

Maître d'ouvrage



DREAL Haute-Normandie

LIAISON A28 – A13 : A l'Est de Rouen

Etudes Préalables

B4 - Fiche de synthèse

Indice	Date	Nature des modifications	Conçu par	Vérifié par	Approuvé par
A	15.07.2015	Première émission	DTU	ABN	ABN
B	24.09.2015	Prise en compte remarques DREAL	DTU	ABN	ABN



EP	COT	ENS----	GEN	ME	00174	B
----	-----	---------	-----	----	-------	---

TABLEAU DE SUIVI DES MODIFICATIONS – GRILLE DE REPERAGE

	Indice					
Page modifiée	A	B	C	D	E	F
1	X					
2	X					
3	X					
4	X	X				
5	X	X				
6	X	X				
7	X					
8	X	X				

SOMMAIRE

1	Caractéristiques géométriques par phase d'aménagement	5
2	Echanges.....	6
3	Ouvrages d'art	7
4	Equipements annexes	7
5	Coût d'objectif	8
6	Eléments d'ordre économique.....	8
7	Clé et répartition du financement	8

Numéro de l'opération (éventuellement) :

Numéro de la voie : **Liaison A28-A13**

Statut juridique : **autoroute**

Libellé de l'opération : **Liaison A28-A13 à l'Est de Rouen**

La présente fiche correspond :

A la totalité de l'opération : **X**

A une section ou phase :

Dans ce dernier cas, préciser laquelle : **sans objet**

Rappel des décisions antérieures :

Dates	Etapes clés
1972	Inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
1991	Relance des études de projet 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 (DVA).
1996	Etude de faisabilité du barreau vers l'Eure réalisée par le CETE NC.
24 décembre 1996	Décision ministérielle approuvant la : <ul style="list-style-type: none">▪ Création d'un contournement Ouest concédé devant assurer la continuité de l'autoroute A28,▪ 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 scindant l'opération en deux sections : l'une au Nord de la Seine et l'autre au Sud de la Seine. La section centrale a fait l'objet d'un traitement spécifique.
4 novembre 1998	Concertation définissant un périmètre d'études de 300 mètres. Inscription du projet dans le plan de déplacement urbains (PDU) et le schéma directeur de l'agglomération de Rouen-Elbeuf.
2000	Inscription des études de contournement Est et de la liaison vers l'Eure au contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006.
2 février 2001	Approbation du schéma directeur de l'agglomération Rouen- Elbeuf.
11 février 2001	Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération rouennaise.
Décembre 2003	Approbation par la CIADT des schémas de service collectifs de transports et carte des infrastructures du projet de contournement Est.
11 septembre 2004	Saisie de la commission nationale du Débat Public (CNDP).
9 juin au 9 novembre 2005	Débat public pour le projet de contournement routier Est de Rouen.
2 mars 2006	Décision ministérielle retenant le principe de réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec

Dates	Etapes clés
	échangeurs dénivelés.
Mars 2007	Production d'un dossier d'études préliminaires relatif au barreau vers l'Eure comprenant l'étude de trois ensembles de fuseaux (nord, centre et sud).
2007	Des études d'Avant-Projet Sommaire (APS) ont été engagées et sont partiellement réalisées.
4 novembre 2009	Décision ministérielle confirmant la poursuite des études d'impact pour pouvoir comparer les variantes et in fine choisir la solution soumise à la DUP.
7 et 20 avril 2010	Arrêtés préfectoraux portant prise en considération du projet de liaison A28-A13 et création d'un périmètre d'étude.
28 juin 2011	Précision ministérielle en charge des Transports favorable à une maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental, c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et singulièrement de la violette de Rouen ».
Octobre 2011	Projet de SNIT : la liaison A28-A13 est retenue au titre de la résorption de la congestion
9 juillet 2013	Le scénario 2 proposé par la commission « mobilité 21 » est retenu : la liaison A28-A13 fait partie des priorités 1.
2 juin 2014 au 12 juillet 2014	Concertation publique sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP
3 décembre 2014	Décision de la CNDP qui donne acte au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie du bilan de la concertation recommandée et du rapport du garant
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
Depuis septembre 2014	Poursuite du dialogue continu

1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES PAR PHASE D'AMENAGEMENT

	Unité	Valeur	Observations
Longueur	m	41kms	
Contournement Est			
P.R Origine :		0,00	
P.R Extrémité :		28,16	
Barreau vers l'Eure			
P.R Origine :		100,00	
P.R Extrémité :		112,92	
Catégorie de route		ICTAAL – L1	
Profils en Travers :			
Largeur nominal de la plateforme :	m	2 x 11,30m	

	Unité	Valeur	Observations
Largeur de la chaussée :	m	2 x 7,00m	Bande médiane constituée d'une DBA
Largeur du terre-plein central :	m	2,60m	
Largeur des bandes dérasées de gauche :	m	1,00m	
Largeur des accotements :	m	4,00m	Berme de 1,00m mini, intégrée à la cunette de déblai
Largeur des bandes d'arrêt ou des bandes d'arrêt d'urgence :	m	3,00m	BAU
Largeur roulable en agglomération :	m	Sans objet	

Déroptions éventuelles aux normes correspondant à la catégorie : **sans objet**

2 ECHANGES

Localisation (P.R) et éventuellement dénomination	Voies raccordées	Type d'échangeur ou de carrefour
Bifurcation A28 – PR 0,0	A28	Dénivelé - trompette
Diffuseur RN31 – PR 5,1	RN31	Dénivelé - trompette
	RD7	
Diffuseur RD6014 – PR 15,1	RD6014	Dénivelé - trompette
Diffuseur RD95 – PR 19,5	RD95	Dénivelé - trompette
	RD91	
Bifurcation Nord / Sud – PR 22,2 PR 100,00	Contournement Est Barreau vers l'Eure	Dénivelé - trompette
Diffuseur RD18E – PR 26	RD18E via le Bd Dambourney	Dénivelé - losange
Diffuseur RD418 – PR 27	RD418, RD18E.	Dénivelé – demi losange
Diffuseur RD321 – PR 104,7	RD321	Dénivelé - trompette
Diffuseur RD 6015	RD6015	Dénivelé – demi losange
Bifurcation Sud	A13 – direction Paris A154	Dénivelé

3 OUVRAGES D'ART

	Nombre		Principales caractéristiques	Observations
	Passage supérieur	Passage inférieur		
Ouvrages d'art courants : Franchissement de routes : Franchissement de cours d'eau : Franchissement de voies ferrées : Divers :	18	24 3	Par viaduc (Seine/Eure / Robec ...) 2 par viaduc / 1 en PI	
Ouvrages d'art non courants (ayant fait l'objet d'une EPOA) : Viaduc du Robec Viaduc de l'aubette Viaduc des Chartreux Tranchée couverte du Boc Viaduc des Bucaux Tranchée couverte du Clos du Mouchel Viaduc sur la Seine Viaduc sur les voies ferrées Viaduc sur la Seine et l'Eure Viaduc de la bifurcation d'Incaville – OA2 (mouvement Nord → Est) Viaduc de la bifurcation d'Incaville – OA12 (mouvement Est → Nord)	Bi-poutre mixte – L=424ml – LU=2x9,75m Bi-poutre mixte – L=420ml – LU=2x9,75m Bi-poutre mixte – L=270ml – LU=2x9,75m Cadre double – L=100ml – LU=2x9,75m Bi-poutre mixte – L=420ml – LU=2x9,75m Cadre double – L=66ml – LU=2x9,75m + surlageurs Caisson béton – L=1170ml – LU=2x9,75m Bi-poutre mixte – L=530ml – LU=2x9,75m Bi-poutre / Caisson métal / Bi-poutre – L=1740ml – LU=2x9,75m Bi-poutre mixte – L=263ml – LU=6m Caisson métal – L=194ml – LU=6m			

4 EQUIPEMENTS ANNEXES

Une aire de service associée à un diffuseur (RD6014)

Un centre d'entretien associé à un diffuseur (RD 6014)

5 COUT D'OBJECTIF

L'estimation a été élaborée dans les conditions économique du mois de janvier 2015 (TP01 = 102,8). Elle est récapitulée dans le tableau ci-dessous en montant HT.

Phases	Estimations
Maitrise d'ouvrage / Etudes / Suivi des travaux	113,3 M€ HT
Acquisitions foncières	32,5 M€ HT
Travaux (dont ouvrages d'art non courants)	740,2 M€ HT
Total	886,0 M€ HT

6 ELEMENTS D'ORDRE ECONOMIQUE

Trafic prévisible : **20 000 à 30 000 TMJA selon les sections**

(année 2024)

Critères d'évaluation des effets économiques (issus de l'étude socio-économique de juin 2015 – les valeurs annoncées correspondent aux conditions économiques de l'année 2010, en considérant une durée d'exploitation jusqu'en 2070) :

- Sécurité : 47M€
- Gain de temps: 1507M€
- Avantages carburant : -128M€
- Coût économique: -615M€
- Taux de rentabilité interne : 9,7%
- bénéfice global actualisé de l'opération : 752M€

7 CLE ET REPARTITION DU FINANCEMENT

Le projet est financé par le concessionnaire.

Eventuellement une subvention d'équilibre sera nécessaire. Celle-ci sera financée à parité par l'Etat et les collectivités associées (Région, Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure, Métropole de Rouen et la Communauté d'agglomération Seine-Eure)