



LETTRE INFO

JUIN 2026 N° 4



MISE EN SERVICE DANS LES DEUX SENS DÉBUT JUILLET !

Le jeudi 2 juillet 2026, le sens Sud > Nord des nouveaux accès du pont Flaubert sera mis en circulation.

L'ouverture de ce deuxième sens de circulation vient consacrer la mise en service totale des accès rive gauche du pont Flaubert, après six ans de travaux, mettant fin à tous les itinéraires de déviation jusque-là mis en place.

À la suite de cette mise en service, une dernière phase de travaux sera engagée entre l'échangeur de Stalingrad et le rond-point de la Motte, ainsi que pour la création de la rue Paul-Émile Victor. Elle permettra de finaliser les aménagements et de remettre en état les voiries utilisées pendant le chantier.



Le quartier Rouen-Flaubert est désormais directement relié au pont grâce aux quatre nouvelles bretelles.

[acces-pontflaubert-rivegauche.fr](https://www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr)



UN PROJET, QUATRE ATOUTS



Une desserte du territoire et des conditions de déplacements facilitées

Les aménagements prévus ont pour effet d'optimiser les conditions de déplacement sur le réseau routier national. Ils permettent aux usagers d'éviter de faire un détour pour rejoindre le pont depuis Sud III et vice versa. Il contribue également à améliorer les échanges entre les deux rives de la Seine.



Favoriser le développement urbain d'un territoire en pleine mutation

Le projet a été conçu dès son origine pour être en parfaite adéquation avec les aménagements du quartier Rouen Flaubert. Il répond aux besoins identifiés en matière de desserte et de déplacements de ce quartier.



Un développement économique renforcé

Le projet permet de renforcer la desserte de la zone industrielle et d'améliorer les conditions de circulation pour les camions qui empruntent cet axe routier majeur du territoire. En ce sens, les aménagements prévus sont un levier pour le développement de l'activité économique de la métropole et renforcent ainsi son attractivité.



Un projet exemplaire sur le plan environnemental

Dès sa conception, le projet a intégré un ensemble de mesures visant à éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement (méthodes constructives, gestion de déchets, transport massifié des matériaux de remblai, etc.). Une attention toute particulière est aussi donnée à l'organisation des travaux pour limiter les perturbations de circulation et la gêne occasionnée aux usagers et aux activités économiques.



L'ouvrage Pasteur nord prêt à être lancé

1,1 kmLONGUEUR
totale de la future
infrastructure**3**OUVRAGES D'ART
entre la tête Sud du
pont et l'échangeur
Stalingrad**180 M€**

COÛT DU PROJET

6 ans

DE CHANTIER

300 000TONNES DE MATÉRIAUX
acheminés par
voie fluvialeLE CHANTIER
EN VIDÉOS

PLUSIEURS DÉFIS TECHNIQUES RELEVÉS

Derrière les accès définitifs du pont Flaubert se cache une opération d'ingénierie complexe, menée en plusieurs phases afin de construire une nouvelle infrastructure sans interrompre les circulations existantes.

La réalisation des accès définitifs du pont Flaubert a nécessité la construction d'une infrastructure de 1,1 km, tout en maintenant les circulations entre le pont et la voie rapide Sud III.

Pilotées par la DREAL Normandie avec l'appui du CEREMA, les études de sûreté ont permis de définir les solutions techniques optimales à la réalisation de deux ouvrages

de franchissement, d'ouvrages en remblai, d'un échangeur à quatre bretelles et de trois bassins de rétention et de traitement des eaux.

Les opérations de lancement des tabliers, les basculements successifs de circulation et le raccordement progressif à l'infrastructure existante illustrent la technicité d'un chantier mené sans interruption de la liaison routière.



Conduit en bonne intelligence entre l'État et les collectivités partenaires, ce chantier a permis de coordonner les enjeux de circulation, la mise en service de la ligne T5 et la poursuite de l'aménagement du quartier. Il s'est également révélé exemplaire sur les plans environnemental et sociétal, grâce au transport fluvio-maritime des matériaux, aux actions en faveur de la biodiversité et à l'insertion de personnes éloignées de l'emploi. Enfin, il a fait l'objet d'un pilotage rigoureux des fonds publics. Initialement estimé à 200 M€ il y a une dizaine d'années, son coût avait été ramené à 180 M€ en 2019.

JEAN-LUC ROLLAND,
chef de projet, Service mobilités et infrastructures – DREAL Normandie

COUP D'ŒIL SUR LES FINITIONS

À la suite de la mise en service des nouveaux accès rive gauche, une dernière phase de travaux sera engagée entre l'échangeur de Stalingrad et le rond-point de la Motte, ainsi que pour la création de la rue Hubertine Auclert.

Prévue pour durée jusqu'en 2027, cette ultime phase du projet sera également l'occasion de réaliser les derniers aménagements paysagers, remise en état des voiries, notamment celles utilisées pour les déviations de poids-lourds pendant les travaux et des engins de chantier.



Les grandes étapes du projet

