

**AUTOROUTE A13 :**  
**Complément du demi-diffuseur de Heudebouville**  
**Rapport de diagnostic**



**Suivi du document**

Indice	Date	Établi par	Vérifié par	Validé par
A00	30/08/2019	R. LECLERC	JB. GOUESSE	JB. GOUESSE
B00	13/09/2019	R. LECLERC	JB. GOUESSE	JB. GOUESSE
C00	19/09/2019	R. LECLERC	JB. GOUESSE	JB. GOUESSE
D00	15/11/2019	R. LECLERC	JB. GOUESSE	JB. GOUESSE

<b>45709</b>			<b>TRA</b>			<b>C00</b>
affaire	niveau	type de dossier	domaine	nature	libre	indice

## SOMMAIRE

Lexique – Listes des abréviations.....	4	6.2.2 Analyse des destinations .....	18
1. Introduction .....	5	6.3 Analyse des trajets empruntant le diffuseur n°17 .....	18
2. Étendue de la zone d'étude .....	5	6.3.1 Analyse des origines .....	18
3. Analyse des trafics.....	6	6.3.2 Analyse des destinations .....	19
3.1 Trafics actuels .....	6	6.4 Analyse du trafic accédant à l'Écoparc.....	19
3.2 Trafics historiques.....	8	6.4.1 Trafic VL .....	19
4. Analyse des mouvements aux giratoires .....	12	6.4.2 Trafic PL.....	20
4.1 Diagramme des mouvements tournants .....	12	7. Analyse de la sécurité routière .....	20
4.2 Fonctionnement du giratoire Est (D6015/D6155) .....	14	7.1 Données pour les autoroutes A13 et A154 .....	22
4.3 Fonctionnement du giratoire Ouest (D6155/Écoparc) .....	14	7.1.1 Analyse générale et typologie des accidents.....	22
4.4 Conclusions sur le fonctionnement des giratoires.....	14	7.1.2 Répartition géographique des accidents .....	22
5. Analyse des temps de parcours .....	8	7.2 Données du réseau routier départemental.....	23
5.1 Trajet A13 (Incarville) ↔ Écoparc.....	10	8. Annexe 1 : détail des comptages.....	25
5.2 Trajet A13 (Incarville) ↔ Gaillon .....	11	9. Annexe 2 : évolution du trafic sur le demi-diffuseur d'Heudebouville (deux sens confondus) .....	26
5.3 Aperçu des zones de congestion.....	9	10. Annexe 3 : Profils de temps de parcours détaillés sur la D6015 et la D6155.....	26
6. Analyse des origines-destinations.....	14	10.1 D6015 entre Val-de-Reuil (D6154) et Heudebouville (D6155).....	26
6.1 Analyse des trajets empruntant la D6155 .....	15	10.2 D6015 entre Heudebouville (D6155) et Gaillon (route de Rouen).....	27
6.1.1 Analyse des origines .....	15	10.3 D6155 entre Louviers (A154) et le giratoire de l'Écoparc .....	27
6.1.2 Analyse des destinations.....	16	11. Annexe 4 : cartes de structure du trafic enquêté aux différents postes.....	28
6.2 Analyse des trajets empruntant la D6015 .....	16	11.1 Poste 1 (D6155) .....	28
6.2.1 Analyse des origines .....	17	11.2 Poste 2 (D6015) .....	31
		11.3 Poste 3 (A13 diffuseur n°17) .....	34

## Lexique – Listes des abréviations

- Sens 1        Paris -> Province
- Sens 2        Province -> Paris
- PL            Poids-lourd
- VL            Véhicule léger
- VLR          Véhicule léger avec remorque
- TMD         Transport de matières dangereuses
- HPM         Heure de pointe du matin (8h-9h)
- PPM         Période de pointe du matin (7h-9h)
- HPS         Heure de pointe du soir (16h-18h)
- PPS         Période de pointe du soir (17h-18h)
- PLPN        Parc Logistique du Pont de Normandie
- TMJA        Trafic moyen journalier annuel
- TMJO        Trafic moyen en jours ouvrés
- UVP         Unité de véhicule particulier
- JO            Jours ouvrés
- véh/h        Véhicules par heure
- véh/j        Véhicules par jour

## 1. Introduction

Le demi-diffuseur n°18 de l'A13 ne permet actuellement que les mouvements en direction de Paris. Le projet de complément de ce diffuseur consiste donc en la construction de bretelles permettant l'accès à l'autoroute de et vers Rouen. Ce projet est justifié par le développement d'un important parc d'activités « Écoparc » à proximité du diffuseur et de la volonté des collectivités locales (notamment la communauté d'agglomération Seine-Eure, à l'initiative de l'aménagement) de limiter l'impact du trafic généré par cet aménagement sur le réseau secondaire.

Le projet a fait l'objet de plusieurs études de trafic :

- Une première étude de trafic datant de 2012 ;
- Une étude de trafic entre les échangeurs d'Heudebouville et de Criquebeuf (octobre 2015) ;
- L'étude de faisabilité du projet de complément du diffuseur d'Heudebouville (juin 2016) ;
- Le dossier de demande de principe datant d'octobre 2018.

Chacune de ces études comprend une analyse du trafic et entraîne donc une mise à jour partielle des données d'entrée avec notamment de nouveaux relevés. Cette étude a pour objet de remettre à plat les analyses successives effectuées en analysant de manière approfondie tous les éléments liés au trafic concernant le projet de complément du demi-diffuseur d'Heudebouville, notamment les reports à attendre du réseau secondaire vers l'autoroute et le fonctionnement local des carrefours d'accès aux bretelles et à l'Écoparc.

Ce rapport de première phase présente un diagnostic de la situation actuelle, en présentant en particulier les résultats des enquêtes de circulation entreprises du 28 juin au 4 juillet 2019. Ce diagnostic vient compléter l'analyse de la situation actuelle établi dans le dossier de demande de principe, en mettant à jour ou en complétant ses éléments.

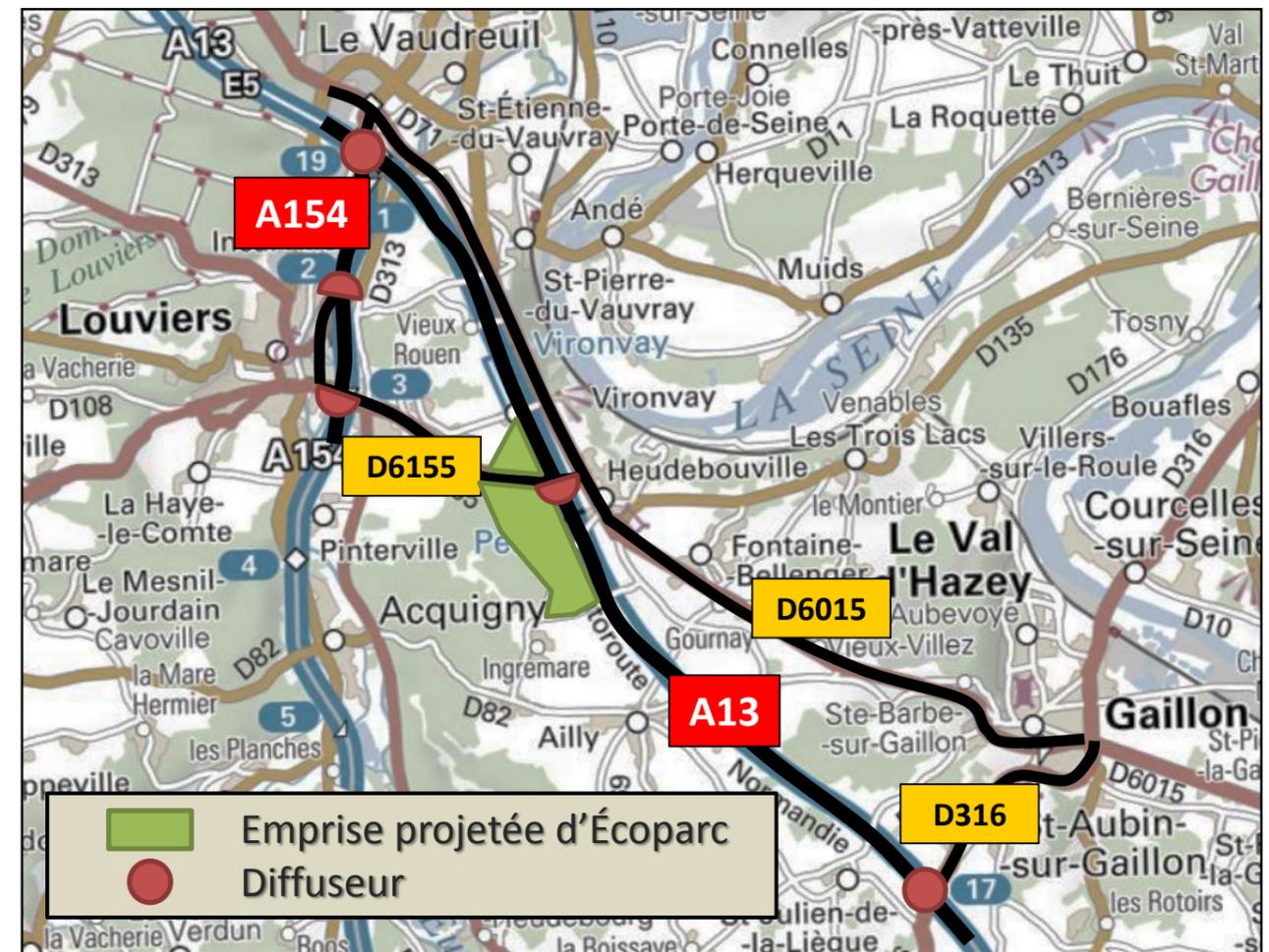
## 2. Étendue de la zone d'étude

Le nouveau demi-diffuseur vers le nord aura pour effet de détourner trois types de trafic vers l'autoroute A13 :

- Le trafic accédant à l'Écoparc depuis Rouen et le nord (et sens inverse), empruntant actuellement majoritairement l'autoroute A154 puis le diffuseur n°2 ;
- Le trafic empruntant la D6015 depuis Pont-de-l'Arche jusqu'à Heudebouville, notamment depuis l'A13 (sortie à Criquebeuf) ou depuis Rouen ;
- Le trafic accédant à Gaillon depuis Rouen (et sens inverse), empruntant actuellement le diffuseur n°17 mais pouvant à l'avenir emprunter le complément du diffuseur n°18 puis la D6015.

La zone d'influence du projet en matière de trafic s'étend donc du diffuseur n°17 au diffuseur n°19 sur l'A13, sur l'A154 entre l'A13 et le diffuseur n°3 et sur les routes D6015, D6155, D316 (pour l'accès à Gaillon depuis l'A13) et D6154 (pour la liaison entre l'A154 et la D6015) sur le réseau secondaire.

La carte suivante reprend les axes affectés par le projet (la zone d'activité Écoparc est en vert) :



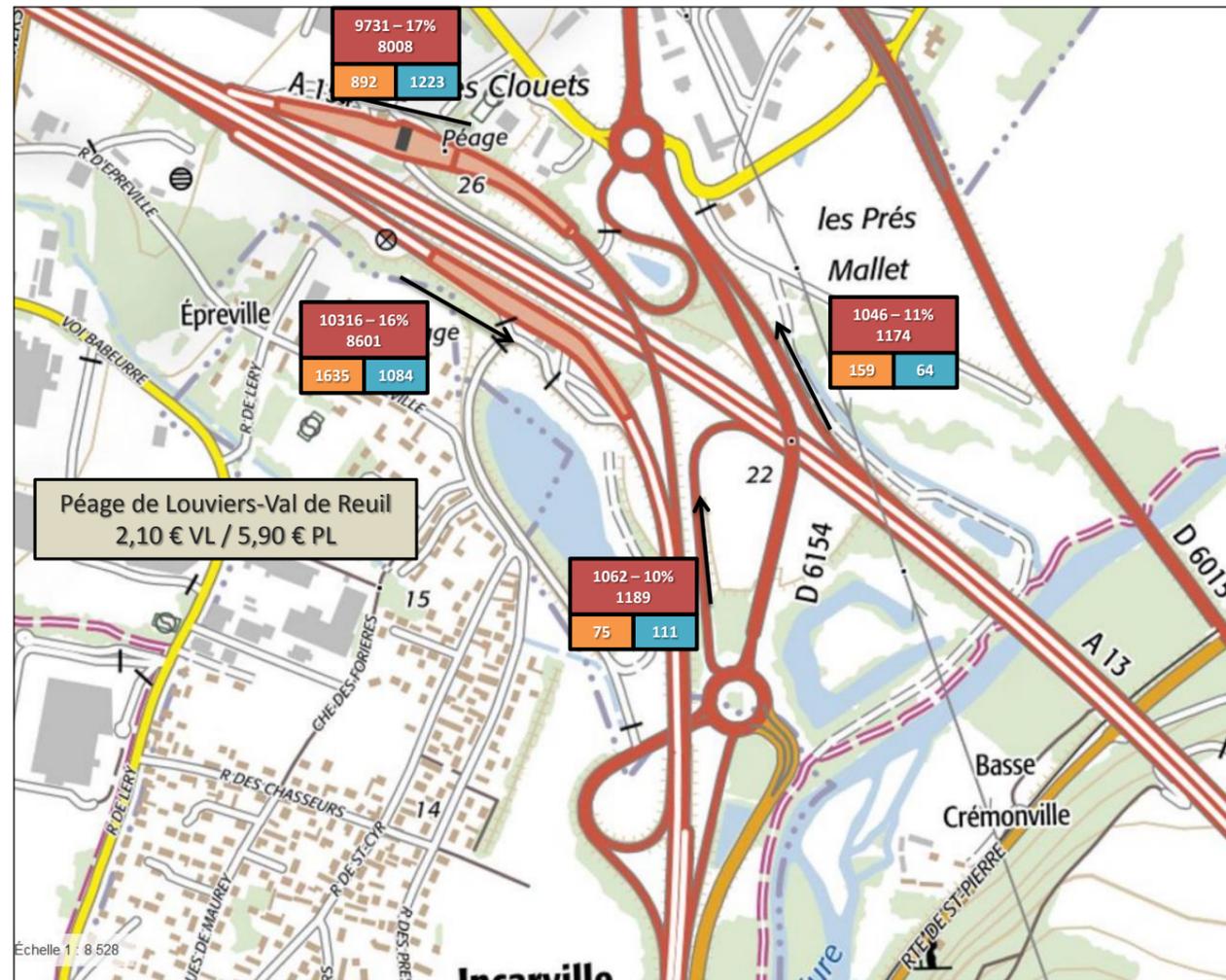
### 3. Analyse des trafics

#### 3.1 Trafics actuels

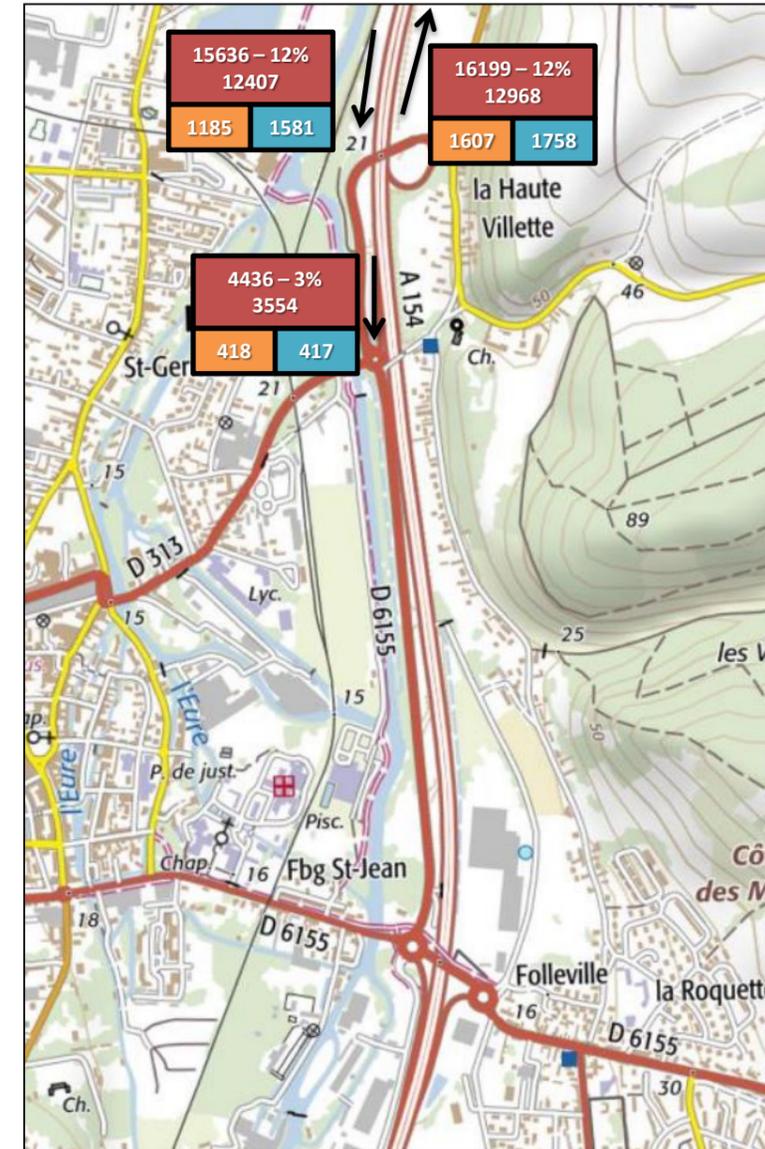
Plusieurs sources de données sont disponibles pour le trafic :

- Les données de comptage horaires sur la partie autoroutière de la zone d'étude, pour l'année 2018 et jusqu'en 2019 (englobant la semaine d'enquêtes sur le réseau secondaire entre le 28 juin et le 4 juillet 2019) ; ces données sont particulièrement fiables au niveau du diffuseur d'Heudebouville car issues de données de transactions au péage, en section courante comme sur les bretelles.
- Les données de trafic journalier annuel depuis 2012 sur la section courante de l'autoroute.
- Les données horaires de comptage automatique mesurées sur une semaine entre le vendredi 28 juin 2019 et le jeudi 4 juillet 2019 sur le réseau secondaire aux alentours du diffuseur n°18 et sur les bretelles des diffuseurs n°17 et 19.

Les principaux indicateurs des comptages figurent sur les images suivantes (un tableau récapitulatif est également disponible en annexe 1) :

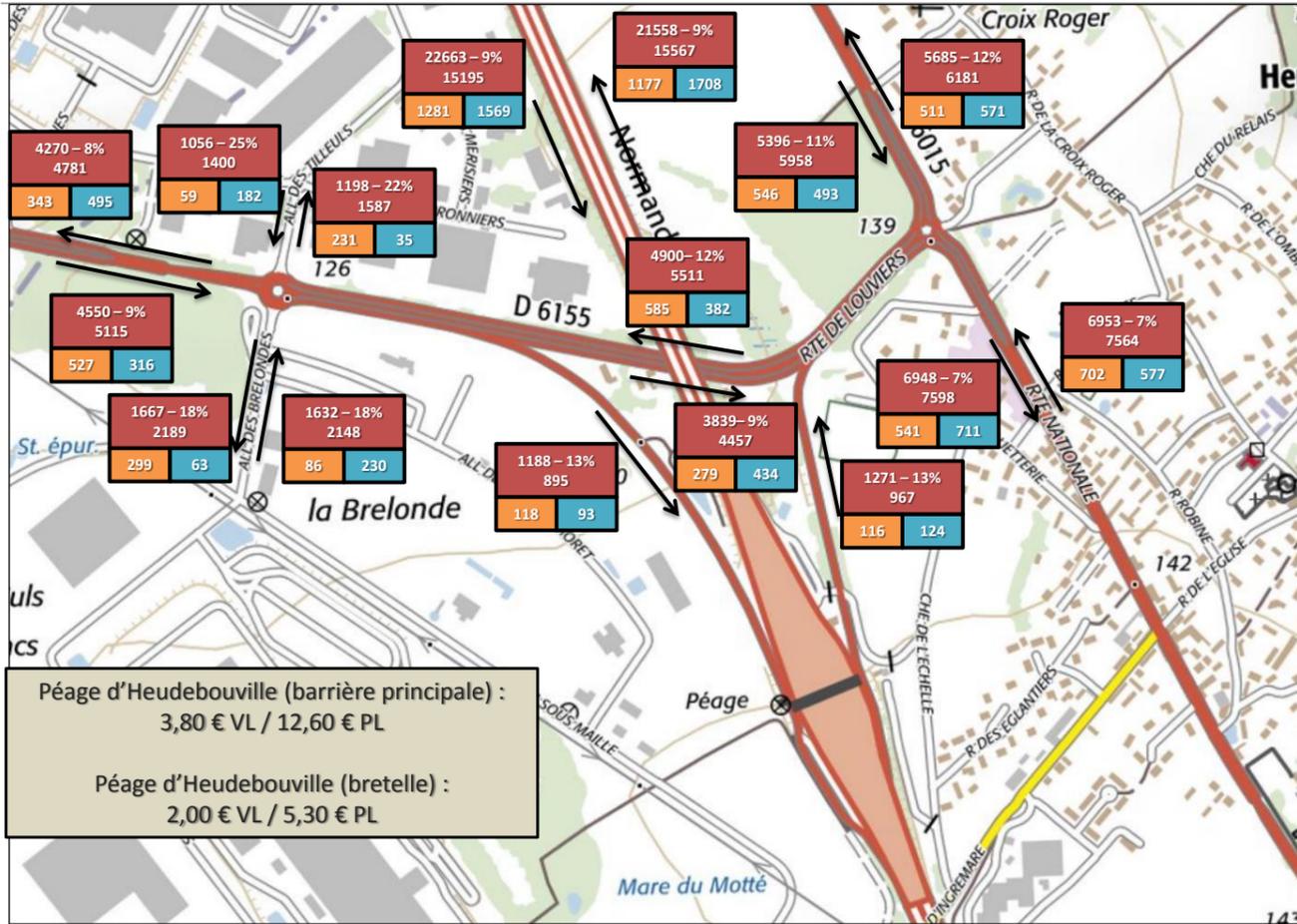


Données de trafic sur l'échangeur A13-A154 et le diffuseur d'Incarville (n°19)



Données de trafic sur l'A154 au niveau du diffuseur n°2

TMJA - %PL		TMJO
HPM	HPS	
(8h-9h)	(17h-18h)	

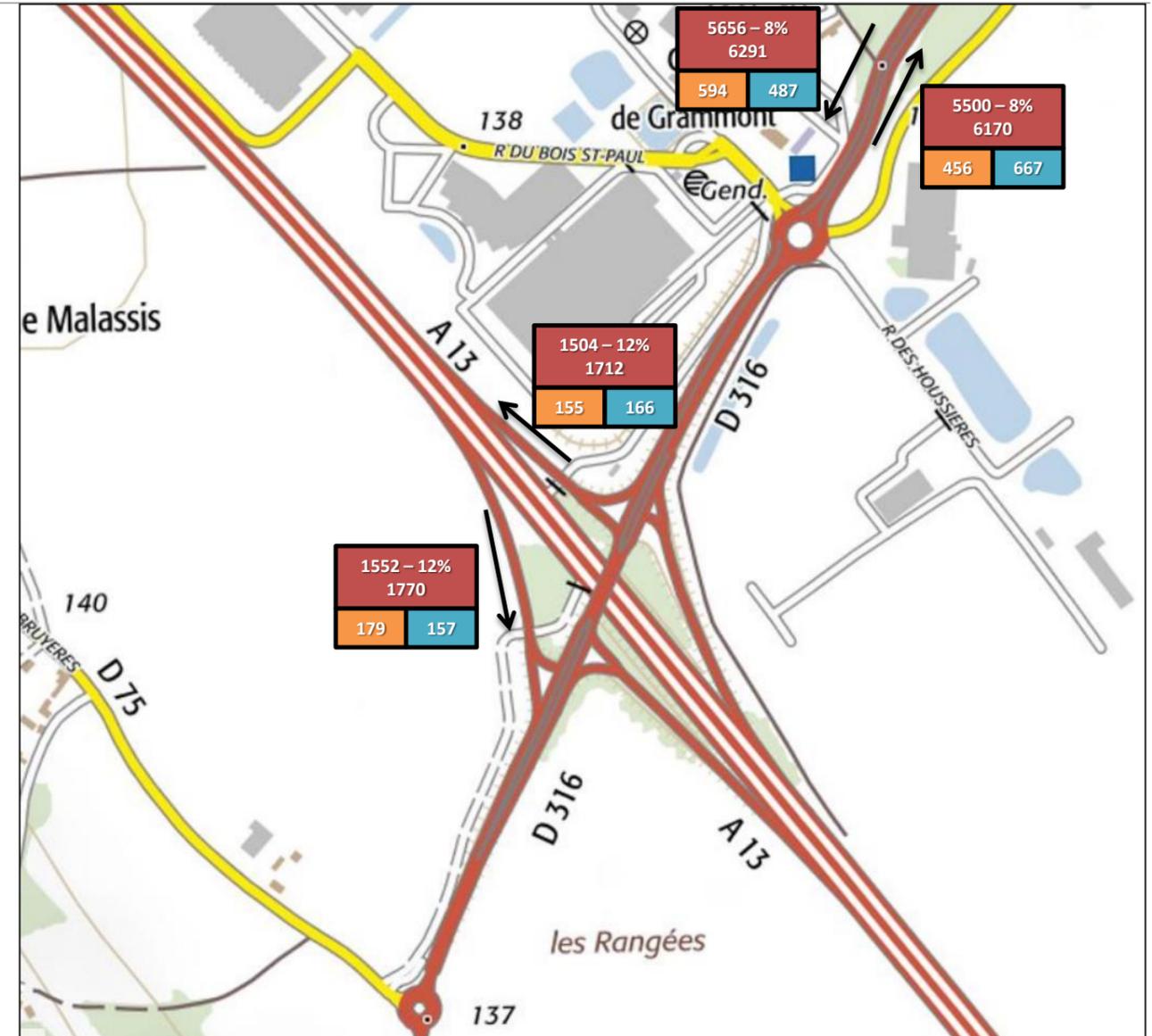


Péage d'Heudebouville (barrière principale) :  
3,80 € VL / 12,60 € PL

Péage d'Heudebouville (bretelle) :  
2,00 € VL / 5,30 € PL

Données de trafic sur le réseau entourant le diffuseur n°18 de l'A13 (Heudebouville)

TMJA - %PL	
TMJO	
HPM (8h-9h)	HPS (17h-18h)
HPM (8h-9h)	HPS (17h-18h)



Données de trafic autour du diffuseur n°17 de l'A13 (Gaillon)

Le trafic est plus important les jours de semaine que le weekend, sauf sur l'A13 qui est un axe supportant un trafic de loisirs important entre la région parisienne et la côte normande notamment ; ce trafic de loisirs n'est pas concerné par le complément du diffuseur d'Heudebouville.

Le caractère pendulaire du trafic se ressent sur l'ensemble du réseau secondaire entourant l'Écoparc, et est très marqué au niveau des accès à la zone d'activités (beaucoup de trafic accédant à l'Écoparc le matin et en sortant le soir), y compris pour le trafic PL (le trafic PL est bien plus élevé en semaine que le weekend). Le trafic sur le diffuseur n°19 d'Incarville a également des caractéristiques pendulaires (fortes sorties le matin et fortes entrées le soir).

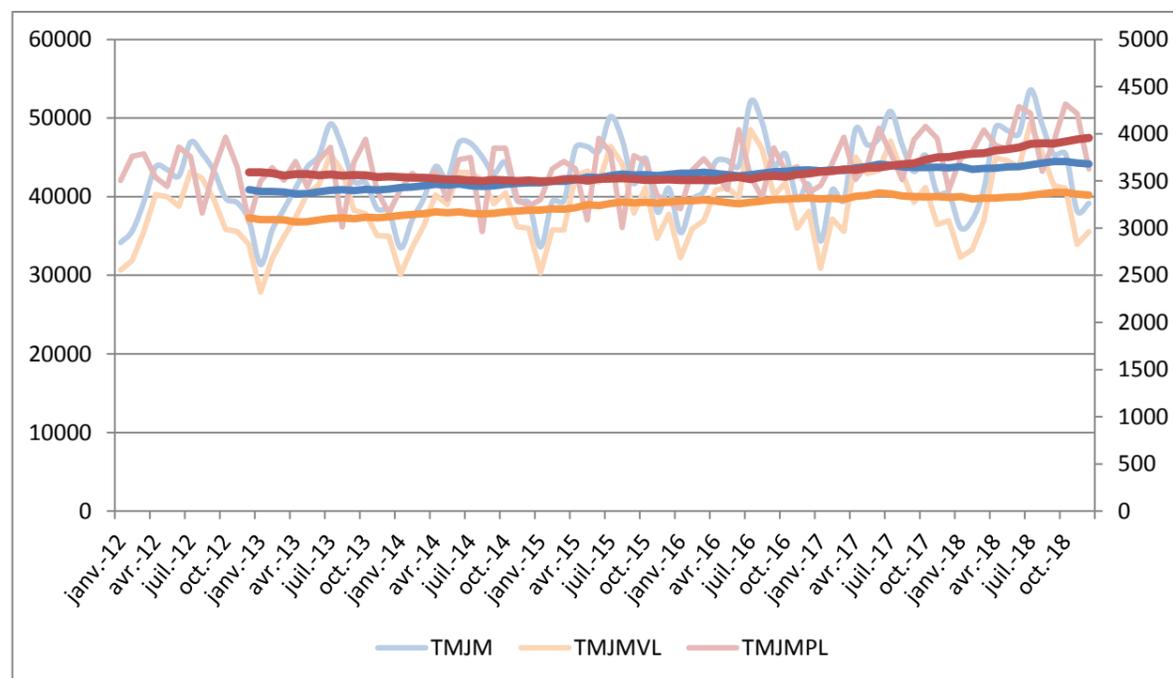
Avec plus de 1 600 PL par jour ouvré, la D6015 entre Heudebouville et Vironvay est l'axe non autoroutier le plus fréquenté par les PL. En l'absence d'un demi-diffuseur orienté vers le nord à Heudebouville, c'est en effet l'axe

qui permet l'accès à l'Écoparc depuis le nord et Rouen. C'est aux entrées des zones d'activités Écoparc que le taux de poids-lourds est le plus élevé, du fait des activités logistiques présentes sur place.

par an). Le trafic sur la D6015 en traversée d'Heudebouville n'a quasiment pas varié. Ces résultats montrent le dynamisme économique de la zone d'activités ainsi que son effet d'entraînement sur le trafic du secteur.

### 3.2 Trafics historiques

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution (mois par mois et en moyenne mobile) des trafics journaliers mensuels au niveau de la barrière de péage de Heudebouville depuis 2012 :



Tendance du trafic entre 2012 et 2018 à la barrière de péage d'Heudebouville (deux sens confondus) – moyenne mobile en traits pleins, valeurs réelles en traits estompés – le trafic PL est représenté sur l'échelle de droite

Le trafic total au droit de la barrière de péage d'Heudebouville a cru en moyenne de 1,1% par an entre 2012 et 2018 ; les mois d'été sont plus dynamiques avec plus de 2% de croissance moyenne par an.

Après une baisse significative liée à la crise économique du début des années 2010, la croissance du trafic poids-lourds a repris avec environ 2% par an en moyenne entre 2015 et 2018.

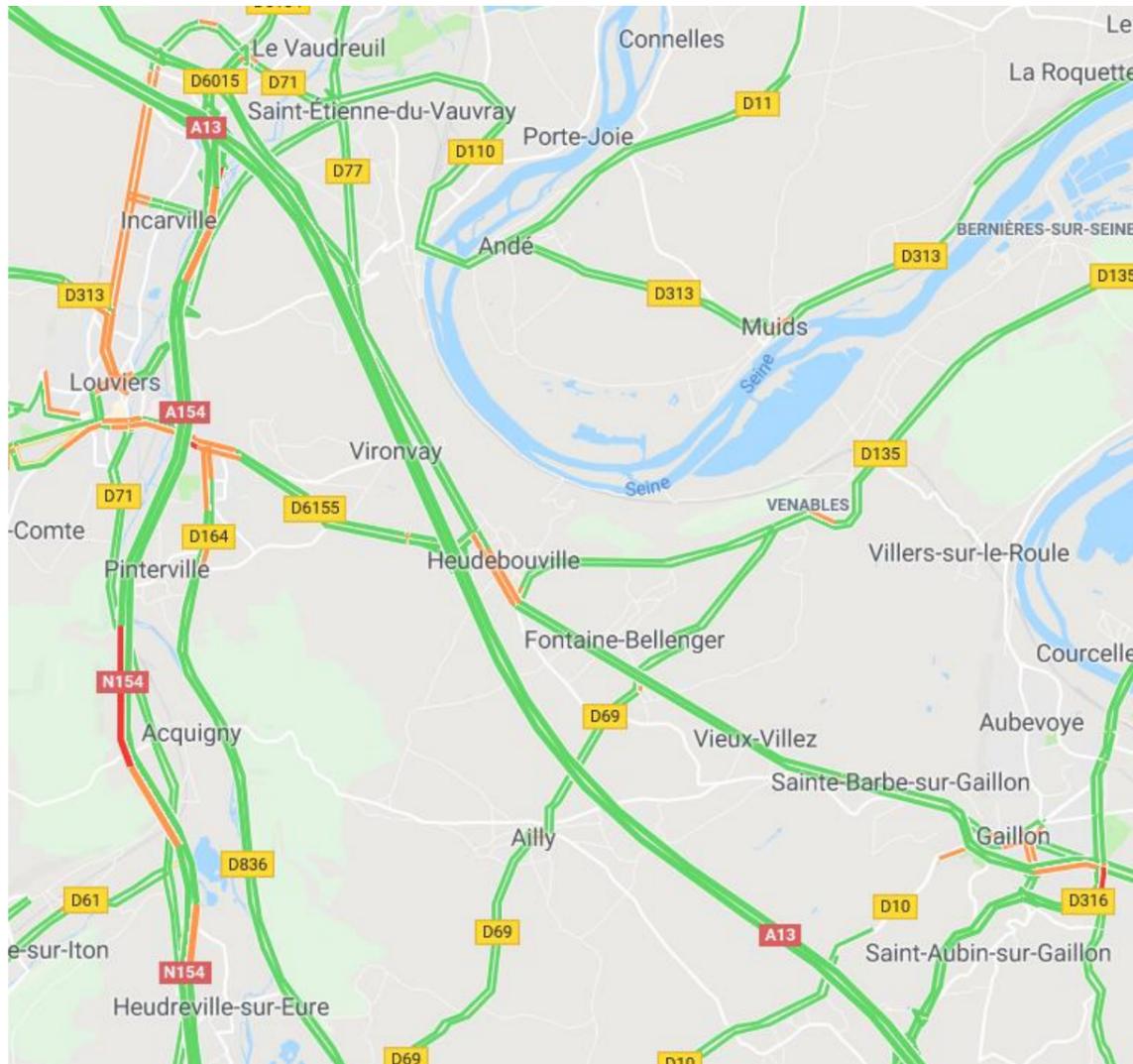
La croissance du trafic sur les bretelles est plus faible que sur la section courante ; le trafic PL a notamment stagné jusqu'en 2015 avant de connaître à nouveau une forte croissance. L'annexe 2 présente le graphique d'évolution du trafic sur les bretelles du demi-diffuseur d'Heudebouville.

Nous ne disposons pas de données historiques sur le réseau routier départemental, mais une analyse rapide peut être effectuée à partir des données issues des études précédentes. En se basant sur les données de trafic issues des comptages d'octobre 2015 et indiquées dans le rapport de l'étude de faisabilité, il apparaît que le trafic a augmenté de 25% en tout entre 2015 et 2019 au niveau de l'accès à l'Écoparc depuis la D6155 (+40% pour l'accès aux zones 2 et 3 au sud), avec un taux de PL à peu près constant. Le trafic de la D6155 a augmenté de manière plus mesurée (+1% par an en moyenne), de même que celui de la D6015 entre Heudebouville et Vironvay (+2%

## 4. Analyse des temps de parcours

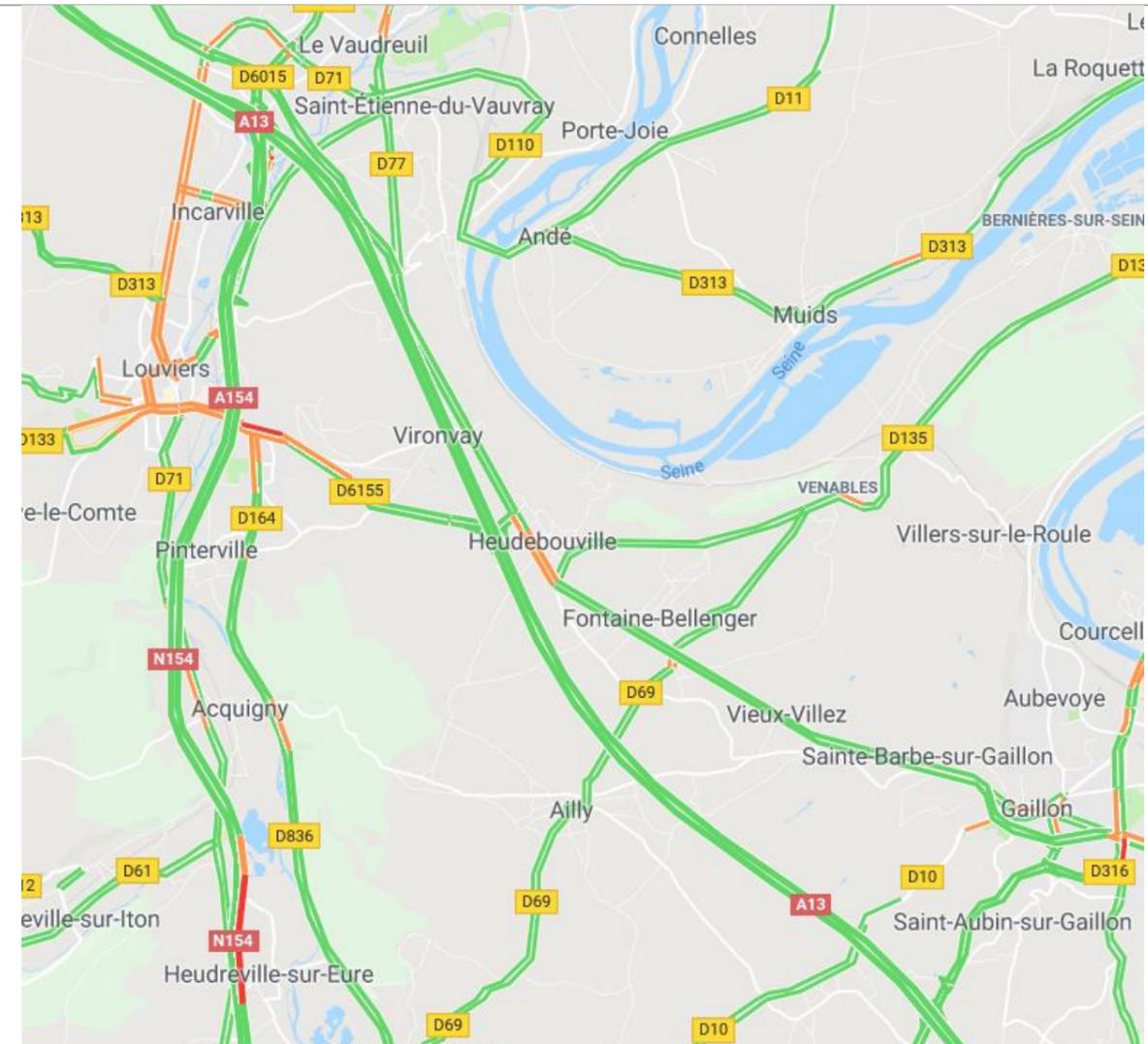
### 4.1 Aperçu des zones de congestion

La carte suivante est extraite du trafic « habituel » en heure de pointe d'un jour ouvré sur Google Maps ; on retrouve bien les zones de ralentissement observées lors de l'analyse des itinéraires.



*Aperçu des difficultés de circulation en période de pointe du matin*

Les difficultés principales apparaissent dans les traversées des agglomérations d'Heudreville (D6015) et de Louviers (quartier de la Roquette, D6155), avec une congestion qui reste toutefois limitée. Sur la D6155, la congestion est légèrement plus importante vers l'est en direction de l'est (Écoparc, Gaillon, A13 vers Paris). La remontée du diffuseur n°1 de l'A154 engendre également des remontées de file sur l'A154 en direction du nord ; ce diffuseur est en effet très emprunté par les véhicules à destination de Rouen souhaitant éviter la section à péage.



*Aperçu des difficultés de circulation en période de pointe du soir*

Les difficultés observées le soir sont sensiblement les mêmes que celles observées le matin dans les traversées d'agglomération. La congestion plus importante vers l'ouest dans la traversée de la Roquette (sens inverse du matin) confirme le caractère pendulaire du trafic sur la D6155. Le temps de parcours perdu dans la traversée de ces difficultés est décrit dans les paragraphes suivants.

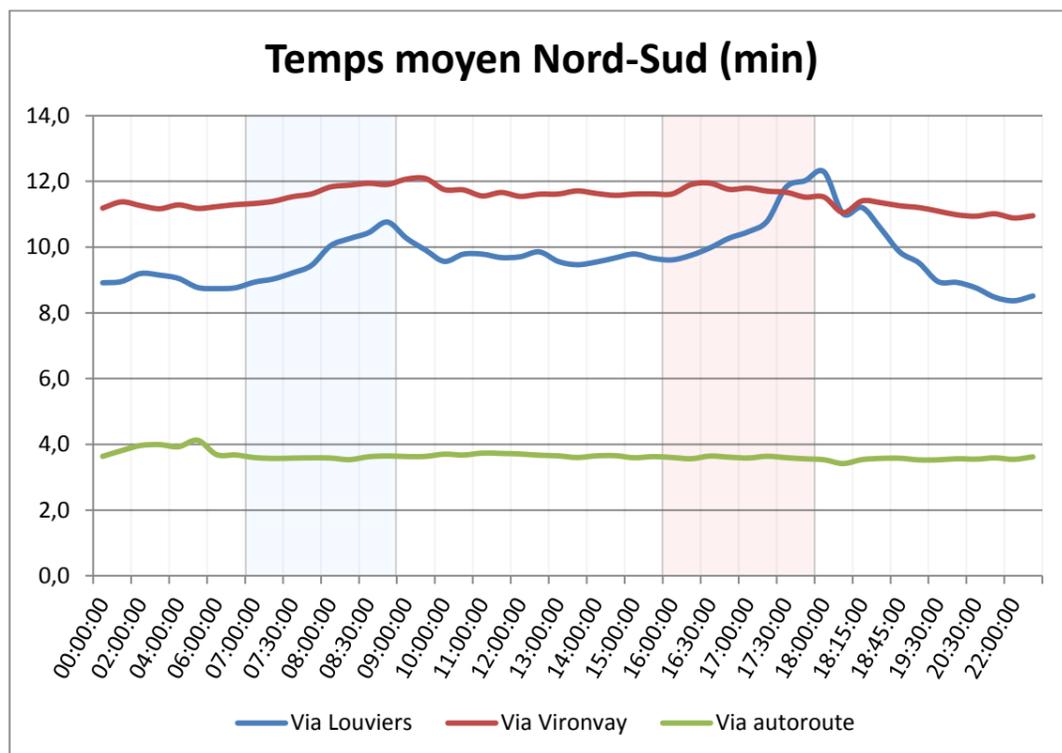
Pour affiner cette analyse, les relevés automatiques de temps de parcours ont été effectués par le biais de l'API Google sur l'ensemble du réseau de la zone d'étude entre le 21 juin et le 7 juillet 2019. Ces mesures consistent à extraire en temps réel les temps de parcours d'itinéraires prédéfinis sur Google Maps, à intervalles d'un quart d'heure environ.

Le détail des profils de temps de parcours sur la D6015 et la D6155 sont disponibles en annexe 3.

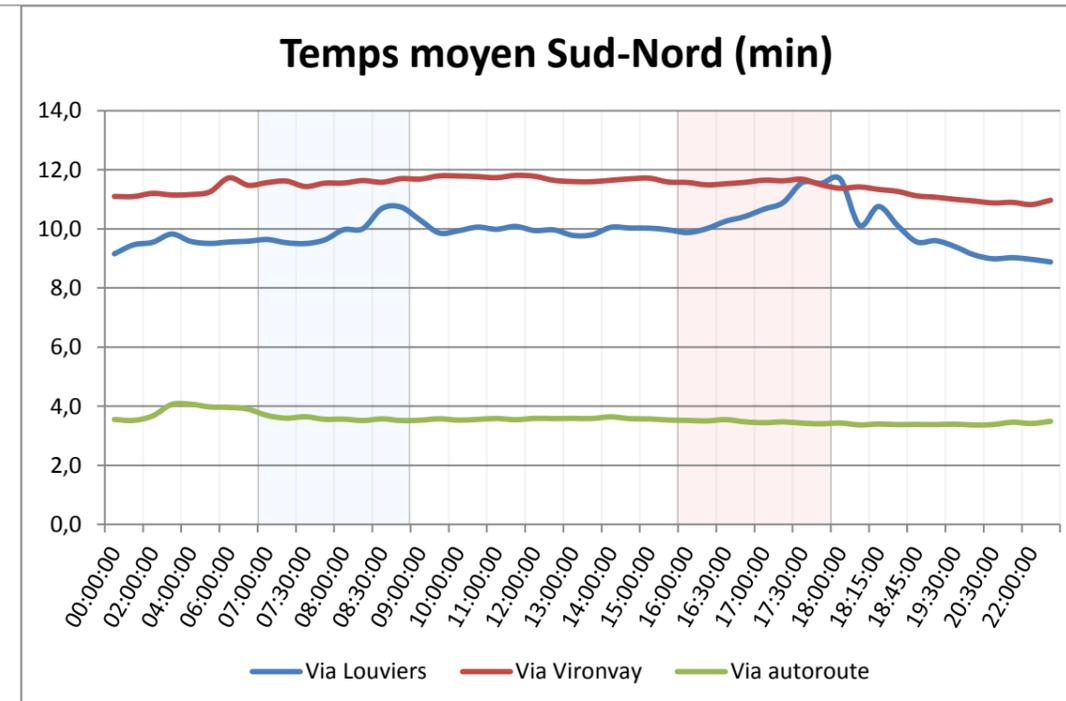
## 4.2 Trajet A13 (Incarville) ↔ Écoparc

Les figures ci-dessous présentent les temps de parcours moyens observés en jour ouvrable sur des trajets entre l'A13 à Incarville (au niveau de la sortie vers l'A154) et l'Écoparc, en empruntant plusieurs itinéraires :

- L'A154 jusqu'au diffuseur n°2 puis la D6155 (variante via Louviers) ;
- La D6015 à partir d'Incarville puis la D6155 à Heudebouville (variante via Vironvay) ;
- L'accès direct par l'autoroute jusqu'au diffuseur d'Heudebouville (variante par l'autoroute). Il faut toutefois considérer un temps d'accès supplémentaire depuis l'autoroute qui n'a pas pu être mesuré puisque la bretelle n'existe pas ; ce scénario vient juste pour comparaison.



Temps de parcours moyen A13 Incarville → Écoparc vers l'Écoparc



Temps de parcours moyen Écoparc → A13 Incarville

Il apparaît que l'itinéraire par Louviers est en moyenne plus rapide en venant de l'autoroute A13 que l'itinéraire par Vironvay. Toutefois, ce dernier traverse un environnement peu contraint et a un temps de parcours assez stable, alors que l'itinéraire par Louviers peut devenir moins attractif en période de pointe du soir, comme observé sur les cartes de congestion précédentes.

La congestion dans la traversée de la Roquette occasionne un allongement du temps de parcours de l'ordre de 2 minutes vers l'Écoparc le matin et vers Louviers le soir.

Le trafic du soir en direction du sud est aussi affecté par autre ralentissement sur la section de route qui relie le diffuseur n°2 de l'A154 au faubourg Saint-Jean à Louviers ; ce ralentissement de l'ordre de 2 à 3 minutes est lié à la pointe de trafic dans l'agglomération de Louviers.

La remontée du diffuseur n°1 de l'A154 (Val-de-Reuil) sur l'autoroute en venant du nord affecte peu le temps de parcours sur l'A154 mais allonge de manière sensible le temps de parcours des véhicules vers Val-de-Reuil.

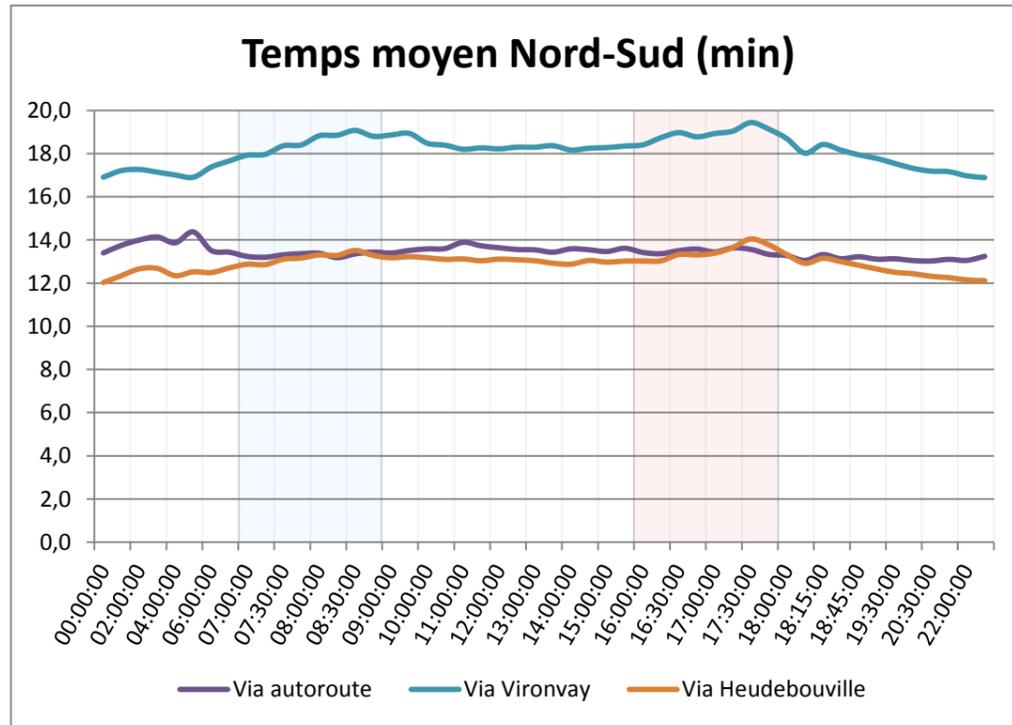
De manière générale, en provenance du nord (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, est de l'agglomération rouennaise) l'itinéraire par Vironvay, plus court et moins soumis aux aléas de la circulation, est privilégié par les voyageurs souhaitant se rendre à l'Écoparc. Ce constat est confirmé par les enquêtes origine-destination présentées plus bas.

En provenance de l'A13, l'itinéraire par l'autoroute devrait raccourcir le temps de parcours d'environ 5 minutes.

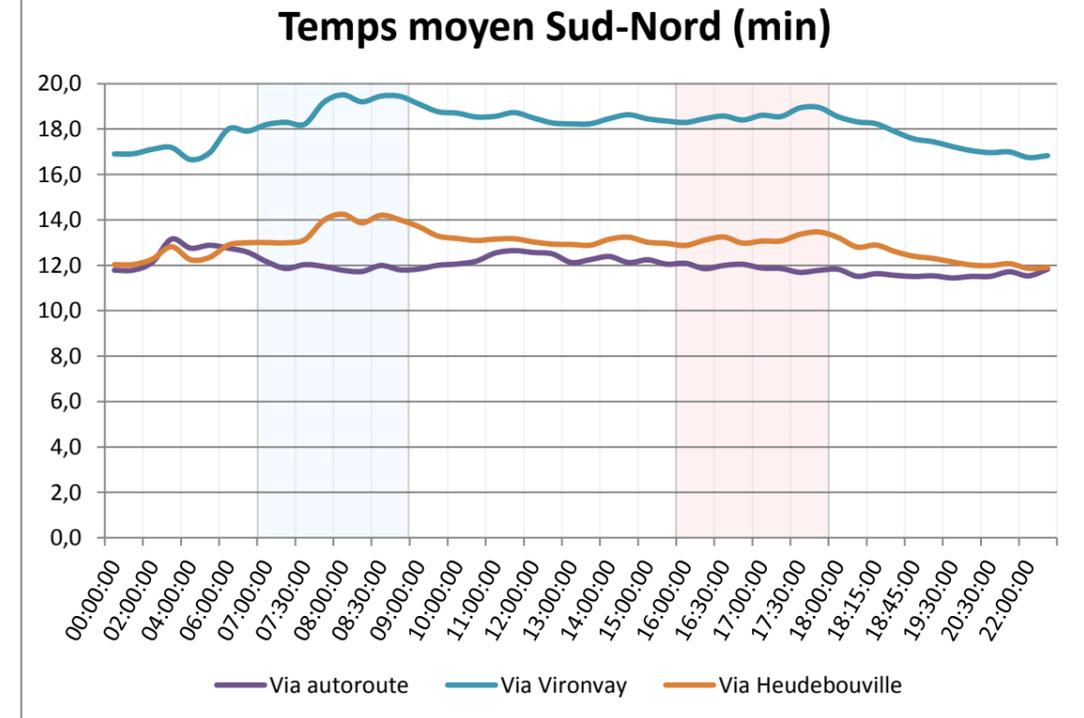
### 4.3 Trajet A13 (Incarville) ↔ Gaillon

Les figures ci-dessous présentent les temps de parcours moyens observés en jour ouvrable sur des trajets entre l'A13 à Incarville (au niveau de la sortie vers l'A154) et l'entrée de Gaillon (par la D316 ou la D6015 selon l'itinéraire), en empruntant plusieurs itinéraires :

- L'A13 jusqu'au diffuseur n°17 puis la D316 (variante par l'autoroute) ;
- La D6015 à partir d'Incarville (variante par Vironvay) ;
- L'A13 jusqu'au diffuseur n°18 puis la D6015 (variante par Heudebouville, itinéraire fictif construit par assemblage des sections de routes existantes traversées) ;



Temps de parcours moyen A13 Incarville → Gaillon



Temps de parcours moyen Gaillon → A13 Incarville

L'itinéraire par le diffuseur n°19 et Vironvay est clairement moins favorable que les itinéraires empruntant l'autoroute : les traversées des nombreuses agglomérations engendrent un rallongement de temps de parcours de l'ordre de 5 à 6 minutes par rapport aux trajets autoroutiers malgré la distance plus courte.

Les temps de parcours via les diffuseurs n°18 (en projet) et n°17 sont assez similaires, le temps de traversée de la bretelle dans le cas du diffuseur n°18 n'affectant que peu le temps de parcours total. Bien que le trajet par le diffuseur n°18 subisse des ralentissements en heure de pointe (qui ne dépasse pas 2 à 3 minutes), la différence du tarif de péage au regard du temps gagné par l'autoroute est susceptible d'engendrer un report d'itinéraire assez important vers le diffuseur n°18 à sa mise en service.

Le trafic qui traverse actuellement Vironvay en provenance de l'A13 en amont d'Incarville et à destination d'Heudebouville et de Gaillon constitue le trafic pouvant se reporter vers le nouveau diffuseur n°18.

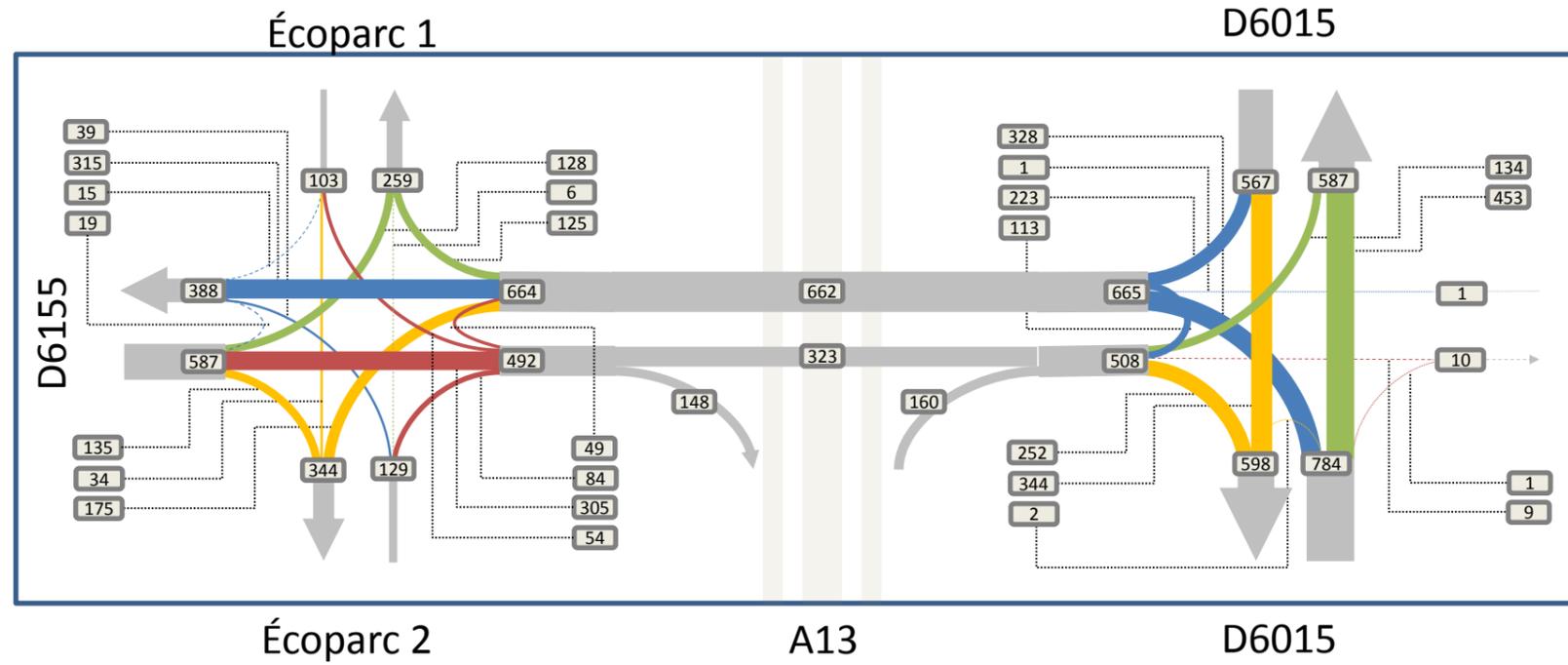
Il est peu probable que du trafic empruntant actuellement la D6015 en provenance de Rouen se reporte sur l'autoroute via le nouveau diffuseur n°18, itinéraire payant n'offrant pas beaucoup de gain de temps par rapport à la D6015 peu congestionnée en heure de pointe. La problématique est différente pour les poids-lourds en cas d'interdiction de transit sur la D6015 dans la traversée de Vironvay, Heudebouville et Fontaine-Bellenger.

## 5. Analyse des mouvements aux giratoires

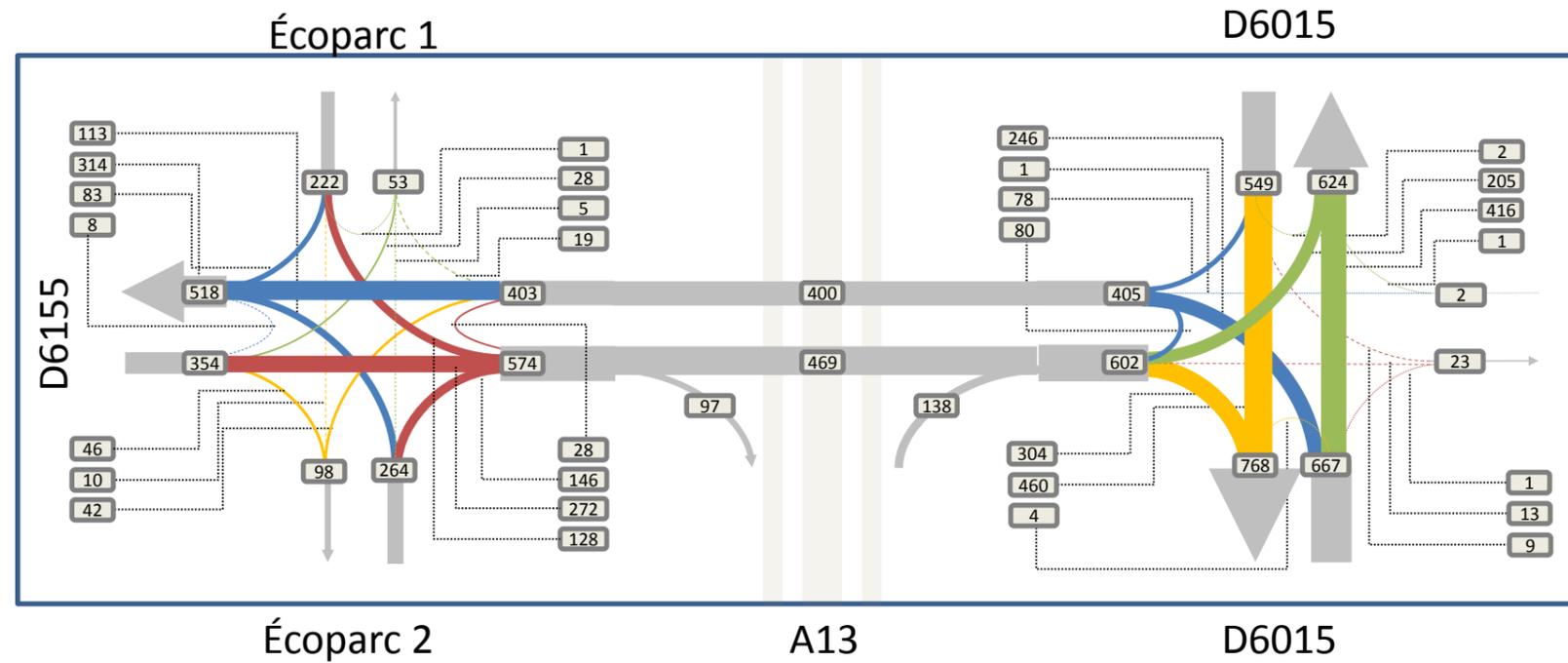
### 5.1 Diagramme des mouvements tournants

Des comptages des mouvements tournants ont également été effectués sur toute la journée du mardi 2 juillet 2019 sur les deux giratoires encadrant le demi-diffuseur d'Heudebouville (le giratoire ouest est le giratoire d'accès aux zones Écoparc).

Les résultats figurent sur les schémas ci-dessous. Ils sont présentés en Unité de Véhicule Particulier (UVP), en prenant 1 VL = 1 UVP, 1 PL ou 1 autocar = 2 UVP et 1 deux-roues = 0,3 UVP.



Mouvements tournants mesurés en période de pointe du matin, en UVP (8h-9h)

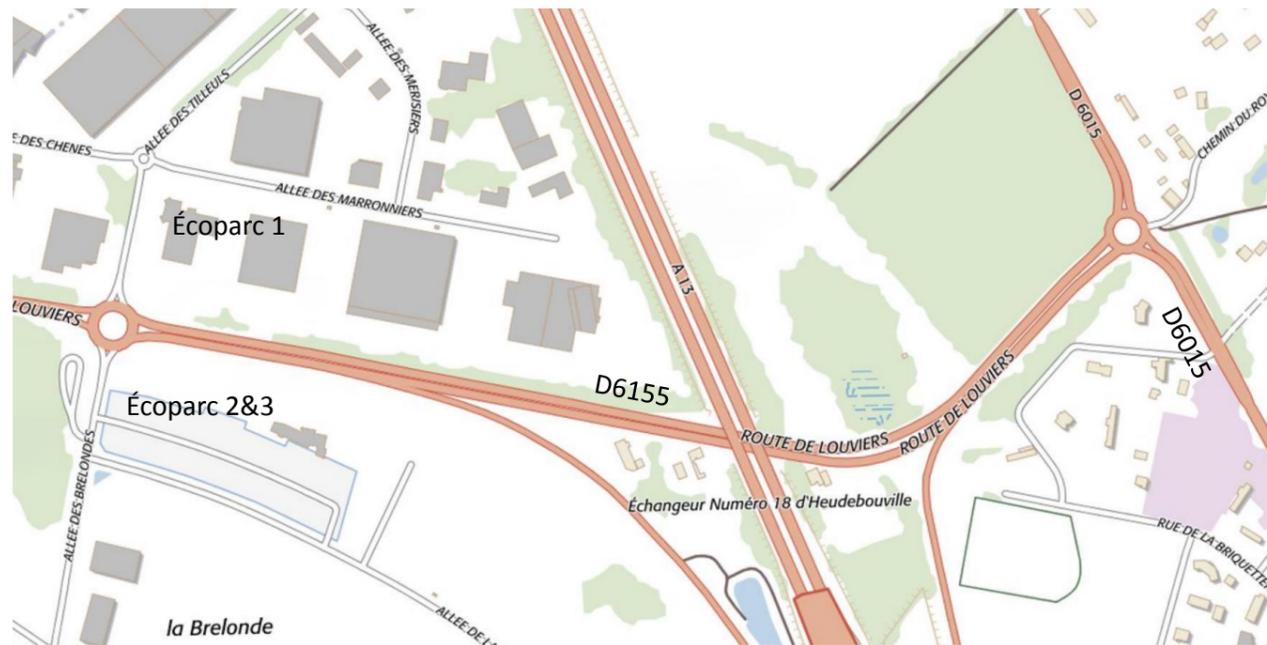


Mouvements tournants mesurés en période de pointe du soir, en UVP (17h-18h)

Il apparaît que les origines du trafic accédant à l'Écoparc sont assez équilibrées entre l'est et l'ouest (de l'ordre de 45% du trafic accédant à l'Écoparc le matin vient de l'ouest et de Louviers, ce qui reflète les lieux d'habitation des employés travaillant dans le secteur).

Étant donné le caractère globalement symétrique du trafic entre les périodes de pointe au niveau des trois postes d'enquête OD (D6155 à l'ouest de l'Écoparc, D6015 au nord d'Heudebouville et sortie du diffuseur n°17 venant de Rouen), l'enquête origine-destination a été effectuée dans un seul sens sur une journée et la structure du sens inverse est déduite par symétrie du trafic mesuré.

Sur la base de ces mesures, des études du fonctionnement actuel de ces deux giratoires ont été réalisées à l'aide du logiciel Girabase. Les tableaux ci-dessous reprennent les valeurs de la réserve de capacité et de la file d'attente calculés par le logiciel :



Plan des branches des giratoires étudiés

### 5.2 Fonctionnement du giratoire Est (D6015/D6155)

	Réserve de capacité (UVP/h)		Réserve de capacité (%)		Longueur de stockage maximale (véh)		Temps d'attente moyen (s)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Chemin du Roy (Est)	727	773	100%	100%	2	2	3	3
D6015 Nord	524	726	47%	57%	4	3	3	2
D6155 Ouest	1432	1104	75%	65%	2	2	0	1
D6015 Sud	734	732	47%	52%	3	3	1	2

### 5.3 Fonctionnement du giratoire Ouest (D6155/Écoparc)

	Réserve de capacité (UVP/h)		Réserve de capacité (%)		Longueur de stockage maximale (véh)		Temps d'attente moyen (s)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
D6155 Est	901	1195	58%	75%	3	2	1	1
Écoparc 1 (Nord)	897	885	90%	77%	2	2	2	2
D6155 Ouest	794	1121	57%	76%	3	2	2	1
Écoparc 2 (Sud)	898	887	87%	76%	2	2	2	2

### 5.4 Conclusions sur le fonctionnement des giratoires

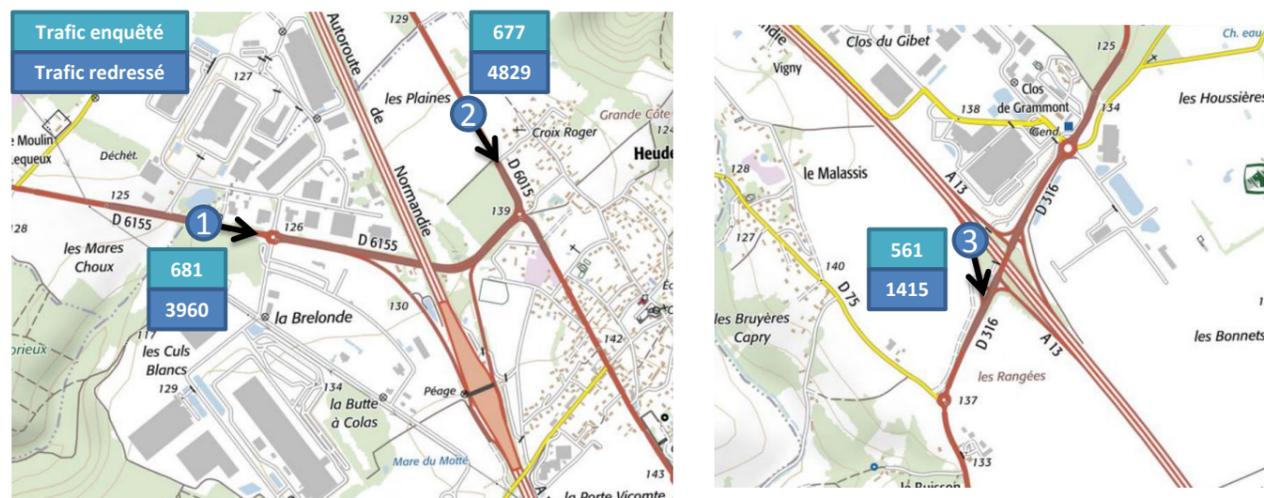
Une réserve de capacité supérieure à 25% traduit un bon fonctionnement du giratoire. Dans notre cas, la réserve de capacité est largement supérieure à ce seuil, aucune congestion n'est à observer au niveau des giratoires en l'état actuel.

## 6. Analyse des origines-destinations

Des enquêtes origine-destination ont été menées le mardi 2 juillet 2019 sur trois postes d'enquête :

- La D6155 juste à l'ouest du giratoire d'accès à l'Écoparc, en direction de l'est (poste 1) ;
- La D6015 à l'entrée d'Heudebouville en provenance de Vironvay, en direction du sud (poste 2) ;
- La bretelle de sortie du diffuseur n°17 en provenance de Rouen (poste 3).

La carte d'implantation des postes d'enquête figure ci-dessous :



Implantation des postes d'enquête origines-destination avec indication des trafics (véh/j)

Les comptages ont eu lieu sur une journée de 7 heures à 19 heures. Comme évoqué plus haut, la donnée d'un seul sens suffit étant donné que le trafic est considéré symétrique sur une journée. Selon leur provenance, les personnes enquêtées ont été interrogées sur leur choix d'itinéraire : prise ou non de l'autoroute A13 et choix de la sortie entre Criquebeuf (sortie gratuite) et Incarville / Louviers (sortie payante). Le taux d'enquête est très variable selon les postes, étant autour de 15% sur les postes 1 et 2 et de presque 40% sur le poste 3.

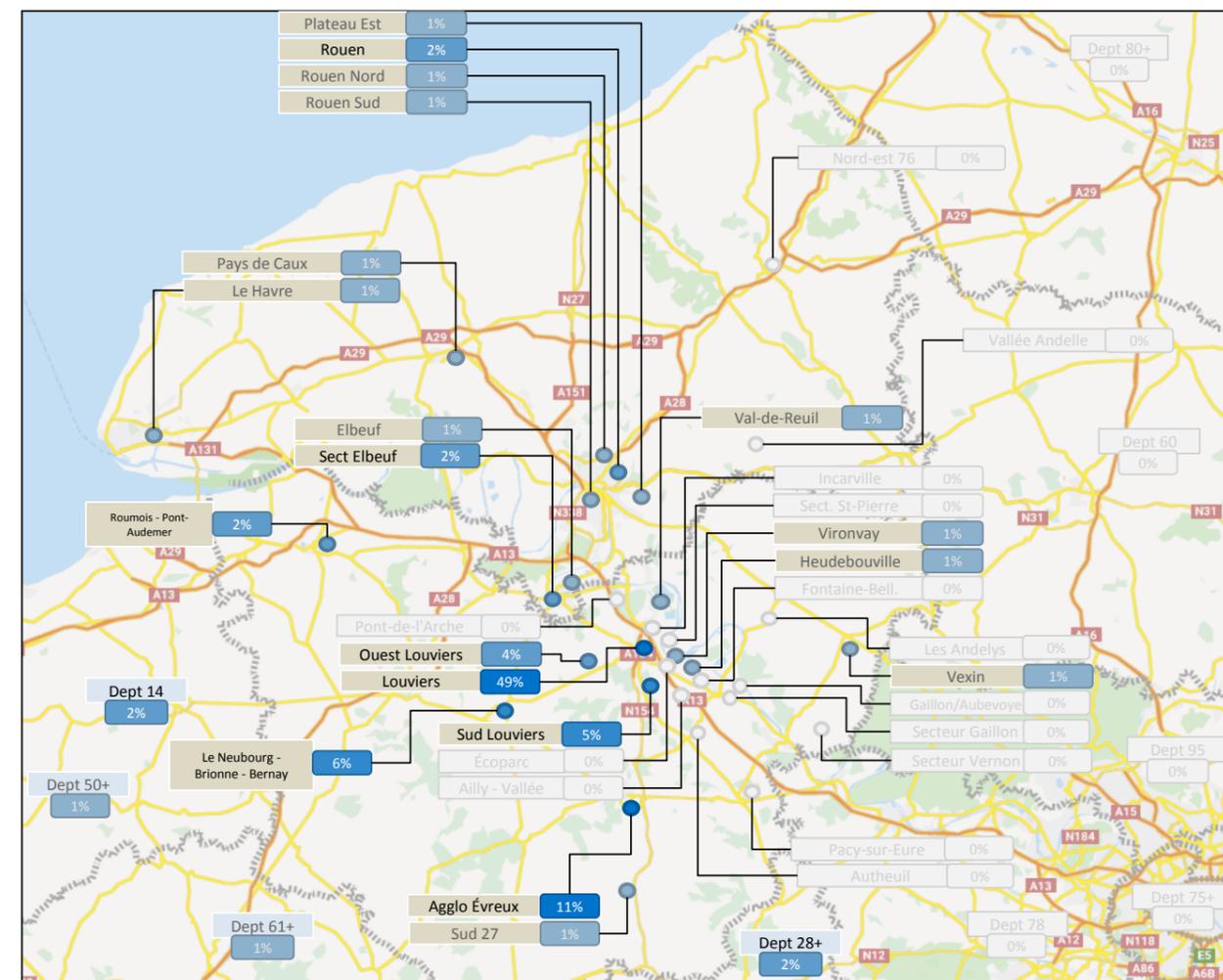
Les trafics ont ensuite été redressés sur la base de comptages au quart d'heure effectués sur la même période horaire. Tous les chiffres de trafic indiqués dans cette section correspondent aux trafics redressés et non pas aux trafics enquêtés.

### 6.1 Analyse des trajets empruntant la D6155

Cette partie détaille les trajets enquêtés sur le poste 1.

Les deux cartes suivantes présentent respectivement la répartition des origines et des destinations des enquêtés sur l'ensemble de la journée. Les cartes complètes par période et pour les PL se trouvent en annexe.

### 6.1.1 Analyse des origines



Répartition des origines enquêtées sur la D6155 (poste 1)

Le tableau suivant présente les principales origines du trafic enquêté sur le poste 1. La structure du trafic reste globalement similaire entre la journée et les périodes de pointe et est marquée par la proximité de l'agglomération de Louviers qui génère une majorité du trafic.

Principales origines	Trafic total et répartition journée (7h-19h)	Trafic total et répartition PPM (7h-9h)	Trafic total et répartition PPS (16h-18h)	Trafic total et répartition PL (journée)
Total trafic redressé	3960	1017	622	448
Louviers	49%	41%	55%	19%
Évreux	11%	9%	10%	10%
Plaine du Neubourg, Brionne, Bernay	10%	10%	6%	4%
Sud de Louviers / Acquigny	5%	10%	6%	6%
Ouest de Louviers	4%	6%	0%	2%

Le trafic PL empruntant la D6155 a une structure bien différente, les origines plus lointaines (autres départements) représentent la moitié du trafic.

### 6.1.2 Analyse des destinations



Répartition des destinations enquêtées sur la D6155 (poste 1)

Le tableau suivant présente les principales destinations du trafic enquêté sur le poste 1.

Principales destinations	Trafic total et répartition journée (7h-19h)	Trafic total et répartition PPM (7h-9h)	Trafic total et répartition PPS (16h-18h)	Trafic total et répartition PL (journée)
Total trafic redressé	3960	1017	622	448
Écoparc	31%	42%	16%	44%
Gaillon + Aubevoye	18%	14%	22%	21%
Heudebouville	10%	3%	12%	2%
Les Andelys	8%	7%	14%	6%
Vernon	7%	10%	2%	2%

Le caractère pendulaire du trafic se retrouve bien dans les destinations enquêtées : le matin, le trafic accède majoritairement aux pôles économiques (Écoparc, Gaillon, Vernon), alors que le soir, le trafic à destination des zones résidentielles est plus important (Heudebouville, Gaillon, Les Andelys) et en provenance de Louviers.

Il est à noter que le trafic reste majoritairement local sur la D6155 ; le trafic à destination de l'Île-de-France ne dépasse 15% à aucune période de la journée.

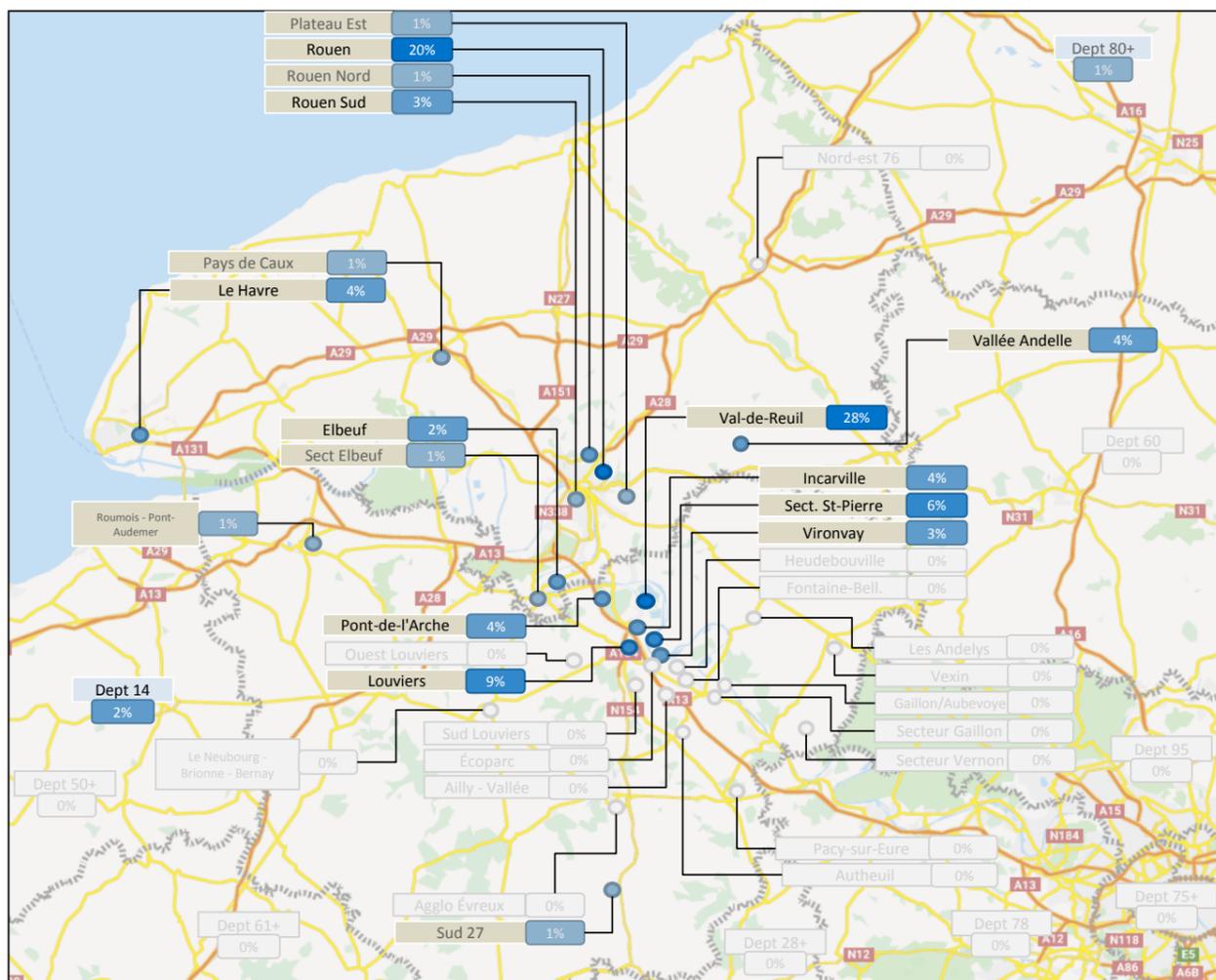
Une majorité du trafic enquêté n'emprunte pas l'autoroute avant la D6155, ce qui s'explique par la distribution des origines du trafic ; en particulier, tout le trafic en provenance d'Elbeuf enquêté au poste 1 n'emprunte pas l'autoroute (le trajet par le diffuseur de Criquebeuf et l'A154 étant payant et pas beaucoup plus favorable que l'itinéraire par la D313). Au sein du trafic empruntant l'autoroute A13, la part du trafic sortant à Criquebeuf est minoritaire, car cette sortie est plus directement reliée à la D6015 et est donc enquêtée au poste 2. Les voyageurs empruntant l'A13 puis l'A154 pour se rendre dans le secteur d'Heudebouville proviennent essentiellement des agglomérations havraise et rouennaise, et plus particulièrement du sud de cette agglomération (qui prend préférentiellement l'autoroute plutôt que la D6015 pour accéder au secteur d'étude).

### 6.2 Analyse des trajets empruntant la D6015

Cette partie détaille les trajets enquêtés sur le poste 2.

Les deux cartes suivantes présentent respectivement la répartition des origines et des destinations des enquêtés sur l'ensemble de la journée. Les cartes complètes par période et pour les PL se trouvent en annexe.

6.2.1 Analyse des origines



Répartition des origines enquêtées sur le poste 2 (D6015)

Le tableau suivant présente les principales origines du trafic enquêté sur le poste 2.

Principales origines	Trafic total et répartition journée (7h-19h)	Trafic total et répartition PPM (7h-9h)	Trafic total et répartition PPS (16h-18h)	Trafic total et répartition PL (journée)
Total trafic redressé	4831	911	677	1484
Agglo Val-de-Reuil	28%	33%	34%	21%
Rouen	20%	20%	18%	20%
Louviers	9%	2%	15%	13%
Secteur St-Pierre-du-Vauvray	6%	15%	4%	4%
Pont-de-l'Arche	4%	5%	4%	4%

Les origines principales sont celles situées au nord de la zone d'étude, en particulier le secteur de Val-de-Reuil, de Pont-de-l'Arche, le département de Seine-Maritime et les zones desservies par l'autoroute A13. L'agglomération de Val-de-Reuil (incluant Le Vaudreuil et Léry) génère le trafic le plus important devant

l'agglomération de Rouen. La ville de Louviers génère aussi une partie du trafic sur la D6015, principalement à destination de la rive droite de la Seine, bien que le trafic en provenance de Louviers continue à emprunter très majoritairement la D6155 (80%).

Le trafic PL circule sur ce poste également sur une plus longue distance ; l'origine Le Havre représente ainsi 10% du trafic PL.

C'est sur ce poste 2 que le taux de trafic empruntant l'autoroute A13 est le plus élevé, ce qui est dû à la localisation des origines qui sont plus directement desservies par cette autoroute. Les voyageurs en provenance de Val-de-Reuil, de la vallée de l'Andelle ou du plateau Est de Rouen sont desservis directement par la D6015 et n'empruntent donc pas l'autoroute. Il en est de même pour le nord de l'agglomération de Rouen (dont 40% seulement empruntent l'A13 pour venir) depuis lequel l'accès à l'A13 est assez difficile. En revanche, le sud de l'agglomération de Rouen emprunte majoritairement l'A13 (80%), de même que l'agglomération du Havre (65%), le pays de Caux (70%) et les départements bas-normands (83%) du fait de leur éloignement relatif et de la proximité de l'autoroute.

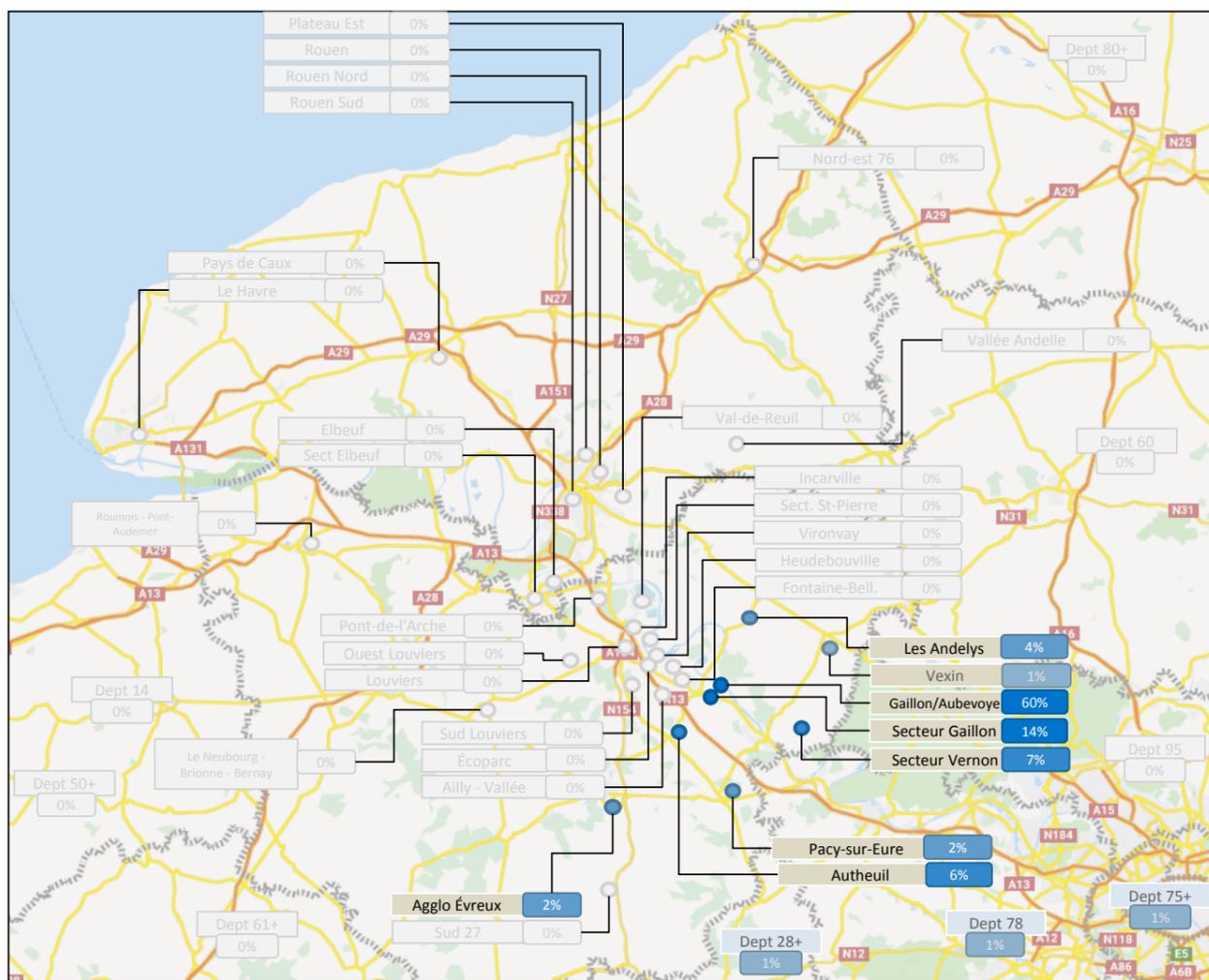
La moitié du trafic empruntant l'A13 sort de l'autoroute à Criquebeuf ; ce taux assez élevé s'explique par le caractère gratuit de ce diffuseur par rapport au diffuseur d'Incarville, payant.



Principales origines	Trafic total et répartition journée (7h-19h)	Trafic total et répartition PPM (7h-9h)	Trafic total et répartition PPS (16h-18h)
Total trafic redressé	1405	306	284
Rouen (intramuros)	45%	48%	51%
Sud agglo Rouen	8%	12%	5%
Dépt. Calvados	8%	3%	6%
Secteur Elbeuf	7%	2%	14%
Agglo du Havre	5%	8%	4%

Ce poste autoroutier voit passer en majorité du trafic longue distance par rapport aux deux autres postes, d'autant plus que le tronçon enquêté est payant et donc peu emprunté par le trafic local. L'agglomération rouennaise représente une majorité des origines enquêtées (57%), avec toutefois une forte disparité entre le sud et le nord-est de l'agglomération, qui emprunte préférentiellement la D6015 pour atteindre Pont-de-l'Arche et Gaillon.

### 6.3.2 Analyse des destinations



Répartition des destinations enquêtées sur le poste 3 (diffuseur n°17)

Le tableau suivant présente les principales origines du trafic enquêté sur le poste 3.

Principales destinations	Trafic total et répartition journée (7h-19h)	Trafic total et répartition PPM (7h-9h)	Trafic total et répartition PPS (16h-18h)
Total trafic redressé	1405	306	284
Gaillon + Aubevoye	60%	76%	64%
Secteur Gaillon	14%	8%	10%
Secteur Vernon	7%	7%	5%
Autheuil-Authouillet	6%	2%	9%
Les Andelys	4%	2%	6%

Le diffuseur dessert principalement Gaillon, Autheuil-Authouillet, Les Andelys et une partie ouest de l'agglomération de Vernon (La Chapelle-Longueville, Saint-Marcel). Le report vers la D6015 depuis l'autoroute se fait peu depuis cette sortie, car la section suivante jusqu'au diffuseur n°16 de Vernon est libre de péage.

Une petite tendance pendulaire est visible sur l'autoroute, avec des trafics plus élevés le soir entre les agglomérations de Rouen et d'Elbeuf (en origine), de Gaillon et des Andelys (en destination).

### 6.4 Analyse du trafic accédant à l'Écoparc

Cette partie s'intéresse spécifiquement au trafic ayant pour destination l'Écoparc en provenance du nord et de l'ouest (D6015 et D6155).

Le tableau suivant représente le trafic enquêté à destination de l'Écoparc par classe de véhicule et par poste. La part du trafic à destination de l'Écoparc par rapport au total est indiquée entre parenthèses.

	VL	PL
Poste 1	1028 (29%)	198 (44%)
Poste 2	400 (12%)	398 (27%)
TOTAL	1428 (21%)	596 (31%)

Le trafic PL représente 29% du trafic total enquêté à destination de l'Écoparc par la D6015 et la D6155.

#### 6.4.1 Trafic VL

Sur l'ensemble de la journée, 72% du trafic enquêté accédant à l'Écoparc par les D6015 et D6155 a été enquêté sur le poste 1. Parmi ces véhicules, environ la moitié ne venait pas de l'autoroute. Les principales origines enquêtées sur le poste 1 à destination de l'Écoparc sont Louviers (311 véhicules, 30%) et Évreux (169 véhicules, 16%), puis l'agglomération de Louviers (91 véhicules, 9%) et le secteur d'Elbeuf (63 véhicules, 6%). À l'exception d'Elbeuf, ces origines n'ont aucune raison d'emprunter l'A13 sur leur itinéraire, ce qui explique le faible taux d'autoroute enquêté.

Sur le poste 2, 67% du trafic se rendant à l'Écoparc n'a pas emprunté l'autoroute et 26% a quitté l'autoroute à Criquebeuf pour emprunter la D6015. Les principales origines enquêtées sont : Val-de-Reuil (110 véhicules, 28%), l'agglomération rouennaise (71 véhicules, 18%), Vironvay (55 véhicules, 14%), Louviers (34 véhicules, 9%) et la vallée de l'Andelle (31 véhicules, 8%).

Les itinéraires d'accès à la destination spécifique de l'Écoparc sont donc principalement dépendants de l'origine du voyage, ainsi :

- Les voyageurs en provenance de Louviers, d'Évreux, du secteur du Neubourg et du sud transitent préférentiellement par la D6155 pour accéder à l'Écoparc ; ce trafic n'est pas concerné par la réalisation du nouveau demi-diffuseur.
- Les voyageurs en provenance de Val-de-Reuil, du secteur de Saint-Pierre-du-Vauvray, de Pont-de-l'Arche, de l'est de l'agglomération de Rouen et de la vallée de l'Andelle empruntent majoritairement la D6015 pour se rendre à l'Écoparc ; l'autoroute A13 ne représente un itinéraire alternatif possible pour ce trafic qu'entre les diffuseurs n°20 et 18.
- Les voyageurs en provenance de l'agglomération rouennaise se répartissent entre la D6015 et l'A13 selon leur localisation précise au sein de l'agglomération ; une partie est susceptible d'emprunter le diffuseur de Criquebeuf pour éviter le péage ou l'A154 via Louviers.
- Les voyageurs en provenance d'Elbeuf se répartissent entre l'A13 (empruntée à partir de Criquebeuf), la D313 rejoignant directement Louviers et empruntant donc la D6155, et la D6015 qu'ils rejoignent à Pont-de-l'Arche.

Cette distribution des origines est similaire pour la destination spécifique de l'Écoparc et pour l'ensemble des autres destinations.

#### 6.4.2 Trafic PL

Le trafic PL parcourt une distance moyenne plus grande ; conjugué aux interdictions locales de traversée des agglomérations, cela explique le taux de prise d'autoroute particulièrement élevé pour les PL, de l'ordre de 75%.

Le tiers du trafic des deux postes d'enquête a été mesuré sur le poste 1 sur la D6155. Louviers reste l'origine principale du trafic PL (63 véhicules, 31%), suivi de l'agglomération de Rouen (27 véhicules, 14%) et d'Évreux (24 véhicules, 12%).

Pour les PL, le poste 2 représente 67% du trafic enquêté. Cette tendance inverse par rapport à la structure du trafic VL s'explique par une structure des origines différente. En effet, Val-de-Reuil représente 20% des origines des PL enquêtés sur les postes (121 véhicules, 30% du trafic PL du poste 2 se rendant à l'Écoparc) contre 9% pour les VL, alors que Louviers, dont le trafic transite principalement par le poste 1, en représente que 15% du trafic PL (contre 24% pour les VL accédant à l'Écoparc). Les origines plus lointaines sont aussi plus représentées pour le trafic PL : ainsi, outre Val-de-Reuil, les origines principales sont l'agglomération rouennaise (53 véhicules, 13% du total du poste 2), le département du Pas-de-Calais (39 véhicules) et le département du Calvados (38 véhicules).

La destination finale après l'arrêt à l'Écoparc a également été demandée aux PL lors de l'enquête de circulation. La commune d'Heudebouville est le point d'arrêt suivant pour la moitié des PL enquêtés sur les deux postes ; les destinations suivantes sont pour beaucoup dans le département de l'Eure.

## 7. Analyse qualitative du trafic

Les enquêtes origine-destination du 02 juillet s'intéressent également au profil de chaque trajet par rapport à la fréquence, au motif et à l'éventuel remboursement des frais.

### 7.1 Motif de déplacement

La question sur le motif du trajet n'a été posée que pour les véhicules légers (VL et VUL). Trois réponses sont possibles :

- Trajet Domicile-Travail (DT) ;
- Affaires professionnelles (origine ou destination différente du domicile ou du lieu de travail habituel) ;
- Affaires personnelles (médecin, courses, vacances, loisirs etc.).

Les tableaux suivants représentent la répartition du trafic par rapport au motif et au type de véhicule, sur les trois postes :

	Motif de déplacement – Poste 1				
	Par type véhicule		Globale		Total
	VL	VUL	VL	VUL	
<b>DT</b>	46%	43%	40%	5%	45%
<b>Pro</b>	19%	44%	17%	5%	22%
<b>Perso</b>	35%	13%	31%	2%	33%
<b>TOTAL</b>			88%	12%	

	Motif de déplacement – Poste 2				
	Par type véhicule		Globale		Total
	VL	VUL	VL	VUL	
<b>DT</b>	58%	22%	48%	4%	51%
<b>Pro</b>	8%	69%	7%	12%	18%
<b>Perso</b>	34%	9%	28%	2%	30%
<b>TOTAL</b>			83%	17%	

	Motif de déplacement – Poste 3				
	Par type véhicule		Globale		Total
	VL	VUL	VL	VUL	
<b>DT</b>	34%	30%	26%	7%	33%
<b>Pro</b>	40%	66%	31%	15%	46%
<b>Perso</b>	26%	4%	20%	1%	21%
<b>TOTAL</b>			77%	23%	

Le motif domicile-travail est majoritaire sur les postes proches de l'Écoparc (45% du trafic VL et VUL sur le poste 1 et 51% sur le poste 2), suivi des affaires personnelles représentant un tiers des trajets sur chacun des postes.

Inversement, sur le poste 3 les affaires professionnelles représentent 46% des trajets et les DT en représentent un tiers. Cette particularité du poste 3 est liée au plus fort taux de remboursement des trajets pour les trajets professionnels (voir détails au chapitre suivant), augmentant le taux d'emprunt de l'autoroute payante pour se rendre à Gaillon ou aux Andelys. Pour les VUL, les déplacements professionnels sont logiquement le premier motif de déplacement sur les trois postes.

## 7.2 Remboursement des frais

Les tableaux suivants représentent la répartition du trafic VL/VUL par rapport au remboursement de frais et au motif de déplacement, sur les trois postes :

	Remboursement des frais						
	Par motif			Globale			Total
	DT	Pro	Perso	DT	Pro	Perso	
<b>Non</b>	73%	40%	98%	33%	9%	32%	74%
<b>Partiel</b>	20%	59%	0%	9%	13%	0%	22%
<b>Complet</b>	7%	1%	1%	3%	0%	0%	4%
<b>TOTAL</b>				45%	22%	33%	

	Remboursement des frais – P2						
	Par motif			Globale			Total
	DT	Pro	Perso	DT	Pro	Perso	
<b>Non</b>	70%	25%	97%	36%	5%	29%	70%
<b>Partiel</b>	16%	73%	3%	8%	13%	1%	23%
<b>Complet</b>	14%	2%	0%	7%	0%	0%	8%
<b>TOTAL</b>				51%	18%	30%	

	Remboursement des frais – P3						
	Par motif			Globale			Total
	DT	Pro	Perso	DT	Pro	Perso	
<b>Non</b>	38%	11%	95%	13%	5%	20%	38%
<b>Partiel</b>	48%	87%	5%	16%	40%	1%	57%
<b>Complet</b>	14%	2%	0%	4%	1%	0%	5%
<b>TOTAL</b>				33%	46%	21%	

Les trajets partiellement ou complètement remboursés représentent 26% du trafic sur le poste 1, 31% sur le poste 2 et 62% sur le poste 3. Une majorité des trajets liés à des affaires professionnelles sont remboursés, atteignant 60%, 75% et 89%, respectivement. Le remboursement est moins fréquent pour les trajets DT (27%, 30% et 62%), mais la proportion de remboursements complets est nettement plus importante ; en moyenne, 34% des remboursements DT sont complets, contre 2% des remboursements pour les affaires professionnelles.

	Sortie A13 (Dép. 76, 50, 14) – Poste 1						
	Par type de remboursement			Globale			Total
	Non	Partiel	Complet	Non	Partiel	Complet	
<b>Criquebeuf</b>	5%	10%	0%	3%	3%	0%	6%
<b>Incarville/Louviers</b>	27%	49%	100%	19%	14%	1%	34%
<b>Pas A13</b>	69%	41%	0%	48%	12%	0%	60%
<b>TOTAL</b>				70%	29%	1%	

	Sortie A13 (Dép. 76, 50, 14) – Poste 2						
	Par type de remboursement			Globale			Total
	Non	Partiel	Complet	Non	Partiel	Complet	
<b>Criquebeuf</b>	23%	18%	20%	15%	5%	2%	21%
<b>Incarville/Louviers</b>	18%	23%	34%	11%	7%	3%	20%
<b>Pas A13</b>	59%	60%	47%	38%	17%	4%	58%
<b>TOTAL</b>				63%	29%	8%	

Sur le poste 1, seuls 27% des enquêtés qui ne bénéficient pas d'une subvention empruntent l'A13 par le diffuseur payant d'Incarville, contre 49% des bénéficiaires d'un remboursement partiel et 100% des bénéficiaires d'un remboursement complet. Il apparaît ainsi que les voyageurs bénéficiant d'un remboursement de leurs déplacements ont plus tendance à emprunter l'autoroute payante, bien que ces voyageurs ne représentent pas la majorité du trafic empruntant l'autoroute et enquêté sur le poste 1. Le diffuseur de Criquebeuf reste assez peu emprunté, les origines enquêtées sur le poste 1 ne justifiant pas une sortie à ce diffuseur.

Sur le poste 2, la relation entre l'utilisation de l'autoroute A13 et le remboursement des frais est moins marquée (82% des véhicules non remboursés prennent un itinéraire gratuit, contre 67 à 78% pour les véhicules remboursés).

## 8. Analyse de la sécurité routière

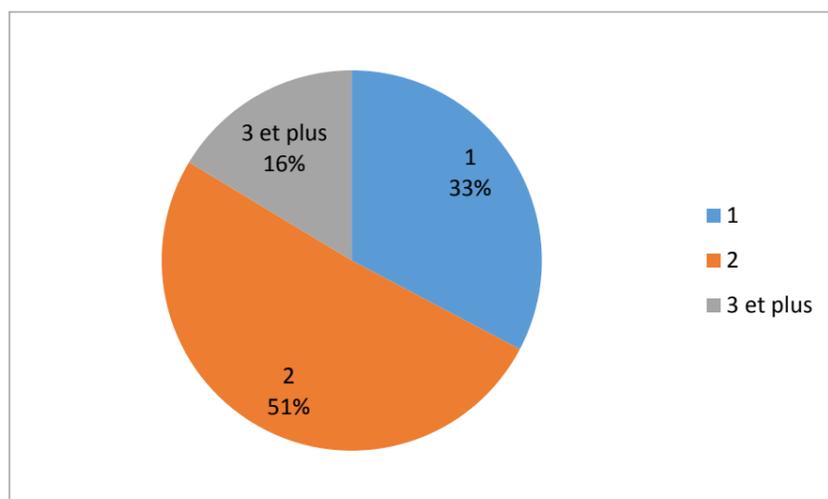
### 8.1 Données pour les autoroutes A13 et A154

#### 8.1.1 Analyse générale et typologie des accidents

L'analyse a été réalisée à partir du fichier de synthèses fourni par SAPN recensant l'ensemble des accidents ayant eu lieu entre le 2 janvier 2014 et le 26 décembre 2018 et fournissant pour chacun ses principaux éléments caractéristiques (date, heure, lieu, véhicules, victimes, etc.). Sur les 291 accidents recensés sur cette période, on dénombre 47 accidents sur A13, et 44 sur A154. Il y a 54 accidents corporels (19%), 236 accidents matériels (81%) et 1 accident mortel. A ces accidents on recense donc 290 blessés légers, 8 blessés graves et 1 mort.

Les données ne différencient que les VL et les PL (les motos ne sont pas comptées comme catégorie de véhicules à part) A noter le très faible nombre d'accident mortels. Ce faible nombre rend difficile l'analyse statistique des résultats obtenus concernant les accidents.

Les PL sont impliqués dans seulement 17.5% du total des accidents et dans 12% des accidents corporels. Ils sont aussi responsables des accidents mortels.

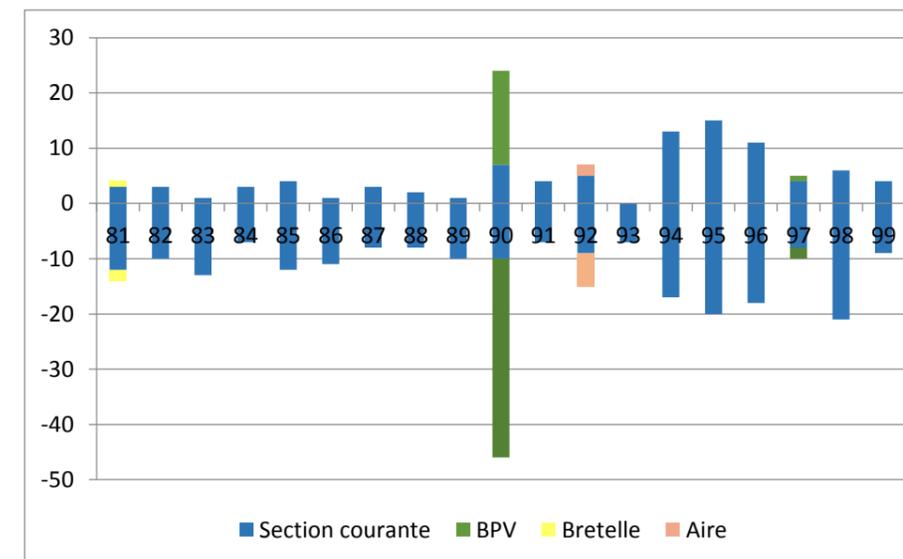


Répartition des accidents corporels selon le nombre de véhicules impliqués

La part des accidents corporels impliquant un seul véhicule est de 56%. Pour les accidents impliquant 3 véhicules ou plus, on est en dessous de la moyenne nationale avec 16% contre 18% en globalité.

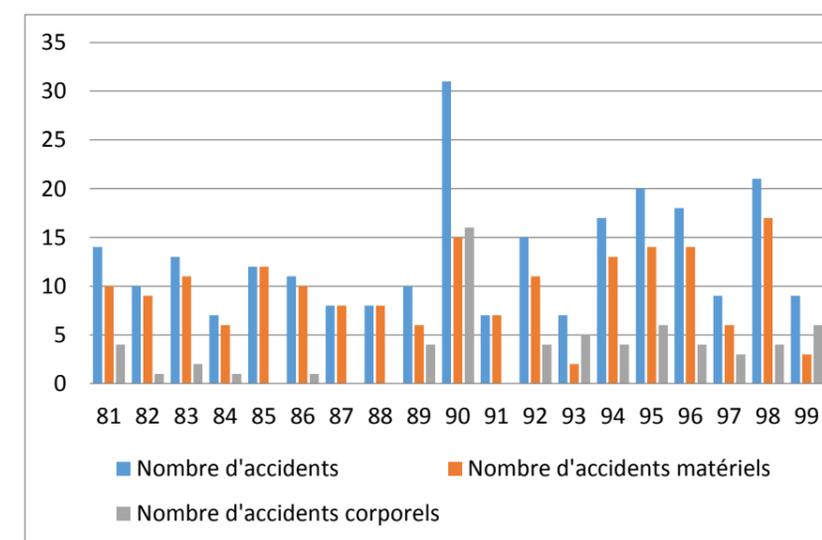
#### 8.1.2 Répartition géographique des accidents

##### 8.1.2.1 Sur l'A13



Répartition des accidents par localisation sur l'A13 : sens 1 (vers Caen) en bas, sens 2 (vers Paris) en haut

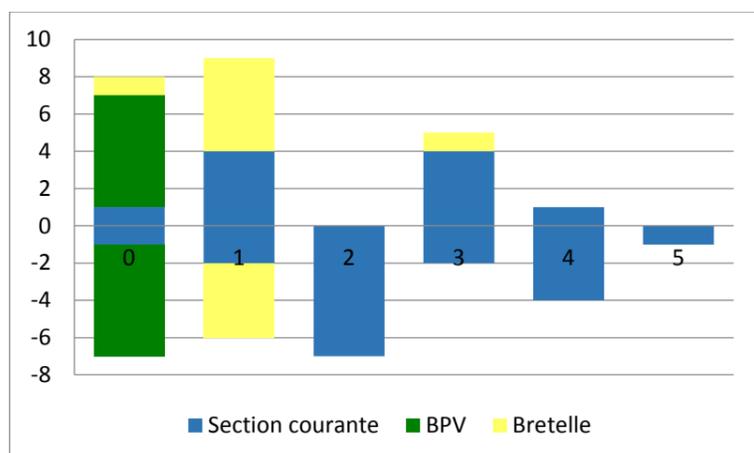
Les accidents sur les sections courantes entre les PR 94 et 96 après le péage en direction de Caen sont probablement liés à la pente assez importante sur cette section, pourtant dépourvue de diffuseurs. L'insertion du trafic relativement fort de l'A154 engendre également un surplus d'accidents au niveau du PR 98. La BPV d'Heudebouville reste de loin le principal lieu d'accidents sur la section.



Répartition géographique des accidents sur l'A13

Le taux d'accidents corporels est le plus élevé au droit de la BPV d'Heudebouville.

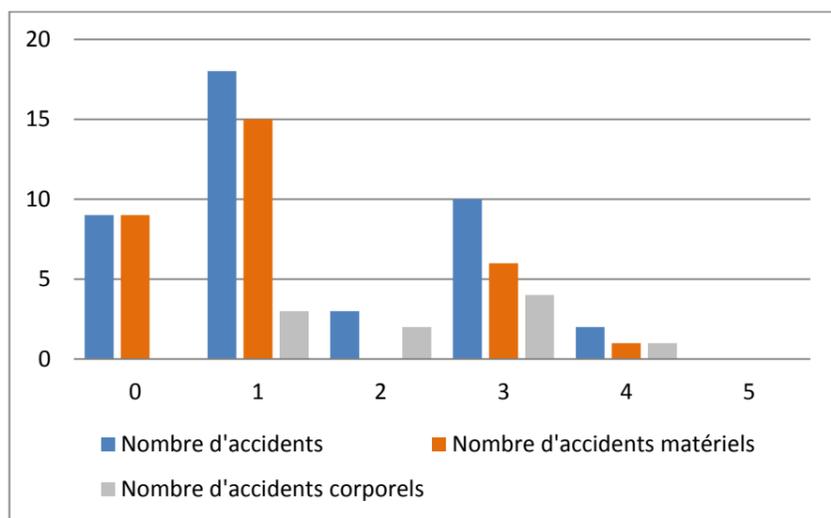
### 8.1.2.2 Sur l'A154



Répartition des accidents par localisation sur l'A154 (vers Évreux en haut, vers Rouen en bas)

La présence d'une barrière de péage et d'un diffuseur complexe avec des courbes serrées et donc de forts ralentissements en période de pointe explique la recrudescence des accidents entre les PR 0 et 1.

En dehors de l'extrémité de l'autoroute, les accidents sont plus nombreux en direction de Rouen, peut-être en raison des ralentissements en période de pointe causés par la remontée du diffuseur n°1.



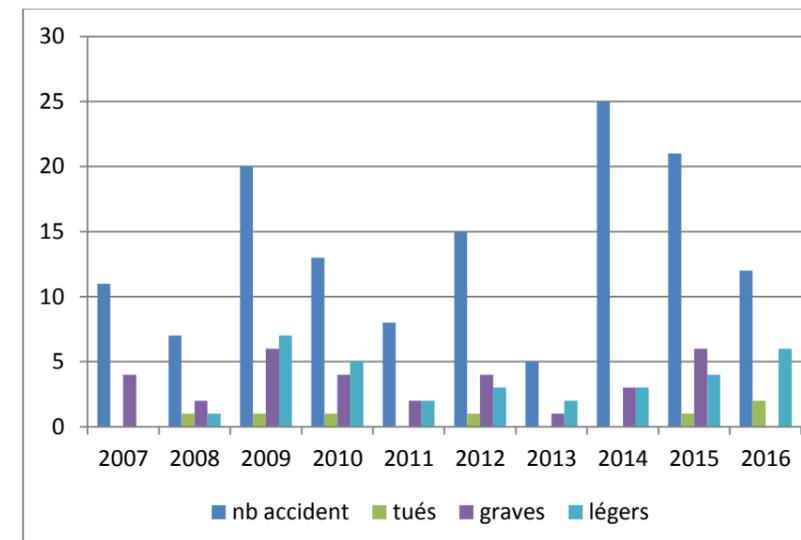
Répartition géographique des accidents sur l'A154

## 8.2 Données du réseau routier départemental

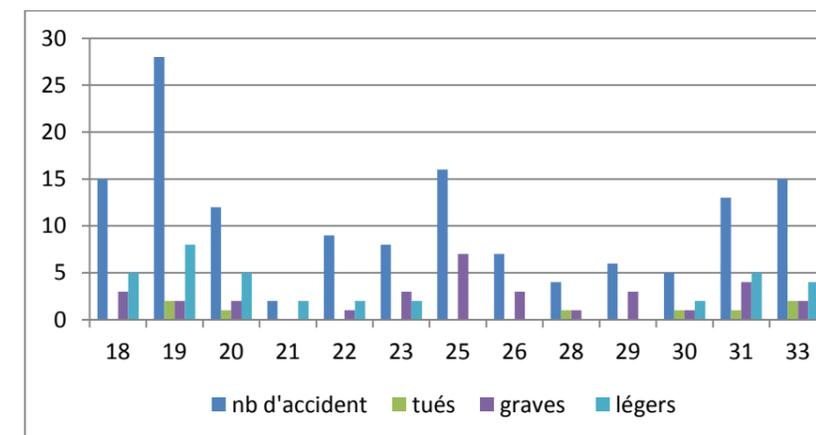
Les données d'accidentologie sur le réseau routier départemental sont issues de la base BAAC, disponible sur les années 2007 à 2017.

### 8.2.1 D6015 entre Gaillon et Val-de-Reuil

Le tronçon de route D6015 entre les PR 18 et 33 cumule entre 2007 et 2017 près de 137 accidents. On recense 7 morts (5%), 33 blessés légers (24%) et 32 blessés graves (23%). L'évolution temporelle ne laisse pas voir de tendance claire.



Évolution temporelle des accidents sur la D6015



Répartition géographique des accidents selon les PR

Les accidents ne sont pas répartis uniformément sur l'ensemble de la portion de route.

La zone la plus accidentogène est la section en sortie de Gaillon, en côte et en milieu urbain et périurbain, avec 56 accidents entre les PR 18 et 20 ; les autres zones urbanisées (PR 25 et 31-33) voient plus de 12 accidents en cumulé sur les 9 années.

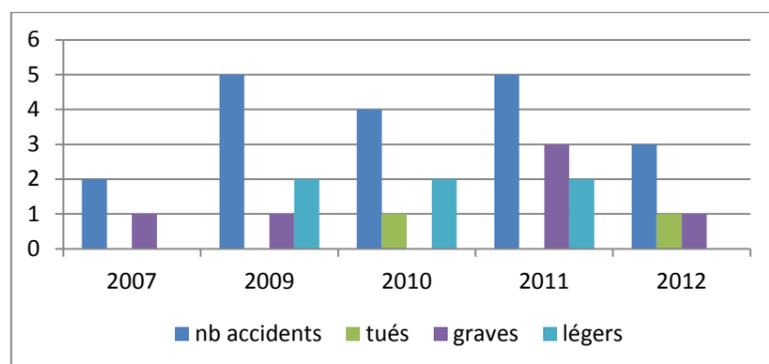
Concernant les types d'accidents, le mauvais temps est à l'origine d'une partie des accidents : 26% sur surface mouillée contre 69% sur une surface normale.

Concernant les infrastructures, 90% des accidents sont apparus sur la route départementale sans autres infrastructures et le reste au niveau de carrefours aménagés (10%)

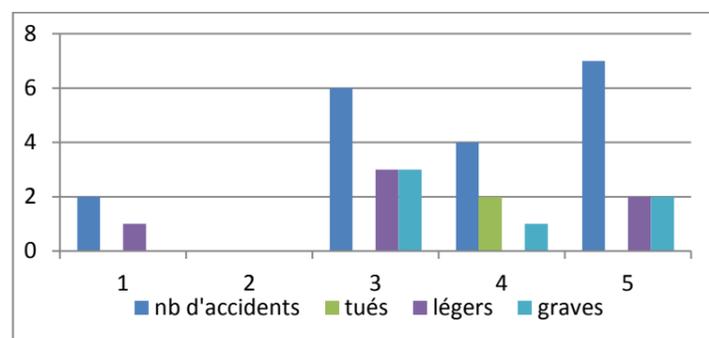
Concernant les véhicules impliqués, 82 accidents (59%) voient seulement 2 véhicules impliqués, 21% voient trois (ou plus) véhicules impliqués, 16% d'accident impliquent un autre type de collision comme un arbre par exemple et enfin, 4% des accidents n'impliquent aucune collision. 75% des tués le sont dans des accidents impliquant plusieurs véhicules.

### 8.2.2 D6155 entre Heudebouville et Louviers

De la même façon, le tronçon de D6155 entre les PR 0 et 5 compte entre 2007 et 2017, 19 accidents causant en tout avec 2 morts (11%), 6 blessés légers (32%) et 8 blessés graves (42%). Les autres accidents (26%) sont bénins.



Évolution temporelle des accidents sur la D6155 (aucun accident recensé sur la section entre 2013 et 2017)



Répartition géographique des accidents selon les PR (pas d'accident recensé entre 2007 et 2017 entre les PR 0 et 1)

Les zones accidentogènes principales se situent dans la côte entre l'Écoparc et la Roquette et dans la traversée de Louviers. Bien que l'urbanisation dense à l'ouest de l'A154 (PR 5) cause des accidents plus fréquents, la gravité des accidents est plus importante dans la traversée de la Roquette (PR 4), les accidents mortels arrivant sur cette section.

Concernant les caractéristiques, 78% des accidents sont survenus sur des routes sèches contre 22% sur des routes mouillées.

53% des accidents qui impliquent 2 véhicules, 32% impliquent un obstacle autre qu'un véhicule et enfin 16% des accidents sont sans collision.

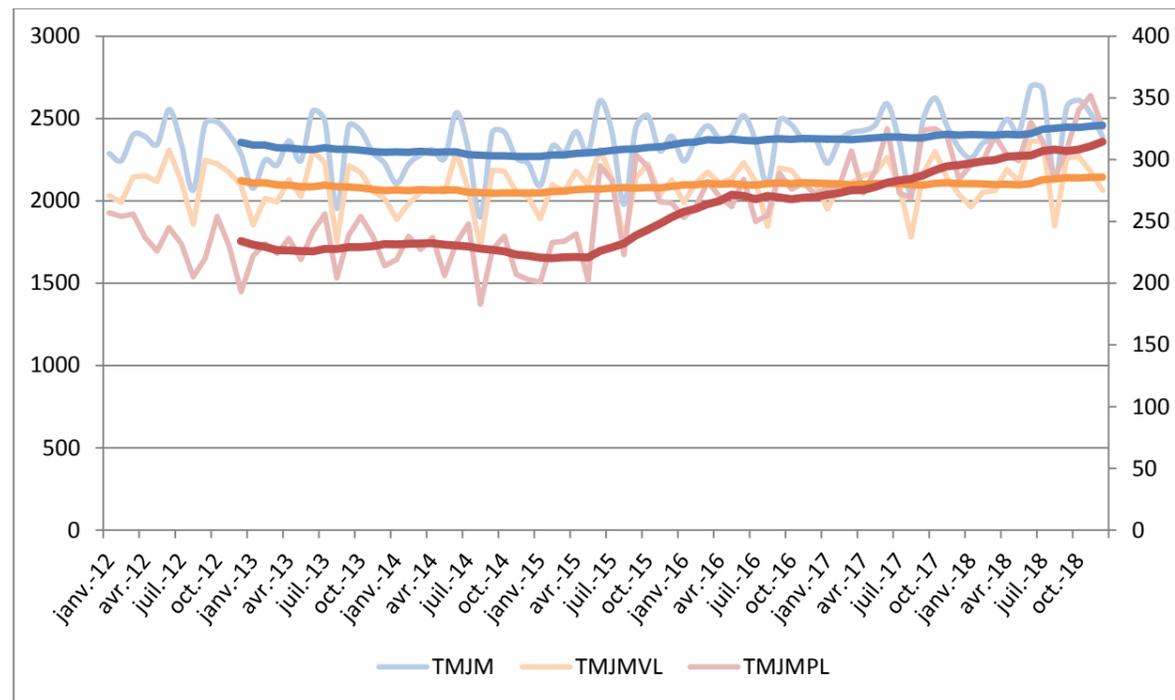
Sur les deux accidents mortels, un est apparu lorsque deux véhicules étaient impliqués et l'autre est un accident avec un autre obstacle.

Pour finir, seulement deux accidents sont survenus au niveau de carrefours, les autres sont apparus sur la voie de circulation.

## 9. Annexe 1 : détail des comptages

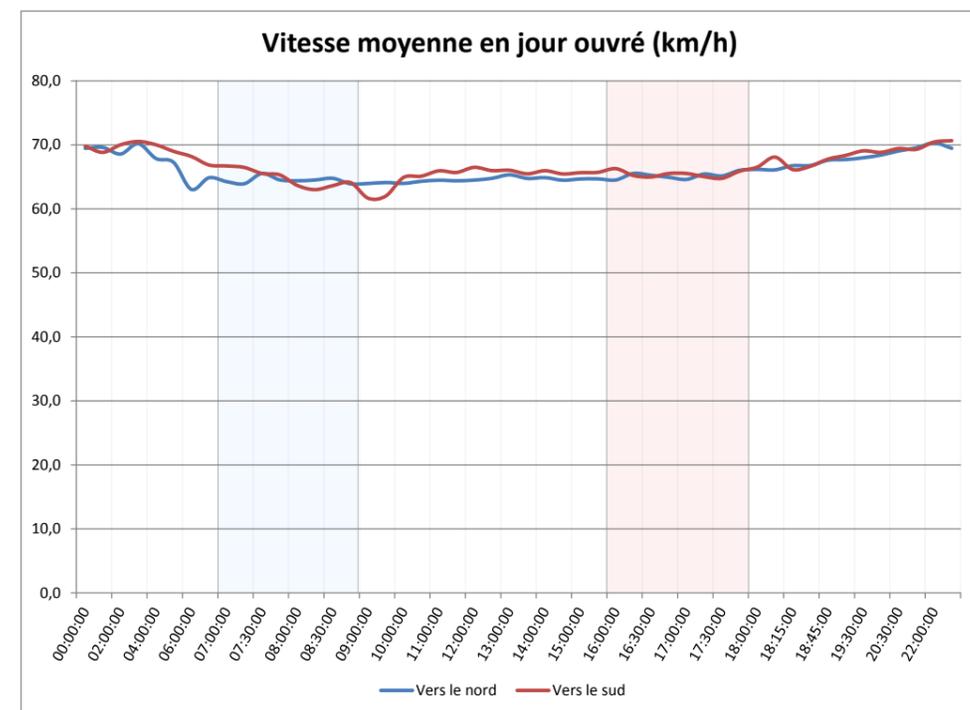
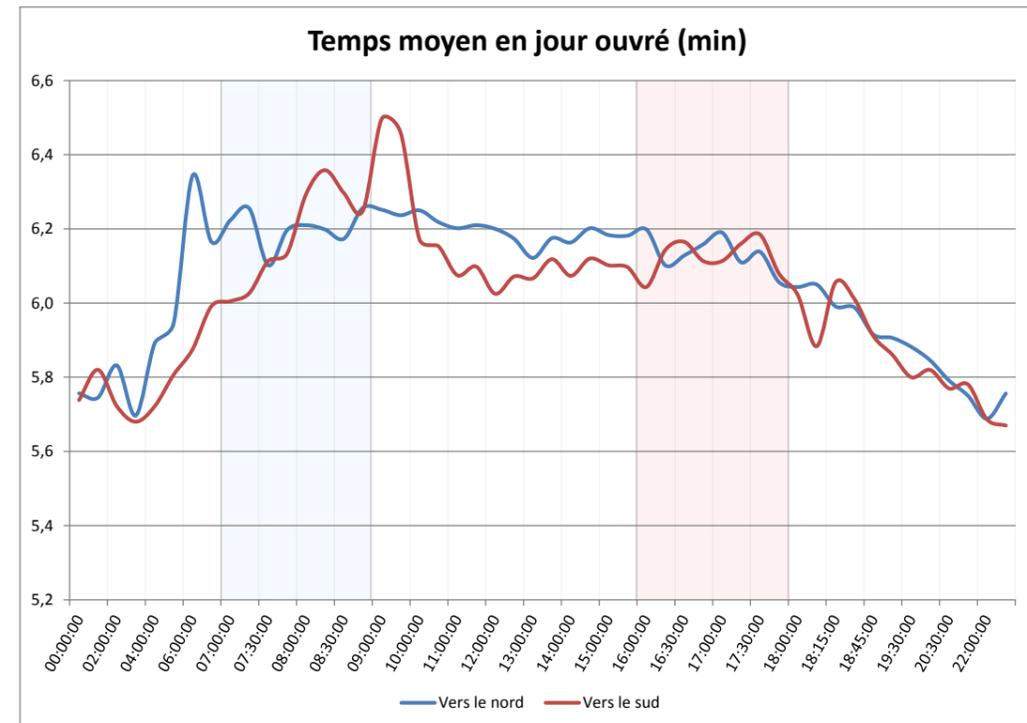
	Direction	TMJA (véh/j)	TMJA (PL/j)	%PL	TMJO (véh/j)	TMJO (PL/j)	Trafic HPM JO 8h-9h (véh/h)	Trafic HPS JO 17h-18h (véh/h)	
Entrée Écoparc 1	N	1198	267	22,3%	1587	347	231	35	Données sur une semaine (28 juin - 5 juillet 2019)
Sortie Écoparc 1	S	1056	260	24,6%	1400	340	59	182	
D6155	E	4550	412	9,1%	5115	532	527	316	
D6155	O	4270	326	7,6%	4781	424	343	495	
Entrée Écoparc 2	S	1667	293	17,6%	2189	385	299	63	
Sortie Écoparc 2	N	1632	289	17,7%	2148	381	86	230	
Route de Louviers sur le pont A13,	O	4900	511	10,4%	5511	667	585	382	
Route de Louviers sur le pont A13	E	3839	290	7,6%	4457	381	279	434	
D6015, Heudebouville	N	6953	463	6,7%	7564	611	702	577	
D6015, Heudebouville	S	6948	463	6,7%	7598	612	541	711	
D6015, à l'entrée d'Heudebouville depuis Vironvay	S	5396	572	10,6%	5958	763	546	493	
D6015, à la sortie d'Heudebouville vers Vironvay	N	5685	660	11,6%	6181	879	511	571	
Bretelle entrée A13	S	1188	151	12,7%	895	141	118	93	Données sur l'année 2018
A13 péage Heudebouville	N	21558	1974	9,2%	15567	1836	1177	1708	
A13 péage Heudebouville	S	22663	1983	8,8%	15195	1870	1281	1569	
Bretelle sortie A13	N	1271	163	12,8%	967	151	116	124	Données sur une semaine (28 juin - 5 juillet 2019)
D316 Saint-Aubin-sur-Gaillon	S	5656	436	7,7%	6291	592	594	487	
D316 Saint-Aubin-sur-Gaillon	N	5500	457	8,3%	6170	620	456	667	
Bretelle entrée Gaillon	N	1504	184	12,2%	1712	250	155	166	
Bretelle sortie Gaillon	S	1552	182	11,7%	1770	247	179	157	
A13 Bretelle entrée Incarville diffuseur	S	1062	110	10,4%	1189	146	75	111	
A13 Bretelle sortie Incarville diffuseur	N	1046	115	11,0%	1174	152	159	64	
A154 péage Incarville	N	9731	1677	17,2%	8008	1583	892	1223	
A154 péage Incarville	S	10316	1678	16,3%	8601	1597	1635	1084	
A154 section courante Incarville	N	15636	1922	12,3%	12407	1794	1185	1581	
A154 section courante Incarville	S	16199	1866	11,5%	12968	1757	1607	1758	
A154 bretelle sortie La Villette (n°2)	S	4436	144	3,2%	3554	141	418	417	
A154 entrée Incarville vers A13	N	1220	132	10,8%	1075	135	249	395	Données sur l'année 2018

### 10. Annexe 2 : évolution du trafic sur le demi-diffuseur d'Heudebouville (deux sens confondus)

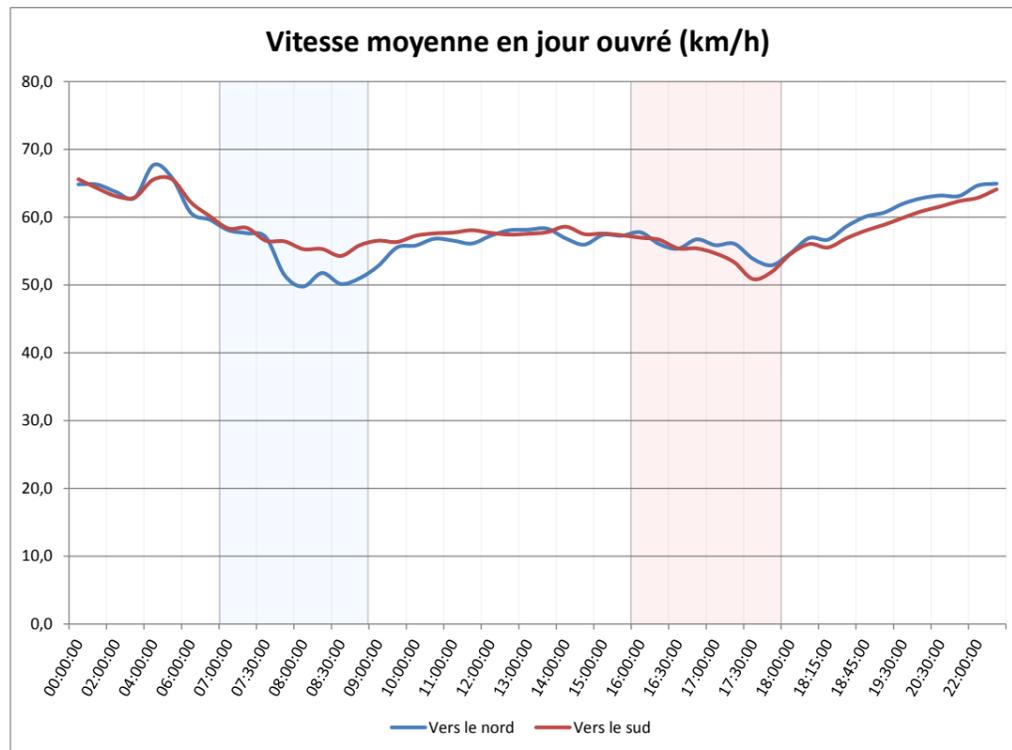
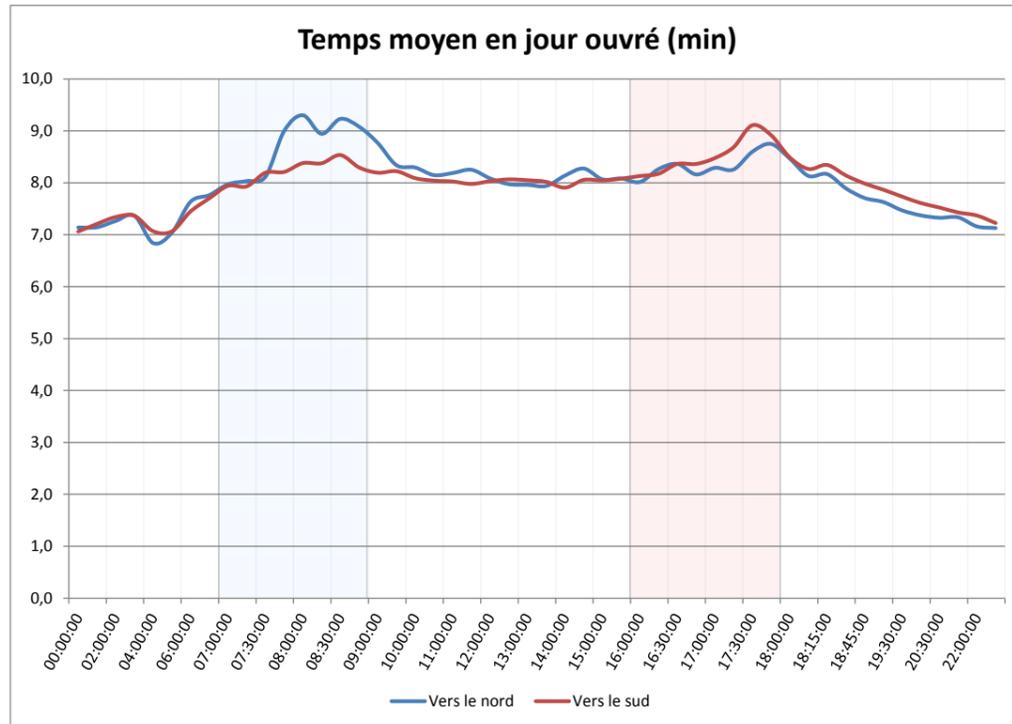


### 11. Annexe 3 : Profils de temps de parcours détaillés sur la D6015 et la D6155

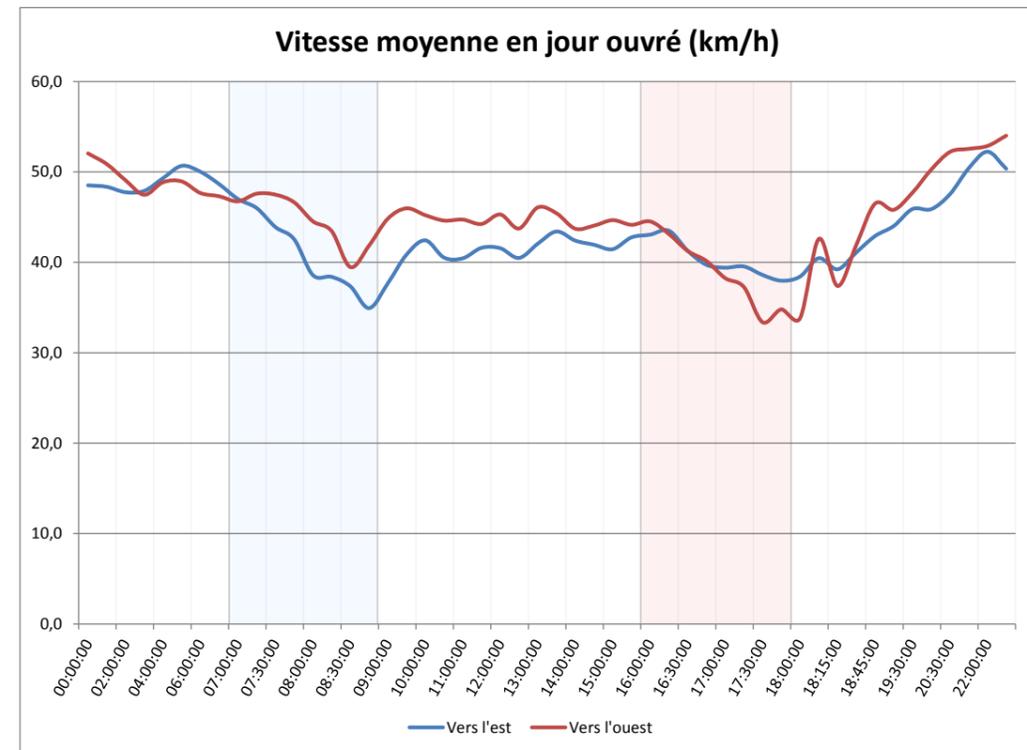
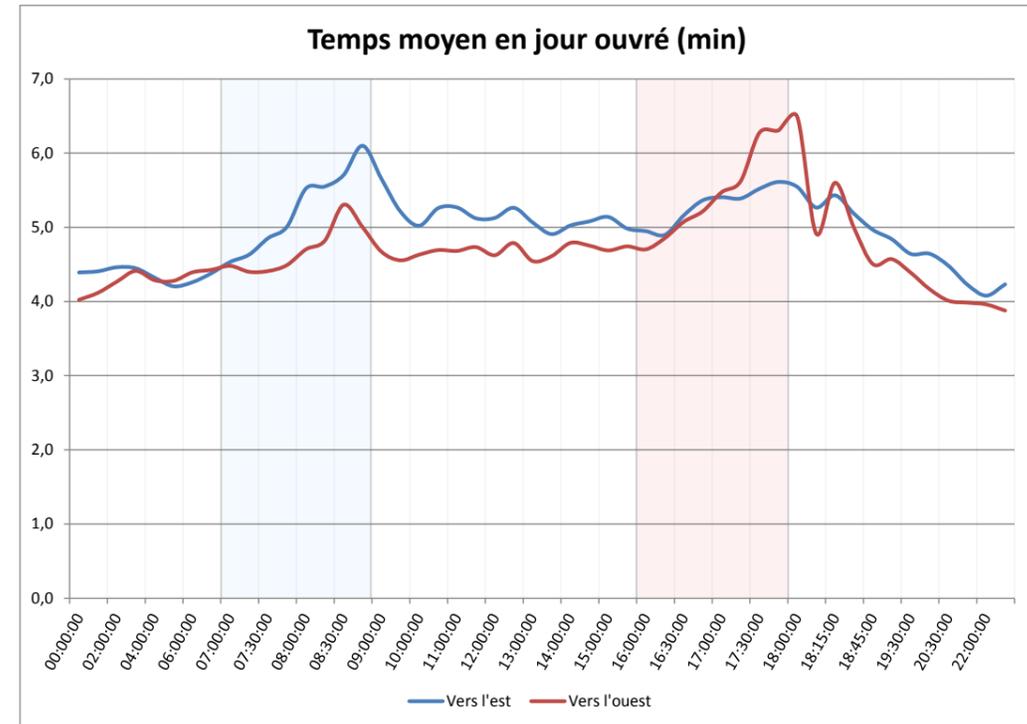
#### 11.1 D6015 entre Val-de-Reuil (D6154) et Heudebouville (D6155)



### 11.2 D6015 entre Heudebouville (D6155) et Gaillon (route de Rouen)

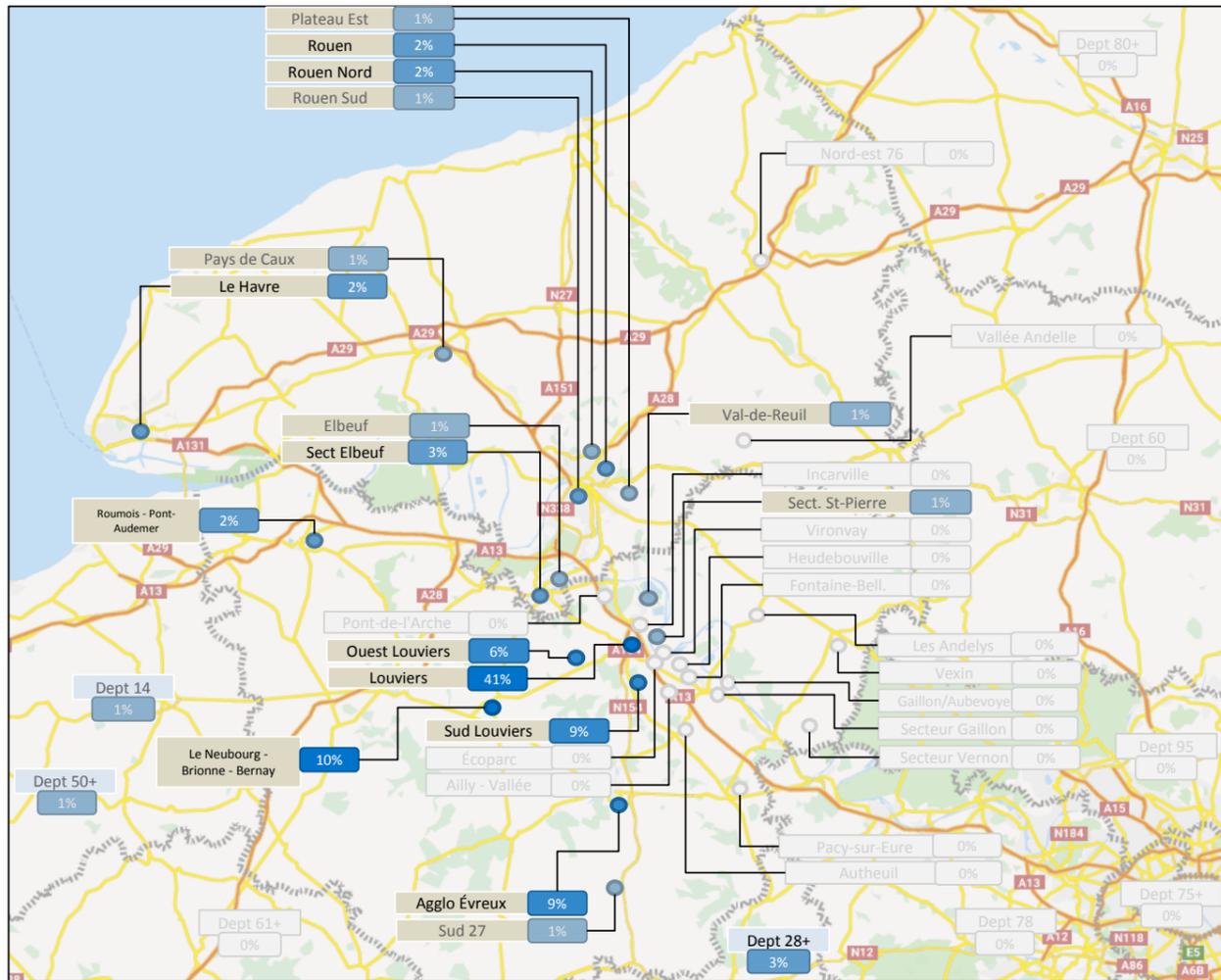


### 11.3 D6155 entre Louviers (A154) et le giratoire de l'Écoparc

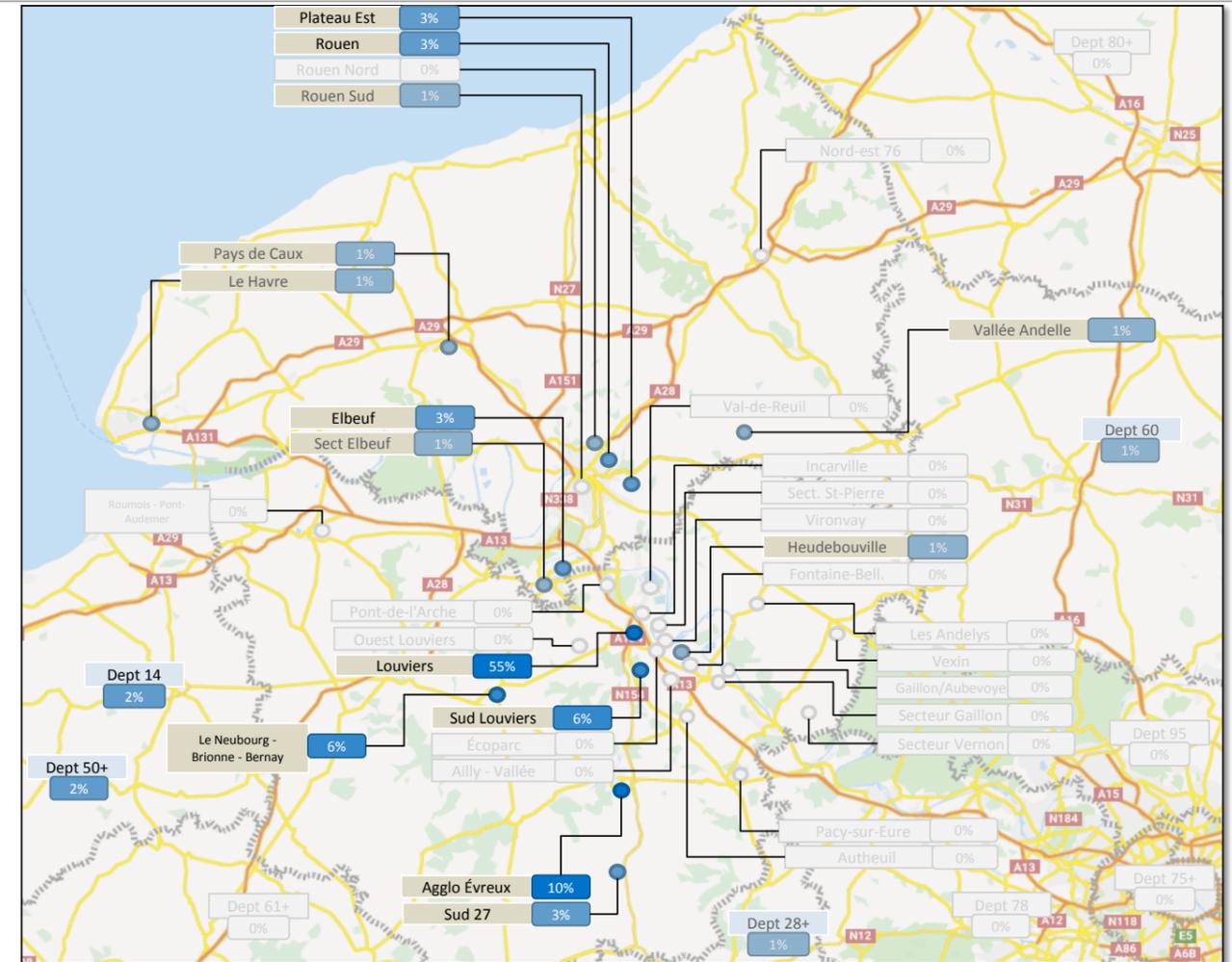


## 12. Annexe 4 : cartes de structure du trafic enquêté aux différents postes

### 12.1 Poste 1 (D6155)



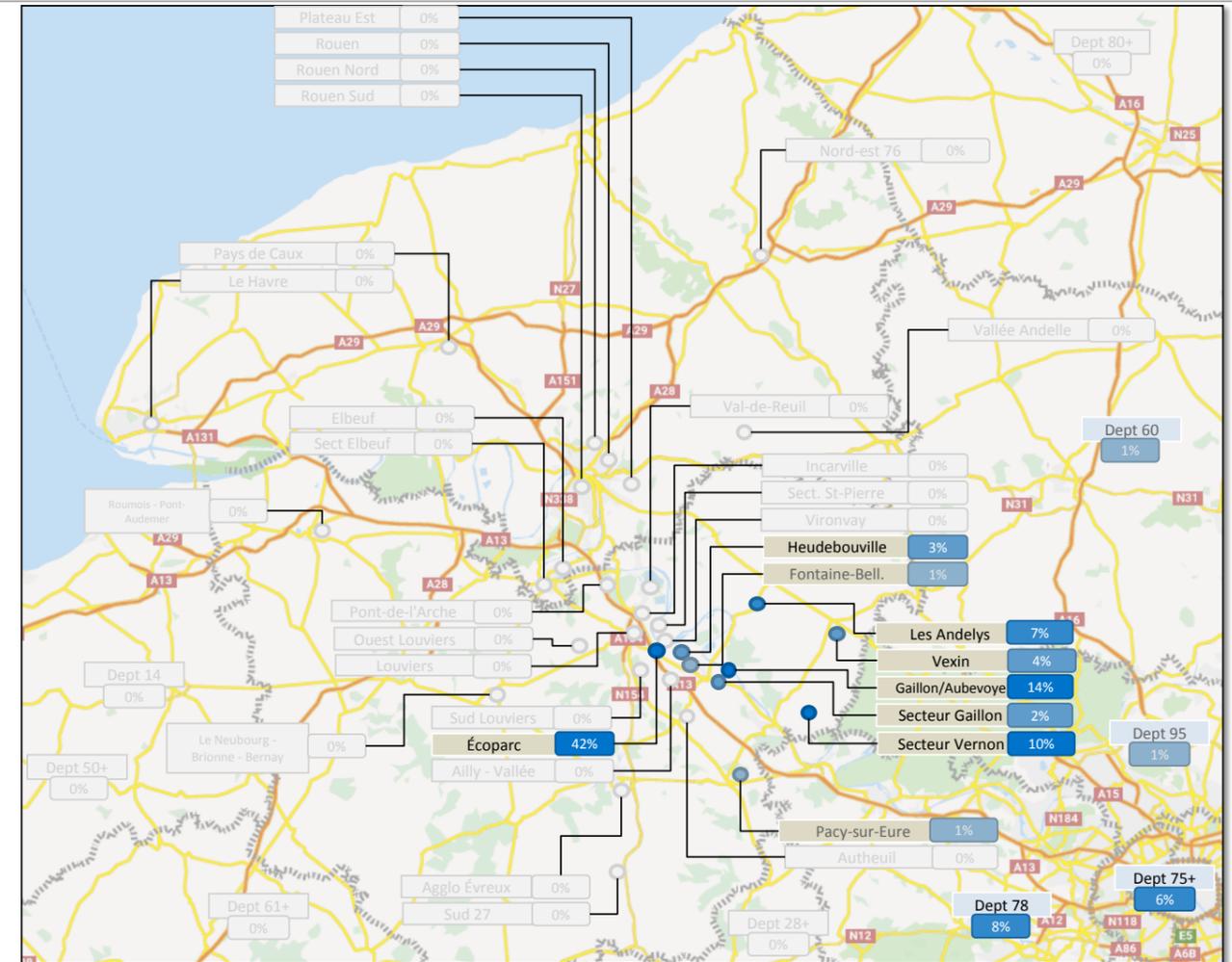
Répartition des origines enquêtées le matin sur le poste 1 (D6155)



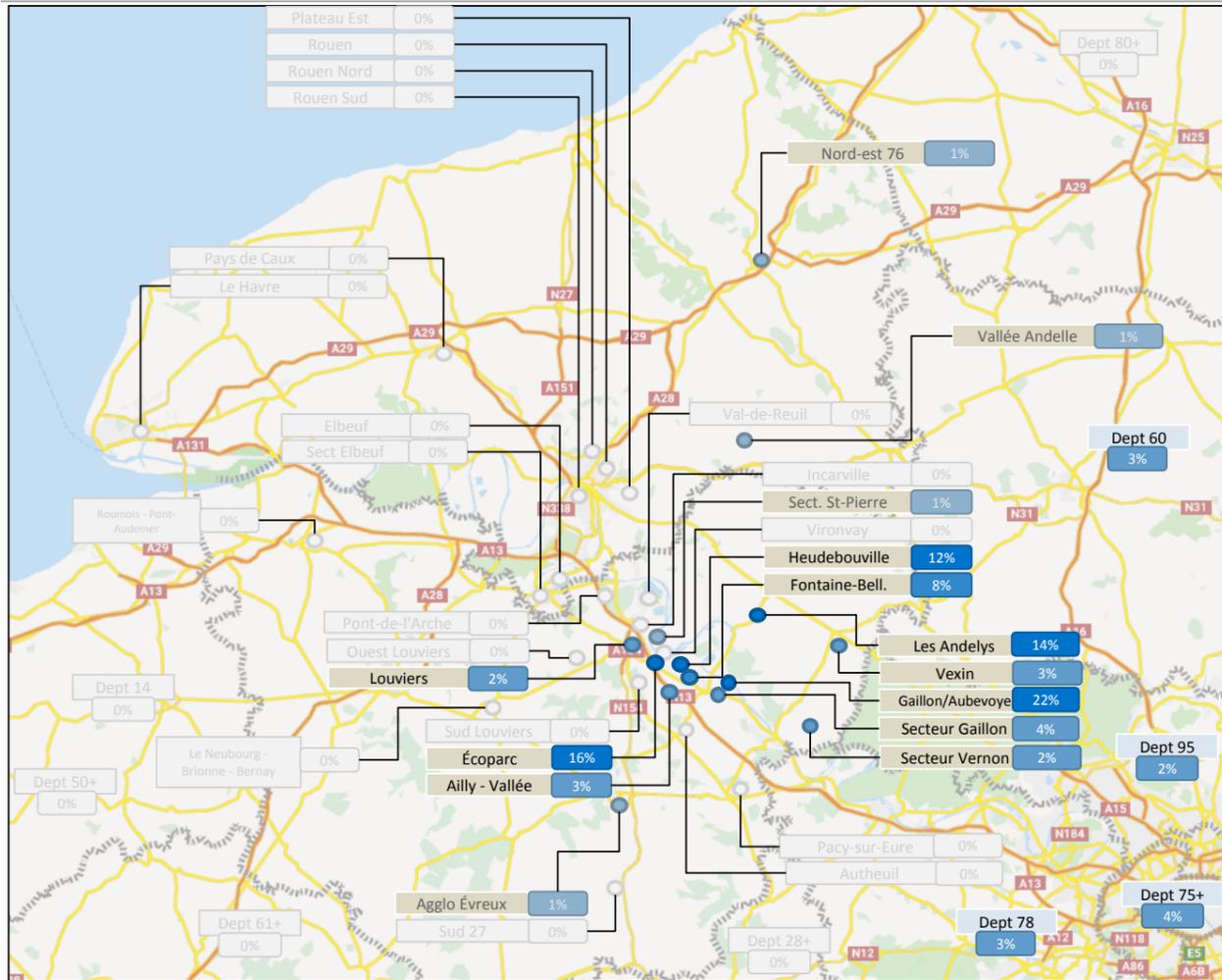
Répartition des origines enquêtées le soir sur le poste 1 (D6155)



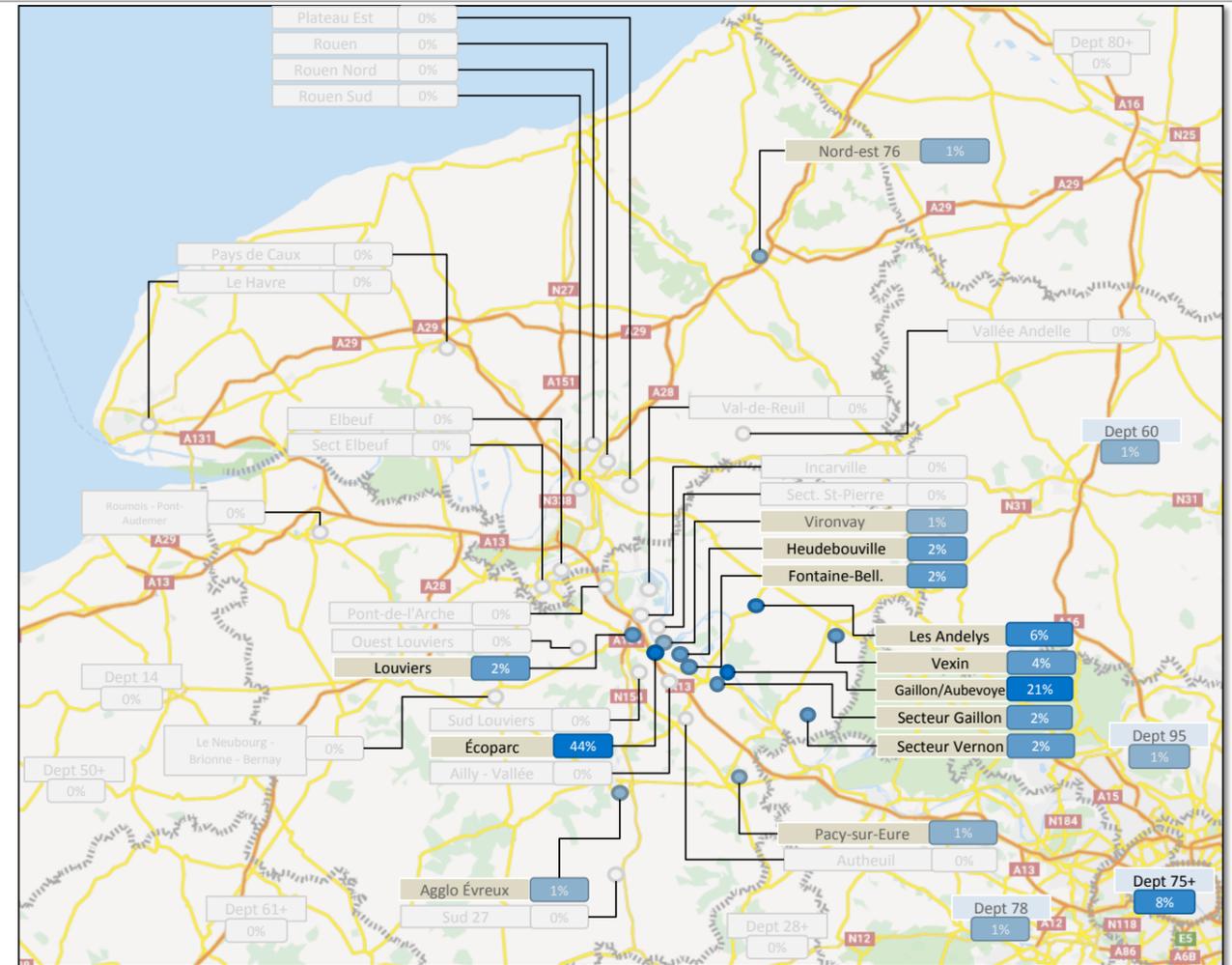
Résultats des origines enquêtées pour le trafic PL au poste 1 (journée entière)



Résultats des destinations enquêtées pour le trafic PL au poste 1 (matin)

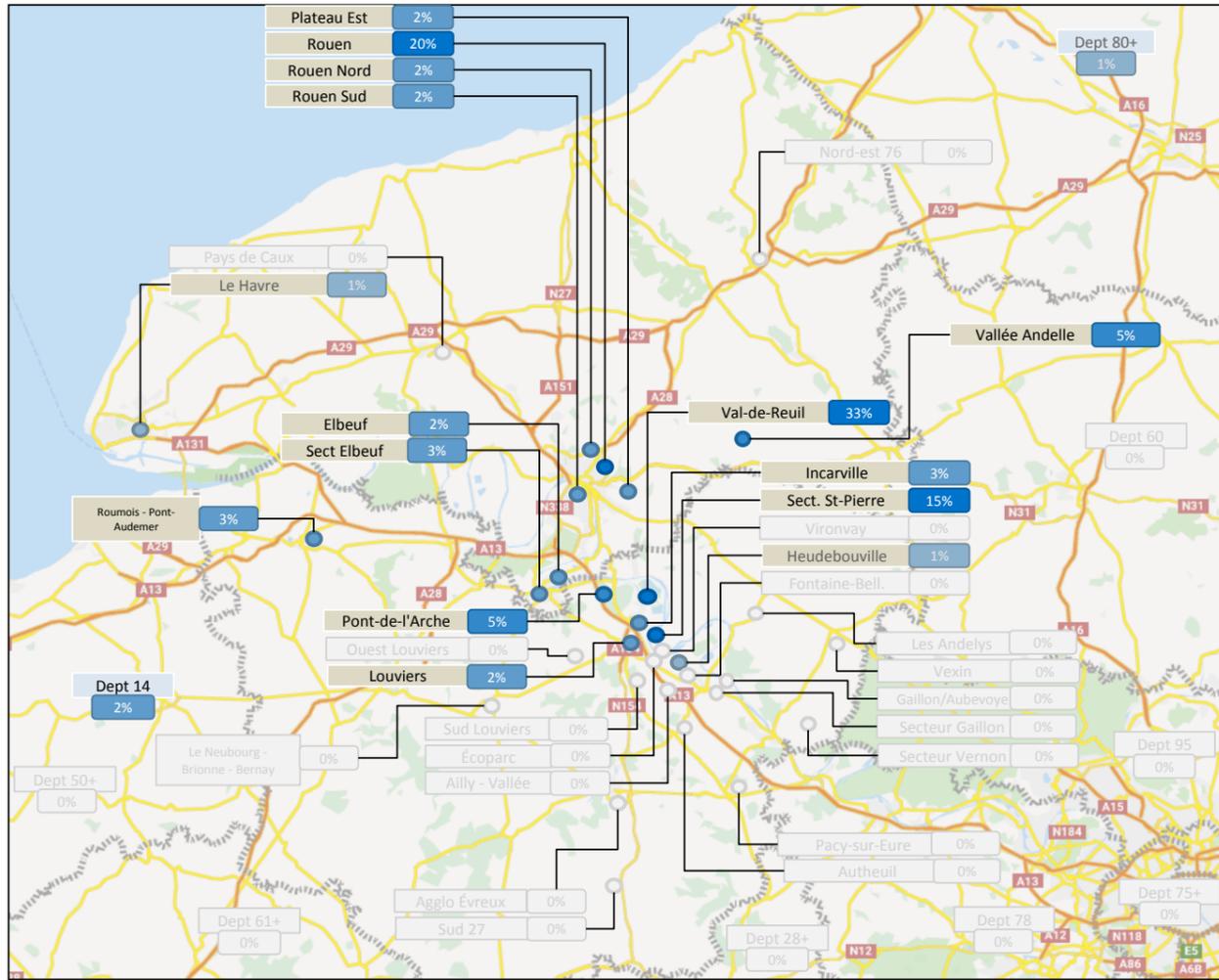


Résultats des destinations enquêtées le soir au poste 1

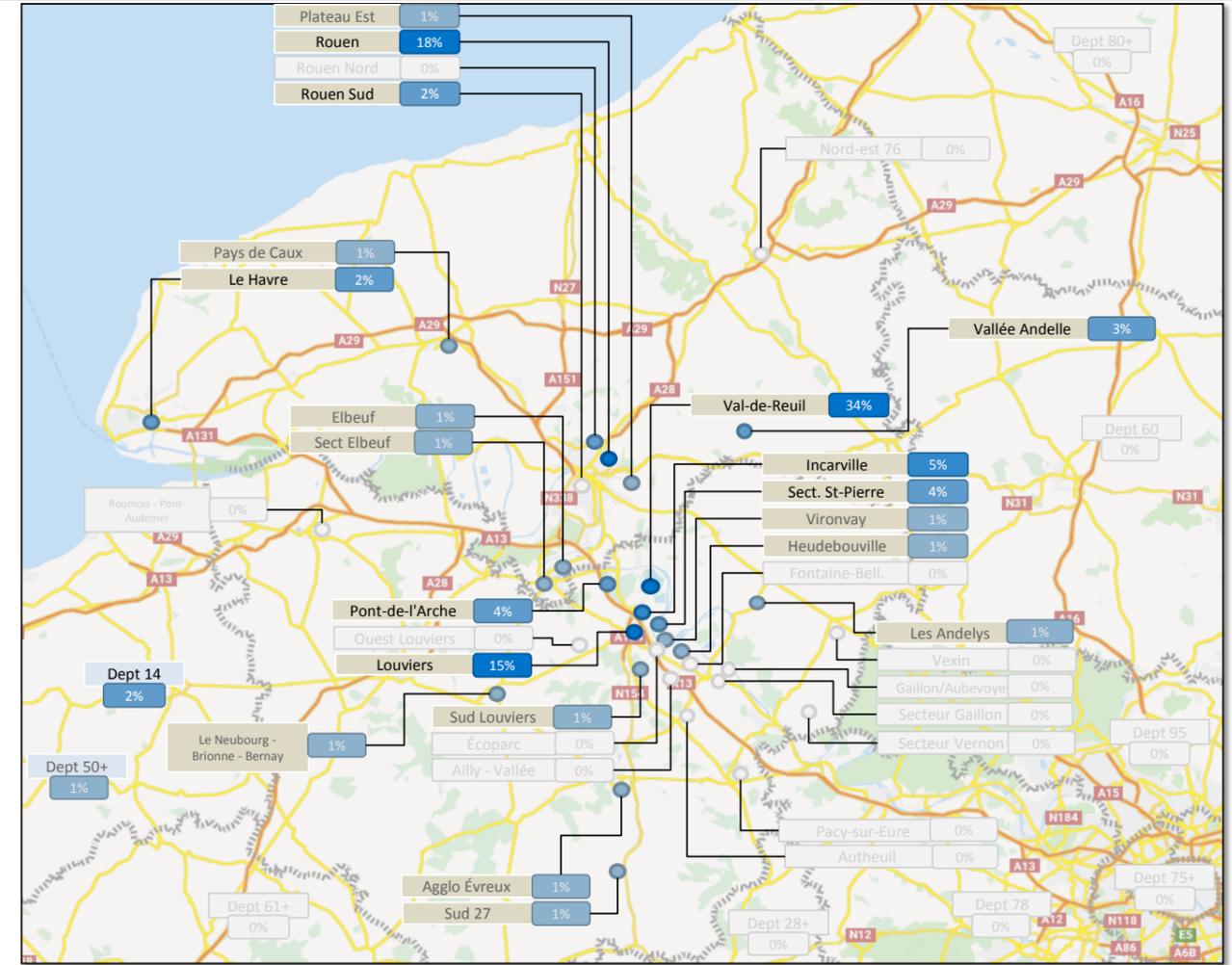


Résultats des destinations enquêtées pour le trafic PL au poste 1 (journée entière)

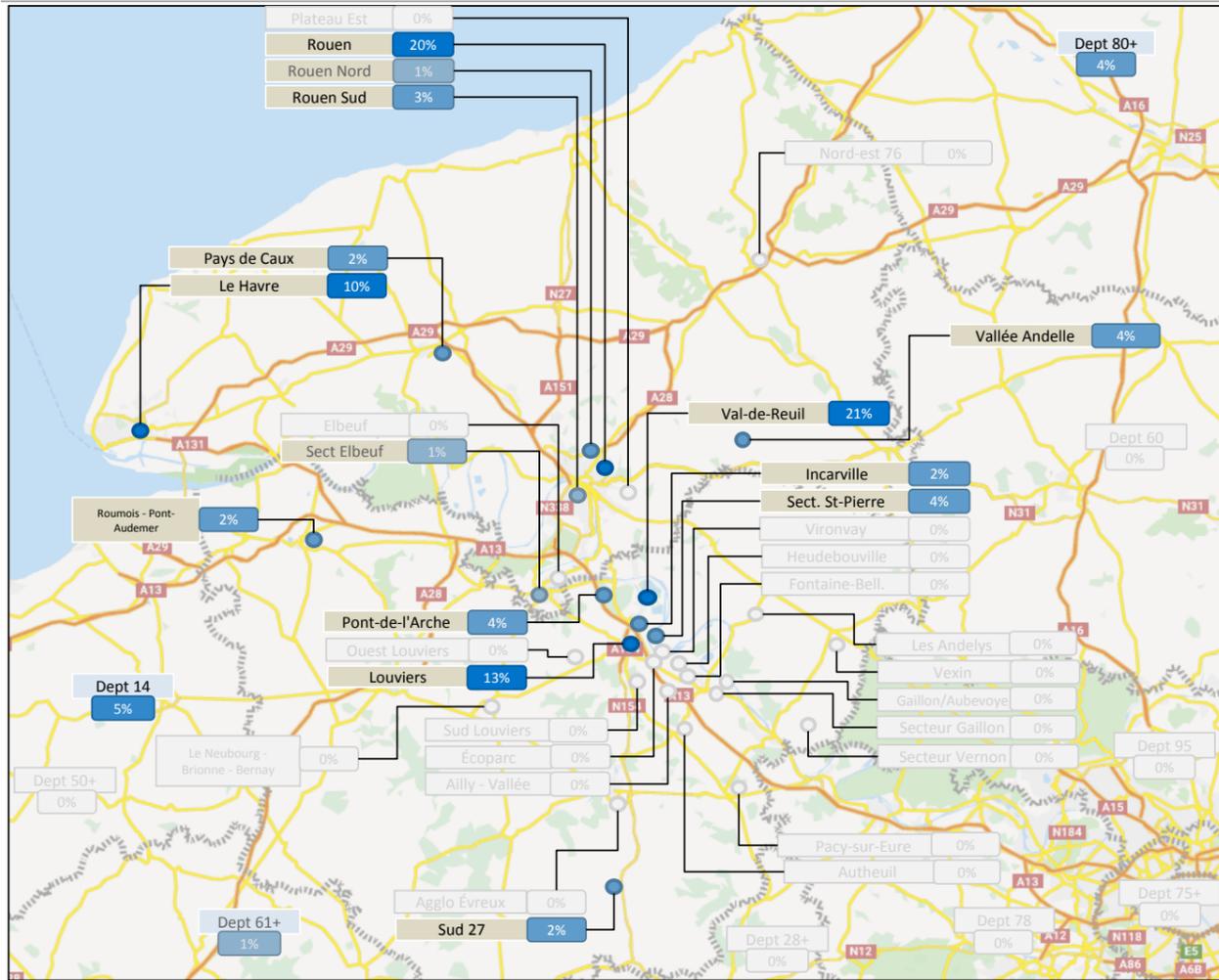
12.2 Poste 2 (D6015)



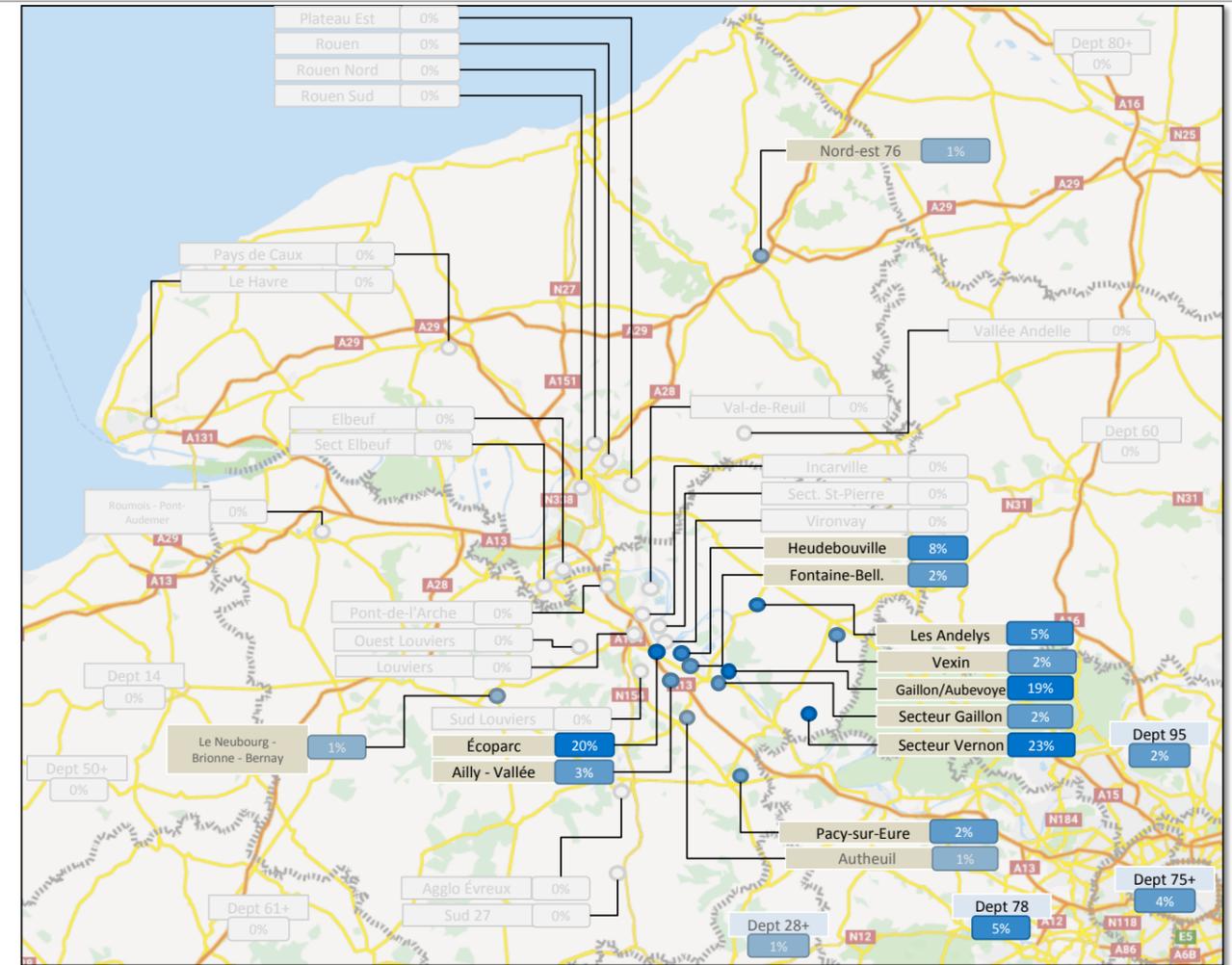
Résultats des origines enquêtées le matin au poste 2



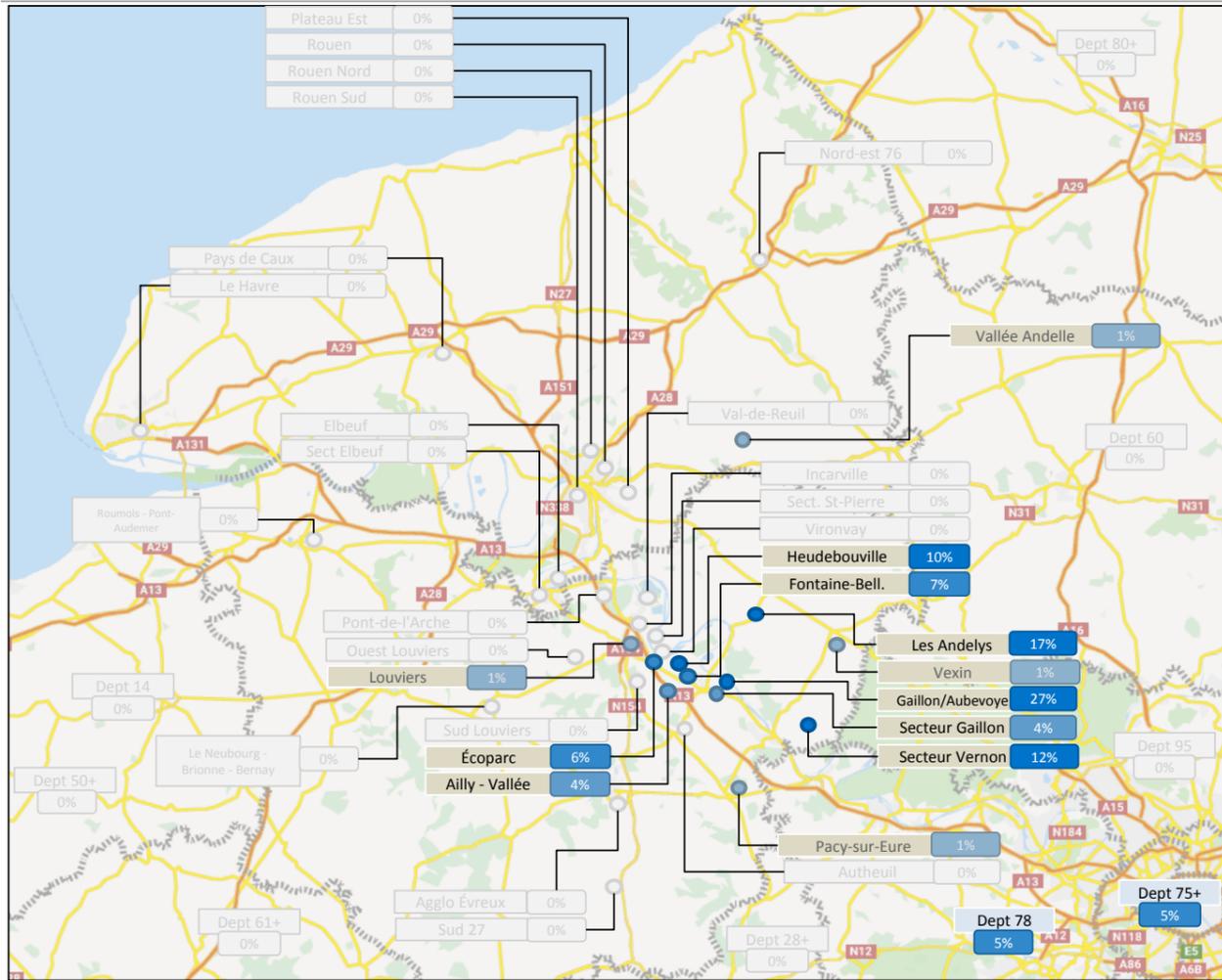
Résultats des origines enquêtées le soir au poste 2



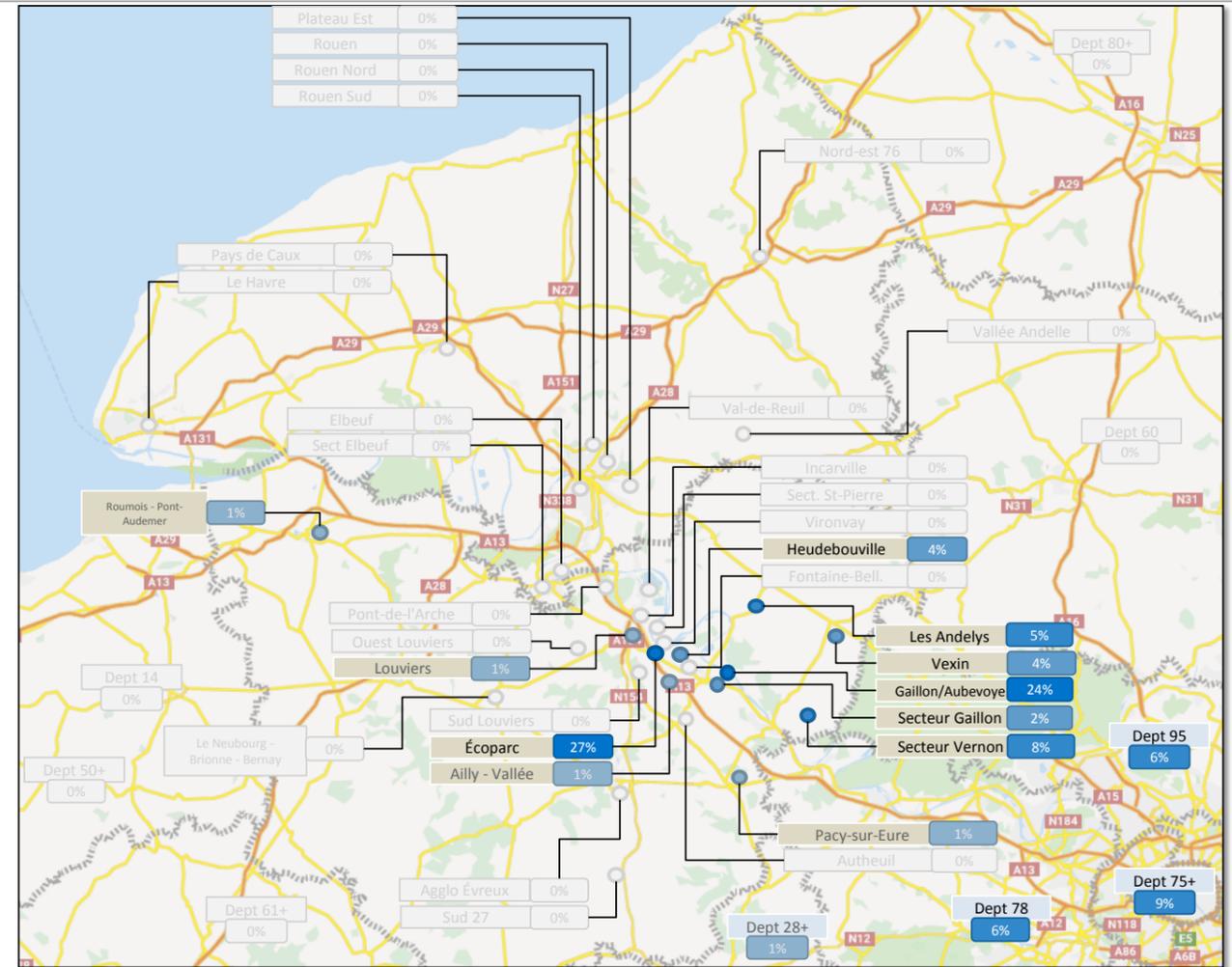
Résultats des origines enquêtées pour le trafic PL au poste 2 (journée entière)



Résultats des destinations enquêtées le matin au poste 2

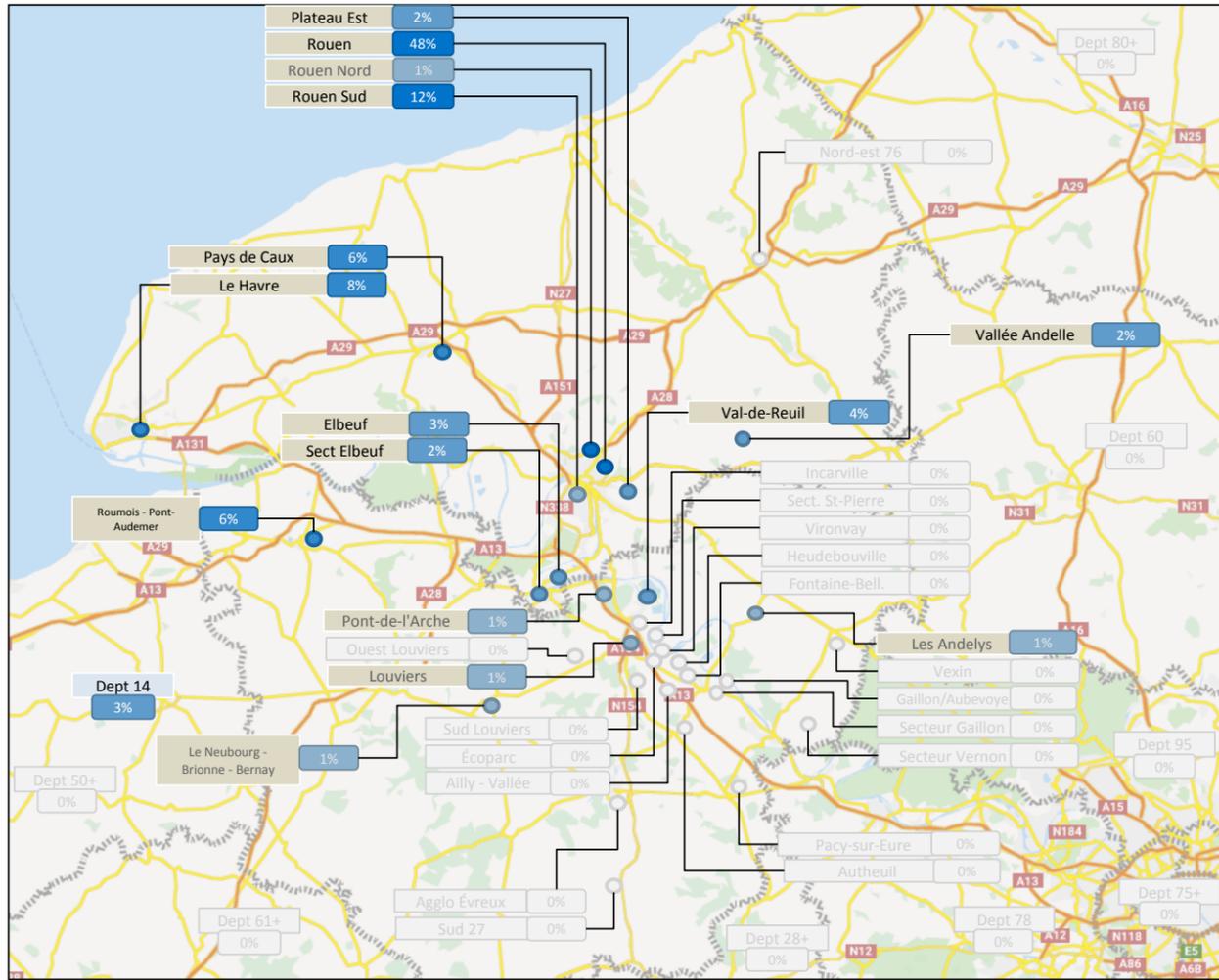


Résultats des destinations enquêtées le soir au poste 2



Résultats des destinations enquêtées pour le trafic PL au poste 2 (journée entière)

### 12.3 Poste 3 (A13 diffuseur n°17)



Résultats des origines enquêtées le matin au poste 3



Résultats des origines enquêtées le soir au poste 3

