



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

LES CHANTIERS DE L'ÉTÉ

À ROUEN

DE LA DIR NORD-OUEST

Pont Gustave Flaubert

» Du 6 juillet au 26 août

**RÉFECTION DES RÉSINES DU
TABLIER AVAL
SENS BARENTIN/ROUEN**

Viaduc de Lyons

» Du 12 juillet au 12 septembre

**RÉPARATION DU VIADUC DE
LYONS**

GARANTIR UN RÉSEAU ROUTIER SÛR, PERFORMANT ET DURABLE

La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest est le gestionnaire des routes nationales et autoroutes non concédées sur trois régions : principalement en Normandie et Centre-Val de Loire, mais aussi dans les Hauts-de-France. Elle œuvre au quotidien pour maintenir un réseau routier fiable, sécurisé et concevoir les routes de demain dans une optique de transition écologique et énergétique, de décarbonation et d'un moindre impact sur la biodiversité.

Dans ce but, la DIR Nord-Ouest réalise des travaux d'entretien sur deux axes majeurs d'entrée dans Rouen.



Plus de renseignements
www.dirno.fr

DIR | DIRECTION
NORD OUEST | INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES NORD-OUEST

DES CHANTIERS MENÉS L'ÉTÉ, À LA FAVEUR D'UN TRAFIC ESTIVAL ALLÉGÉ

CHANTIERS ROUTIERS EN ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION : LA CONTRAINTE DE L'AXE MAJEUR

Intervenir sur les grands axes qui desservent l'entrée de Rouen constitue, pour la DIR Nord-Ouest, un exercice particulièrement contraint. Ces voies concentrent des niveaux de trafic élevés, accueillent une diversité d'usagers (pendulaires, poids lourds, transports en commun) et ne tolèrent qu'une marge de manœuvre réduite pour la réalisation de travaux d'entretien ou de réparation. La moindre fermeture, même ponctuelle, peut générer des reports de circulation significatifs sur le réseau secondaire et perturber l'ensemble de l'agglomération.

UN PARTI PRIS : LIMITER L'IMPACT DU CHANTIER

Face à cette contrainte, la DIR Nord-Ouest privilégie systématiquement des solutions d'aménagement qui permettent de conserver la circulation ouverte pendant la durée des chantiers. Les techniques retenues (phasage des interventions, basculements de voies, restrictions ciblées de gabarit ou de vitesse) visent à limiter au maximum l'impact sur les usagers, en évitant autant que possible les coupures totales. Cette approche, plus exigeante sur le plan de l'organisation du chantier, répond à un objectif simple : ne pas reporter la difficulté sur le reste du réseau urbain.

L'ÉTÉ, UNE FENÊTRE D'OPPORTUNITÉ

Cette logique de maintien de la circulation explique en grande partie le choix de la période estivale pour programmer les chantiers les plus sensibles. Les mois d'été se caractérisent par une baisse sensible du trafic en entrée d'agglomération, liée notamment à la réduction des déplacements domicile-travail et à l'étalement des départs en congés. Cette fenêtre de moindre affluence offre une marge de manœuvre précieuse pour intervenir sur des axes qui, le reste de l'année, ne supporteraient pas la moindre perturbation sans dégrader fortement les conditions de circulation.

UNE COORDINATION INDISPENSABLE AVEC LES AUTRES GESTIONNAIRES

La programmation de ces travaux ne peut s'envisager de manière isolée. La Métropole Rouen Normandie conduit, sur le même territoire et souvent sur la même période, ses propres opérations d'entretien et d'aménagement de voirie. Une coordination étroite entre les services de la DIR Nord-Ouest et ceux de la Métropole est donc nécessaire, afin d'éviter la superposition de chantiers sur des itinéraires connexes ou complémentaires. Cette concertation permet d'organiser un calendrier cohérent à l'échelle de l'agglomération, de limiter les effets cumulés sur la circulation et de proposer aux usagers des itinéraires de substitution.

LA SÉCURITÉ ET LES SECOURS, UNE EXIGENCE CONSTANTE

Quelle que soit la configuration retenue, le maintien des conditions d'intervention des services de sécurité et de secours demeure une exigence non négociable. Les dispositifs de chantier sont conçus de manière à préserver en permanence un passage praticable pour les véhicules de secours, les forces de l'ordre et les services de dépannage. Cette contrainte s'ajoute à celles liées à la fluidité du trafic et structure, dès la conception du chantier, le choix des phasages et des basculements de circulation.

Cette combinaison d'exigences (maintien de la circulation, profit de la baisse estivale du trafic, coordination avec les autres gestionnaires de voirie et préservation des accès de secours) illustre la complexité de la planification des chantiers routiers en milieu urbain dense. Elle traduit la volonté de la DIR Nord-Ouest de concilier l'entretien nécessaire du réseau avec la continuité du service rendu aux usagers □

Pourquoi l'été ?

Données trafics 2024 :

<u>N28 - St Hilaire</u>	<u>A150 - Rouen</u>
Juillet : 77 500	Juillet : 55 900
Août : 69 100	Août : 55 100
Septembre : 75 400	Septembre : 61 500

Ainsi la période estivale se caractérise par une baisse des volumes de trafic, mais surtout par un étalement des flux sur l'ensemble de la journée, qui atténue significativement les pics de congestion aux heures de pointe du matin et du soir. À l'échelle de l'année, cette configuration en fait la fenêtre temporelle la moins pénalisante pour l'usager.

Accès au CHU Charles Nicolle

La réalisation simultanée de travaux sur le boulevard Gambetta et sur le viaduc de Lyons ainsi que sur le pont Gustave-Flaubert a demandé une préparation concertée en amont des chantiers. Une attention particulière a été portée à l'accessibilité permanente du CHU de Rouen. Des itinéraires alternatifs ont été étudiés pour garantir, un accès 24h/24 sécurisé à l'établissement pour les patients, les visiteurs et les professionnels de santé. Des réunions d'information, à destination du SDIS, du CHU et du SAMU, ont permis de présenter l'ensemble des dispositions retenues : déviations mises en place, fermetures de bretelles, phasage des interventions.

QUELS TRAVAUX ?

PONT GUSTAVE-FLAUBERT : DES TRAVAUX D'ÉTANCHÉITÉ ET DE RÉFECTION DE LA COUCHE DE ROULEMENT

Les usagers empruntant régulièrement le pont Gustave-Flaubert l'auront constaté : la couche de roulement, c'est-à-dire la partie supérieure de la chaussée du pont, présente des signes de dégradation. Un chantier de réfection, associant rabotage et pose de résine, est engagé pour y remédier.

Cette intervention n'est pas qu'une question de confort de circulation. Laisser cette couche se détériorer reviendrait à laisser l'eau s'infiltrer progressivement dans l'ouvrage, avec un risque de corrosion des structures métalliques qui soutiennent le tablier.

Une résine plutôt qu'un bitume classique

Contrairement à la plupart des chaussées, le tablier du pont Gustave Flaubert n'est pas recouvert d'un revêtement bitumineux traditionnel mais d'une résine, qui remplit une double fonction : elle assure à la fois la circulation des véhicules et l'imperméabilisation de la surface.

Ce choix technique s'explique par les contraintes propres aux ouvrages d'art. Un pont ne se comporte pas comme une chaussée traditionnelle : sa structure, plus légère, se déforme davantage sous l'effet du trafic et des variations de température. La couche de surface doit donc avant tout protéger l'ouvrage contre les infiltrations d'eau, tout en conservant une adhérence et une durabilité élevées.

La résine présente plusieurs atouts pour cet usage : elle s'intègre dans des systèmes combinant étanchéité et roulement, adhère fortement au support (notamment sur les dalles métalliques) et reste plus légère que certaines solutions bitumineuses : un critère important pour ne pas surcharger l'ouvrage □

VIADUC DE LYONS (RN 28) : TRAVAUX DE CONFORTEMENT

Le viaduc de Lyons, situé au PR 00+931 de la RN 28, sur la commune de Rouen, fait l'objet d'une opération de confortement destinée à assurer sa pérennité et la sécurité des usagers qui l'empruntent quotidiennement.

Ce chantier s'inscrit dans la politique de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art menée par la DIR Nord-Ouest, qui veille à maintenir le réseau

routier national dans un état de service optimal.

Plusieurs interventions sont programmées sur la structure elle-même. Les consoles des chambres de tirage, éléments qui supportent les équipements techniques de l'ouvrage, seront renforcées. Les entretoises d'about, ces poutres transversales situées aux extrémités du viaduc, feront l'objet d'un traitement de leurs fissures afin d'en garantir la solidité durable. Les dalles de transition, qui assurent la continuité entre l'ouvrage et la chaussée courante en absorbant les tassements différentiels, seront intégralement remplacées.

Le confort et la sécurité des usagers font également l'objet d'attentions particulières : les trottoirs seront rénovés, les dispositifs de retenue (glissières et barrières de sécurité) seront remplacés par des équipements aux normes actuelles, et les joints de chaussée, garants de l'étanchéité et de la fluidité de circulation entre les tabliers, seront renouvelés.

Enfin, la couche de roulement sera entièrement refaite, offrant aux usagers une surface de circulation neuve et améliorant le confort de conduite □



PLANIFICATION DES CHANTIERS

RN 28 VIADUC DE LYONS : TRAVAUX DU 12 JUILLET AU 12 SEPTEMBRE

N° de phase	Nature des travaux	Restrictions	Éléments techniques influant sur l'exploitation	Durée
	Travaux préparatoires	Aucune	Aucun impact, accès sous l'ouvrage depuis réseau secondaire	4 semaines en juin
	Mise en place balisage	Selon nécessité : Fermeture dans les deux sens	Déviation via échangeur de St Hilaire	1 nuit 12/13 juillet
Schéma 1	Travaux côté ouest 3 voies à gauche	Mise en place de la déviation Poids Lourds grande maille obligatoire + Neutralisation voie de gauche dans les deux sens + Basculement de circulation du sens Abbeville vers Rouen (direction Pont Mathilde) + Neutralisation voie de gauche sur la bretelle entrée St Hilaire dans le sens Abbeville vers Rouen	N28 : voie basculée affectée à la direction « Pont Mathilde » + voie obligatoire Poids-Lourds sauf desserte locale. Sortie St Hilaire : déviation vers St Paul par le bvd Gambetta uniquement pour les véhicules légers (sous Passage inférieur)	3 semaines
	Modification du balisage	Selon nécessité Fermeture Sens Abbeville - Rouen et Rouen - Abbeville + Fermeture bretelle St Hilaire sens Abbeville - Rouen	Déviation via échangeur de St Hilaire	1 nuit 4/5 août
Schéma 2	Travaux côté ouest 3 voies à droite	Mise en place de la déviation PL grande maille obligatoire + Neutralisation voie de droite dans le sens Abbeville vers Rouen + Fermeture bretelle entrée St Hilaire dans le sens Abbeville vers Rouen	Bretelle St Hilaire déviée par le Passage inférieur de Martainville vers échangeur de Grieu pour demi-tour vers le Sud	2 semaines
	Modification du balisage	Selon nécessité Fermeture Sens Abbeville - Rouen	Basculement de la circulation (neutralisation de voie sens Rouen - Abbeville)	1 nuit 21/22 août
Schéma 3	Travaux côté ouest 2 voies à droite	Fermeture bretelle entrée St Hilaire dans le sens Abbeville vers Rouen	Bretelle St Hilaire déviée par le Passage inférieur de Martainville vers échangeur de Grieu pour demi-tour vers le Sud	1 semaine
	Modification du balisage	Selon nécessité Fermeture Sens Abbeville - Rouen	Basculement de la circulation (neutralisation de voie sens Rouen - Abbeville)	1 nuit 28/29 août
Schéma 4	Travaux côté ouest Trottoirs	Neutralisation voie de droite dans la bretelle entrée St-Hilaire dans le sens Abbeville vers Rouen		2 semaines
	Débalisage	Selon nécessité Fermeture bretelle St Hilaire sens Abbeville - Rouen		1 nuit 11/12 septembre

PONT GUSTAVE FLAUBERT : TRAVAUX DU 6 JUILLET AU 26 AOÛT

N° de phase	Nature des travaux	Restrictions et Éléments techniques influant sur l'exploitation	Durée
	Mise en place du balisage	Fermeture	1 nuit 6/7 juillet
1	Rabotage et pose résine	Neutralisations Bande d'arrêt d'urgence (BAU) et voie lente + dévoiement à gauche des 2 voies restantes + réduction de largeur de voie (3,20m+2,80m)	25 jours
	Modification du balisage	Fermeture	1 nuit 30/31 juillet
2	Rabotage et pose résine	Neutralisations Bande dérasée de gauche (BDG) et voie rapide + dévoiement à droite des 2 voies restantes + réduction de largeur de voie (3,20m+2,80m) + fermeture (4 nuits)	26 jours 4 nuits 3/7 août
	Retrait du balisage et rétablissement de la signalisation horizontale	Fermeture	1 nuit 25/26 août

SCHÉMAS DE CHANTIERS RN 28

Schéma 1

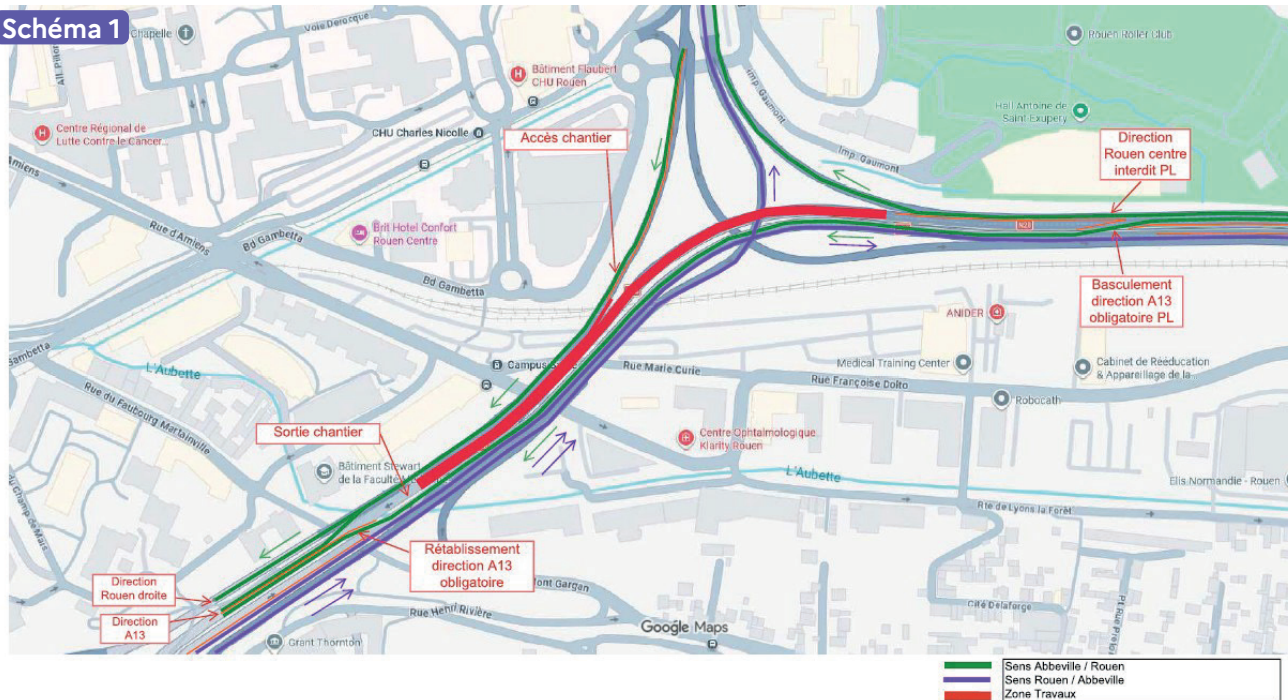
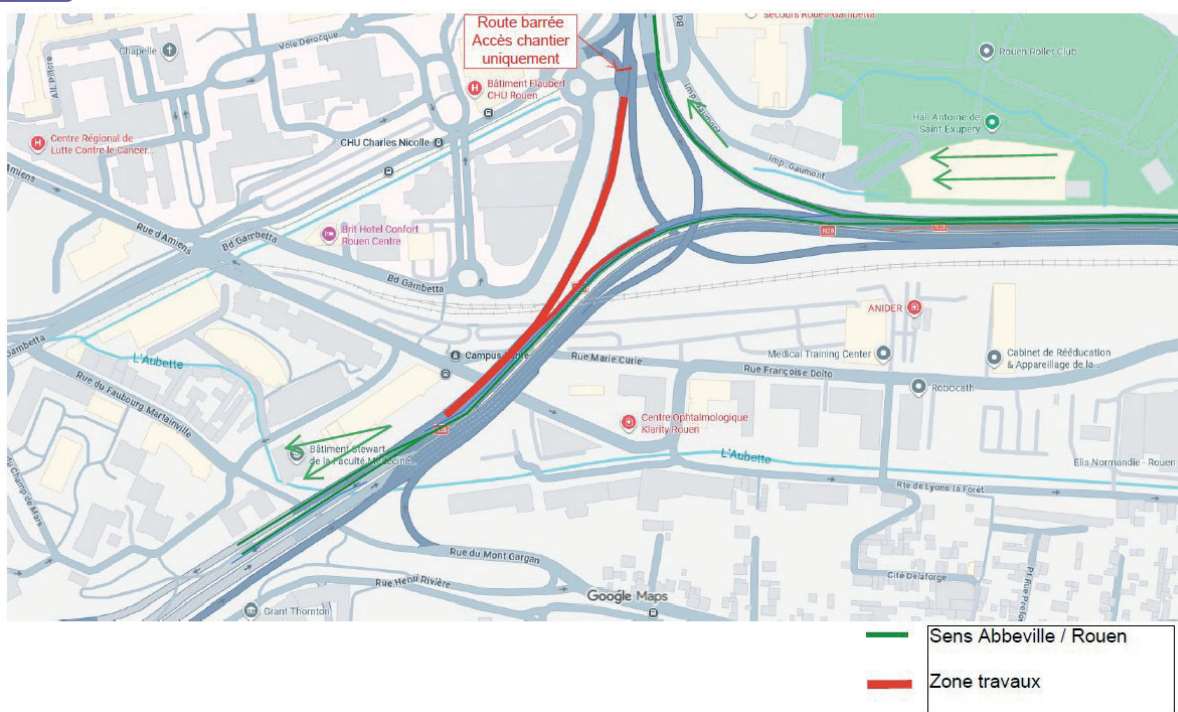


Schéma 2



COMBIEN DE VÉHICULES SUR LE PONT GUSTAVE FLAUBERT ?



34 969

véhicules circulent chaque jour
(deux sens confondus)



Part des Poids lourds

16 %

Trafic aux horaires de pointes

3 305

véhicule/heure

SCHÉMAS DE CHANTIERS RN 28

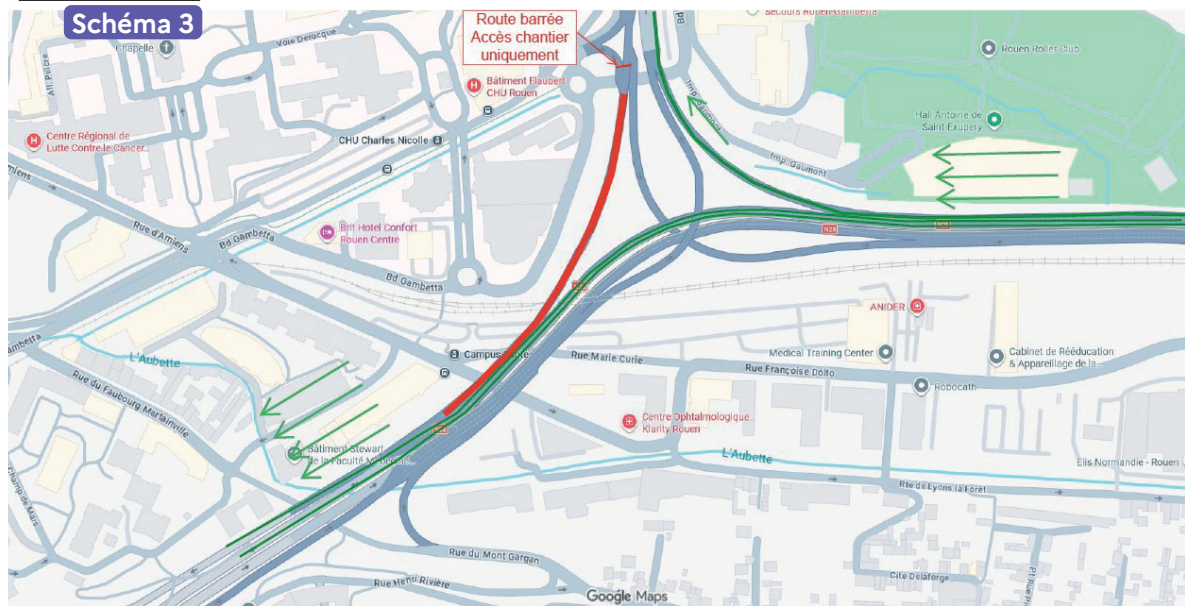
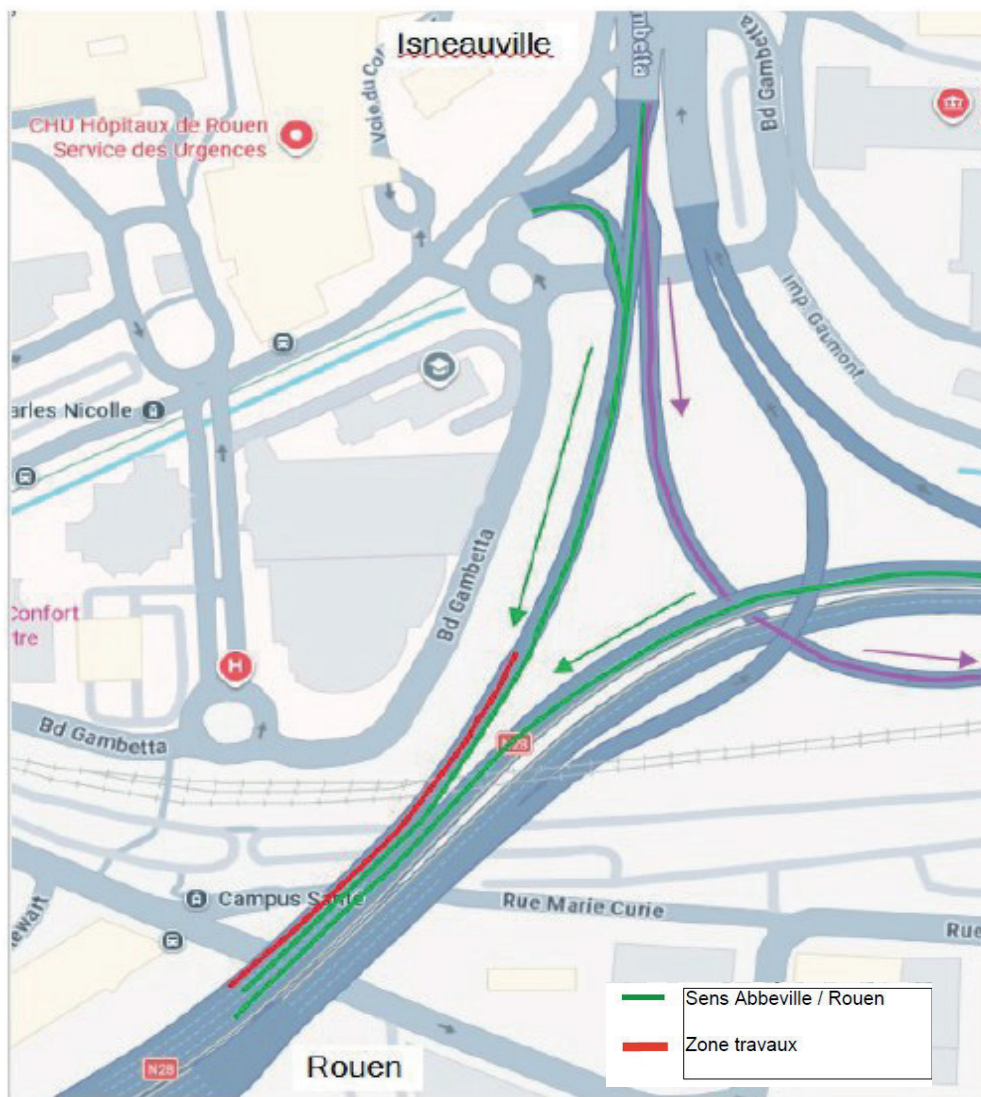
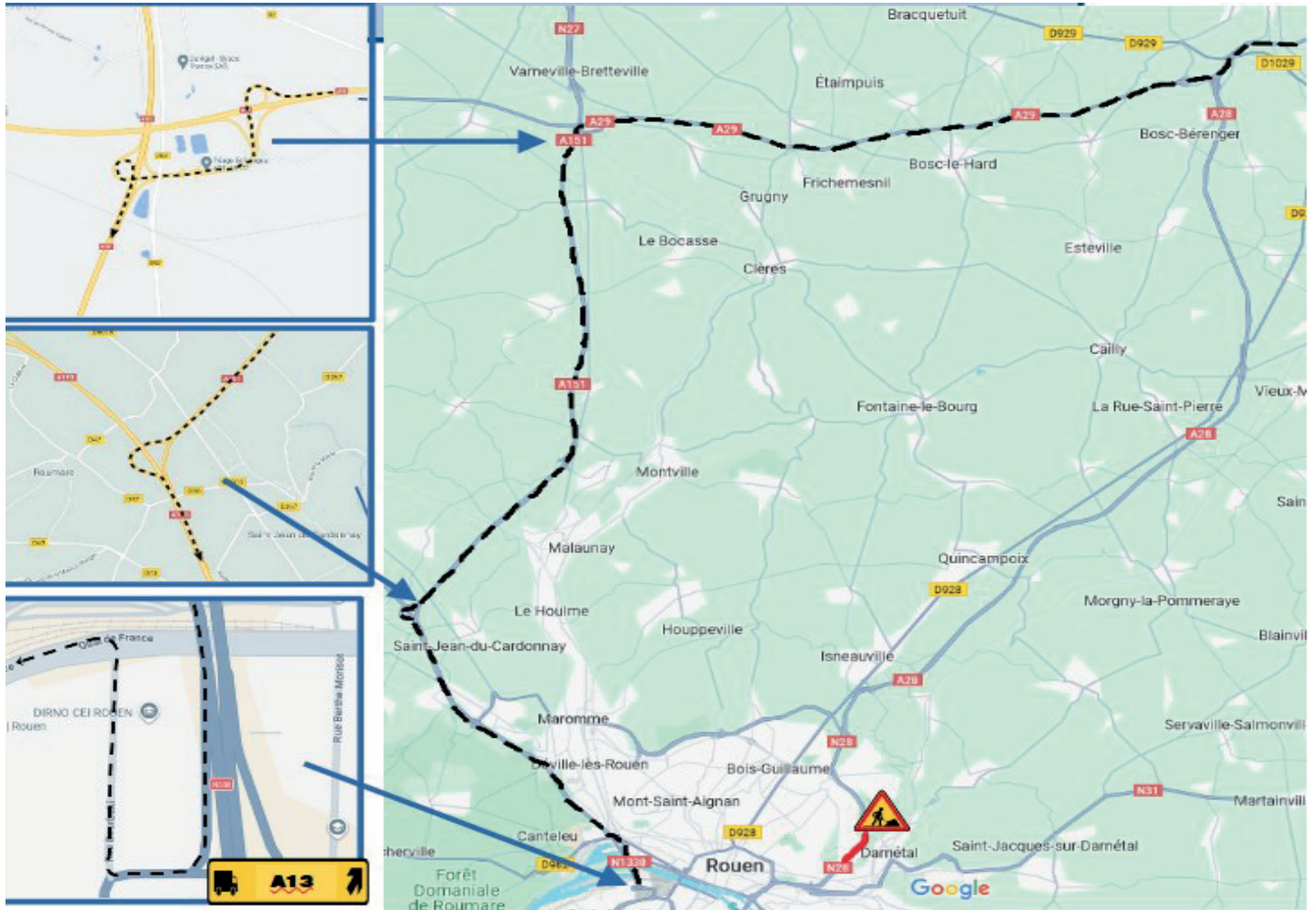


Schéma 4



DÉVIATION OBLIGATOIRE POIDS-LOURDS (GRANDE MAILLE) ABBEVILLE VERS ROUEN



AGENTS DES ROUTES EN INTERVENTION

► RESPECTONS LE CORRIDOR DE SÉCURITÉ :

**RALENTIR ET S'ÉCARTER
AU MAXIMUM**



COMBIEN DE VÉHICULES SUR LA RN 28 ?



79 880

véhicules circulent chaque jour
(deux sens confondus)



Part des Poids lourds

13 %

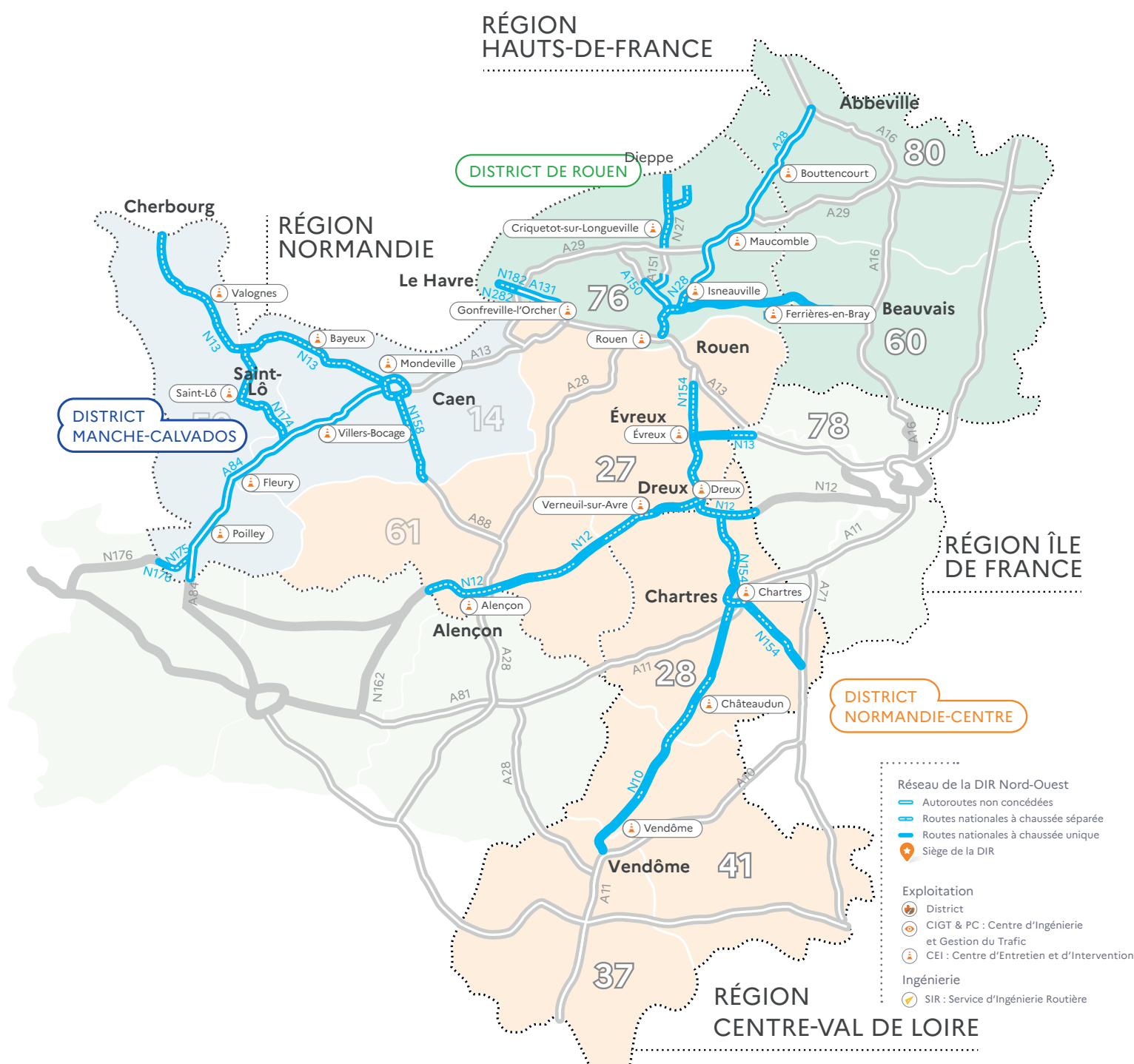
Trafic aux horaires de pointes

3 562

véhicule/heure

La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest

La DIR Nord-Ouest est un service déconcentré de l'État, du ministère des Transports, en charge de l'entretien, de l'exploitation et de la gestion de trafic d'un réseau constitué de 1070 kilomètres de routes nationales et autoroutes non concédées. C'est un service interdépartemental, dont l'action s'opère sur 11 départements répartis sur 3 régions : la Normandie, le Centre-Val de Loire, les Hauts-de-France.



LE RÉSEAU EN CHIFFRES

1070 km de chaussées

17 859 événements sur le réseau recensés par le Centre d'Information et de Gestion du Trafic (en 2023)

21 Centres d'Exploitation et d'Intervention (CEI)

959 ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnel et murs) à exploiter et à surveiller

570 agents dont **332** agents d'exploitation

CONTACT PRESSE

Direction interdépartementale des Routes Nord-Ouest
Serge Gaillard - 06 47 06 94 04
serge.gaillard@developpement-durable.gouv.fr
www.dirno.fr