface de près de 1300 ha, regroupant plus de 200 entreprises et 20 000 salariés.

Aujourd'hui, un quart des échanges du port de Rouen est réalisé avec des marchandises en provenance des grands axes routiers de l'Est de l'agglomération : A28 nord, RN31 ou RD6014. Bien que le projet stratégique du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) prévoie de diminuer la part modale de la route de 80 à 74,5% pour ses pré et post-acheminements grâce à une montée en puissance du fret fluvial et du fret ferroviaire, les trafics d'échange liés aux activités portuaires continueront à représenter une part majoritaire des trafics routiers de l'agglomération.

Les activités industrielles et portuaires sont à l'origine de l'implantation de nombreuses activités liées au transport et à la logistique, notamment dans les zones Rouen Vallée de Seine Logistique ou encore dans la zone Seine-Sud. La zone d'activité Seine-Sud, qui accueille de nombreuses industries et activités économiques, est

particulièrement susceptible de bénéficier du projet. De la même manière, les zones industrialo-portuaires, points de départ ou d'arrivée de la plupart des trafics d'échange de l'agglomération, bénéficieront de l'infrastructure avec des temps de transport par la route réduits et sécurisés.

L'échangeur d'Alizay devrait quant à lui renforcer la dynamique actuelle de ce pôle et ouvrir de nouvelles perspectives économiques à l'ensemble de la vallée de l'Andelle. La connexion du projet avec l'A13 et l'A154 dans son extrémité sud devrait également conforter l'attractivité du pôle économique de Louviers-Val-de-Reuil.



## Partie 2

### Un projet qui contribue à la dynamique du territoire

Le Contournement Est de Rouen irriguera ainsi de nombreux pôles d'activités, tout au long de son tracé. En cohérence avec les objectifs de la transition écologique et énergétique, ces pôles orientent leur développement vers un usage plus intense de la voie d'eau et du rail. Toutefois, leur desserte routière n'en reste pas moins capitale pour leur activité. À terme, même si les transports alternatifs à la route se développent massivement, la desserte routière de ces zones restera en effet le premier mode utilisé au regard des volumes considérés. Le projet de Contournement Est constituera donc un facteur favorable à leur essor et à l'emploi.

Le projet se mettra au service des objectifs fixés dans les Projets d'Aménagement et de Développement Durable des territoires, qui prévoient une organisation cohérente des zones commerciales en périphérie d'agglomération et une réflexion collective autour des créations de zones d'activités.

« Le projet de Contournement Est constituera donc un facteur favorable à leur essor et à l'emploi



# S'INSCRIRE EN COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES LOCALES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Les plateaux Est ont connu une urbanisation et un étalement urbain importants dans la dernière décennie. Le bilan du SCOT<sup>4</sup> 2000-2008 avait ainsi estimé à 125 ha pour les plateaux Est et 40 ha pour le secteur Aubette-Robec la superficie d'espaces consommés sur ces secteurs, au détriment des espaces agricoles et naturels. Un tel développement, s'il relève du dynamisme de l'agglomération, doit toutefois être planifié et maîtrisé dans une logique d'aménagement durable du territoire.

C'est le sens de la démarche animée par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE) (voir encadré ci-contre), qui rassemble les collectivités porteuses des différents SCOT, ainsi que la Région et les départements. C'est plus globalement le sens de la création en février 2012 du pôle métropolitain CREA – Seine Eure qui souhaite renforcer son attractivité par la mise en œuvre d'un modèle exemplaire de développement durable.

Le Contournement Est de Rouen s'inscrit dans cette volonté de développement durable du territoire et s'articule avec les politiques d'aménagement de l'espace portées par les collectivités locales. Ces politiques doivent préserver les abords de l'infrastructure d'une urbanisation diffuse et au contraire favoriser la densification des zones déjà

urbanisées tout en améliorant la desserte de ces dernières par un développement volontariste des transports en commun sur les routes pénétrant vers le cœur de l'agglomération. Ces orientations inscrites dans les schémas d'aménagement futurs bénéficieront aux terres agricoles et aux milieux naturels.

## VERS LA FORMALISATION D'UN DOCUMENT STRATÉGIQUE D'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Le projet de liaison autoroutière est déjà inscrit dans la plupart des documents d'urbanisme de ces territoires. Ce projet sera donc réalisé conjointement à d'autres projets d'aménagement des territoires desservis et, à ce titre, il fait déjà l'objet d'une démarche collective de réflexion animée par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure.

Il est envisagé de mieux formaliser cette démarche d'association de collectivités territoriales, par exemple sous la forme d'une véritable « charte d'accompagnement du projet. »

4. Schéma de cohérence territoriale.





# Partie 3

## Les grandes caractéristiques du projet

### L'ESSENTIEL

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 consiste en la création d'une liaison autoroutière sur le principe d'une 2x2 voies reliant l'A28 nord, la RD18e et l'A13-A154. D'un linéaire de 41 km, elle comportera des échangeurs avec les principaux axes menant à Rouen et aujourd'hui saturés.

L'infrastructure, estimée à environ un milliard d'euros, est prévue d'être réalisée dans le cadre d'une mise en concession autoroutière.

## UNE VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE QUI TIENT COMPTE DES ENJEUX HUMAINS ET ENVIRONNEMENTAUX

Conformément aux conclusions du débat public de 2005 et de la décision ministérielle de 2006, l'État a conduit des études avec un niveau de détail comparable sur de multiples scénarii de passage.

Au total, 34 variantes ont été étudiées. Plusieurs émanaient de suggestions formulées par les différentes parties prenantes du débat public.

Après une analyse comparative de ces 34 variantes, certaines ont été écartées car répondant imparfaitement aux différents objectifs du projet.

La variante retenue est appelée « variante préférentielle » car elle assure le meilleur équilibre entre la réponse aux objectifs assignés au projet, le respect des contraintes techniques et les effets sur les milieux humains et environnementaux.

Le cheminement ayant conduit à l'adoption de la variante préférentielle a été porté à la connaissance des membres du Comité de Pilotage – réunissant les principales collectivités territoriales et les parlementaires du territoire –, des maires des communes du territoire, des partenaires socio-économiques et des associations environnementales en octobre 2012.





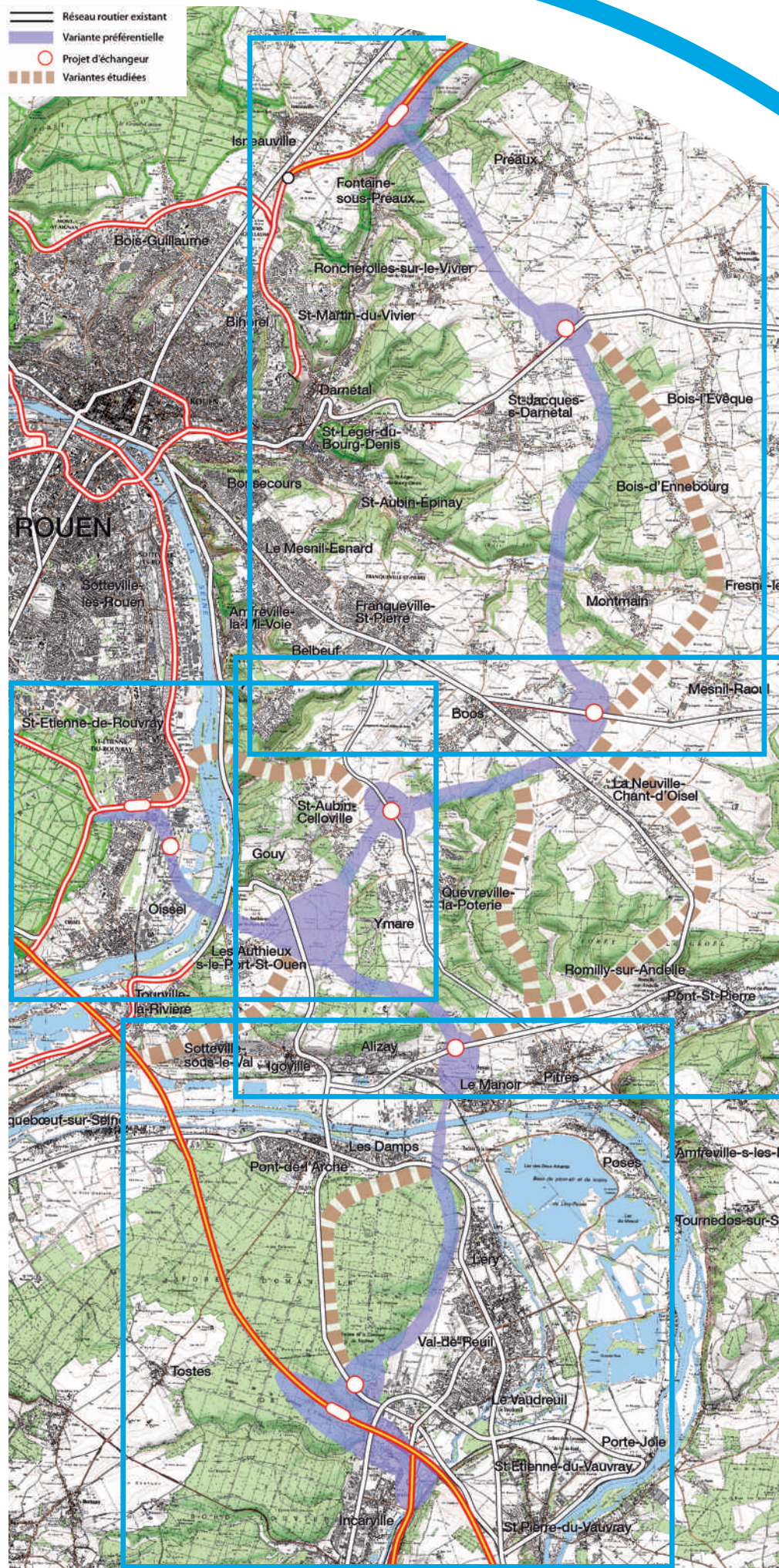
La variante préférentielle assure le meilleur équilibre entre la réponse aux objectifs assignés au projet, le respect des contraintes techniques et les effets sur les milieux humains et environnementaux



À l'issue des études préalables et conformément aux prescriptions réglementaires, l'État retiendra une bande de passage préférentielle d'une largeur de 300 mètres. À ce stade elle deviendra la bande DUP qui sera présentée à l'enquête publique.

Le tracé définitif de l'autoroute, finalisé après l'enquête publique et la Déclaration d'Utilité Publique, s'inscrira dans cette bande de 300 mètres. Toutefois, exceptés des points particuliers (échangeurs ou barrières de péages), l'emprise finale de l'autoroute nécessitera en moyenne 50 mètres.

L'emprise de la future infrastructure sera donc moins large que les fuseaux présentés dans les cartes qui suivent. L'emprise exacte et définitive de l'infrastructure ne sera déterminée que par le concessionnaire, dans le cadre des études de projet détaillées.



 LES 4 SECTEURS DU PROJET

## Partie 3 Les grandes caractéristiques du projet

### Le secteur nord : d'Isneauville à Boos

Depuis l'A28 nord, la variante préférée traverse le territoire d'Isneauville à Boos. Sur ce secteur, le projet comprend deux échangeurs permettant de capter les trafics de la RN 31, à proximité de Saint-Jacques-sur-Darnétal ainsi que ceux de la RD6014 à hauteur de Boos.

Longeant le bois d'Ennebourg dans sa lisière, la variante préférée traverse plusieurs vallées et passe à proximité de ressources en eau potable de l'agglomération de Rouen, comme les captages de Saint-Aubin-Epinay et Fontaine-sous-Préaux.

Les viaducs envisagés pour les franchissements des vallées du Robec et de l'Aubette permettront d'éviter tout impact sur les rivières et les points de captage d'eau potable.

Sur ce secteur, les enjeux écologiques rencontrés sont notables, le projet pouvant avoir des effets sur les continuités écologiques du Bois d'Ennebourg.

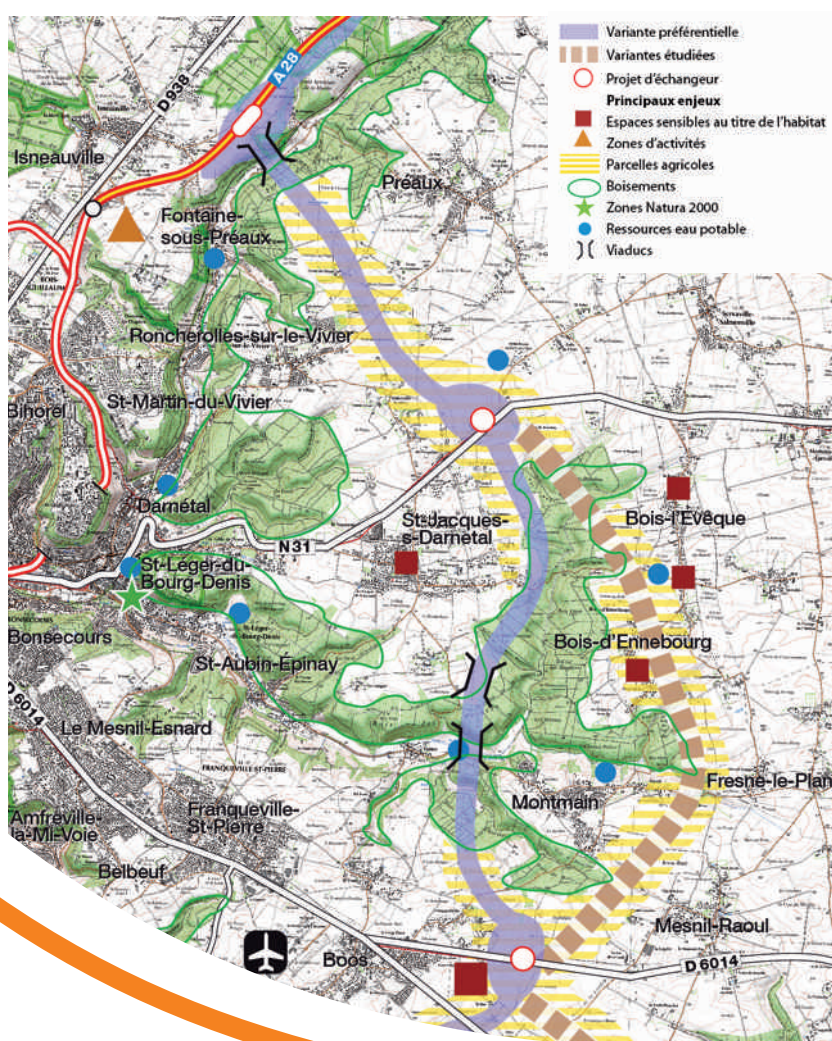
REPRÉSENTATION INDICATIVE DE LA  
VARIANTE PRÉFÉRÉNTIELLE SUR CE SECTEUR





Des mesures spécifiques seront donc prises pour compenser les impacts, en recréant par exemple des passages pour la faune. Avant d'atteindre Boos, la variante préférentielle passe à proximité du Hameau du Boc.

Les nuisances sonores que l'infrastructure est susceptible de générer pour les riverains seront traitées par des dispositions constructives appropriées, qui garantiront la maîtrise des effets acoustiques potentiels du projet.



Une autre option de passage avait été étudiée, longeant le bois d'Ennebourg par l'Est. Elle a été écartée en raison d'un risque plus important pour les captages d'eau potable existants de la vallée de l'Aubette et des enjeux forts pour les zones d'habitations (Mesnil-Raoul, Fresne-Le-Plan, Bois d'Ennebourg et Bois l'Evêque) et les parcelles agricoles. Enfin, de par son plus grand linéaire, cette variante n'était pas en mesure de détourner autant les flux de circulation que la variante retenue pour ce secteur.



**CARTE DES PRINCIPAUX ENJEUX RENCONTRÉS**

## Partie 3 Les grandes caractéristiques du projet

### Le secteur central : de Boos au Manoir

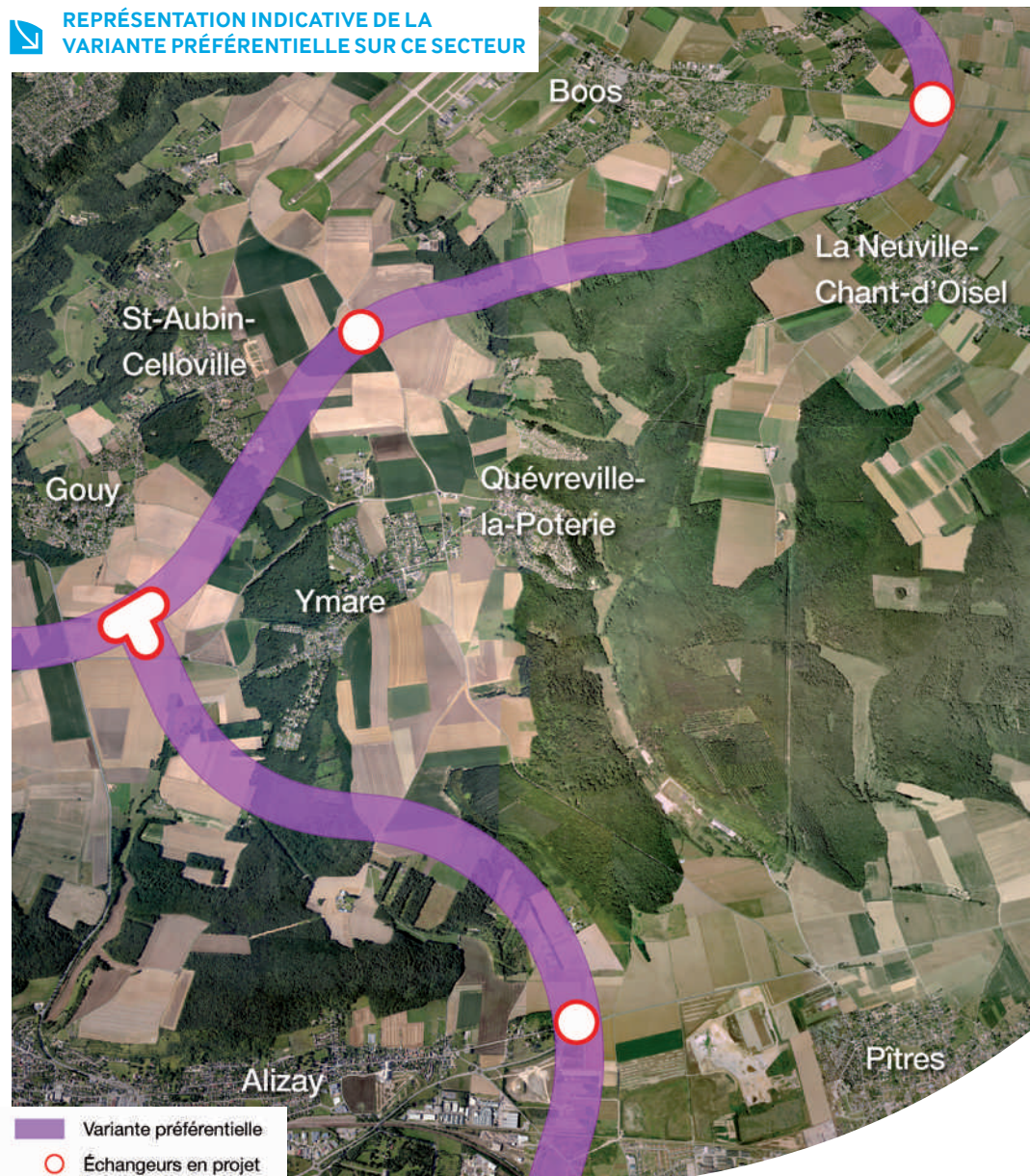
Le projet se poursuit de Boos jusqu'à Saint-Aubin–Celloville et, en contournant Ymare par le sud-ouest, jusqu'à la commune du Manoir. Sur ce secteur, le projet prévoit un échangeur avec la RD95

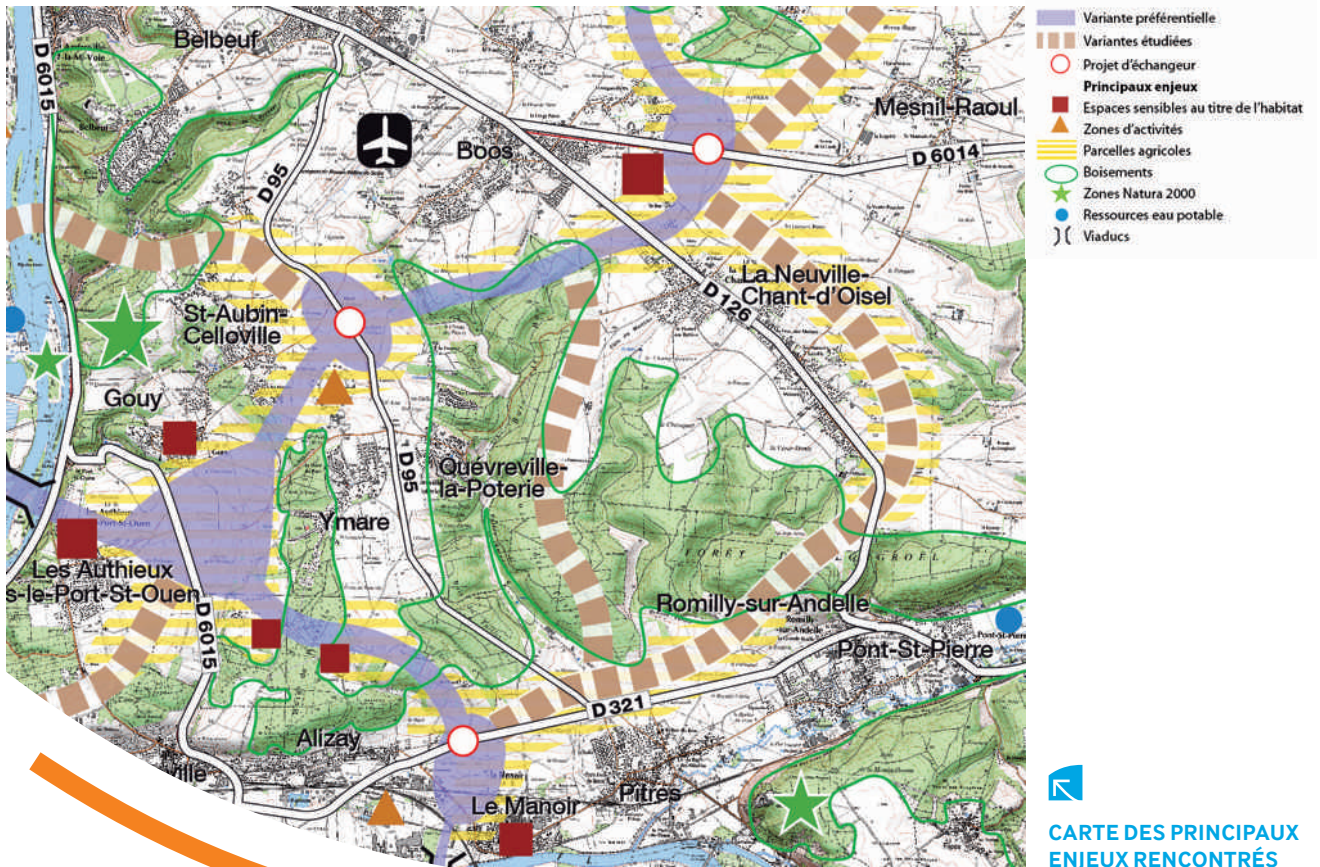
entre Boos et Saint-Aubin Celloville et un échangeur avec la RD321, desservant la commune d'Alizay et assurant la desserte vers la vallée de l'Andelle.

La variante s'insère entre plusieurs communes en traversant des zones dédiées aux activités agricoles et sylvicoles. La définition du tracé définitif devra prendre en compte la présence de quelques habitations

isolées et la cohérence des parcelles agricoles ou boisées traversées.

Enfin, le choix de cette variante favorise les liaisons entre Rouen et l'Eure, avec des prévisions de trafic moyen journalier annuel plus importantes que pour les autres variantes envisagées sur ce même secteur (voir encadré ci-contre).





**CARTE DES PRINCIPAUX ENJEUX RENCONTRÉS**

### Deux autres variantes avaient été étudiées sur ce secteur

L'une contournait la commune de La Neuville-Chant-d'Oisel par l'Est. Son linéaire plus important conduisait à une perte de trafic du fait de l'allongement des temps de parcours. Elle traversait par ailleurs d'importantes parcelles agricoles. Les captages en eau potable de la vallée de l'Andelle pouvaient être fragilisés par ce fuseau de passage. L'autre variante étudiée et écartée suivait un axe nord-sud de Boos à Pîtres en traversant la

partie Est du bois de Pîtres, avec des enjeux naturels importants. Les études de trafic ont montré que cette variante aurait été moins empruntée que celle finalement retenue.

Enfin, ces deux variantes nécessitaient la construction d'un ouvrage conséquent du fait des différences d'altitude et de la topographie du terrain.

## Partie 3 Les grandes caractéristiques du projet

### Le secteur Ouest : le raccordement à la RD18e via le Port-Saint-Ouen

Le barreau de raccordement à Rouen a fait l'objet d'études très poussées depuis le débat public de 2005, qui avait alors mis en lumière les forts enjeux environnementaux des coteaux de Saint-Adrien.

La variante préférentielle retenue à l'issue de ces études va de Boos à Saint-Etienne-du-Rouvray. En rive droite de la Seine, elle contourne Saint-Aubin-Celloville et Gouy par le Sud et franchit la Seine à hauteur des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

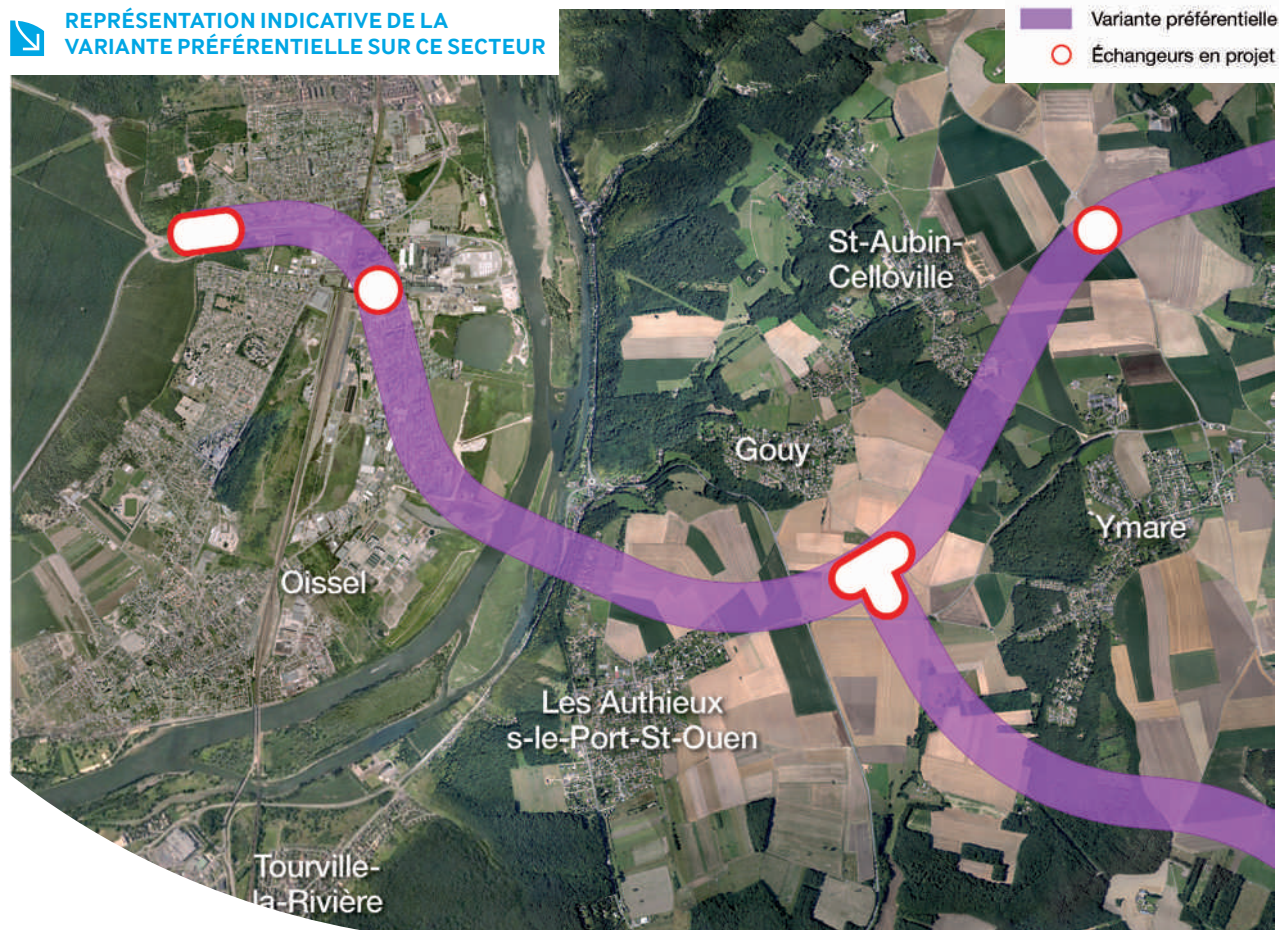
Un viaduc permet de franchir la Seine en limitant les impacts sur les Îles et Berges de la Seine, classées en zone Natura 2000, tout en facilitant la relocalisation d'activités dans la zone Seine-Sud.

Seul point de franchissement possible de la Seine au sud du site Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien, la création de l'infrastructure aura nécessairement des conséquences sur une partie des maisons de la rue du Clos Mouchel. Ce secteur constitue sans doute l'impact humain le plus important de l'ensemble du projet. Un dialogue soutenu devra s'engager entre la commune, les propriétaires et l'État pour envisager la meilleure

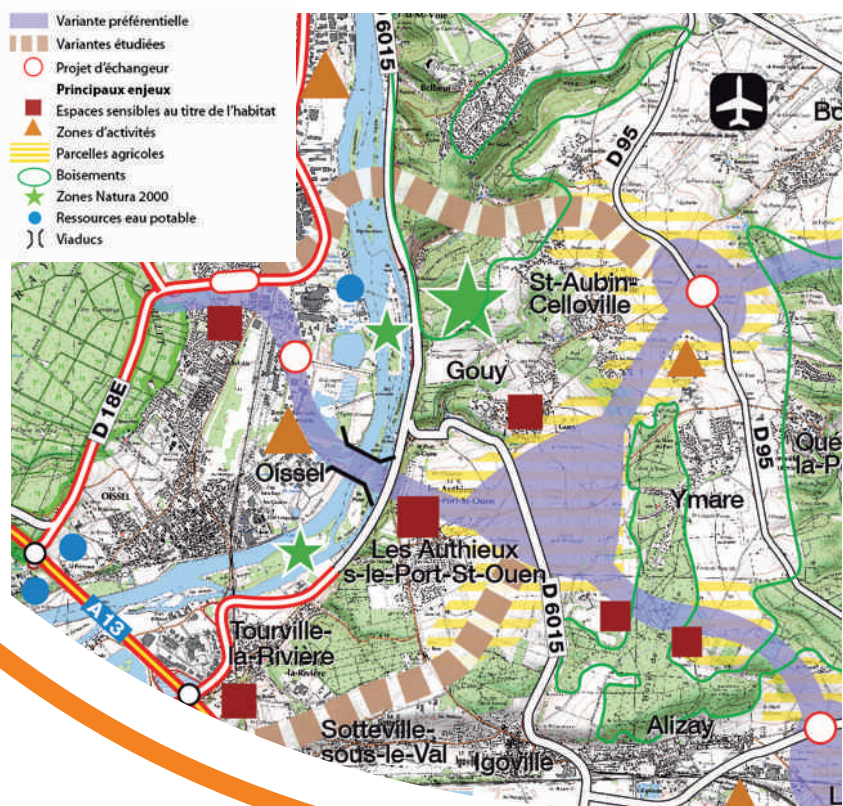
insertion possible de l'infrastructure, une juste indemnisation des acquisitions foncières et une protection de qualité pour les habitations demeurant à proximité.

Si la variante préférentielle aura également des effets sur la zone Seine-Sud, ceux-ci seront plus nuancés puisque cette zone fait l'objet d'une étude de reconversion des friches industrielles qui l'occupent aujourd'hui. Le projet prévoit, en plus de son raccordement à la RD18e, un échangeur en plein cœur de cette zone, favorisant ainsi sa desserte et l'implantation potentielle d'activités économiques.

#### REPRÉSENTATION INDICATIVE DE LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE SUR CE SECTEUR



« Un dialogue soutenu devra s'engager pour une meilleure insertion possible »



CARTE DES ENJEUX RENCONTRÉS

Depuis 2005, les services de la DREAL de Haute-Normandie ont mené des études techniques, environnementales et hydrogéologiques afin de déterminer si la variante dite historique passant par les coteaux de Saint-Adrien pouvait être optimisée afin de limiter ses impacts potentiels. Cette variante traverse des sites Natura 2000 et des terrains du programme LIFE Nature\*. Pour aboutir à un tracé « optimisé », différentes solutions techniques (le déplacement de la tête de tunnel, la réduction de la piste de chantier, etc.) ont été étudiées et leur incidence a été mesurée par des bureaux d'études spécialisés.

Ces études d'incidence Natura 2000 ont montré une incidence notable pour trois habitats d'intérêt communautaire et une espèce d'intérêt communautaire (le Damier de la Succise), et une incidence notable globale pour la continuité écologique de l'ensemble du site.

Le choix d'écarter la variante passant par les coteaux de Saint-Adrien a été confirmé suite aux

résultats de l'étude hydrogéologique menée pour évaluer la vulnérabilité du captage en eau potable de la Chapelle – point de captage indispensable pouvant alimenter jusqu'à 200 000 habitants, soit près de la moitié de la population rouennaise – à une éventuelle pollution accidentelle depuis la future autoroute. Cette étude montre l'impossibilité d'arrêter une pollution qui proviendrait de cette variante, tandis qu'une pollution venant de la variante préférentielle pourrait être stoppée à temps. Le niveau des études réalisées pour le débat public 2005 n'avait pas pu mettre en avant l'importance aussi forte de ce risque hydrogéologique.

Les impacts nombreux et sérieux sur l'environnement de cette variante ont fait l'objet d'une étude détaillée de la DREAL de Haute-Normandie et les services de la Commission Européenne ont été consultés. L'ensemble de ces éléments ont conduit à écarter cette variante.

## Partie 3 Les grandes caractéristiques du projet

### Le secteur sud : du Manoir à l'A13-A154

La partie sud de la variante préférentielle franchit la Seine entre Le Manoir et Léry. Elle longe ensuite la lisière de la Forêt de Bord, en passant sur le territoire des communes des Damps, de Léry et de Val-de-Reuil. Afin de limiter le trafic routier au cœur de la commune de Val-de-Reuil, le projet ne prévoit pas d'échangeur avec la RD77. Un échangeur est prévu avec la RD6015 à hauteur du Vaudreuil afin de permettre une bonne connexion pour les communes de Louviers et de Val-de-Reuil et un délestage de la RD6015.

« La création de nouveaux chemins piétonniers permettant aux habitants d'accéder au cœur de la Forêt de Bord



Les barrières de péage et la jonction avec l'A13 et l'A154 nécessiteront des emprises foncières importantes et des mesures d'insertion paysagère.

Sur ce secteur, la variante préférée rencontre des enjeux humains, paysagers et naturels importants (centre équestre de la Voie Blanche à Léry, proximité des zones habitées du Manoir, des Damps, de Léry et de Val-de-Reuil, lisière de la Forêt de Bord).

Le concessionnaire devra en tenir compte dans le choix du tracé final et prévoir des mesures d'intégration paysagère et environnementale permettant de réduire et de compenser les impacts qui subsisteraient.

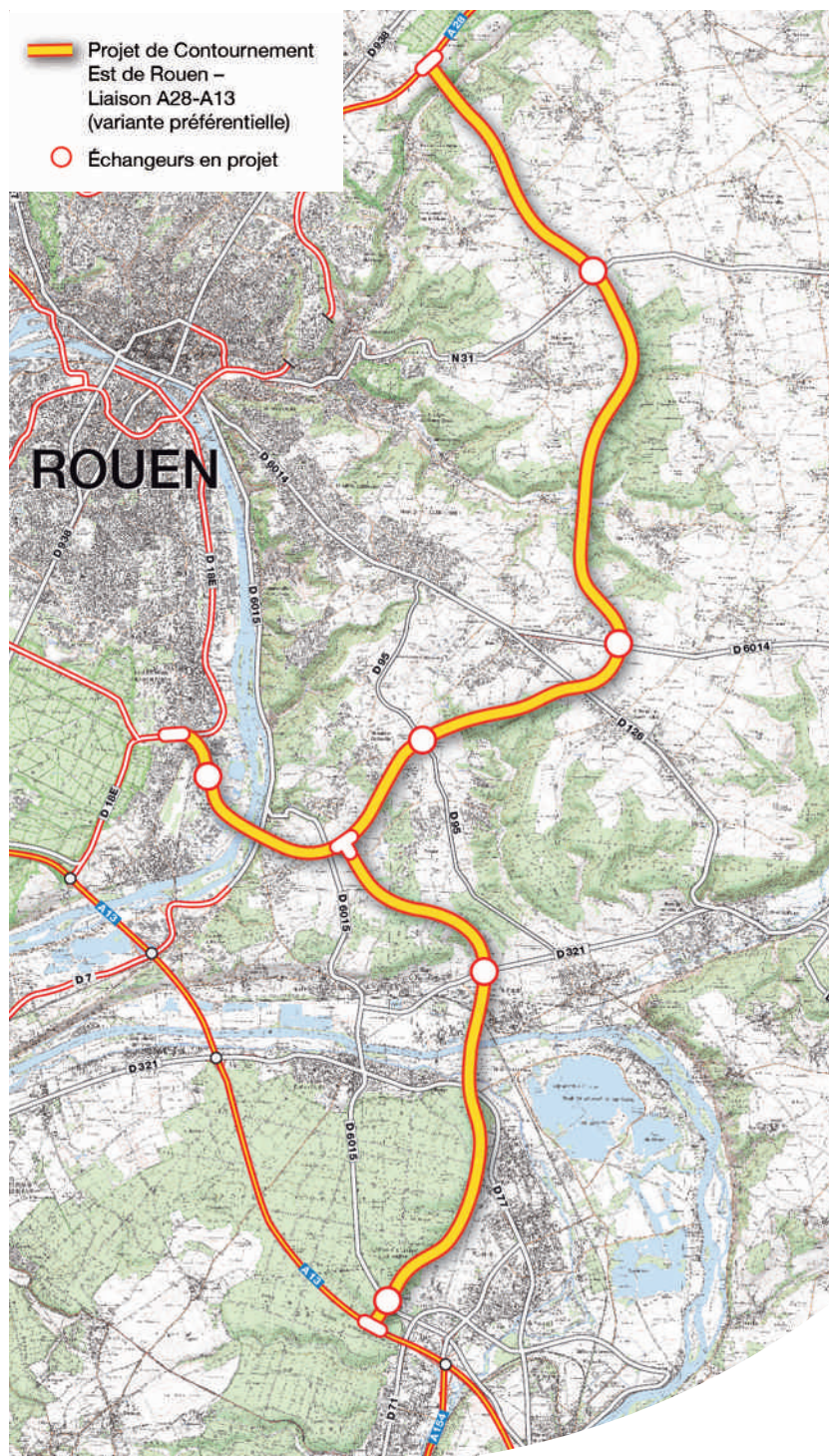
Le projet devra notamment prévoir la création de nouveaux chemins piétonniers permettant aux habitants de Léry, de Val-de-Reuil et du Vaudreuil d'accéder au cœur de la Forêt de Bord, très prisée pour les activités de promenade et de loisirs.

#### CARTE DES ENJEUX RENCONTRÉS



Une autre variante avait été étudiée sur ce secteur, longeant la RD6015 au cœur de la forêt de Bord. Elle n'a pas été retenue du fait de son impact potentiel important sur la forêt de Bord, le risque étant d'isoler la partie Est de la forêt avec des conséquences durables sur les déplacements de la faune et sur la biodiversité. Cette variante passait par ailleurs à proximité des habitations des Damps et du captage en eau potable du Val-aux-Loups. Les études de trafic réalisées ont enfin montré une moindre attractivité pour les futurs usagers due à l'allongement du trajet.

## DES ÉCHANGEURS POUR IRRIGUER LE TERRITOIRE



L'autoroute sera connectée à ses extrémités avec l'A28 au nord, l'A13 et l'A154 au sud et avec la RD18e / RD418 à l'ouest pour le barreau de raccordement avec Rouen.

Pour répondre aux objectifs de désaturation des axes routiers convergeant vers Rouen, le projet prévoit également des échangeurs avec la RN31, la RD6014, la RD95, la RD321 et la RD6015.

Au-delà d'un simple maillage du réseau routier et autoroutier, ces échangeurs vont permettre d'irriguer les territoires proches des échangeurs et renforcer leur attractivité. Cet enjeu est particulièrement vrai pour ce qui concerne l'échangeur d'Alizay avec la RD321, porte d'entrée de la vallée de l'Andelle, et pour l'échangeur de Val-de-Reuil avec la RD6015.

Au sein de la zone Seine-Sud, un échangeur est envisagé avant le rond-point aux vaches pour renforcer la desserte des activités économiques et faciliter le développement de ce secteur.

9 ÉCHANGEURS SUR  
L'ENSEMBLE DU PROJET



# UNE RÉALISATION SOUS LA FORME D'UNE CONCESSION AUTOROUTIÈRE

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. Il s'agira, par exemple, d'assurer des conditions de circulation, d'exploitation, de gestion du trafic ou d'assistance à l'utilisateur similaires. Cela conduit à envisager une infrastructure à haut niveau de service et de confort, comparable aux autres autoroutes du pays.

L'intérêt du contournement réside pour l'essentiel dans sa capacité à détourner les flux, de transit notamment, 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 un milliard d'euros environ, dans la courte durée du chantier (quelques années).

C'est pourquoi il est prévu de recourir à une concession autoroutière pour réaliser cette infrastructure. Dans ce mode de réalisation, l'État confie la réalisation du projet, son entretien et son exploitation, pendant toute la période d'amortissement, à un concessionnaire autoroutier. Celui-ci finance l'investissement en mobilisant des financements privés. Il s'agit donc d'un mode de financement alternatif à la réalisation sur crédits publics exclusivement.

## LE PRINCIPE DE LA « SUBVENTION D'ÉQUILIBRE »

Lors d'une procédure de mise en concession d'une infrastructure routière, les sociétés autoroutières candidates formulent leurs offres financièrement en indiquant un niveau de péage et un niveau de subvention d'équilibre. En fonction du niveau de péage proposé, les trafics automobiles prévisionnels attendus seront plus ou moins élevés, en raison d'un évitement du péage par certains usagers. L'enjeu pour le futur concessionnaire sera donc de fixer un tarif de péage suffisamment abordable pour conserver un maximum d'usagers sur l'infrastructure sans pour autant demander une subvention d'équilibre trop importante. Il s'agit d'un « juste milieu » que l'État appréciera au cours de la procédure de choix du concessionnaire.



## Partie 3

### Les grandes caractéristiques du projet

C'est aussi une manière de ne pas faire payer le projet intégralement par le contribuable, mais aussi par l'utilisateur au moyen de la mise en place d'un péage.

L'instauration de péages est encadrée par des règles fixées par le Conseil d'État, qui est très attentif à l'égalité des usagers devant le péage. C'est pourquoi le système de péage prévu pour le contournement de Rouen est en système dit « fermé », dans lequel chaque usager s'acquitte d'un montant proportionnel à la distance parcourue.

Ce montant de péage ne peut être déterminé à ce stade du projet, en raison d'incertitudes sur les coûts d'investissement, d'exploitation, sur les conditions de financement et sur la circulation encore trop importantes à ce stade du projet.

En tout état de cause, ce tarif sera comparable aux tarifs habituellement rencontrés sur ce type d'infrastructures.

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.

#### ET SI LE PROJET ÉTAIT FINANCÉ EXCLUSIVEMENT SUR CRÉDITS PUBLICS, SANS RECOURS À LA CONCESSION ?

Dans le cadre d'un projet de moindre ampleur, l'État réalise des infrastructures routières entièrement sur des crédits publics, fréquemment en partenariat avec les collectivités locales.

L'avancement des travaux est conditionné par les enveloppes budgétaires disponibles annuellement. À titre d'exemple, les crédits mobilisés par l'État et les collectivités locales pour les infrastructures routières de Haute-Normandie, sur la période 2009-2014 s'élèvent à 175 millions d'euros. Un financement sur crédits publics supposerait donc un phasage et une réalisation très progressive de l'infrastructure, et un chantier qui pourrait durer plusieurs dizaines d'années, alors même que le Contournement Est ne peut répondre aux objectifs de déviation des trafics que s'il est réalisé dans son intégralité.

« Un système de péage dit « fermé », dans lequel chaque usager s'acquitte d'un montant proportionnel à la distance parcourue



# LE NIVEAU DE SERVICE D'UNE AUTOROUTE

La continuité du réseau autoroutier entre l'A28 et l'A13 conduit à proposer, pour le Contournement Est de Rouen, des caractéristiques et un statut autoroutiers.

Cela implique la présence d'un séparateur central, l'absence de virages serrés, l'absence d'intersections, la présence de voies d'accélération et de décélération aux points d'échanges, la présence de bandes d'arrêt d'urgence.

Des bornes d'appel d'urgence reliées en permanence aux services de secours seront également installées tous les deux kilomètres. Pour informer l'utilisateur et favoriser la fluidité du trafic, des panneaux d'affichage lumineux et une fréquence

radio permettront d'annoncer les événements exceptionnels (accidents ou embouteillage, obstacles, etc.).

Enfin, la réalisation d'un itinéraire sur le principe d'une 2x2 voies à chaussées séparées offre la possibilité aux automobilistes de dépasser les véhicules, et en particulier les poids-lourds, en toute sécurité.

À ce stade du projet, les vitesses préconisées ne sont pas encore définies. Toutefois, elles devront tenir compte du profil de l'infrastructure et des courbes, notamment à l'approche des points d'échanges.

L'amélioration de la sécurité permise par ce type d'infrastructure représente un enjeu essentiel, notamment au regard du transport des matières dangereuses qui traversent aujourd'hui le cœur de l'agglomération rouennaise.

« Une liaison aux caractéristiques autoroutières »







## Partie 4

# De la concertation au projet final

### L'ESSENTIEL

La concertation vient s'inscrire dans un calendrier qui prévoit d'autres temps d'échanges et de dialogue avec le territoire.

Au-delà de l'enquête publique, temps d'information réglementaire essentiel porté par l'État sous l'égide d'une commission d'enquête, les suites éventuelles du projet amèneront le futur concessionnaire à engager une discussion fine avec l'ensemble des parties prenantes afin de déterminer le tracé final et convenir des principes d'évitement, de réduction d'impact et le cas échéant de compensation.

La mise en service de la future autoroute est envisagée à l'horizon 2024.



# 2014 2015

## 2014

### Les enseignements de la concertation

---

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un compte rendu sur la base des avis recueillis et des positions exprimées pendant les réunions publiques, au travers des coupons T et sur le site internet du projet. Ce compte rendu présentera les premiers enseignements que l'État retiendra de la concertation pour la suite du projet. Il sera proposé par la DREAL au Préfet de Région et transmis au Ministre qui l'adressera ensuite à la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le garant de la concertation rédigera pour sa part un rapport sur le déroulement de la concertation. Il le transmettra également à la CNDP.

Après que la CNDP ait pris acte du compte rendu du maître d'ouvrage et du rapport du garant, le Ministre en charge des Transports prendra une décision sur les suites à donner au projet.

En particulier, le Ministre des Transports pourra être amené à se prononcer sur le lancement des études permettant la réalisation du dossier d'enquête publique, sur la conduite éventuelle d'études complémentaires, sur des points de vigilance particuliers ou sur les modalités de poursuite du dialogue avec le territoire.

La présentation du bilan et des enseignements de la concertation fera par ailleurs l'objet d'une présentation aux instances habituelles de suivi du projet : Comité de Pilotage, maires, partenaires socio-économiques et associations environnementales.

## 2014-2015

### Poursuivre le dialogue pour limiter les impacts du projet

---

La DREAL de Haute-Normandie entend mener avec l'ensemble des parties prenantes une démarche de dialogue continu jusqu'à l'enquête publique.

Cette étape peut permettre d'identifier par exemple, par l'intermédiaire des institutions et organisations représentatives, les points de vigilance particuliers existants dans la bande de 300 mètres vis-à-vis des habitations ou vis-à-vis des entreprises, tels que les attentes en matière d'intégration paysagère ou de rétablissement d'itinéraires, de restauration de continuités écologiques ou d'aménagements.



# 2016

## 2015-2016

### Le temps de l'enquête publique

Après accord du Ministre en charge des Transports, les services de la DREAL de Haute-Normandie procéderont aux études en vue de la constitution du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Ce dossier présentera l'ensemble des variantes étudiées, les caractéristiques de la variante retenue, son évaluation socio-économique et sa cohérence avec les politiques menées par les collectivités territoriales.

Ce dossier volumineux comprendra également une étude d'impact présentant de manière détaillée le diagnostic de l'environnement humain et naturel actuel, les impacts potentiels du projet et les mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou, le cas échéant, les compenser.

Cette étude sera notamment soumise à l'Autorité Environnementale (AE) nationale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. L'Autorité Environnementale rendra alors un avis auquel la DREAL devra répondre : l'avis de l'AE et la réponse seront rendus publics lors de l'enquête publique.

L'enquête publique s'ouvrira après examen du dossier d'enquête publique par les différents services de l'État concernés. L'État saisira alors le Tribunal Administratif pour la nomination d'une commission d'enquête chargée de recueillir les avis des collectivités et des habitants sur le projet et de remettre un rapport et un avis.

L'avis peut être favorable sans réserve, favorable avec réserve ou défavorable.

L'avis de la commission d'enquête pourrait également s'accompagner de recommandations qui seront autant de préconisations transmises au maître d'ouvrage.



#### SCHÉMA REPRÉSENTANT LES DIFFÉRENTES PHASES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

##### EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PAR LES SERVICES DE L'ÉTAT

- ↘ Saisine du Tribunal administratif par l'État pour la nomination d'une commission d'enquête
- ↘ Déroulement de l'enquête publique
- ↘ Remise du rapport par la commission d'enquête sur la base des avis formulés



##### DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

# 2017 2018

## 2017-2020

### Du décret d'utilité publique à la définition du projet final

Pour les projets d'autoroutes, en vertu du Code de l'expropriation, le décret d'utilité publique doit être pris après examen du Conseil d'État (on parle alors de « Décret en Conseil d'État »), seul habilité à estimer si l'utilité publique d'un projet l'emporte sur le droit individuel à la propriété, qui est un droit constitutionnel.

Le Conseil d'État dispose de dix-huit mois au plus à compter de la remise de l'avis de la commission d'enquête pour établir sa position. Pendant cette phase, il va examiner à la fois la validité juridique de la décision en préparation mais également examiner l'opportunité du projet et la pertinence de la variante retenue au regard de l'importance de l'atteinte à la propriété privée qu'elle nécessite.

Si le Conseil d'État se prononce favorablement, le Décret de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est publié et permet à l'État de lancer ensuite un appel d'offres européen afin de retenir un concessionnaire. Le cahier des charges de l'appel d'offres sera accompagné des prescriptions formulées dans la DUP, tenant compte de points de vigilance relevés lors des phases précédentes de concertation, et notamment lors de l'enquête publique.

Les candidats à l'appel d'offres réalisent alors leurs propres analyses techniques, économique et financière. Ces analyses leur sont nécessaires car le futur concessionnaire va devoir supporter l'ensemble des

risques du projet : risques techniques liés à la conception, à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure, avec les aléas que cela peut comporter, risque financier lié à l'avance de trésorerie et à la mise en place des financements du projet, risque sur les recettes liées au trafic, etc.

Pour évaluer ce dernier risque, les candidats à la concession procéderont eux-mêmes à des études de trafic.

À l'issue de la procédure de mise en concurrence, un concessionnaire sera retenu et signera avec l'État un contrat de concession précisant la durée de la concession, le partage éventuel des risques et le montant de l'éventuelle subvention publique nécessaire à l'équilibre de la concession.

Le contrat de concession devra à son tour faire l'objet d'un décret en Conseil d'État.

Le contrat de concession précise la durée de la concession, le partage éventuel des risques, le montant de la subvention d'équilibre.

Le concessionnaire retenu engagera alors les études de détail du projet.

En particulier, il devra définir, au sein de la bande de 300 mètres déclarée d'utilité publique, le tracé définitif de l'autoroute, contenu dans une emprise de 50 mètres environ, hors sections concernées par un échangeur ou une barrière de péage. Au-delà des prescriptions définies par l'État à l'issue de la concertation et de l'enquête publique, la définition par le concessionnaire du tracé final sera arrêtée suite à une démarche de rencontres avec chaque propriétaire des parcelles pressenties.



# 2019 2020

Le concessionnaire pourra ainsi être amené, lors de cette étape, à adapter le projet dans la limite de la bande déclarée d'utilité publique, et dans le respect du décret de concession, pour tenir compte des enjeux humains et environnementaux présents sur le tracé envisagé.

Sur la base du tracé final défini, le concessionnaire conduira une enquête parcellaire préalable à l'acquisition foncière des terrains. Ces acquisitions pourront se faire à l'amiable ou, le cas échéant, par voie d'expropriation.

L'enquête parcellaire déterminera également les terrains concernés par une occupation temporaire liée aux travaux et ceux éventuellement concernés par une servitude (droit de passage pour accéder à un ouvrage).

Le concessionnaire aura enfin à sa charge la mise en œuvre des mesures compensant les impacts environnementaux du projet. Là encore, il devra tenir compte et poursuivre le dialogue engagé par l'État lors des phases précédentes avec les associations environnementales, la profession agricole et les propriétaires fonciers.

## SCHÉMA PRÉSENTANT LES ÉTAPES DE MISE EN CONCESSION

### DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LANCEMENT DE L'APPEL D'OFFRES DE CONCESSION PAR L'ÉTAT

PHASE DE CANDIDATURE

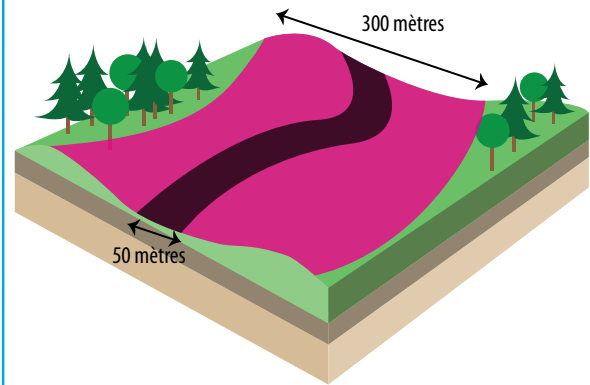
Analyse technique, économique et financière et études de trafics réalisées par les candidats

SIGNATURE DU CONTRAT DE CONCESSION ENTRE L'ÉTAT ET LE CANDIDAT RETENU

Le contrat précise la durée de la concession, le partage éventuel des risques, le montant de la subvention d'équilibre

DÉCRET EN CONSEIL D'ÉTAT

## PASSAGE BANDE DE DUP DE 300 M À L'EMPRISE DE 50 M DU TRACÉ FINAL



## 2020-2024

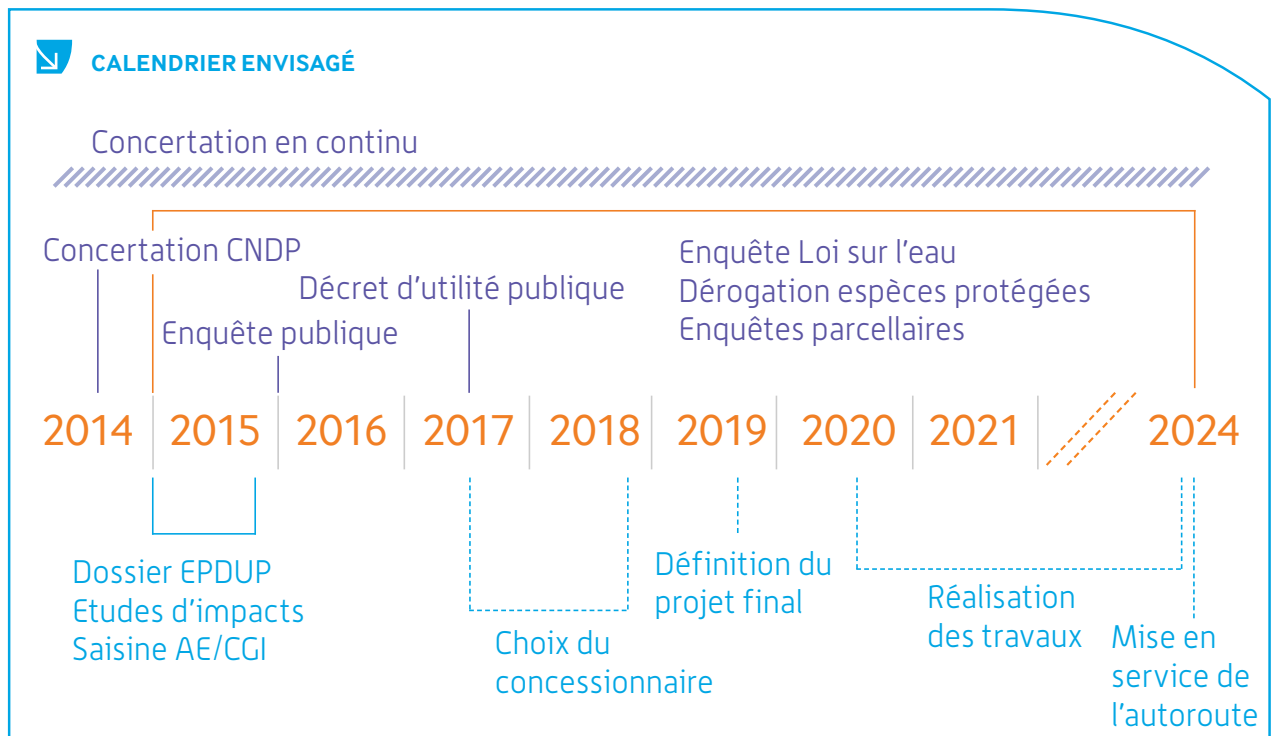
# Les travaux de construction de l'infrastructure

Les travaux de construction de l'autoroute seront réalisés par le concessionnaire qui devra s'assurer ensuite de la remise en état des parcelles concernées par des impacts temporaires liés au chantier (piste de travail, base vie, zone de stockage des engins et des matériaux, etc.).

Les travaux impacteront nécessairement les voiries locales qui pourront connaître des déviations provisoires.

L'impact et la durée des travaux sur chaque secteur seront liés aux difficultés techniques rencontrées et aux choix d'insertion retenus (remblai, déblai, tranchée couverte, etc.) ; le chantier dans son ensemble durera environ quatre à cinq ans.

L'une des particularités du projet réside dans la présence de plusieurs viaducs, dont deux très importants pour les franchissements de la Seine. La construction des ouvrages d'art débutera dès le démarrage des travaux. La première étape de construction de ces viaducs concernera les fondations des piles et les culées (extrémités du tablier du pont). Le chantier devrait mobiliser environ 1300 personnes pendant 4 à 5 ans. Le cahier des charges de l'État lors de la mise en concession prévoira des clauses d'insertion favorisant le partenariat avec les structures et dispositifs existants sur le territoire (Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi, Maisons de l'Emploi, etc.).





# GLOSSAIRE

### **Autorité Environnementale**

Autorité compétente en matière d'environnement, à laquelle sont soumises les évaluations d'impact environnementaux des grands projets ; l'AE examine l'étude d'impact du projet soumise par le maître d'ouvrage et rend un avis, auquel le maître d'ouvrage doit répondre.

### **Biodiversité**

Exprime la diversité des êtres vivants et des écosystèmes ainsi que leurs interactions.

### **Captage d'Alimentation en eau potable / Zones de captage d'eau potable**

Ouvrage d'exploitation des eaux de surface ou souterraines, en vue d'alimenter les ressources en eau potable.

### **CASE**

Communauté d'Agglomération Seine-Eure ; elle comprend 37 communes dont Alizay, Criquebeuf-sur-Seine, Incarville, Le Manoir, Les Damps, Léry, Le Vaudreuil, Louviers, Pîtres, Pont-de-l'Arche, Saint-Etienne-du-Vauvray et Val-de-Reuil.

### **Comité de Pilotage (COFIL)**

Présidé par le Préfet de région et composé du Conseil régional de Haute-Normandie, des Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime, de la CREA (Communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe), de la CASE (Communauté d'Agglomération Seine-Eure) et de la ville de Rouen ; il est en charge du suivi des études menées par la DREAL Haute Normandie.

### **Commission nationale du débat public (CNDP)**

Instance créée par la loi Barnier de 1995, elle est saisie par les maîtres d'ouvrage pour tout grand projet, et rend un avis sur l'opportunité d'organiser un débat public. Elle veille aux modalités de participation et d'expression du public, mais ne se prononce pas sur le fond d'un projet.

### **Concertation**

Phase d'information et d'expression du public sur les caractéristiques et les objectifs d'un projet. À l'issue de la concertation, un bilan rédigé par le maître d'ouvrage, accompagné d'un rapport du garant sur le déroulé de la concertation, rendra compte des avis exprimés au cours de la concertation et des enseignements déduits.

### **Concession**

Contrat par lequel l'État confie à un tiers la construction, l'exploitation et l'entretien d'une autoroute, pour une durée déterminée. Le tiers peut prélever un péage afin d'assurer le financement du projet.

### **Continuité écologique**

Couloirs naturels entre plusieurs milieux de vie, permettant la mobilité d'espèces animales et végétales. Cette mobilité est indispensable à la préservation de la biodiversité\*

### **CREA**

Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe regroupant 71 communes. Elle est, en termes de population, la première communauté d'agglomération française, avec 494 382 habitants.

### **Déclaration / Décret d'Utilité Publique**

Prononcé en Conseil d'État après examen du rapport de la Commission d'enquête, le décret déclare l'utilité publique du projet.

### **Débat public**

Dispositif introduit par la loi Barnier du 2 février 1995, le débat public permet la participation et l'expression du public sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques générales d'un projet. Il peut être mené sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP). Le débat public sur le Contournement Est de Rouen a eu lieu en 2005.

### **DREAL de Haute-Normandie**

Service déconcentré du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, elle pilote les politiques de développement durable, du logement et de la ville, sous l'autorité du Préfet de région Haute-Normandie.

### **Échangeur**

Système d'échanges qui permettent le croisement entre une autoroute et une autre route.

### **Enquête publique**

Procédure réglementaire qui s'applique à tout grand projet, menée par une commission d'enquête. Cette dernière recueille les avis du public et rend un avis sur l'utilité publique du projet.

### **Étalement urbain**

Transformation des espaces situés en périphérie des villes, en surfaces urbanisées, du fait d'un phénomène de croissance des villes.

### **Étude d'impact**

Étude technique évaluant les conséquences d'un projet sur l'environnement ; menée sous la responsabilité du maître d'ouvrage, elle précise notamment les mesures compensatoires envisagées.

### **Garant**

Nommé par la CNDP\*, il veille au bon déroulement de la concertation. C'est une personnalité neutre, et indépendante par rapport aux enjeux et partenaires du projet. Il garantit la qualité des informations présentées par le maître d'ouvrage, et favorise l'expression de tous.

### **Hydrogéologie**

Étude des eaux souterraines, et de leurs interactions avec le milieu géologique et les eaux de surface.

### **Insertion paysagère**

Façon dont le projet s'insère dans le paysage ; les mesures d'insertion paysagère visent à réduire l'impact du projet sur le cadre de vie des habitants (végétalisation, plantations d'arbres etc.).

### **Maître d'ouvrage**

Personne physique ou morale qui mène le projet ; propriétaire de la future infrastructure, elle en assure la conception et le financement ; les études sont conduites à sa demande.

### **Modes doux ou actifs**

Modes de transport qui n'utilisent pas de motorisation : marche à pied, vélo, roller etc.

### **Natura 2000**

Réseau européen de sites naturels, identifiés pour la rareté et la fragilité de leurs espèces animales et végétales et de leurs habitats naturels. Les zones Natura 2000 bénéficient d'une protection communautaire. La DREAL de Haute-Normandie a mené des études d'incidence Natura 2000 pour identifier les effets du projet sur ces milieux naturels.

### **Ouvrage d'art**

Installation nécessitée par la nature du terrain : par exemple viaduc, pont etc.

### **Péage fermé**

Système de péage où l'utilisateur acquitte un montant proportionnel à la distance effectivement parcourue. La distance parcourue et le montant du péage sont calculés au moyen des barrières de péages qui marquent l'entrée et la sortie de l'autoroute.

### **PDU**

Plan de Déplacements Urbains.

### **Programme LIFE**

Programme lancé par la Commission Européenne, pour accompagner les politiques communautaires en faveur de la biodiversité et de la préservation de l'environnement. Le premier volet intitulé « Nature – Biodiversité », concerne plus spécifiquement les zones Natura 2000.

### **Périurbain**

Désigne les communes et surfaces urbanisées à proximité immédiate d'une ville.

### **Scénario au « fil de l'eau »**

Situation future ne tenant pas compte du projet de Contournement Est.

### **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**

Document de planification, à l'échelle de plusieurs communes ou d'une intercommunalité, qui organise l'espace et la maîtrise des surfaces urbanisées, afin de préserver un équilibre entre les zones urbaines, et les milieux naturels, agricoles et forestiers. Il définit également les projets d'équipement et de services publics, particulièrement pour les transports.

### **Subvention d'équilibre**

Subvention que la collectivité publique peut verser au concessionnaire, afin d'équilibrer financièrement le projet, entre le coût de l'opération et les ressources prévues des péages.

### **Trafic d'échange**

Concerne les déplacements dont l'origine ou la destination se situe à l'intérieur de l'aire d'étude du projet.

### **Trafic de transit**

Concerne les déplacements dont l'origine et la destination se situent à l'extérieur de l'aire d'étude du projet.

### **Trafic interne**

Concerne les déplacements dont l'origine et la destination se situent à l'intérieur de l'aire d'étude du projet.

### **Variante préférentielle**

Fuseau de passage conciliant au mieux les objectifs du projet avec les fonctionnalités attendues et les impacts humains et environnementaux. Le choix de cette variante préférentielle parmi les 34 autres variantes étudiées, a été acté au cours du Comité de Pilotage\* du 19 octobre 2012.



Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie

DREAL Haute-Normandie  
Service Déplacements,  
Transports Multimodaux et Infrastructures

2 rue Saint-Sever  
76032 Rouen Cedex

