

1.3. PRESENTATION SUCCINTE DE L'OPERATION

L'opération « Déviation Sud-Ouest d'Evreux – Section Cambolle (RN 1013) – Les Fayaux (RD 6154) » s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un programme d'aménagement : la réalisation de la déviation d'Evreux par la RN 13.

1.3.1. Objectifs de l'opération

La ville d'Evreux se situe au carrefour de deux grandes routes nationales :

- la RN 154 (axe Rouen-Evreux-Chartres-Orléans) joignant la vallée de la Seine au Pays de Beauce et à la vallée de la Loire,
- la RN 13 qui relie le diffuseur de Chaufour-lès-Bonnières (sur l'autoroute A13 de Paris-Caen) à Evreux.

Cette situation de carrefour, couplée à la dynamique d'évolution de l'agglomération d'Evreux s'est progressivement caractérisée par :

- une saturation progressive du réseau routier urbain emprunté à la fois dans le cadre d'un trafic de transit (RN 154 et RN 13) et d'un trafic interne, générant également des nuisances sonores et problèmes de sécurité pour les riverains,
- le développement de zones d'activités dans l'agglomération : à l'Est, au Sud et à l'Ouest, aggravant les effets de manque de liaisons inter-quartier,
- l'inscription de longue date dans certains documents d'urbanisme du passage d'une infrastructure au Sud de l'agglomération, permettant de contenir l'extension de l'agglomération sur le milieu environnant.

Ainsi, l'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Evreux. Plus précisément, l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Evreux a pour objectifs :

- d'assurer la continuité vers l'Ouest de la déviation d'Evreux déjà en service. Le trafic de transit Est-Ouest (RN 13 – RD 613) ainsi qu'une partie du trafic d'échange seront captés par la déviation Sud-Ouest,
- de capter et distribuer une partie des flux d'échange entre l'agglomération et les axes extérieurs,
- d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Evreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies,
- d'insérer au mieux le projet dans l'environnement naturel et humain.

La réalisation de la déviation aura pour effets positifs :

- une meilleure desserte des zones d'activités existantes et en cours de développement,
- de nouvelles perspectives de reconquête, de réaménagement et de développement du centre ville d'Evreux et de la commune de Parville,
- la diminution des nuisances liées à la réduction du trafic automobile dans l'agglomération d'Evreux.

1.3.2. Phases antérieures

La réalisation de la déviation d'Evreux a fait l'objet de plusieurs études et décisions antérieures au présent dossier. Trois opérations constituent le programme fonctionnel de la déviation Sud d'Evreux, en reliant la RN 13 à l'Est et la RD 613 à l'Ouest d'Evreux (ex RN 13, déclassée en 2005) :

- la déviation Sud-Est d'Evreux à 2x2 voies entre la Rougemare et la RN 154 (lieu-dit Les Bas Fayaux) : déclarée d'utilité publique le 26 décembre 1991, mise en service à 2 voies le 8 décembre 1994, puis à 2x2 voies le 6 février 1996,
- la déviation Sud-Ouest d'Evreux entre la RD 6154 (ex RN154 déclassée) au Sud d'Evreux (lieu-dit Les Bas Fayaux) et la RD 613 à l'Ouest (Parville) : qui complètera la déviation Sud-Est d'Evreux,

- le raccordement de la déviation Sud-Est d'Évreux vers la RN 13 Est à la Rougemare : déclaré d'utilité publique le 6 septembre 1995. Ce raccordement se fait à partir d'un échangeur dont les bretelles ont été successivement mises en service en 2000, 2004, 2006 et 2007. Une dernière mise en service sera réalisée une fois la déviation Sud-Ouest achevée et permettra la déviation totale du trafic de la RN 13 hors agglomération.

La déviation Sud-Ouest d'Évreux a été qualifiée de Projet d'Intérêt Général par arrêté préfectoral du 9 juillet 1996.

L'opération a fait l'objet d'un grand nombre de réunions de concertation et d'information, afin de présenter l'état d'avancement des études en cours et de finaliser le projet pour parvenir au tracé proposé à l'enquête publique. Ces réunions qui rassemblaient les acteurs locaux du territoire concernés par l'infrastructure (élus, administrations, associations...) ont été tenues entre 1993 et 1997.

L'opération a fait l'objet d'un Avant-Projet Sommaire (A.P.S.) approuvé par décision ministérielle le 18 mars 1998. C'est sur cette base qu'a été établi le dossier soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique en 1998.

Compte-tenu des observations émises par le Commissaire Enquêteur au cours de l'enquête publique, le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux a fait l'objet d'études complémentaires. Un Avant-Projet Sommaire modificatif a été approuvé le 3 mars 2006.

Une première tranche de la déviation Sud-Ouest d'Évreux a déjà été mise en service en 2009. En effet, le projet de contournement de Parville étant fonctionnellement indépendant du reste de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, il avait été décidé d'anticiper sa réalisation.

1.3.3. Zone d'étude et solution retenue

Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux se localise dans la région Haute-Normandie, sur le territoire de l'agglomération d'Évreux. Il concerne les communes de Parville, Saint-Sébastien-de-Morsent, Arnières-sur-Iton, Évreux, Angerville-la-Campagne et Guichainville.

Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux, dans sa globalité, a pour origine le carrefour giratoire de la déviation Sud-Est d'Évreux (RN 1013) et de

l'actuelle RD 6154 (futur échangeur des Fayaux) et, pour extrémité, le carrefour connectant la RD 613, la RD 39, la RD 31 et la RN 13, à l'Ouest du bourg de Parville.

Il longe au Sud la zone industrielle de la Madeleine et utilise partiellement l'emprise de la route Potier pour traverser la forêt d'Évreux. Il franchit ensuite, au Sud de l'hippodrome, la vallée inondable de l'Iton, puis la vallée sèche de la Queue d'Hirondelle avant de contourner, par le Nord, le bourg de Parville.

Cette voie nouvelle aura des caractéristiques conformes à l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL) 2000, permettant une vitesse de 110 km/h, avec des restrictions ponctuelles à 90 km/h.

Elle se présente sous la forme d'une 2x2 voies à chaussées séparées, d'environ 8,9 km de longueur (7,3 km sans le contournement de Parville), et son profil en long a été établi en tenant compte notamment des contraintes hydrauliques importantes, en particulier au niveau du franchissement de la vallée de l'Iton.

Tracé en plan et profil en long

Le tracé de la déviation Sud-Ouest d'Évreux comprend une succession d'alignements droits et de courbes dont le rayon minimum est de 800 m.

Le profil en long présente des déclivités minimales de 0,4 % et maximale de 5 %.

Profil en travers

- 2x2 voies de 3,50 m sur la quasi-totalité du tracé, et 2x3 voies entre les échangeurs de la Forêt et de la RD 55 (voie d'entrecroisement qui est également une voie spécifique pour véhicules lents dans le sens Caen vers Paris),
- terre-plein central de 3,00 m,
- bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m, et ponctuellement de 2,00 m,
- bretelles de largeur de 4,50 m,
- dévers : 2,5 %.

Points d'échange

Au total, cinq points d'échanges sont prévus sur le projet. Il s'agit, d'Est en Ouest :

- d'un échangeur complet, appelé « échangeur des Fayaux », à l'extrémité Est du projet,
- d'un demi-échangeur, appelé « demi-échangeur de la Forêt »,
- d'un demi-échangeur, appelé « demi-échangeur d'Arnières-sur-Iton (RD 55) »,
- d'un demi-échangeur, appelé « demi-échangeur de Saint-Sébastien (RD 830) »,
- d'un échangeur complet en extrémité Ouest du projet, appelé « échangeur de Cambolle ».

Franchissement de la vallée de l'Iton

Dans la zone de franchissement de la vallée de l'Iton, le cours d'eau est divisé en 3 bras. Le franchissement sera assuré par les ouvrages suivants :

- un viaduc de 210 mètres de long (P19) permettant d'enjamber d'un seul tenant le bras droit et le bras de l'hippodrome (ouvrage non courant, ossature acier/béton, 2 tabliers parallèles, 2x11 m de large, 6 travées, fondations superficielles),
- un ouvrage d'art spécifique de 45 mètres (P12) assurera le passage au-dessus du bras du Gors,
- entre les deux ouvrages précédents, la traversée de la vallée est réalisée par un remblai sous lequel sont disposés deux ouvrages hydrauliques de décharge constitués l'un de sept buses (PI10) et l'autre de neuf buses (PI11). L'ouverture hydraulique de chaque buse de décharge correspond à une portée de 6,80 m avec une hauteur de 4,60 m.

Autres caractéristiques du projet

Le projet comprend :

- la réalisation de 16 ouvrages d'art (5 passages inférieurs et 11 passages supérieurs) :
 - 5 ouvrages pour la dénivellation des échangeurs (PS1, PS3, PS6, PS12Bis, PI15),
 - 1 passerelle piétons (PS4 – Allée de Breteuil)
 - 1 passerelle piétons, cavaliers et véhicules de service (PS2 – Allée Berthe),
 - 3 ouvrages de rétablissement de voirie (PS8 pour RD 55, PS13 pour RD 830, PS14 pour VC 7),
 - 4 ouvrages de traversée de la vallée de l'Iton (PI9, PI10, PI11, PI12),
 - 1 ouvrage pour la grande faune en traversée de la Forêt (PS5),
 - 1 ouvrage de franchissement ferroviaire (pont-rail : PS7).
- la réalisation de 5 bassins de récupération et de traitement des eaux avec déshuileurs ou dispositif équivalent (et de 2 ouvrages déjà aménagés dans le cadre de la déviation de Parville).

Equipements d'exploitation et de sécurité

Le terre-plein central sera équipé de glissières métalliques ou en béton. La section sera équipée de bandes d'arrêt d'urgence.



maître d'ouvrage
 ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
 direction régionale de l'Environnement, et l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie
 service Déplacements, Transports multimodaux et Infrastructures

DEVIATION DE L'AGGLOMERATION D'EVREUX PAR LA R.N. 13
 DEVIATION SUD-OUEST D'EVREUX
 PROJET PARTIEL N°1 et 5
 PLAN GENERAL D'OPERATION

maître d'œuvre
 direction interdépartementale des Routes Nord-Ouest
 service d'ingénierie routière de Rouen

dessin par le service d'appui maître de Rouen
 0 Rouen IN

projet par : 08 av. France
 date : 23 mai 2013
 échelle : 1/25 000
 plan : 02/2013-100
 Conception