

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Bron, le 17 JUIN 2020

Direction des infrastructures de transport

Service de la gestion du réseau routier national

Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé

DM – DGITM/DIT/GRN/GCA – 2020-24

Nos réf. : GCA3\_2020\_101\_ALR\_11091  
Affaire suivie par : Anne-Laure ROJAT  
anne-laure.rojat@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 04 72 14 60 16

**Objet : A13 – complément du diffuseur d'Heudebouville  
décision ministérielle sur le dossier de demande de principe**

Copie :

- Le Préfet de l'Eure
- CEREMA / DTITM
- DIT / MARRN / pôle Nord-Ouest
- DREAL Normandie
- DDTM de l'Eure

Monsieur le président directeur général,

Vous m'avez transmis le 17 janvier 2019, pour approbation, un dossier de demande de principe sur le complément du diffuseur d'Heudebouville, sur l'autoroute A13.

Ce projet est inscrit au contrat de plan 2017 - 2021 entre l'État et SAPN, approuvé par le décret 2018-759 du 28 août 2018.

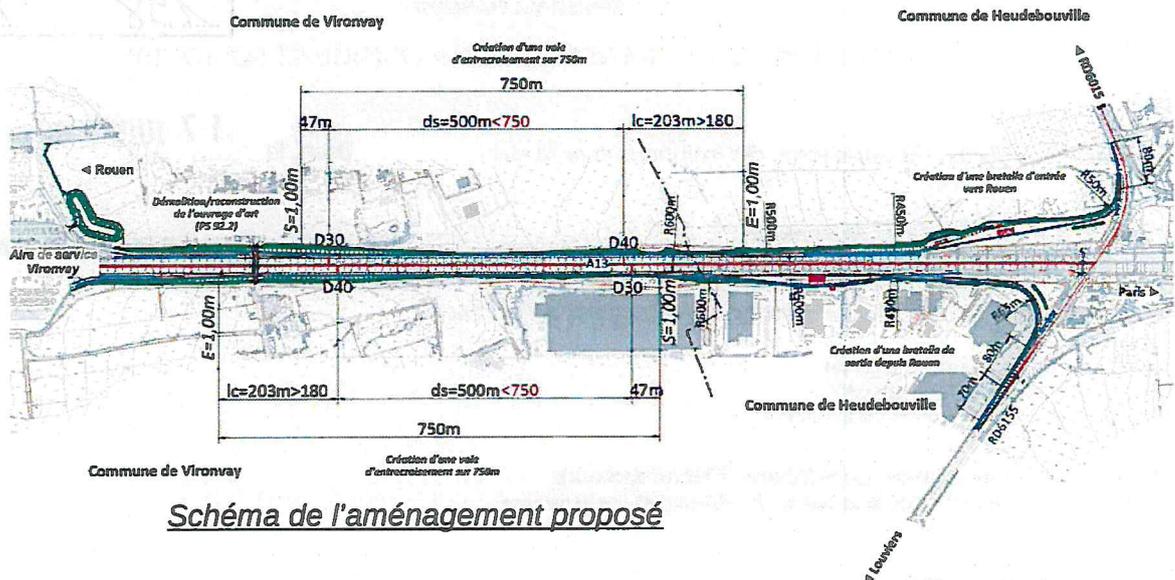
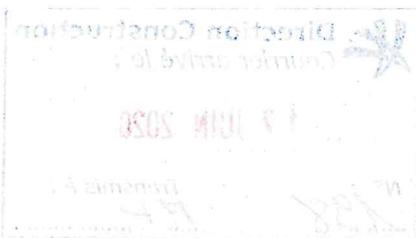
Ce dossier a reçu un avis de la DREAL le 6 février 2019, du CEREMA le 4 juin 2019 et de la MARRN le 02 avril 2019.

## 1 – NATURE DE L'AMENAGEMENT

Située dans l'Eure, cette opération concerne le complément, vers l'ouest du demi-diffuseur existant d'Heudebouville, sur l'autoroute A13.

Il consiste en la création d'une bretelle d'entrée vers Rouen, d'une bretelle de sortie depuis Rouen et des deux voies d'entrecroisement associées, entre les nouvelles bretelles et les aires de service de Vironvay.

SAPN  
Monsieur Arnaud QUEMARD  
30 boulevard Galliéni  
92442 ISSY-LES-MOULINEAUX Cedex



**Schéma de l'aménagement proposé**

## 2 – ÉTAT ACTUEL – DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

### 2.1 Trafic

La section courante de l'A13, présente un trafic journalier d'environ 43 000 veh/j, dont 8 % de poids lourds.

Le trafic sur le demi-diffuseur existant (orienté vers Paris) est de 1 100 en entrée et de 1 200 en sortie (TMJA 2016), dont 11 à 12 % de poids lourds. .

Le trafic estimé sur les nouvelles bretelles est de 1 700 véh/jour à la mise en service, avec un taux de PL de 10 % en sortie et 13 % en entrée.

Le trafic de pointe estimé sur les bretelles sur est de l'ordre de 700 veh/h à la mise en service + 20 ans.

### 2.2 Enjeux environnementaux

Le principal enjeu de la zone d'étude est la présence d'un bosquet classé en espace boisée classé et habitant une mare.

## 3 – PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Il est proposé de compléter le demi-diffuseur existant en réalisant les bretelles côté Rouen, de façon à avoir un diffuseur en losange.

Le raccordement sur la RD6155 est prévu par des demi-carrefour plans.

Il est prévu des voies d'entrecroisement avec les aires de Vironvay.

Il est proposé de reprendre la bretelle d'entrée de l'aire nord de Vironvay et la bretelle de sortie de l'aire sud de Vironvay, de sorte à avoir ajuster les longueurs d'entrecroisement.

### 3.1 Référentiel

Le référentiel pris en compte est l'ICTAAL 2015, pour le type L1, le guide d'aménagement des carrefours interurbains pour les carrefours de raccordement et le guide d'aménagement des routes principales pour la RD 6155.

### **3.2 Caractéristiques géométriques**

#### **3.2.1 Section courante**

La section courante est en alignement et comporte 3 voies de 3,5 m par sens de circulation.

Vous proposez une voie de 3,5 m, une BDD de 1 m, supportant le marquage de rive et une berme de 1,50 m, supportant la glissière et le caniveau à fente, pour chaque entrecroisement.

La pente des talus est de 3/2 en remblai et de 2/1 en déblai.

#### **3.2.2 Bretelles**

Vous proposez un profil en travers des bretelles comprenant une BDG de 0,5 m, une voie de 3,5 m, une BDD de 1 m, une surlargeur de 1 m et une berme de 1 m.

Vous proposez de limiter les dévers des bretelles à 5 %.

Pour la bretelle d'entrée vers Rouen, vous proposez les caractéristiques suivantes :

- En profil en long, une pente maximale de 3,8 %, un rayon rentrant minimum de 3000 m et un rayon saillant minimum de 8000 m.
- En tracé en plan, une courbe de rayon 50 m intérieur depuis la RD6155 ; un alignement droit de 300 m environ, comprenant une gare de péage à 3 voies, les entonnements et une halte en aval de la gare de péage ; un rayon de 450 m ; un alignement droit de 170 m environ et une succession de courbe - contre-courbe de 500 m de rayons en raccordement avec la section courante.

Pour la bretelle de sortie depuis Rouen, vous proposez les caractéristiques suivantes :

- En profil en long, une pente maximale de 3,3 %, un rayon rentrant minimum de 6000 m et un rayon saillant minimum de 3500 m.
- En tracé en plan, une succession de courbe - contre courbe de 600 m de rayons ; une gare de péage à 3 voies, les entonnements et une halte simple type refuge en aval de la gare de péage ; un rayon de 450 m en sortie de la halte, suivi d'un alignement droit de 150 m, puis d'une courbe de rayon intérieur 61,5m encadrée par des arcs de clothoïdes en raccordement sur la RD6155.

Pour la bretelle de sortie vers l'aire de Vironvay nord, vous proposez les caractéristiques suivantes :

- Un alignement droit de 56 m environ en raccordement avec la section courante ; une succession de courbe - contre-courbe de 500 m de rayons et un alignement droit de 160 m environ en raccordement avec la bretelle existante.

Pour la bretelle d'entrée depuis vers l'aire de Vironvay sud, vous proposez les caractéristiques suivantes :

- Un alignement droit de 90 m environ en raccordement avec la bretelle existante et une succession de courbe - contre-courbe de 500 m de rayons en raccordement avec la section courante.

#### **3.2.3 Carrefours de raccordement**

Vous proposez un biseau de sortie de 80 m depuis la RD6155 pour créer la bretelle d'entrée vers Rouen.

Vous proposez de raccorder la bretelle de sortie depuis Rouen sur la RD6155 par une voie d'insertion de 80 m et un biseau de 70 m.

### **3.3 Péage**

En entrée vers Rouen, vous proposez :

- une gare de péage composée de 2 voies de 3 m de large et 1 voie de 5 m de large ;

- une halte simple séparée de l'entonnement et comprenant une place PL et 5 places VL.

En Sortie depuis Rouen, vous proposez :

- une gare de péage composée de 2 voies de 3 m de large et 1 voie de 5 m de large ;
- une halte simple, de type refuge, sur 30 m de longueur.

### **3.4 Ouvrage d'Art**

Afin de pouvoir réaliser les voies d'entrecroisement, vous proposez de démolir et reconstruire le PS 92.2, franchissant l'A13.

Vous prévoyez de réaliser un ouvrage droit de 45 m de longueur d'une ou deux travées.

Vous proposez une largeur totale de 8,95 m comprenant des dispositifs de retenue H2 et une largeur utile de 7,15 m.

### **3.5 Assainissement**

Vous proposez de collecter les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière vers un bassin de rétention.

Vous proposez de recueillir les eaux des nouvelles bretelles dans des fossés subhorizontaux.

## **4 – DÉCISION**

*Après instruction par les services, j'approuve les dispositions prises dans le dossier dans de demande de principe de complément du diffuseur d'Heudebouville, y compris les dérogations demandées, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes.*

### **4.1 Périmètre**

Le périmètre du projet est le suivant :

- la bretelle d'entrée sur l'A13 vers Rouen, depuis la voirie locale jusqu'à la voie d'entrecroisement,
- la bretelle de sortie depuis Rouen, de la fin de la voie d'entrecroisement jusqu' au raccordement à la voirie locale,
- les carrefours de raccordement à la voirie locale,
- les bretelles des aires de Vironvay jusqu'au premier carrefour rencontré (point de choix),
- la section courante d'A13 du PR 90.8 au PR 92.5,
- le PS 92.2 et son raccordement à la voirie existante,
- la signalisation verticale en lien avec l'aménagement et les dispositifs de retenue associés.

Vous vérifierez la conformité et la cohérence des ouvrages et aménagements existants ou modifiés sur la totalité du périmètre décrit précédemment et opérerez les corrections éventuellement nécessaires.

### **4.2 Mise au point du projet**

#### **4.2.1 Géométrie**

Les BDD seront dépourvues de tout dispositif d'assainissement et réseaux secs (caniveau à fente, regard, grille...). Ce sont la bande médiane et la berme qui peuvent intégrer ces dispositifs.

Vous veillerez à avoir une pente résultante de 0,5 % en tout point de la chaussée pour permettre une bonne évacuation des eaux. Sinon, vous proposerez un dispositif permettant de traiter ce problème.

*Vous rattraperez la largeur du marquage de la voie d'entrecroisement sur a minima 200m en aval du convergent et sur a minima 200m en amont du divergent.*

*Vous vérifierez la visibilité sur l'ensemble de l'aménagement et sur sa signalisation associée.*

*Au stade de l'avant-projet, vous fournirez des profils en travers au niveau des points singuliers (points S.1,00m, E.1,00m, TPL) en y précisant les dévers correspondants.*

*Vous veillerez à la bonne application des surlargeur de rayon de 50/R pour les courbes de rayon inférieurs à 100 m.*

*Je vous rappelle également que la distance minimale entre dispositifs de retenue est de 6 m minimum, augmentée le cas échéant des surlargeurs réglementaires.*

#### *4.2.2 Signalisation*

*Au regard de la signalisation, vous vous référerez à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière.*

*Le projet consistant à créer un nouvel échange sur A13, vous soumettrez un projet de modification du schéma directeur de signalisation. A l'issue de son approbation vous produirez également un projet de définition de signalisation.*

*Les éventuelles demandes de dérogation ou d'adaptation de la signalisation seront instruites dans le cadre du projet de définition de signalisation.*

#### *4.2.3 Dispositifs de sécurité*

*Dans le périmètre du projet, vous prendrez en compte l'arrêté RNER du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers modifié par l'arrêté du 4 juillet 2019. Les éventuels capots et systèmes de dilatation devront être certifiés conformément à cet arrêté.*

*Le niveau de performance minimum des dispositifs de retenue sera N2 en accotement et H2 en TPC quelle que soit sa largeur et le nombre de voies.*

*Lorsqu'un dispositif de retenue se rapproche du bord de chaussée (accotements et TPC), le désalignement devra se faire par un biseau dont la pente maximale est au 1/40ème. Lorsque celui-ci s'éloigne du bord de chaussée, pour raccourcir le biseau, sa pente maximale pourra être augmentée au 1/20ème.*

*La zone de sécurité sur les bretelles (aires et diffuseurs) sera de 7 mètres.*

*Pour les trajectoires de sortie, vous prendrez en considération un angle de 11°.*

*Les talus de remblai dont la pente est supérieure à 25 % et la hauteur supérieure à 2,5 m seront à isoler.*

*Toutes ces dispositions seront également à appliquer pour l'aménagement des différents accès de service (secours, exploitant, bassins, technique...) sur autoroute.*

#### *4.2.4 Ouvrage d'art*

*Le référentiel opposable pour l'ouvrage d'art à construire sera constitué des normes et règles techniques en vigueur sur le réseau autoroutier concédé à la date de la signature de cette décision :*

- le corpus des Eurocodes,*
- les fascicules du CCTG applicables pour les ouvrages d'art respectivement en béton, structures métalliques et leur protection anticorrosion, y compris pour les murs de soutènement ou écrans de protection phonique (cf. Arrêté du 28 mai 2018 relatif à la composition du cahier des clauses techniques générales applicables aux marchés publics de travaux de génie civil),*
- les guides et recommandations publiés par le CEREMA et l'UGE (ex-IFSTTAR).*

*Un contrôle extérieur devra être désigné pour chaque mission de la phase d'exécution (études, fondations, structures en béton, charpente métallique et sa protection, étanchéité, dispositifs de retenue...) que ce soit sur sites de préfabrication ou sur chantier.*

Les dispositifs de retenue devront assurer l'indice de danger SETRA sans toutefois être inférieur à un niveau H2. Aussi bien en partie courante qu'à leurs raccords en about d'ouvrage, ils devront être conformes aux normes en vigueur.

Une Notice Particulière de Sécurité Autoroutière (NPSA) ou équivalente validée par la société devra être produite pour l'ouvrage à construire au-dessus des voies autoroutières, listant les risques susceptibles de survenir lors des travaux, les actions à mettre en œuvre le cas échéant et les opérations de contrôles.

Les caractéristiques techniques de la voie portée du passage supérieur PS 92.2 (et notamment le profil en travers retenu) devront faire l'objet d'une convention avec le gestionnaire de voirie.

Le PV de remise au sens de la directive du 2 mai 1974 de l'ouvrage neuf avec le gestionnaire de la voirie portée devra être rédigés et décrire les rôles de chaque maître d'ouvrage dans la gestion de cet ouvrage.

En outre, et indépendamment de cette opération, les travaux d'entretien (courant et spécialisé) et de maintenance du passage inférieur PI 90.8 devront être réalisés.

#### 4.2.5 Péage

Vous me fournirez, sous 2 mois, les éléments permettant d'attester de l'adéquation de l'armement des gares de péage aux trafics attendus.

#### 4.2.6 Chaussées

Vous proposerez pour les bretelles autoroutières un dimensionnement pour une durée de vie de 30 ans, en prenant en compte un taux de risque adapté à la classe de trafic, tel que défini dans la norme NF P 98-086 – annexe E. Les hypothèses de croissance annuelle moyenne de trafic PL pour le dimensionnement des chaussées seront en accord avec les projections de trafic fournies par le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) dans son rapport « Projection de la demande de transport sur le long terme » publié en juillet 2016.

Les chaussées seront vérifiées au gel pour l'hiver exceptionnel selon la méthodologie de la norme NF P 98-086.

Les spécifications attendues en vue de la mise en service devront être conformes aux notes techniques ministérielles du 30 septembre 2015 relatives à l'uni longitudinal des couches de roulement neuves du domaine routier (y compris des bretelles) et à l'adhérence des couches de roulement neuves du domaine routier.

Vous réaliserez un tapis pleine largeur sur toute la longueur des voies d'entrecroisement et les bretelles du périmètre de l'opération, ce tapis se limitera en section courante et sur les bretelles existantes à un rabotage et à la remise en oeuvre d'une couche de roulement.

### 4.3 Sécurité

La présente opération est soumise à l'application de l'article D.118-5-4. du code de la voirie routière. Elle fera donc l'objet des audits sécurité suivants :

- Le premier stade des études qui vérifie si les principes de sécurité sont bien pris en compte dans la phase de conception puis de conception détaillée.  
Dans le cadre du présent projet, l'audit de la phase « conception » a été commandé le 14 janvier 2020. Un rapport en réponse a été produit le 16 avril 2020.
- Le deuxième au stade préalable de la mise en service qui vérifie que les travaux réalisés ne sont pas susceptibles de mettre en jeu la sécurité des usagers.  
L'inspection sécurité réalisée conformément à la circulaire du 27 octobre 1987 vaudra audit de sécurité au stade préalable de la mise en service.
- Le troisième au stade du début d'exploitation dans la première année après la mise en service, pour vérifier le bon fonctionnement de l'aménagement.  
Il sera conduit après la production par vos soins du bilan d'exploitation à 6 mois.

*A chacune de ces phases, vous me sollicitez donc pour la conduite de ces audits. A ce titre, vous pourrez utilement vous référer au guide méthodologique du Sétra de mars 2005 « Contrôle de sécurité des projets routiers – Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité » pour la mise en œuvre des contrôles qui relèvent de votre responsabilité et qui devront être fournis lors de la saisine de mes services conformément à la circulation du 13 avril 2012.*

#### **4.4 Procédures**

*Vous procéderez, en cas de besoin, aux enquêtes publiques liées au code de l'environnement et au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Je vous autorise à solliciter l'ouverture de l'enquête auprès du Préfet de l'Eure dès la mise au point des dossiers maquettes.*

*Ces enquêtes seront notamment précédées :*

- d'une consultation des administrations locales et des collectivités territoriales dont un bilan sera envoyé au préfet de l'Eure ;*
- d'une saisine de l'autorité environnementale compétente.*

#### **4.5 Domanialité**

*Vous me transmettez les conventions de remises d'ouvrage et de domanialité pour l'ensemble des ouvrages de l'opération dans un délai de 2 ans après la mise en service.*

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président directeur général, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Ministre et par délégation  
L'adjoint au sous-directeur de la gestion  
et du contrôle du réseau autoroutier concédé,

Jean Schwander

