



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

TRAVAUX SUR LA RN1154

au niveau de Lèves-Mainvilliers-Lucé

Modernisation et sécurisation de la RN 1154 sur un linéaire de 7 km

Les travaux ont lieu de nuit sur la RN 1154 pour réduire l'impact sur le trafic. La circulation est alors déviée.



Travaux en cours (31 mars au 7 juillet 2025)

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 modernisation et de sécurisation de la RN 1154, à Lèves-Mainvilliers-Lucé



Plus de renseignements
www.dirno.fr

DIR
NORD OUEST | DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES NORD-OUEST

RENOUVELER LA CHAUSSÉE, SÉCURISER LA CIRCULATION, ENTREtenir LE PONT DE LEVES

De fin mars à mi-juillet, se déroule un chantier mêlant entretien, modernisation et sécurisation de la RN 1154 et du pont de Lèves. Un chantier conçu dès l'origine pour massifier les interventions, et donc diminuer le nombre et la durée des chantiers nécessaires à l'entretien de cet axe, avec l'optique de réduire le plus possible la gêne occasionnée par le chantier. En 2026, la sécurisation du carrefour de Lèves, viendra conclure ce dispositif de sécurisation de la RN1154.

POURQUOI CES TRAVAUX ?

➔ Fissurations et accotements irréguliers

Le diagnostic mené en 2021 a confirmé des désordres routiers sur une portion de la RN 1154. En premier lieu, des fissurations sur la chaussée ont été constatées. Le temps, le passage des véhicules, les changements de température ont en effet provoqué des fissures sur la couche de roulement, certaines dans le sens de la route (longitudinales), d'autres en travers de la route (transversales). En l'absence d'intervention, ces fissurations pourraient s'aggraver. Le diagnostic avait également signalé des bords de route irréguliers. Les accotements ne sont pas toujours recouverts d'un revêtement structuré, certains sont séparés de la route par une «marche», d'autres sont aussi ponctuellement plus larges. Ces défauts peuvent nuire à la sécurité des automobilistes.

➔ Améliorer la sécurité de cet axe

La pose de bandes sonores de marquage au sol prévient l'utilisateur distrait qu'il est en train de s'écarter de la limite de la chaussée. Par ailleurs les accotements revêtus créés permettent les manoeuvres d'évitement, les manoeuvres de récupération des véhicules en perte de contrôle. Finalement ils facilitent le partage de la route, notamment avec le trafic agricole.

➔ Renouvellement des dispositifs de retenue du pont de Leves

Un dispositif de retenue est un équipement routier destiné à empêcher la chute des piétons et des véhicules en perdition et les chocs contre les obstacles latéraux.

ZOOM SUR LA DÉMARCHE SURE (SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LES ROUTES EXISTANTES)

Les travaux de la RN 1154 répondent à la démarche SURE. Cette méthode globale a pour objectif d'améliorer la sécurité de usagers, de prolonger la durée de vie du réseau routier, et de corriger rapidement les points faibles. Il s'agit dans un premier temps de repérer les zones à risque, et d'identifier les causes, qu'elles soient liées aux infrastructures ou aux comportements des usagers. Dans un deuxième temps, des aménagements sont proposés pour répondre à ces « désordres ».



UNE ROUTE RÉGULIÈREMENT ENTREtenue

Dès que des fissurations dans la couche de roulement sont repérées, des travaux sont envisagés. Des réfections ont ainsi été réalisées :

- ➔ en 2015 sur la bretelle d'accès depuis la D939 ;
- ➔ en 2016 sur les bretelles de l'échangeur N1154/D24 ;
- ➔ en 2018 sur un peu plus d'un kilomètre (du km 3 au km 4, et du km 6,5 au km 6,88).

LE SAVIEZ-VOUS ?



9 299

véhicules circulent chaque jour sur la RN 1154 (deux sens confondus)



dont **16%**
de poids lourds

DES TRAVAUX MASSIFIÉS ET UNE OPTIQUE : DIMINUER LA GÊNE À L'USAGER

DES TRAVAUX DE NUIT, PAS DE FERMETURE EN JOURNÉE

Pour limiter la gêne aux usagers, les travaux sur la RN 1154 se déroulent du lundi 31 mars au jeudi 31 juillet 2025, exclusivement la nuit. Des déviations seront donc organisées la nuit, chaque soir à partir de 21h et jusqu'à 6h du matin. Elles seront systématiquement signalées en amont, et via les sites d'informations routières. Des itinéraires de délestage sont également prévus pour les usagers.

UNE PLANIFICATION PRÉVUE POUR UN TEMPS D'INTERVENTION CONCENTRÉ

Les travaux de chaussée et d'ouvrage d'Art font appel à des domaines de compétences spécifiques et des prestataires sélectionnés sur des appels d'offres différents. L'objectif pour la DIR Nord-Ouest était donc de mettre dans la même fenêtre de temps rénovation de la chaussée, sécurisation de l'axe et entretien du pont de Lèves. Bref, une concentration des travaux pour un temps moindre de gêne aux usagers.

LA NUIT, DES PARCOURS ALLONGÉS DE QUELQUES MINUTES

Les déviations des nuit ont engendré un allongement de parcours de quelques minutes à une dizaine de minutes selon la phase. Les itinéraires de déviation empruntent principalement les routes départementales voisines (RD 24, RD 105, RD 928, RD 939, etc.).

LA PORTANCE, UNE MESURE QUI ASSURE LA SOLIDITÉ DU SOL

● ● ● ● ● ● ● ●

La portance, c'est la capacité d'un sol à supporter une charge sans se déformer : la base doit être assez solide pour accueillir les différentes couches de matériaux (gravillons, enrobés, etc.). La portance est exprimée en MPa (mégapascals), et mesurée à une profondeur de 16 cm. Si elle est supérieure à 50 MPa (équivalent à 500kg/ cm² de pression), cela indique que le sol est suffisamment résistant. Si elle est inférieure à 50 MPa, il faut alors renforcer davantage le sol.

LES DÉVIATIONS

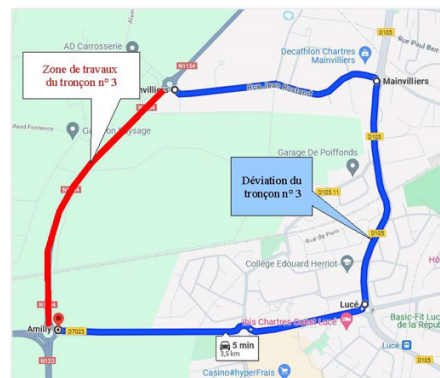
Le découpage en phases des tranches de travaux a permis de séquencer les gênes et de définir des déviations spécifiques pour chaque phase.



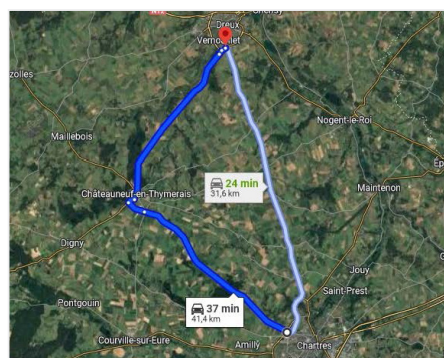
Phase 1 : Entre le giratoire des Rosiers et l'échangeur RN1154/RD24



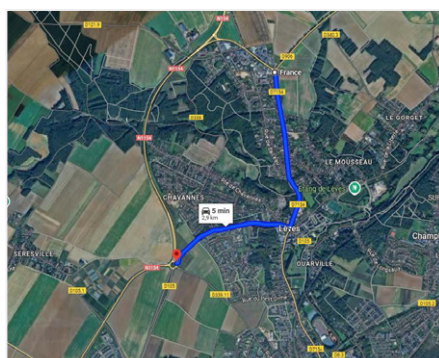
Phase 2 : Entre l'échangeur RN1154/RD24 et le giratoire RN1154/rue Jean Rostand/rue Gro Harlem Brundtland



Phase 3 : Entre le giratoire RN1154/rue Jean Rostand/rue Gro Harlem Brundtland et le giratoire RN1154/RN123



Phase 4 : Déviation RN 1154 via RD 939 puis RD 928 en direction de Dreux



Phase 5 et 6 : Déviation RN 1154 via RD 7154 (Lèves Nord) permettant l'accès à la RN 1154 depuis la RD lors de la fermeture du carrefour entre la RN 1154 et la RD 7154

Les travaux sont réalisés en mode « chantier permanent ». La circulation est maintenue mais déviée d'un côté à l'autre du pont afin de limiter la gêne pour les usagers tout en assurant la sécurité du personnel.

QUELLE EST LA NATURE DES TRAVAUX ?

POUR LA CHAUSSÉE

➔ **La reprise de la chaussée.** Les travaux permettront de rénover la route sur 3 km. Les couches abîmées, qu'il s'agisse de la couche de roulement ou de couches plus profondes, seront remplacées par de nouvelles couches. La RN 1154 sera ainsi renforcée.

➔ **La création d'accotements homogènes.** Les travaux prévoient d'élargir la chaussée mais aussi la création d'accotements revêtus, solides et stables sur un tronçon de 7 km. Cela implique l'uniformisation sur cette distance de la bande dérasée de droite (BDD) de 1.20m. Cet aménagement permet les manœuvres d'évitement, les manœuvres de récupération des véhicules en perte de contrôle et facilite le partage des routes avec notamment les engins agricoles.

➔ **La réfection de la signalétique.** Les travaux permettront de moderniser les équipements de sécurité. Ainsi le marquage au sol (les bandes blanches) sera renouvelé, les glissières seront remplacées, et des bandes sonores seront ajoutées pour réduire les risques d'accident.

POUR LE PONT DE LÈVES

➔ **La stabilité de la structure.**

Une longrine (poutre en béton armé) est réalisée de part et d'autre de l'ouvrage pour supporter les nouvelles barrières (appelés dispositifs de retenue) et reprendre les efforts mécaniques transmis lors d'un choc. Les travaux prévoient également la création de dalles de frottement, soit des dalles en béton placées sous la chaussée, à la jonction du pont et de la route. Elles permettent d'ancrer solidement les dispositifs de sécurité.

➔ **La sécurité des usagers.** Les barrières et les glissières seront remplacées par des équipements avec grillage capable d'arrêter les poids lourds (niveau H2) pour répondre aux dernières exigences réglementaires, et garantir une meilleure protection des usagers en cas d'accident.

➔ **L'étanchéité de l'ouvrage.** Les parties latérales du pont seront imperméabilisées afin de prévenir les infiltrations d'eau qui pourraient endommager la structure.

➔ **La réfection du revêtement.** Les enrobées de la chaussée sont repris pour garantir la qualité de roulement et l'étanchéité.

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

CONTACT PRESSE

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



QU'EST-CE QU'UNE PURGE ?



Une purge désigne l'opération qui consiste à enlever la partie du sol ou de la chaussée qui est dégradée, instable ou de mauvaise qualité, puis à la remplacer par des matériaux sains et porteurs.

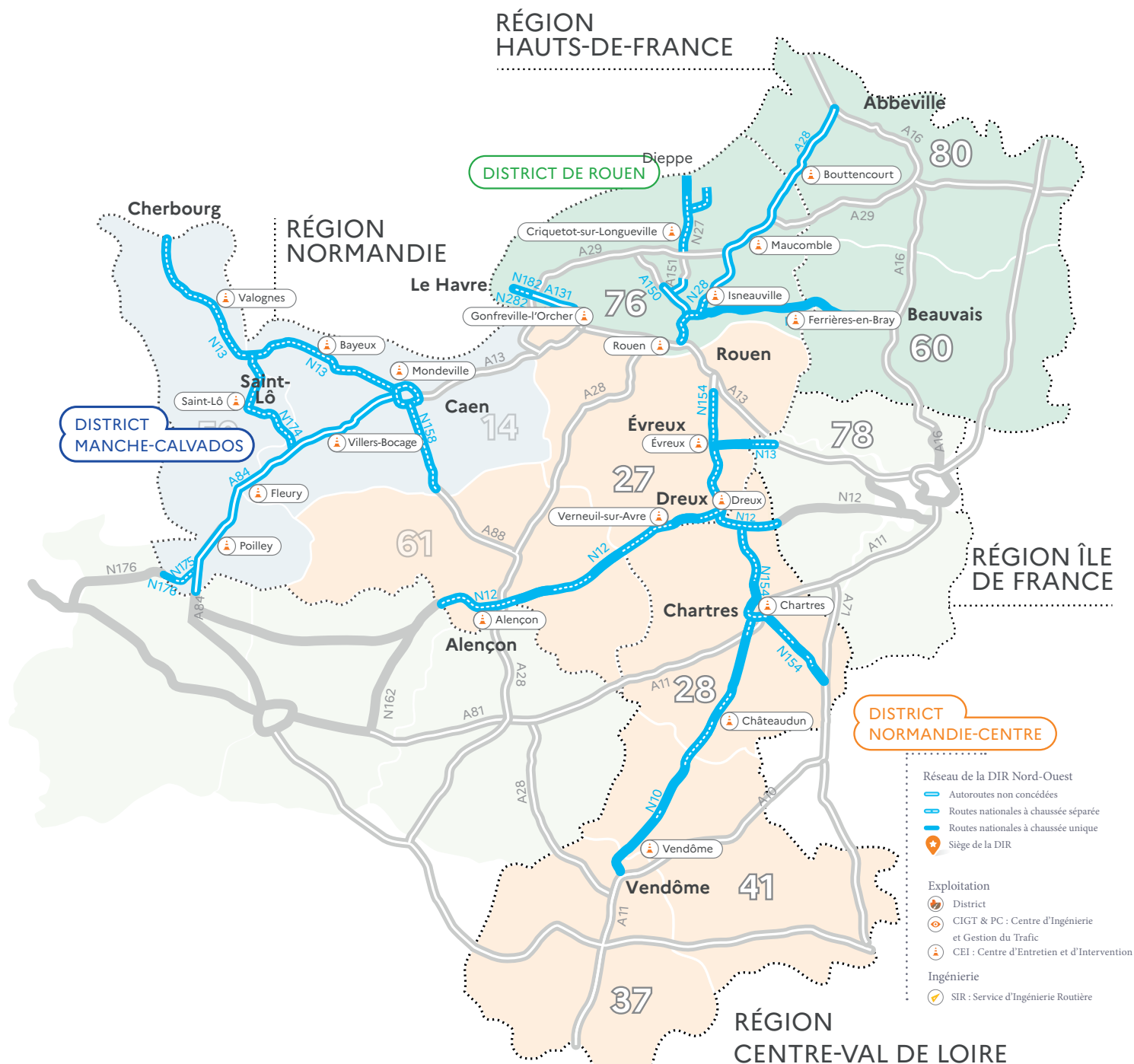
L'État investit sur
cette opération
globale



3,2 M€



La DIR Nord-Ouest est un service déconcentré de l'État, du ministère de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation, 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 4 régions : la Normandie, le Centre-Val de Loire, les Hauts-de-France et l'Île-de-France.



LE RÉSEAU EN CHIFFRES

1070
km de chaussées

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

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

17 859
événements sur le réseau recensés par le Centre d'Information et de Gestion du Trafic (en 2022)

68,9
millions € de budget pour l'entretien et l'exploitation

570
agents dont
332 agents d'exploitation