MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN 814 – Viaduc de Calix Rouen, le 18 juin 2021

Expérimentation.

La surveillance des ponts du réseau routier national

Le réseau routier national (RRN) compte environ 24 000 ponts, 12 000 sur le réseau non concédé et autant sur le réseau concédé.

Sur le RRN, les ponts sont surveillés selon l'Instruction Technique de Surveillance et d'Entretien des Ouvrages d'Art. Cette surveillance consiste en des visites d'évaluation de leur état tous les 3 ans en moyenne, et des inspections détaillées périodiques tous les 6 ans en moyenne.

Certains ouvrages, du fait des pathologies constatées lors des opérations d'inspection périodique, font l'objet d'une surveillance renforcée. Dans ces cas, les actions de surveillance sont plus fréquentes et des dispositifs très spécifiques sont mis en place. Un comité d'expert peut parfois être créé pour le suivi et la détermination des travaux les plus appropriés.

D'une manière générale, les gestionnaires routiers mettent en œuvre trois types d'intervention sur les ouvrages dont ils ont la gestion :

- l'entretien courant : il s'agit des petites opérations régulières comme l'enlèvement de la végétation indésirable ou le nettoyage des dispositifs d'assainissement
- l'entretien préventif ou spécialisé : il porte pour l'essentiel sur les équipements et les éléments de protection de l'ouvrage, ainsi que sur les défauts mineurs de structure qui ne remettent pas en cause la capacité portante
- la réparation : elle recouvre toutes les opérations consistant à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans son état de service initial, après constat de désordres de structure pouvant affecter à terme sa capacité portante ; lorsque de tels désordres sont constatés, des études approfondies sont engagées sans délai de manière à établir

Direction Interdépartementale
des Routes Nord-Ouest

02 76 00 03 40
Communication.Dir-No@developpement-durable.gouv.fr
Pôle communication et relation avec les usagers

97 Boulevard de l'Europe
76032 ROUEN cedex 1

un programme de réparation adapté tenant compte de l'environnement, des conditions d'exploitation et de la sécurité des personnes.

Cette politique de surveillance permet d'identifier suffisamment à l'amont l'apparition de désordres et le cas échéant d'organiser le suivi de leur évolution, notamment par la mise en place d'instruments de mesure et de suivi, si besoin en temps réel.

Ce sont ces informations, complétées des inspections régulières ou spécifiques, qui permettent de déclencher si nécessaire des études approfondies et décider du programme de réparation le plus adapté, sans que cela revête dans la majorité des cas un caractère d'urgence.

Le viaduc de Calix à Caen
Construit entre 1971 et 1975, cet ouvrage fait partie des grands ponts du réseau routier national non concédé (plus de 7000 m^2 de surface de tablier).
Il assure le prolongement de l'autoroute A13 vers le périphérique nord de Caen en enjambant l'Orne. Il joue donc un rôle particulièrement important avec un trafic de plus de 85 000 véhicules par jour.

Âgé aujourd'hui de 46 ans, il s'élève à 38 mètres au-dessus du fleuve et est porté par 15 travées, dont la plus haute mesure 156 mètres de longueur.
Le viaduc de Calix a été construit selon la technique des caissons en béton précontraint (où des armatures en acier sont tendues puis relâchées pour comprimer le béton) ; avec le temps, il peut arriver que l'efficacité de la précontrainte diminue. Le phénomène est connu pour ce type d'ouvrage et se répare selon des techniques éprouvées.

Mis depuis plus de 10 ans sous surveillance renforcée, les observations tendent à confirmer que le viaduc de Calix s'est inscrit dans cette évolution qui est désormais stabilisée. La mise en place d'une instrumentation de suivi d'une part, et la mobilisation d'un comité national d'experts spécifique d'autre part, ont confirmé ce constat.

Des études ont donc été engagées de manière à établir un programme de réparation à échéance de deux ans ou trois ans, sous le contrôle du comité d 'expert. Parallèlement, le dispositif de surveillance de l'ouvrage a été renforcé.

Enfin, dans la mesure où, pour une section particulière de l'ouvrage, les observations montrent une sensibilité aux variations de température, notamment par fort ensoleillement, une expérimentation va être conduite dès la fin du mois de juin sur une courte section des deux chaussées afin d'en mesurer les effets positifs. Il s'agit de la mise en place sur chaussée d'une peinture blanche dans chaque sens, sur une longueur de 250 mètres.

Pour votre sécurité et celle des agents travaillant sur le chantier, la plus grande prudence est demandée.
Soucieuse de garantir à chacun un réseau routier toujours plus sûr et plus performant, la DIR Nord-Ouest remercie les usagers de leur compréhension.