



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOSSIER DE PRESSE

TRAVAUX SUR LE

VIADUC de CALIX

- **Renforcement structurel**
- **Meilleure insertion urbaine de l'ouvrage**
- **Modernisation des équipements d'exploitation**
- **Renouvellement des équipements routiers**

➤➤ **Phase 1 : septembre à décembre 2026**
Phase 2 : juin 2026 à septembre 2027
Phases 3 et 4 : études de 2025 à 2027,
travaux envisagés de 2028 à 2029

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 de renforcement structurel du Viaduc de Calix.



www.calix.transports.gouv.fr

Plus de renseignements
www.dirno.fr

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

UN OUVRAGE INSCRIT DANS L'HISTOIRE ...

UNE VISION URBAINE AMBITIEUSE DES ANNÉES 1960...

Tout commence en 1965. Le premier ministre Georges Pompidou appose sa signature sur le plan d'urbanisme directeur (PUD) de l'agglomération caennaise. L'objectif : désengorger la ville en construisant une rocade péri-urbaine capable d'absorber le flot croissant de véhicules. Mais, basé sur les données de 1961, le plan initial devient obsolète face à l'évolution rapide de la région. En 1966, le prolongement de la future autoroute A13 depuis Mondeville jusqu'au nord de l'agglomération est intégré au projet. Cette nouvelle articulation transforme la rocade en véritable colonne vertébrale du réseau routier caennais.

... ET DANS LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES CAENNAIS

... QUI DOIT ÊTRE MISE À JOUR

Initialement dimensionné pour 15 000 véhicules/jour le viaduc supporte aujourd'hui environ 80 000 véhicules/jour. Cette charge croissante de véhicules et les «assauts du temps» amène à un vieillissement de l'ouvrage qui se traduit par des fatigues structurelles (relâchement de la précontrainte). Ainsi des désordres évolutifs ont été détectés dès 2021 via l'instrumentation de surveillance du viaduc. L'objectif principal des travaux est de réparer et renforcer le viaduc de Calix afin de garantir sa pérennité tout en assurant la sécurité des usagers et des intervenants. Les phases 1 (sécurisation) et 2 (réparation) répondent à cet objectif.

À cela s'ajoute un objectif d'insertion urbaine et de prise en considération environnementale, des sujets peu évoqués dans les années 70 mais prioritaires aujourd'hui. Cela passera par la création d'un système de récupération des eaux, leur stockage et rejet ainsi que l'amélioration de l'ambiance phonique des abords de l'ouvrage.

SPÉCIFICATION DE L'OUVRAGE

Âgé aujourd'hui de 50 ans, le viaduc s'élève à 38 mètres au-dessus du fleuve et est porté par 15 travées, dont la plus haute mesure 156 mètres de longueur.

- **Longueur du tablier : 1182,60 m.**
- **Largeur totale : 16,20 m.**
- **Largeur roulable : Chaussée bidirectionnelle à 4 voies de 14,70 m de largeur.**
- **Nombre de travées : 15.**

Le viaduc de Calix a été construit selon la technique des caissons en béton précontraint (où des armatures en acier sont tendues pour comprimer le béton) ; avec le temps, il peut arriver que l'efficacité de la précontrainte diminue.

Mis depuis plus de 15 ans sous haute surveillance, les observations tendent à confirmer que le viaduc de Calix s'est inscrit dans cette évolution qui est désormais globalement 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.

LE SAVIEZ-VOUS ?



80 000

véhicules circulent chaque jour sur le Viaduc (deux sens confondus)



dont **15%**
de poids lourds

POURQUOI CES TRAVAUX ?

Le viaduc de Calix est un ouvrage stratégique pour les déplacements quotidiens et l'activité économique de l'agglomération caennaise. L'augmentation très importante du trafic au fil des décennies impose :

- des travaux de renforcement pour assurer la pérennité de l'ouvrage ;
- des équipements d'exploitation modernes pour fermer/dévier rapidement en cas d'incident ou de maintenance ;
- une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux (eau, bruit) ;
- le renouvellement des équipements routiers (chaussée, étanchéité, joints, retenues...) une fois la structure réparée.

L'État investit sur cette opération globale



40 M€

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



VUE D'ENSEMBLE (2026–2029)

N° de phase	Nature des travaux	Période	Impacts
1	Sécurisation des accès (barrières + signalisation + pilotage à distance)	Septembre → Décembre 2026	Travaux de nuit ; neutralisations/fermetures ponctuelles 20h–6h
2	Réparation structurelle (renforcement + appareils d'appui)	Juin 2026 → Sept. 2027	Maintien circulation VL la plupart du temps ; restrictions PL et 2 périodes plus contraignantes (détails ci-dessous)
3	Environnement (eau/assainissement + bruit)	Études 2025 → 2027 Travaux envisagés 2028 → 2029	Impacts à préciser (programme non arrêté)
4	Renouvellement équipements (étanchéité, chaussée, joints, retenues, trottoirs + étude anti-suicide)	Études 2025 → 2027 Travaux envisagés 2028 → 2029	Impacts à préciser (programme non arrêté)

LES 4 PHASES EN DÉTAIL

PHASE 1 – SÉCURISATION DES ACCÈS AU VIADUC (FERMETURES AUTOMATISÉES)

Objectif

Aujourd'hui, certaines fermetures sont encore réalisées manuellement (agents sur chaussée posant cônes et barrières), ce qui n'est pas satisfaisant en matière de sécurité - notamment en cas d'accident ou de congestion empêchant une arrivée rapide des équipes.

La phase 1 vise à :

- ⇒ sécuriser les fermetures (maintenance / accident) ;
- ⇒ réduire le délai d'intervention grâce à un pilotage à distance ;
- ⇒ améliorer la gestion de crise, y compris pour la zone PPRT (risque industriel – dépôts pétroliers).

Travaux prévus (ce qui va être installé)

- ⇒ Barrières automatiques télécommandables aux entrées du viaduc :
 - BP intérieur (Cherbourg → Paris)
 - BP extérieur (Paris → Cherbourg)
 - bretelles Rive de Lorne et Porte d'Angleterre
- ⇒ Signalisation dynamique (portiques/Portiques, Potences et Hauts-mâts (PPHM) avec feux d'affectation de voie)
- ⇒ Déviation automatique vers les itinéraires existants du Plan de Gestion de Trafic : S1, S2, D1, D2, SICC
- ⇒ Pilotage à distance depuis le PC du CIGT à Mondeville

Période

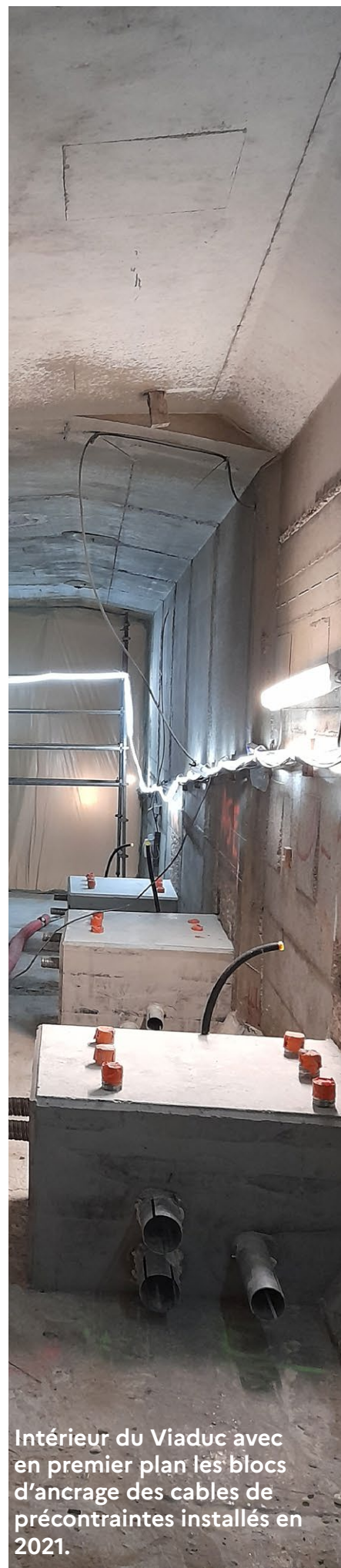
- ⇒ Consultation du marché : fin printemps 2026
- ⇒ Travaux : dernier trimestre 2026
- ⇒ Mise en service : début 2027

Gênes à l'utilisateur

- ⇒ Travaux majoritairement de nuit : mise en place des restrictions vers 20h–20h30 - réouverture vers 6h
- ⇒ Neutralisations de voies et/ou fermetures nocturnes ponctuelles
- ⇒ Pas de restrictions pendant les heures de pointe

Bénéfices attendus

- ⇒ Sécurité accrue pour les agents (moins d'interventions exposées sur chaussée)
- ⇒ Réactivité en cas d'accident (réduction du risque de sur-accident)
- ⇒ Meilleure capacité à protéger la zone PPRT sans exposer les équipes



Intérieur du Viaduc avec en premier plan les blocs d'ancrage des câbles de précontraintes installés en 2021.

PHASE 2 – RÉPARATION STRUCTURELLE DU VIADUC (DONNER UNE “SECONDE VIE”)

Objectif

Renforcer durablement le viaduc et réparer les désordres apparus avec le temps, pour une infrastructure conçue initialement pour 15 000 véhicules/jour, mais qui supporte aujourd’hui environ 80 000 véhicules/jour.

Contexte

- ⇒ Premières alertes en 2021, détectées via l’instrumentation.
- ⇒ Des travaux d’urgence ont été réalisés en 2021 sur une portion.
- ⇒ La phase 2 étend la démarche aux 14 travées restantes.

Techniques et travaux prévus

- ⇒ Renforcement par ajout de béton et ferrailage
- ⇒ Changement des appareils d’appui (levage du viaduc sur vérins)
- ⇒ Travaux réalisés majoritairement à l’intérieur du viaduc, avec accès par le dessous, via échafaudages tours (réduction des impacts sur la circulation en surface)

Période

- ⇒ Préparation chantier : mi-avril → mi-juin 2026
- ⇒ Travaux : mi-juin 2026 → sept. 2027
- ⇒ Réception : sept. 2027

Restrictions de circulation (points majeurs)

1) Poids lourds > 7,5 t :

- ⇒ 1^{er} janvier 2027 → 30 juin 2027
- ⇒ Déviation obligatoire (priorité BP Sud, sinon itinéraires S1/S2 selon dessertes - voir les plans en fin du dossier)
- ⇒ Justification : maintenir l’équilibre des charges le temps d’ajouter le béton de renforcement.

2) Poids lourds > 3,5 t :

- ⇒ Deux périodes d’environ 1 semaine et demie (≈ 3 semaines au total)
- ⇒ Lors du changement des appareils d’appui (viaduc sur vérins)
- ⇒ Justification : sécurité des équipes travaillant sous l’ouvrage.

3) Véhicules légers :

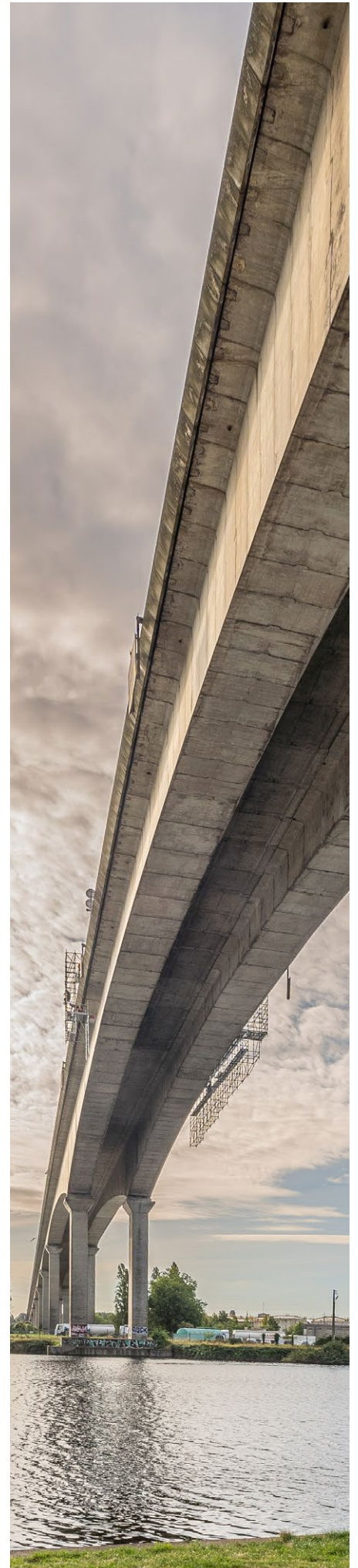
- ⇒ Circulation maintenue la majorité du temps
- ⇒ Réduction à une voie uniquement pendant les ≈ 3 semaines ci-dessus
- ⇒ Fermetures nocturnes ponctuelles

Gênes à l’usager

- ⇒ Gêne significative concentrée sur ≈ 3 semaines (réduction à une voie). Le reste du temps : circulation globalement maintenue, avec actions de nuit
- ⇒ Les périodes de restrictions sont planifiées pour éviter : les commémorations du Débarquement (début juin). Les grands week-ends d’été (juillet-août) et départs en vacances

Bénéfices attendus

- ⇒ Pérennité de l’ouvrage pour les décennies à venir
- ⇒ Capacité structurelle augmentée
- ⇒ Sécurité renforcée pour tous



PHASE 3 – ENVIRONNEMENT : EAU / ASSAINISSEMENT ET BRUIT

Objectifs

- ⇒ Mettre en place une gestion de l'eau et de l'assainissement écologiquement compatible
- ⇒ Réduire le bruit et traiter les points noirs identifiés

Travaux envisagés (en cours d'études)

Assainissement

- ⇒ Création d'un système complet et compatible avec les exigences environnementales. Étude de faisabilité Sogeti livrée fin janvier 2026

Bruit

- ⇒ Réparation des murs anti-bruit existants (diagnostics CEREMA en cours). Création/allongement possible de murs anti-bruit (zone sortie 1 ⇔ sortie 2 : Porte-de-Paris / Rive-de-Lorne) . Pose d'enrobés phoniques sur cette zone
- ⇒ Zone sortie 3 ⇔ sortie 4 (Porte d'Angleterre – Pierre-Eusée) : interventions plus limitées (enrobés récemment refaits)

Période

- ⇒ Études : 2025–2027 / Travaux envisagés : 2028 - 2029 (sous réserve)

Budget estimé

- ⇒ ≈ 2,5 M€

Circulation

- ⇒ Les modalités de circulation seront précisées lorsque le programme de travaux sera arrêté.

PHASE 4 – RENOUVELLEMENT DES ÉQUIPEMENTS DU VIADUC

Objectif

Après la réparation structurelle (phase 2), renouveler les équipements situés au-dessus de la structure.

Travaux envisagés

- ⇒ Étanchéité
- ⇒ Chaussée et joints de chaussée
- ⇒ Dispositifs de retenue
- ⇒ Trottoirs
- ⇒ Étude de faisabilité d'un système anti-suicide (ouvrage long, exposé au vent)

Période

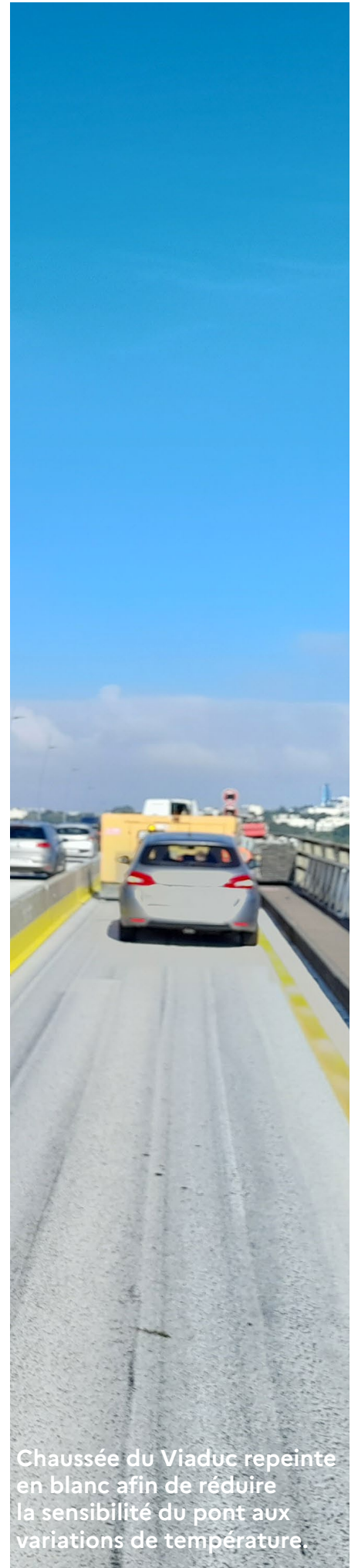
- ⇒ Avant-projet : septembre–octobre 2026
- ⇒ Travaux envisagés : 2028–2029 (sous réserve)

Budget estimé

- ⇒ ≈ 15 M€

Circulation

- ⇒ Les impacts circulation seront déterminés au stade projet (programme et phasage à préciser).



Chaussée du Viaduc repeinte en blanc afin de réduire la sensibilité du pont aux variations de température.

BOÎTE À QUESTIONS

1) POURQUOI RÉALISER L'OPÉRATION CALIX MAINTENANT ?

Le viaduc a été construit il y a environ 50 ans, dimensionné pour 15 000 véhicules/jour, et supporte aujourd'hui environ 80 000 véhicules/jour. Des désordres évolutifs ont été détectés dès 2021 via l'instrumentation : l'objectif est de réparer et renforcer l'ouvrage pour garantir sa pérennité et la sécurité.

2) LE VIADUC EST-IL SURVEILLÉ ?

Oui. Il est équipé de capteurs avec suivi en temps réel. Les mesures remontent à une centrale d'acquisition, avec alertes automatiques transmises aux ingénieurs en cas de comportement anormal.

3) POURQUOI UNE "PHASE 1" DE BARRIÈRES AUTOMATIQUES ?

Aujourd'hui, certaines fermetures se font encore manuellement (agents sur chaussée pour poser cônes et fermer des accès), ce qui expose les équipes. Le futur système permettra de fermer et dévier rapidement, à distance, depuis le PC du CIGT à Mondeville, notamment :

- en cas de maintenance programmée ;
- en cas d'accident (réduction du risque de sur-accident) ;
- en cas d'événement lié à la zone PPRT (risque industriel).

4) EST-CE QUE LA CIRCULATION SERA COUPÉE PENDANT TOUTE LA DURÉE DU CHANTIER ?

Non. L'objectif est de maintenir la circulation la plupart du temps, en concentrant les impacts :

- sur des interventions de nuit (phase 1 + fermetures ponctuelles phase 2) ;
- et sur environ 3 semaines plus contraignantes (phase 2) avec réduction à une voie.

5) POURQUOI INTERDIRE LES POIDS LOURDS > 7,5 T DE JANVIER À JUIN 2027 ?

Pendant une période de renforcement, on ajoute du béton et du ferrailage, ce qui augmente le poids porté par l'ouvrage. Pour conserver un équilibre de charges le temps que le renforcement soit pleinement efficace, une restriction est appliquée :

- PL > 7,5 t interdits sur le viaduc du 01/01/2027 au 30/06/2027,
- déviation via BP Sud (prioritaire) ou itinéraires S1/S2 selon dessertes.

6) POURQUOI INTERDIRE LES VÉHICULES > 3,5 T SUR DEUX COURTES PÉRIODES ?

Lors du changement des appareils d'appui, le viaduc est levé sur vérins : c'est une phase techniquement très sensible. Pour la sécurité des agents travaillant sous l'ouvrage, on interdit :

- véhicules > 3,5 t pendant 2 périodes d'environ 1 semaine et demie (≈ 3 semaines au total).

7) QUELS ITINÉRAIRES DE DÉVIATION SERONT UTILISÉS ?

Les déviations s'appuieront sur des itinéraires existants, connus et déjà utilisés :

- BP Sud (prioritaire lorsque possible),
- itinéraires du PGT : S1, S2, D1, D2 (BP Nord) et SICC (BP Sud).

8) POURQUOI BEAUCOUP DE TRAVAUX DE NUIT ?

Pour limiter la gêne aux heures de pointe et préserver au maximum les trajets domicile-travail. Typiquement :

- restrictions mises en place vers 20h–20h30,
- réouverture vers 6h,
- fenêtres de travail entreprise environ 21h–5h.

9) QU'EST-CE QUI EST FAIT POUR LE BRUIT ET L'ENVIRONNEMENT ?

C'est l'objet de la phase 3 (en cours d'études) :

- assainissement/gestion de l'eau : création d'un système écologiquement compatible (étude de faisabilité livrée fin janv. 2026),
- bruit : diagnostics CEREMA des murs anti-bruit, réparations et possiblement prolongements, plus enrobés phoniques sur la zone la plus exposée (entre sorties 1 et 2).

10) LES PHASES 3 ET 4 SONT-ELLES CONFIRMÉES ?

Elles sont en cours d'études. Leur réalisation à partir de 2028–2029 est prévue sous réserve de validation et financement par le Ministère des Transports.

11) COMMENT ET QUAND LES USAGERS SERONT-ILS INFORMÉS ?

Engagement de communication :

- information environ 1 mois à l'avance des restrictions,
- confirmation 1 semaine avant (dates/heures),
- formats pédagogiques (ex. mini-vidéos 30 sec – 1 min) et points d'étape.
- une adresse internet dédiée aux travaux

DEPUIS 50 ANS, UN OUVRAGE SURVEILLÉ

En plus de la liste des visites et des opérations de maintenance citées dans le tableau ci-dessous, il faut ajouter les visites annuelles (1 par an), les semaines d'entretien courant (2 par an) et les visites IQOA réalisées tous les 3 ans, ainsi que la maintenance régulière de l'instrumentation.

OPÉRATIONS DE MAINTENANCES (HORS PROGRAMMATION)

Date	Type	Objet principal
1977	Surveillance	Inspection détaillée périodique
1978	Surveillance	Visite exceptionnelle suite accident choc du bateau ELKINA
1978	Instrumentation	Mise en place du premier suivi de l'ouverture du joint Cantilever par fleximètre
1978	Surveillance	Contrôle radiographique des ancrages de précontrainte
Hiver 1979-1980	Surveillance	Premier épisode de froid et ouverture excessive du joint Cantilever
1980	Surveillance	Inspection spécifique des appareils d'appui
1983-1984	Surveillance	Inspection détaillée périodique
1986	Instrumentation	Instrumentation des piles P7 et P11
1986	Études	Essais de chargement et recalcul de portance du viaduc au BPEL 83
1989	Surveillance	Inspection spécifique des appareils d'appui
1993	Surveillance	Inspection détaillée périodique
1999	Surveillance	Inspection subaquatique des piles de l'Orne
1999	Travaux	Injection des cavités sous les dalles de transition
2001	Surveillance	Inspection détaillée périodique
2003	Études	Étude préalable du fonctionnement linéaire du viaduc
2003	Travaux	Changement du joint Cantilever pour allonger les peignes de 3,5 centimètres
2004	Surveillance	Inspection subaquatique des piles de l'Orne
2007-2008	Surveillance	Inspection détaillée périodique
2007	Instrumentation	Mise en place de la première instrumentation en temps réel, connectée
2007	Haute surveillance	Création de la procédure d'alerte en cas de grand froid, elle est active chaque année durant la période de viabilité hivernale (du 1er novembre au 31 mars)
2008	Haute surveillance	Création du Comité Technique Nationale pour le suivi du viaduc, tenue de la première réunion, il se réunira ensuite au minimum une fois par an
2010	Diagnostic	Diagnostic géotechnique de la culée sud
2010-2018	Instrumentation	Mise en place d'inclinomètre sur les culées et suivi annuel
2015	Travaux	Remplacement des lampadaires
2017-2018	Surveillance	Inspection détaillée périodique
2021	Instrumentation	Renforcement de l'instrumentation sur les travées T4 et T5
2021	Travaux	Mise en place de peinture blanche sur les chaussées pour la 1ère fois, elle sera renouvelée une fois par an jusqu'à la fin des travaux de réparation
2007	Haute surveillance	Création de la procédure d'alerte en cas de grand chaud en l'attente des travaux de réparation en urgence
2021	Études	Recalcul de portance des travées T4 et T5 aux Eurocodes
2021	Travaux	Travaux de réparation en urgence des travées T4 et T5
2021-2024	Études	Recalcul de portance complet du viaduc aux Eurocodes et APROA de réparation du viaduc
2022	Études	Étude de faisabilité de fermetures automatisées du viaduc
2023	Surveillance	Inspection détaillée périodique
2025	Études	Projet de réparation du viaduc (phase 2)
2025-aujourd'hui	Études	Études des phases 3 et 4
2026	Instrumentation	Adaptation de l'instrumentation pour les travaux et changement de la centrale d'acquisition
2026	Études	Projet de sécurisation des accès au viaduc (phase 1)
2026-2027	Travaux	Travaux des phases 1 et 2

SPÉCIFICATION DE L'OUVRAGE

IQOA, C'EST QUOI ?

Une visite IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art) est un contrôle systématique et structuré destiné à évaluer l'état de conservation et de sécurité d'une infrastructure de génie civil (pont, viaduc, tunnel, ...). Cette inspection, réalisée par des experts qualifiés, consiste à examiner

minutieusement tous les éléments constitutifs de l'ouvrage (structure, appuis, joints, chaussée ...) afin de détecter les dégradations, fissures, corrosion ou autres anomalies pouvant affecter sa durabilité et sa sécurité. Les résultats de cette visite sont consignés dans un rapport détaillé qui classe l'ouvrage selon son niveau de dégradation et permet de

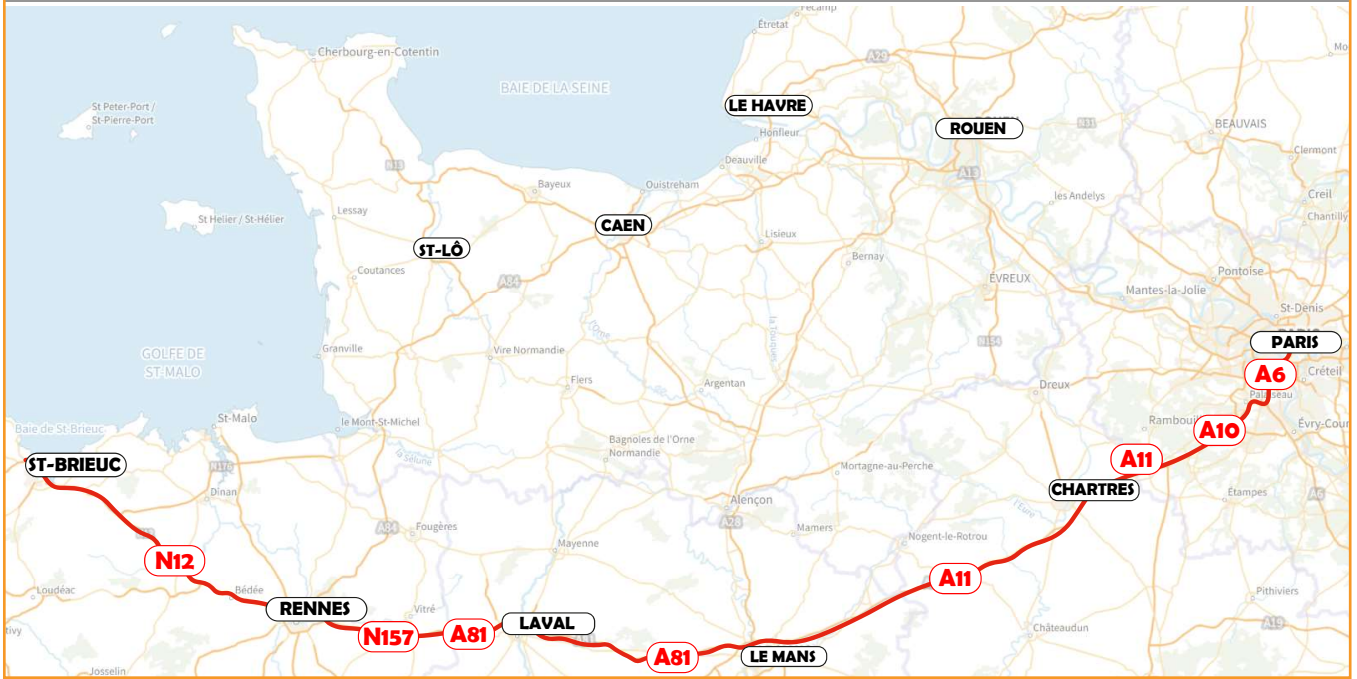
définir les actions de maintenance, réparation ou surveillance à mettre en place pour assurer son bon fonctionnement et sa pérennité. La visite IQOA constitue ainsi un élément clé de la gestion patrimoniale des infrastructures, garantissant la sécurité des usagers et l'optimisation des investissements de maintenance.

DÉVIATIONS GRANDES MAILLES

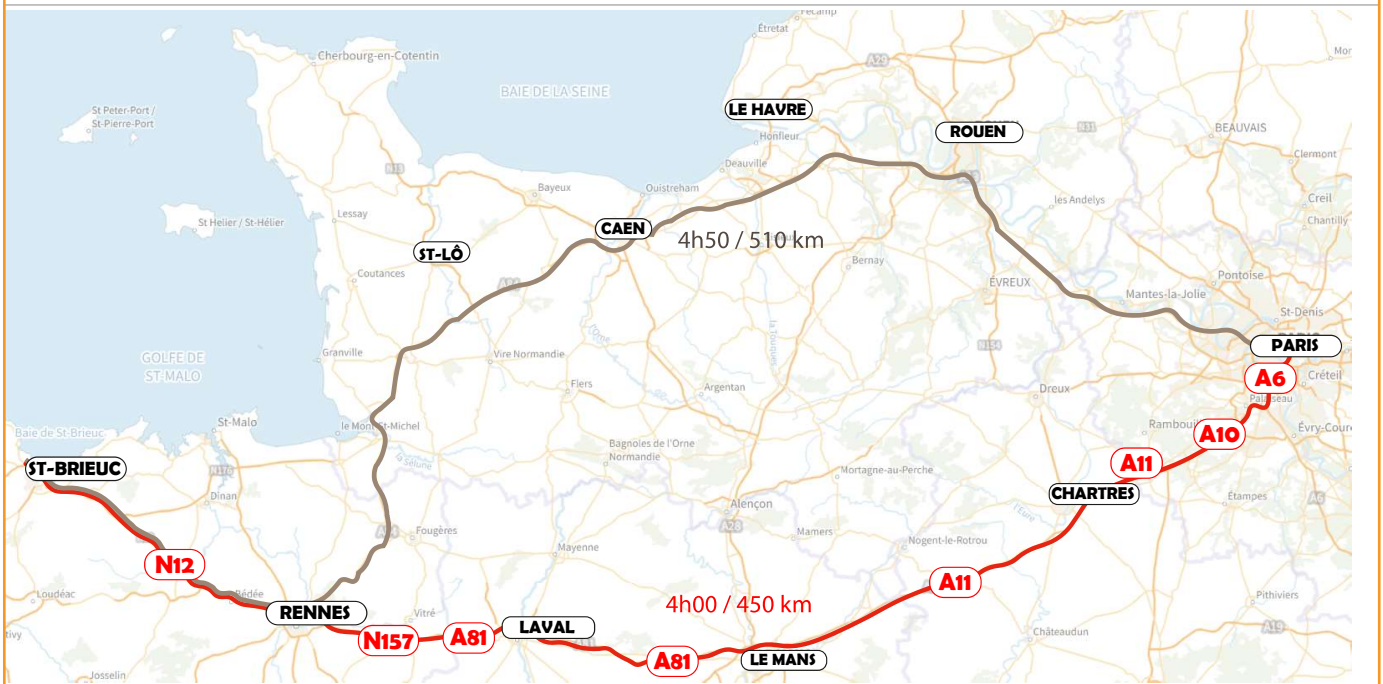
ENTRE PARIS ↔ RENNES ↔ SAINT-BRIEUX

Déviations grande maille : Paris < > Bretagne

- A6a, A6b, A10, A11 jusqu'à Chartres
- A11 jusqu'au Mans
- A81 jusqu'à Laval
- A81 et N157 jusqu'à Rennes
- N12 jusqu'à St-Brieuc



Déviations grande maille : Paris < > Bretagne - avec comparatif temps de parcours

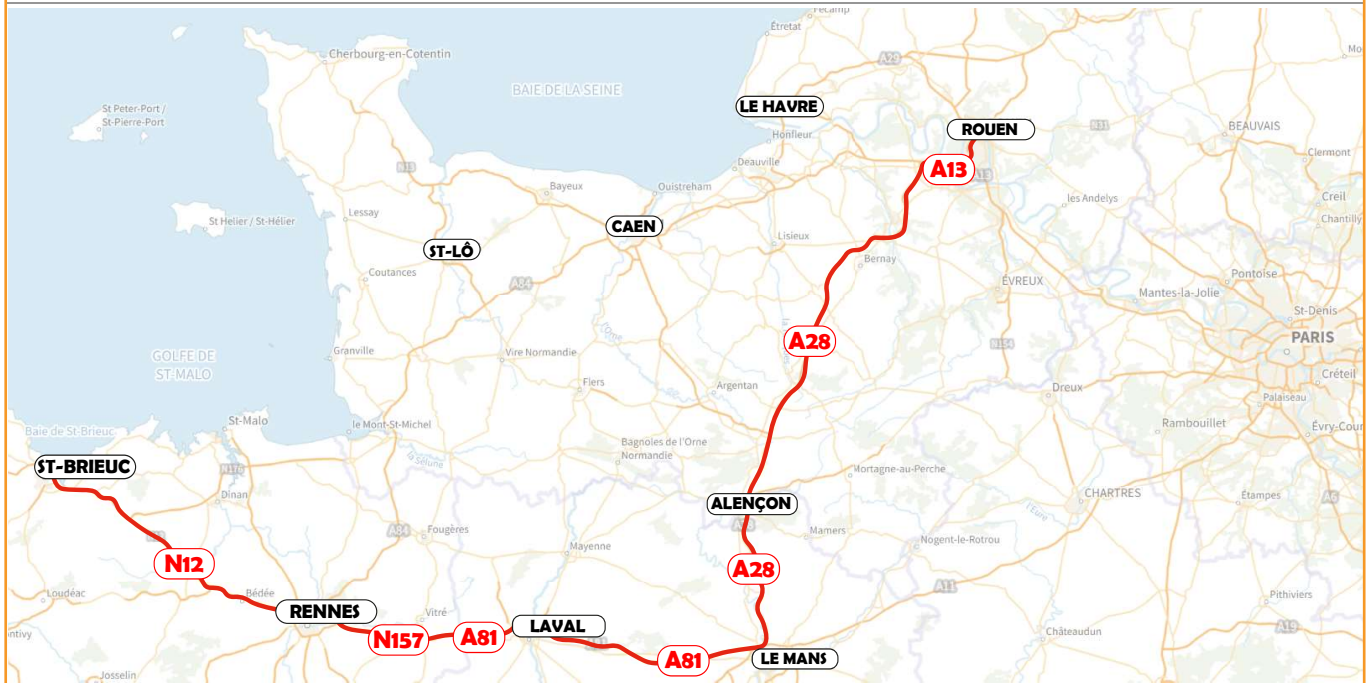


DÉVIATIONS GRANDES MAILLES

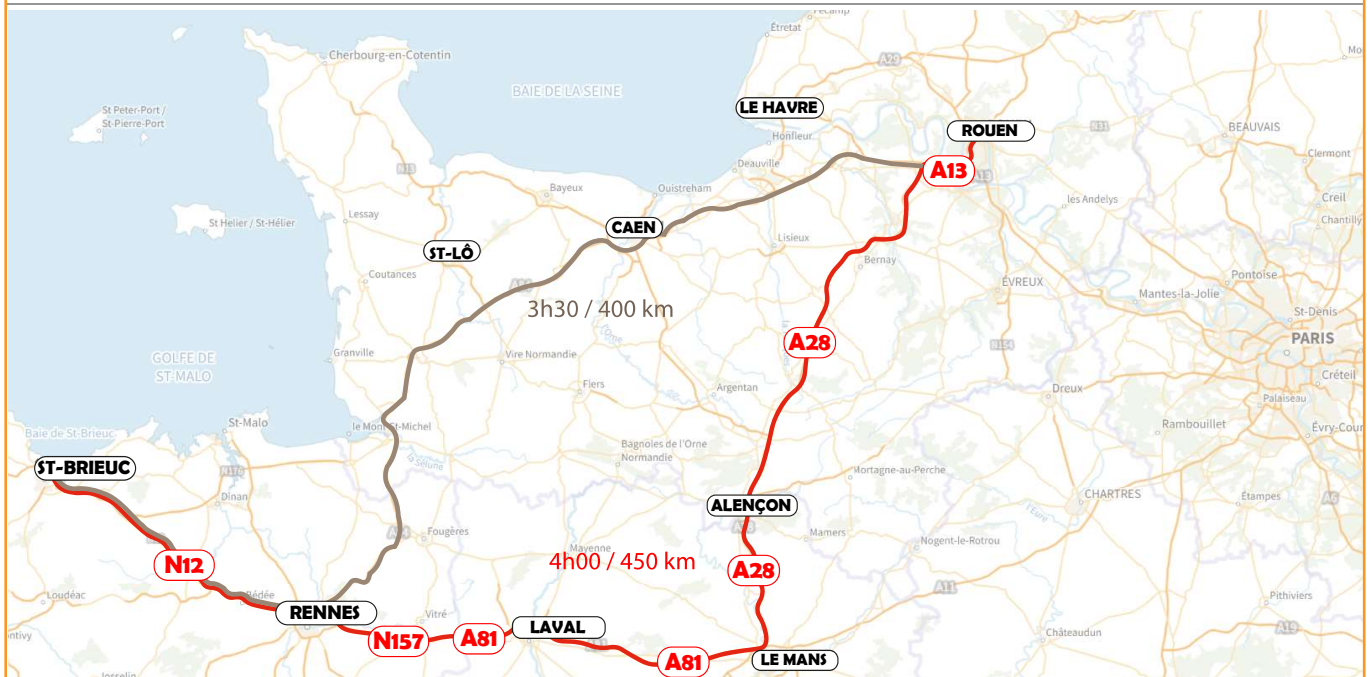
HAUTS-DE FRANCE ↔ BRETAGNE :

Déviations grande maille : Hauts-de-France < > Bretagne

- A13 à hauteur de Rouen
- A28 jusqu'à Alençon puis Le Mans
- A81 jusqu'à Laval
- A81 et N157 jusqu'à Rennes
- N12 jusqu'à St-Brieuc

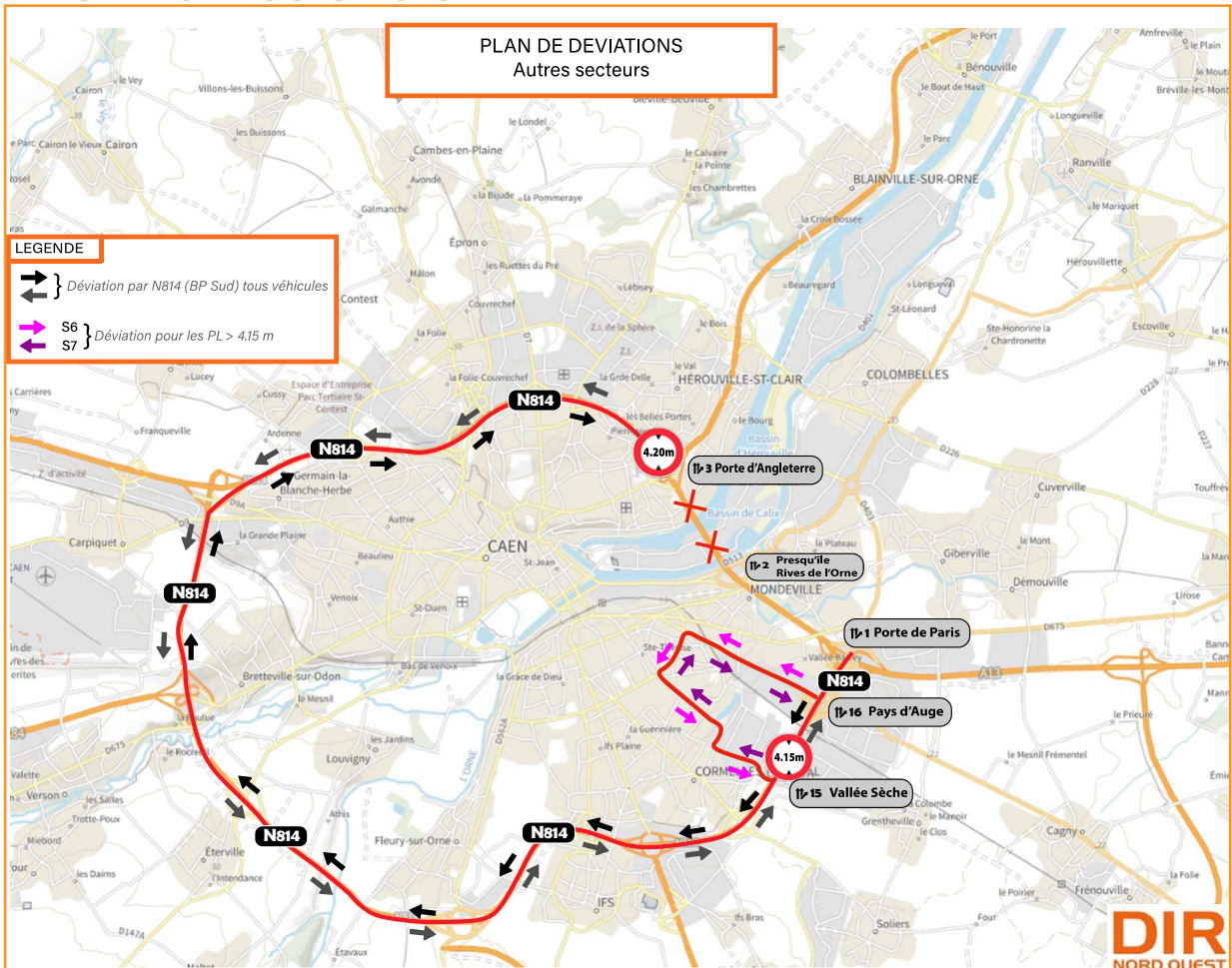


Déviations grande maille : Hauts-de-France < > Bretagne - avec comparatif temps de parcours



DÉVIATIONS LOCALES

DÉVIATION - AUTRES SECTEURS



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

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.



RN 10

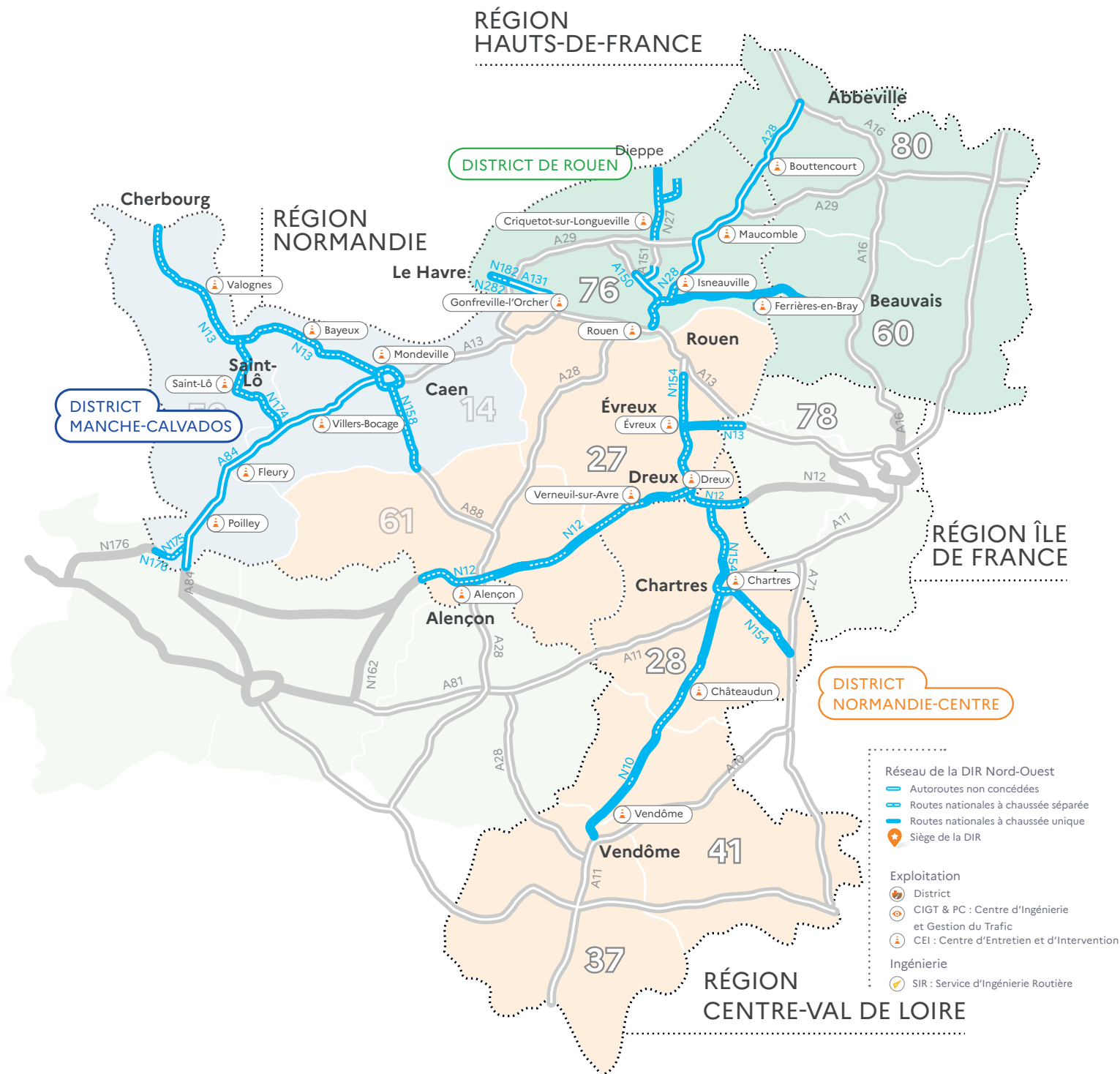


840 000 m²

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)

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

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

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



**DANS NOTRE MÉTIER, LA SÉCURITÉ
DES AUTOMOBILISTES ET DE NOS AGENTS
EST NOTRE PREMIÈRE PRIORITÉ.**

DIR
NORD OUEST

www.dirno.fr
www.calix.transports.gouv.fr

CONTACT PRESSE

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