



**MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**DOSSIER DE PRESSE**

# **TRAVAUX SUR LA RN 12**

**Pont sur RD 50 - SAINT-REMY-SUR-AVRE**

- **Rabotage**
- **Reprise d'étanchéité**
- **Pose d'un nouvel enrobé**
- **Marquage au sol**



**Travaux du 26 juin au 27 juillet 2026**

## **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'aménagement sur la RN 12



Plus de renseignements  
[www.dirno.fr](http://www.dirno.fr)

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

# LA MASSIFICATION DES CHANTIERS : MOINS D'INTERVENTIONS, PLUS DE FLUIDITÉ POUR L'USAGER

- L'État investit sur
- cette opération



## 475 000 €

Environ 20 % de cette somme est générée par les modalités retenues (chantier sous circulation, travail de nuit).

Le chantier sur la RN 12 comporte à la fois des travaux d'entretien et de rénovation du pont qui enjambe la RD 50, ainsi que la pose d'une nouvelle couche de roulement.

La DIR Nord-Ouest a fait le choix de massifier ses chantiers routiers. Concrètement, il s'agit de regrouper plusieurs opérations d'entretien ou de travaux sur un même secteur, plutôt que de les programmer séparément.

Cela pose une contrainte : l'intervention simultanée ou sur un temps court de plusieurs prestataires et donc une coordination renforcée, une préparation du chantier plus millimétrée.

Toutefois, l'intérêt est double :

- d'abord, cela permet de mieux planifier l'entretien du patrimoine routier ;
- ensuite, et surtout, cela réduit significativement le nombre de fermetures ou de restrictions de circulation sur le réseau.

Pour l'utilisateur, le bénéfice est direct : moins de chantiers successifs, donc moins de gênes à la circulation.

En limitant la fréquence des interventions, la DIR Nord-Ouest concilie ainsi qualité du réseau et diminution de la gêne à l'utilisateur.

### Informer les collectivités en amont

Un chantier routier engendre, selon son ampleur, des nuisances plus ou moins marquées pour les usagers et les riverains : restrictions de circulation, déviations... Lorsque ces impacts s'avèrent significatifs, il devient nécessaire d'informer en amont les collectivités situées à proximité du chantier.

Cette information préalable répond à un double objectif. Elle permet aux collectivités de relayer auprès de leurs administrés les éléments utiles à leur organisation quotidienne, mais également d'anticiper les dispositions nécessaires au bon fonctionnement de leurs propres services.

Cette démarche de concertation contribue ainsi à limiter les effets du chantier sur la vie locale et à maintenir une relation de confiance entre la DIR Nord-Ouest et les territoires concernés.

**Ainsi, en amont du chantier, en mai et juin 2026, la DIR Nord-Ouest a pu tenir sous l'égide de la sous-préfecture de Dreux des réunions d'information auprès des élus des communes riveraines du chantier.**

### ZOOM sur la planification d'un chantier

#### Choisir le bon moment

Tout commence par le calage dans le calendrier. Un chantier ne se programme pas sans consulter les données de trafic historiques : on y repère les périodes de pointe, les flux saisonniers, les jours de la semaine les plus chargés. Les grandes vacances scolaires, les ponts, les périodes de chassé-croisé estival sont systématiquement écartés pour les travaux les plus impactants. À l'inverse, les creux de trafic - intersaison, mois de février ou novembre en zone urbaine, nuits et week-ends sur certains axes, deviennent des fenêtres privilégiées d'intervention.

#### Quantifier la perturbation

Avant tout démarrage, les maîtres d'ouvrage s'appuient sur des indicateurs standardisés. Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) donne la photographie de base d'un axe. On y applique ensuite des coefficients de variation saisonnière et horaire pour modéliser la perturbation attendue selon différents scénarios : réduction de voies, alternat, coupure totale avec déviation. Des outils de simulation de trafic permettent d'estimer les allongements de temps de parcours, les reports sur les itinéraires secondaires et les risques de saturation en cascade.

#### Phasage et allotissement des travaux

Un chantier se découpe en phases. Ce qui permet de faire intervenir plusieurs prestataires et de cumuler différentes opérations d'entretien ou de renouvellement (chaussée, assainissement, signalétique, ...) ; une massification qui évite la multiplication des chantiers et la gêne à l'utilisateur. Le phasage tient aussi compte des contraintes météorologiques (certains matériaux d'enrobé ne peuvent être posés en dessous d'une certaine température) et des délais d'approvisionnement.

# MODÉLISATION DU TRAFIC

Avant d'engager des travaux sur un axe à fort trafic, la DIR Nord-Ouest s'appuie sur des études de circulation détaillées afin d'anticiper les conséquences des chantiers sur les usagers et d'identifier les mesures permettant d'en limiter l'impact. L'étude menée sur le carrefour RN12/RD152 à Saint-Rémy-sur-Avre, dans le cadre des travaux de rénovation du franchissement de la RD50, illustre cette démarche.

## Un diagnostic fondé sur l'observation du terrain

La première étape consiste à dresser un état des lieux précis du fonctionnement actuel des itinéraires concernés. Les données de comptage disponibles (TMJA) permettent de caractériser les volumes de trafic, la part des poids lourds et les variations selon les jours de la semaine ou les périodes de l'année. Sur la RN12, cette analyse a par exemple mis en évidence un trafic globalement équilibré dans les deux sens, avec un pic marqué le vendredi en raison des départs en week-end, et des heures de pointe identifiables le matin vers Paris et le soir vers la province.

Ce diagnostic général est ensuite affiné à l'échelle des carrefours à enjeux. Des observations de terrain, menées sur plusieurs jours, permettent de caractériser le fonctionnement réel de chaque branche : nombre de voies, temps de vert, nombre de cycles de feux nécessaires pour écouler les véhicules, présence de remontées de file, comportement des poids lourds ou des piétons. Cette approche fine permet de distinguer les carrefours qui fonctionnent de manière satisfaisante de ceux qui présentent déjà des signes de saturation, comme cela a été constaté sur le carrefour à feux du giratoire percé de Saint-Rémy-sur-Avre.

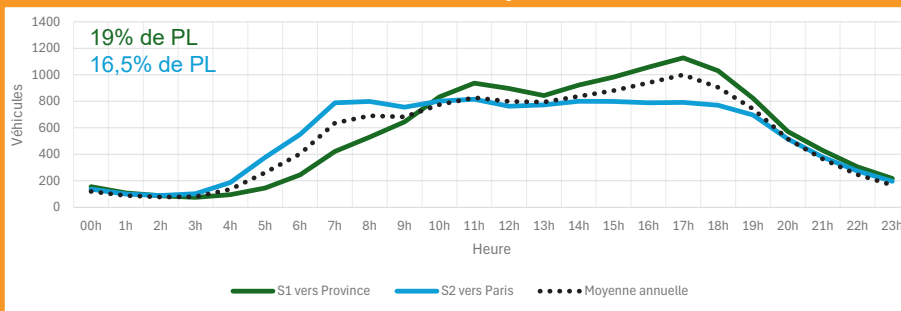
## Modéliser les niveaux de saturation et les impacts du chantier

Une fois le fonctionnement actuel caractérisé, l'étude modélise les niveaux de saturation des différentes branches du carrefour, en distinguant la situation de référence (sans travaux) et la situation projetée avec la réduction de capacité liée au chantier. Cette modélisation permet de visualiser, heure de pointe par heure de pointe, les branches qui basculeraient en sursaturation et d'estimer l'ampleur des remontées de file attendues.

L'étude évalue également les reports de trafic susceptibles de se produire vers des itinéraires alternatifs, en s'appuyant sur des modèles de répartition du trafic, ainsi que les variations de temps de parcours et de vitesse moyenne sur les itinéraires concernés.

**Cette démarche, qui combine comptages de terrain, modélisation des niveaux de saturation et simulation de scénarios, permet de concevoir un passage de travaux qui limite autant que possible la gêne pour les usagers, tout en garantissant la sécurité et la faisabilité opérationnelle du chantier.**

DÉBIT HORAIRE MOYEN POUR LES MOIS DE JUILLET ET D'AOUT EN 2024



## Quel scénario pour ce chantier ?

### Maintenir la circulation sur l'axe

La RN 12 s'avère être un axe de transit mais également de mobilité pendulaire. Il est apparu essentiel que les travaux n'empêchent pas la circulation.

### Le scénario retenu

Il a été décidé de mener ce chantier en trois phases et de toujours laisser une voie dans chaque sens ouverte à la circulation.

### Contraintes et coûts de la solution retenue

La décision de maintenir les voies ouvertes oblige à phaser les travaux par demi-chaussée, ce qui multiplie les reprises, les basculements de circulation et les périodes d'intervention, là où un chantier sous fermeture totale permettrait de travailler en continu sur l'ensemble de la surface. Cette fragmentation allonge mécaniquement les délais et complique la mise en œuvre, ce qui induit un surcoût par rapport à un chantier sur une voie fermée à la circulation (de 30 à 60 %).

### Une exigence de sécurité renforcée

À ces contraintes techniques s'ajoutent des exigences de sécurité renforcées : signalisation temporaire, séparateurs physiques entre la zone de travaux et les voies circulées, limitation de vitesse, et présence accrue de personnel pour la gestion des basculements.

Enfin, le risque pour les agents travaillant à proximité immédiate d'un flux de véhicules reste un enjeu majeur, qui justifie des moyens de protection collective renforcés et un encadrement rigoureux des procédures.

**Au total, ces contraintes se traduisent par un surcoût significatif par rapport à un chantier sous fermeture complète, mais elles répondent à un impératif de continuité de service que la collectivité impose souvent en contrepartie d'un allongement du calendrier des travaux.**

# QUANTIFIER LA GÊNE

## QUANTIFICATION DE LA GÊNE À L'USAGER VERS PARIS

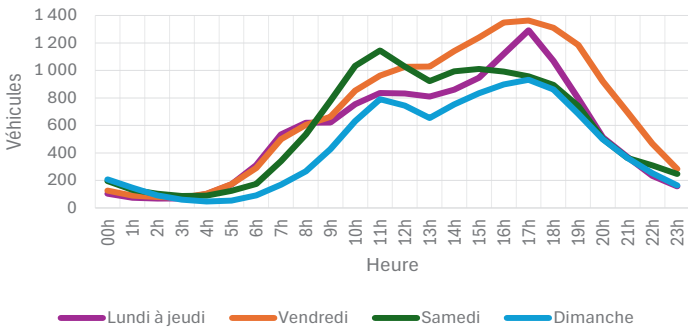
	0h-5h	6h-7h	8h-9h	10h-11h	12h-13h	13h-14h	15h-16h	17h-18h	19h-20h	21h-24h
Lundi	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Vert
Mardi	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Vert
Mercredi	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Vert
Jeudi	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Vert
Vendredi	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Vert
Samedi	Vert	Vert	Orange	Rouge	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Orange
Dimanche	Vert	Vert	Orange	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Orange

## VERS PROVINCE

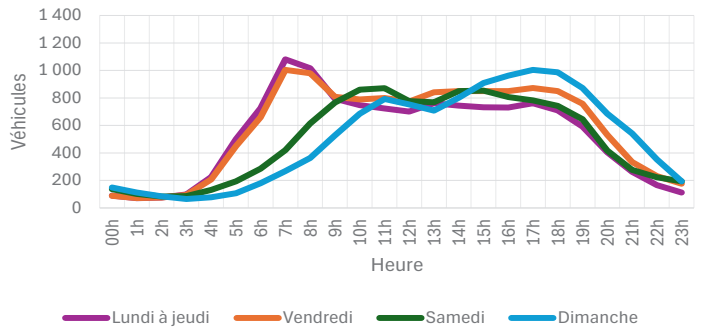
	0h-5h	6h-7h	8h-9h	10h-11h	12h-13h	13h-14h	15h-16h	17h-18h	19h-20h	21h-24h
Lundi	Vert	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Vert
Mardi	Vert	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Vert
Mercredi	Vert	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Vert
Jeudi	Vert	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Vert
Vendredi	Vert	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange
Samedi	Vert	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange
Dimanche	Vert	Vert	Orange	Orange	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Vert



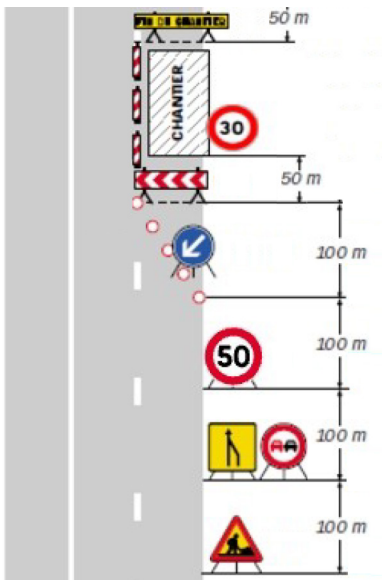
DÉBIT HORAIRE MOYEN ANNUEL (VERS PROVINCE) EN 2024



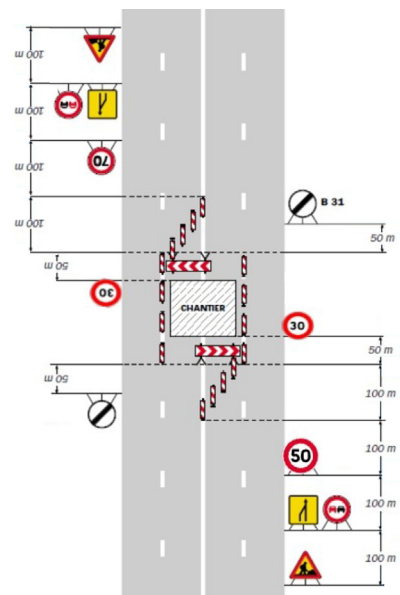
DÉBIT HORAIRE MOYEN ANNUEL (VERS PARIS) EN 2024



SIGNALÉTIQUE ET LIMITATION VITESSE PHASE 1 ET 3



SIGNALÉTIQUE ET LIMITATION VITESSE PHASE 2



# LES PHASES DÉTAILLÉES DU CHANTIER

## PHASE 1 : TRAVAUX DU SENS PARIS VERS RENNES DU 30/06 AU 06/07 (MISE EN PLACE SÉPARATEURS MODULAIRES DE VOIE + RABOTAGE TOTAL DE LA ZONE DE TRAVAUX ET PEINTURE TEMPORAIRES LE LUNDI 29/06 DE NUIT)

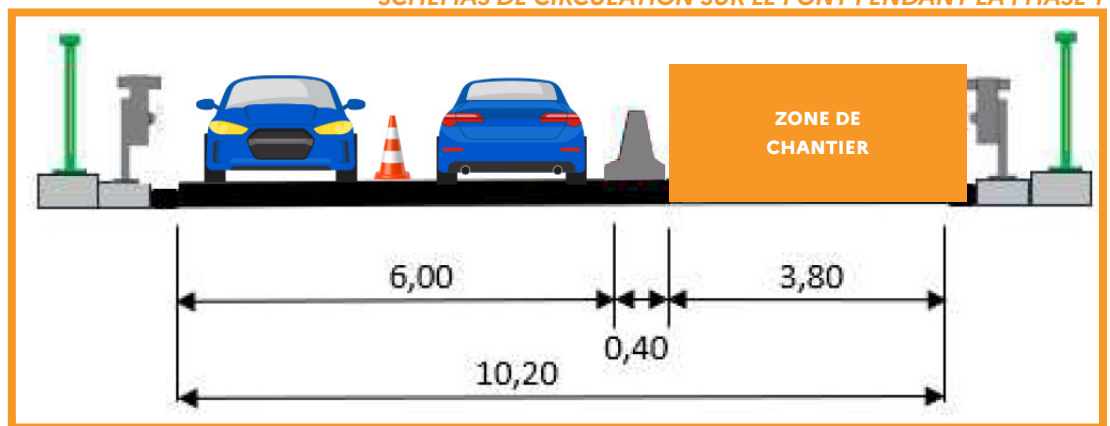
### Travaux sur voie sens St Remy vers Nonancourt

- Sciage de l'enrobé le long du caniveau asphalté
- Sciage de de l'enrobé au raz du dispositif de séparation
- Rabotage de l'enrobé sur 3,80 m
- Dépose de l'étanchéité sur 3,80 m
- Réparation du support éventuel
- Réalisation de la purge (8 mm) sur 3,80 m
- Réalisation du gravillonnage sur 3,70 m
- Pose du drain le long du caniveau asphalté
- Réalisation du tapis d'enrobé sur 3,60 m

#### Nota bene :

Le passage d'une phase à l'autre nécessitera la mise en place d'une circulation alternée sur le pont pendant une nuit (20h - 6h) afin de basculer la circulation et de mettre en place le balisage adéquat.

SCHÉMAS DE CIRCULATION SUR LE PONT PENDANT LA PHASE 1

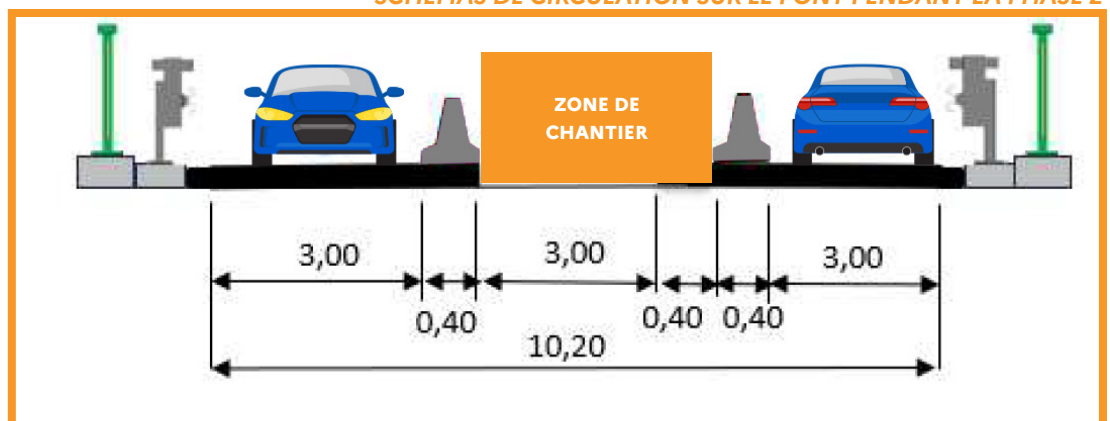


## PHASE 2 : TRAVAUX EN VOIE CENTRALE (ZÉBRAS) DU 06/07 AU 15/07 (CHANGEMENT DE BALISAGE NUIT DU 06/07)

### Travaux sur voie central

- Basculement des blocs du dispositif de protection
- Sciage de l'enrobé au raz du dispositif de séparation
- Rabotage de l'enrobé sur 3 m
- Dépose de l'étanchéité sur 3 m
- Réparation du support éventuel
- Réalisation de la purge (8 mm) sur 3 m
- Réalisation du gravillonnage sur 3 m
- Réalisation du tapis d'enrobé sur 3 m
- Réalisation du joint de couture entre les deux tapis

SCHÉMAS DE CIRCULATION SUR LE PONT PENDANT LA PHASE 2



## ZOOM - Pourquoi étanchéifier un pont ?

La fonction première de l'étanchéité est d'empêcher l'eau de pluie et les eaux de ruissellement chargées en sels de déverglaçage de s'infiltrer jusqu'au tablier du pont. Lorsque ces eaux atteignent le béton ou les structures métalliques, elles favorisent la corrosion des armatures, le gel-dégel dans les microfissures et, à terme, des désordres structurels coûteux à réparer. L'étanchéité agit comme une barrière continue qui préserve l'intégrité de l'ouvrage sur plusieurs décennies.

### Le rôle de la couche de résine

La résine, appliquée en première phase, assure l'accroche et l'imperméabilisation du support. Elle pénètre dans la porosité du béton, colmate les microfissures et crée une interface stable entre

la structure et les couches supérieures. Cette étape est déterminante : une résine mal posée compromet l'ensemble du système, même si l'asphalte qui la recouvre est de qualité.

### Le bicouche asphalté : protection et confort de roulement

Par-dessus la résine, le bicouche asphalté (généralement composé d'une couche de liaison et d'une couche de roulement, ou de deux couches d'asphalte coulé) remplit une double fonction : il protège mécaniquement l'étanchéité contre le trafic et les chocs thermiques, tout en offrant une surface de roulement adhérente et confortable pour les usagers. L'asphalte coulé est particulièrement adapté aux ouvrages d'art car il

s'applique à chaud, sans joint, et assure une continuité parfaite de l'étanchéité, y compris sur les points singuliers (joints de chaussée, relevés, avaloirs).

### Un investissement pour la durée de vie de l'ouvrage

Réaliser ou renouveler ce type de travaux n'est donc pas un simple entretien de surface : c'est une opération structurante qui conditionne la durée de vie du pont. Une étanchéité défectueuse expose l'ouvrage à des pathologies profondes, souvent invisibles avant qu'elles ne deviennent critiques, et dont la réparation s'avère bien plus lourde, tant techniquement que financièrement, qu'une opération d'étanchéité bien menée.

## LE SAVIEZ-VOUS ?



**26 200**

véhicules circulent chaque jour sur cette partie de la RN12 (deux sens confondus)



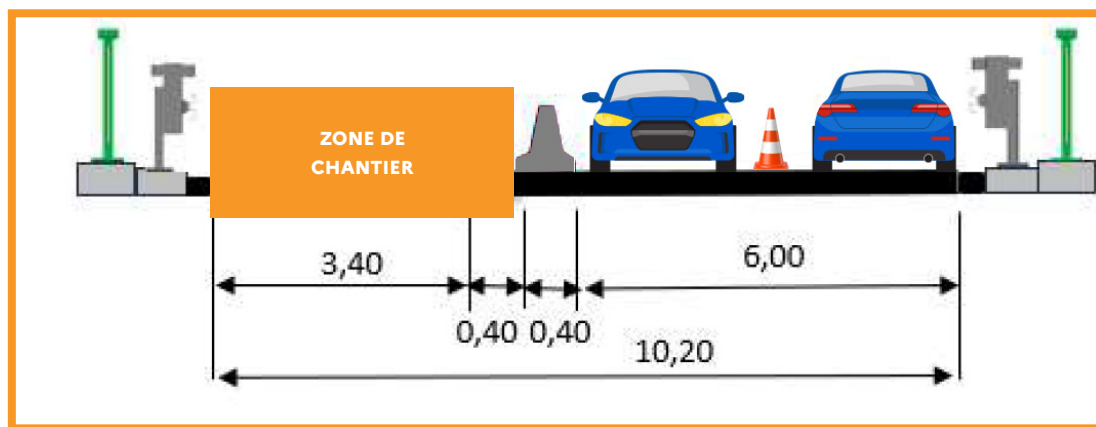
**4 200** Poids lourds  
soit **16 %** du trafic

## PHASE 3 : TRAVAUX DU SENS RENNES VERS PARIS DU 15/07 AU 23/07 (NUIT DE DÉBALISAGE LE 23/07)

### Travaux sur voie sens Nonancourt vers St Rémy

- Basculement des blocs du dispositif de protection
- Sciage de l'enrobé le long du caniveau asphalté
- Rabotage de l'enrobé sur 3.4 m
- Dépose- de l'étanchéité sur 3.4 m
- Réparation du support éventuel
- Réalisation de la purge (8 mm) sur 3.4 m
- Réalisation de la gravillonnée sur 3.5 m
- Pose du drain le long du caniveau asphalté
- Réalisation du tapis d'enrobé sur 3.6 m
- Réalisation du joint de couture entre les deux tapis
- Dépose des blocs et réalisation du marquage au sol

### SCHÉMAS DE CIRCULATION SUR LE PONT PENDANT LA PHASE 3



# LA ROUTE, NOTRE CŒUR DE MÉTIER

La DIR Nord-Ouest entretient, exploite et améliore le réseau routier du Nord-Ouest de la France. Afin de préserver la continuité du réseau routier, la DIR Nord-Ouest est structurée au plus près des territoires afin d'être réactive 7 jours/7 notamment lors de la période hivernale.

## UNE EXPLOITATION CALÉE SUR DES LOGIQUES D'ITINÉRAIRES

L'exploitation du réseau routier national, sur le périmètre de la DIR Nord-Ouest, répond à une logique de grands itinéraires et de noeuds urbains, indépendamment des limites administratives.

Tout au long de leurs déplacements, les usagers doivent bénéficier d'un service homogène et cohérent par itinéraire, notamment en matière de viabilité et d'information en temps réel.

## DES PATROUILLES QUOTIDIENNES

Afin de garantir une signalisation de sécurité au plus près des événements survenant sur le réseau, les patrouilles de sécurité sont régulièrement assurées :

**2 fois par jour** sur les autoroutes non concédées

**1 fois par jour** sur les routes nationales



RN 10

La DIR Nord-Ouest s'appuie sur ses implantations territoriales pour gérer le réseau localement :

**3 districts** découpent le territoire d'intervention de la DIR Nord-Ouest et assurent la représentation de la DIR Nord-Ouest auprès des services de l'État dans les départements. Ils sont chargés de mettre en œuvre les politiques, programmes et actions décidés par la DIR Nord-Ouest en matière d'exploitation, d'entretien et de conservation du patrimoine sur les sections de routes des départements qui leur sont attribués.

**21 Centres d'Entretien et d'Intervention**, rattachés aux districts, assurent la représentation de la DIR Nord-Ouest. Ils réalisent les activités d'entretien et d'exploitation sur le réseau et assurent un lien de proximité avec les acteurs du territoire.

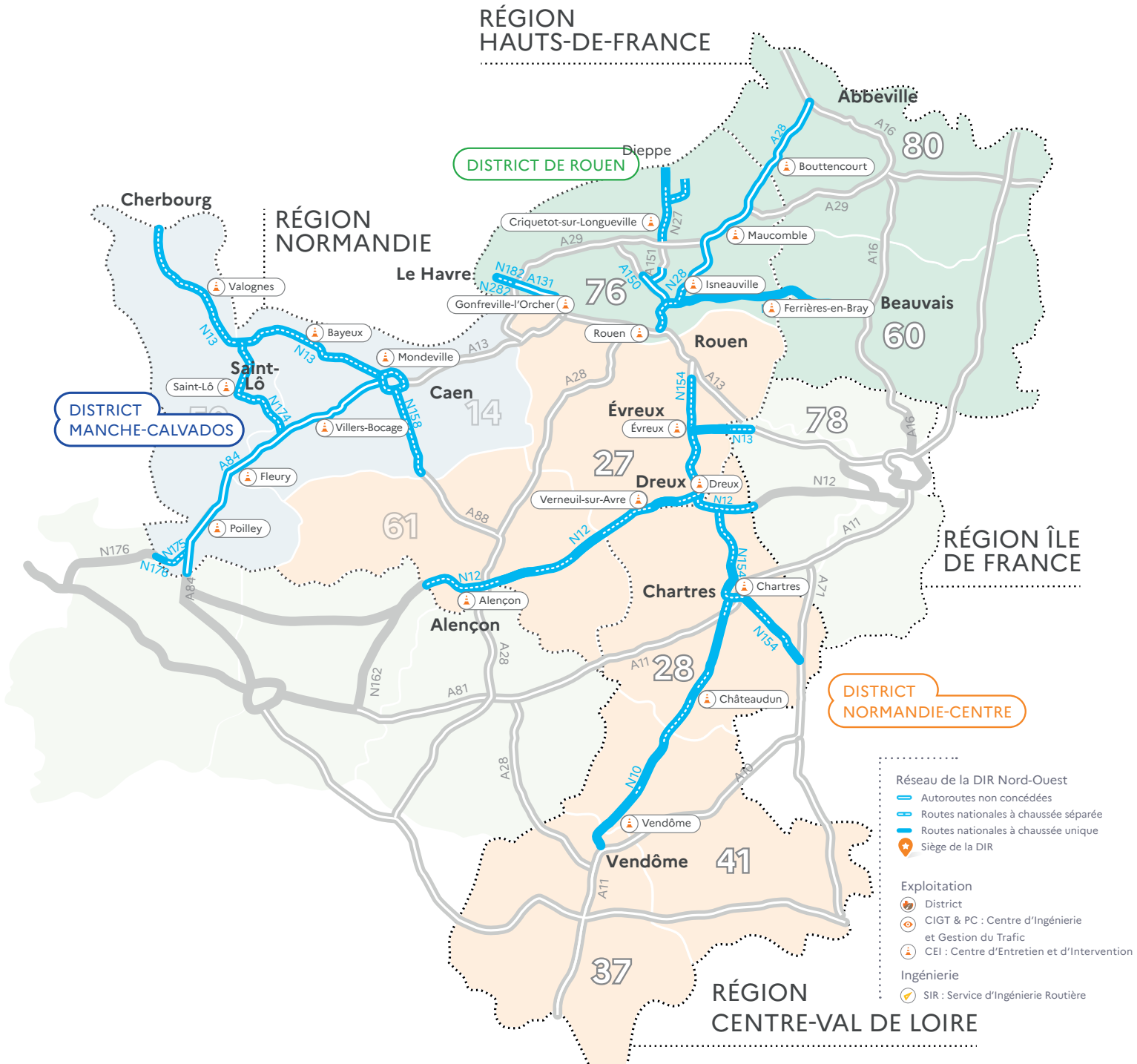


**840 000 m<sup>2</sup>**

de renouvellement de couches de roulement des chaussées chaque année

# 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](mailto:serge.gaillard@developpement-durable.gouv.fr)

[www.dirno.fr](http://www.dirno.fr)