

RÉPARATION PONT DU TEIL 2010 2011

DOSSIER DE PRESSE

Juillet 2010



SOMMAIRE

RÉPARATION PONT DU TEIL 2010 2011



Le projet de réparation du Pont du Teil	p 3
Le déroulement du chantier	p 6
Les modifications de circulation	p 11
Le coût, le financement et les acteurs du projet	p 12
Le dispositif d'information	p 13
Un projet de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est	p 14

LE PROJET DE RÉPARATION DU PONT DU TEIL

Suite au transfert de la gestion des routes nationales (entretien, exploitation, modernisation) des Directions Départementales de l'Équipement (DDE) vers les Directions Interdépartementales des Routes (DIR), la DIR Centre-Est est responsable, des travaux de réparation du Pont du Teil.

RÉPARATION
**PONT
DU
TEIL**
2010 2011



Un axe fréquenté

Situé sur le Rhône, le Pont du Teil relie par la RN 102 (2 voies bidirectionnelle) les villes de Montélimar et du Teil dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche. Avec 15 000 véhicules par jour, il constitue un point de passage fréquenté pour les habitants du Teil travaillant dans la région de Montélimar principalement.



Vue du pont depuis Le Teil

EN CHIFFRES...

- ⇒ **15 000** véhicules/jour
- ⇒ **7 %** de poids lourds
- ⇒ Circulation piétonne et 2 roues importantes

Rupture d'un câble - 2007

Dans la nuit du 10 au 11 septembre 2007, un câble porteur côté amont s'est rompu. Cet accident a entraîné la fermeture du pont et la mise en place d'une déviation, avant des travaux provisoires en 2008.



Corrosion sur le câble rompu

Les travaux de réparation provisoire

Menés jusqu'en mai 2008, pour un montant de 1 million d'euros, ils visaient la réouverture rapide du pont :

Décembre 2007 → réouverture piétons/2 roues et RD86 :

/ Installation d'un dispositif antifouettement pour solidariser les câbles

Avril - juin 2008 → réouverture totale à la circulation :

/ Diminution des contraintes dans les extrémités des câbles porteurs : mise en place de mordaches fixées sur les câbles et de tiges relais



Colliers anti-fouettement installés en décembre 2007



500 mordaches installées en 2008 pour transférer les efforts des câbles de suspension et réduire les efforts transitant par les culots

Les travaux de réparation définitive - 2010-2011

De nombreuses investigations ont été effectuées pour analyser les pièces rompues en 2007 et déterminer le scénario de réparation du pont.

Les analyses ont mis en évidence une diminution de la section du câble rompu lié à la corrosion des fils* et un risque avéré de récurrence sur d'autres câbles, les investigations ont permis de valider la conservation du tablier et le remplacement des câbles porteurs.

Afin de procéder au remplacement de l'ensemble des câbles, la mise sur appuis provisoires du pont est apparue la solution la plus pertinente. C'est l'option qui permet de limiter le plus possible les incidences de circulation.

* La corrosion étant liée à la qualité médiocre des aciers disponibles, après guerre, pour la reconstruction (1947).

Une structure singulière

Longueur 317 m, dont une travée centrale suspendue de 235 m et deux travées de rive de 40 m.

32 câbles métalliques porteurs, constitués de 217 fils de 4,73 mm chacun. Chaque câble pèse environ 12 tonnes.

2 pylônes en béton armé fondés dans le Rhône.

2 arches symbolisant le passage d'un département à l'autre.

Construit en 1839 par Marc Seguin, ingénieur ardéchois, le pont d'origine, l'un des premiers ponts suspendus de France, est en partie détruit par les inondations de 1840. Il est reconstruit en 1843. De nouveau reconstruit entre 1930 et 1931, il prend la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. Détruit à deux reprises lors de la seconde guerre mondiale, il est de nouveau reconstruit.



Objectifs des travaux



Les travaux de réparation prévus sont les suivants :

- / Remplacement de l'ensemble des câbles
- / Travaux sur le tablier de la travée centrale
- / Travaux sur les appuis
- / Travaux annexes de mise en conformité des équipements de l'ouvrage et de remplacement des joints de chaussée

LE DÉROULEMENT DU CHANTIER

D'une durée prévisionnelle de plus d'un an, les travaux s'organisent en 4 phases successives, dont la durée est susceptible d'évoluer en fonction des aléas du chantier.

RÉPARATION
**PONT
DU
TEIL**
2010 2011

Réouverture prévisionnelle : Août 2011



Les couleurs présentes sur le schéma correspondent aux interventions des 3 premières phases :

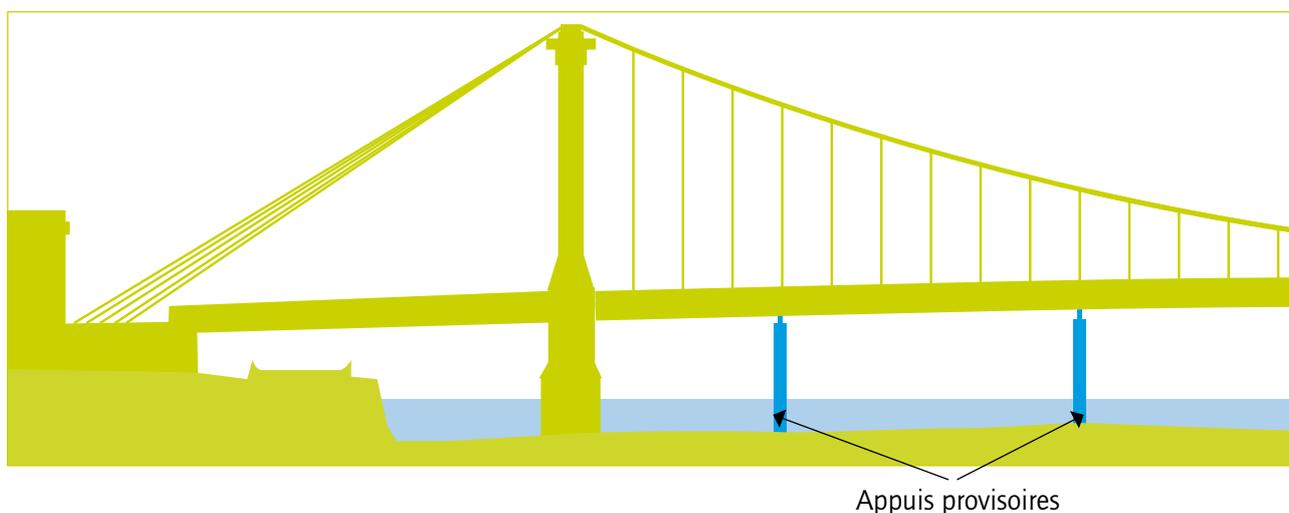
- / phase 1 en **bleu**
- / phase 2 en **orange**
- / phase 3 en **rose**

Voir pages suivantes pour plus de détails.

PHASE 1 / juillet à octobre 2010

Cette première étape vise la préparation du chantier :

- / Pose des appuis provisoires. Ces derniers sont destinés à reprendre le poids du tablier et des charges de circulation à la place des câbles qui doivent être déposés.
- / Montage des accès à l'ouvrage



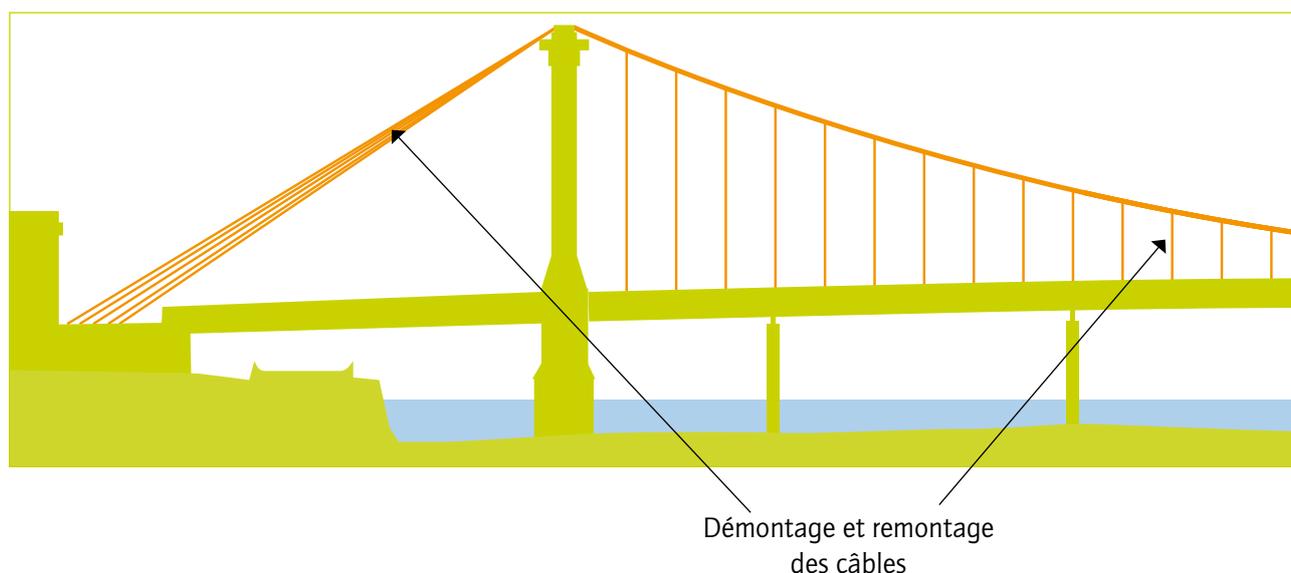
Durant cette période auront lieu des travaux de la Compagnie Nationale du Rhône dans l'usine hydroélectrique située en aval. Ils auront pour conséquence l'arrêt temporaire des travaux dans le Rhône durant le mois d'août.

PHASE 2 / novembre 2010 à juin 2011

Le tablier est désormais soutenu par les appuis provisoires. Lors de cette seconde étape ont lieu les travaux de réhabilitation du pont :

- / Remplacement des câbles
- / Travaux sur trottoirs
- / Déviations de réseaux

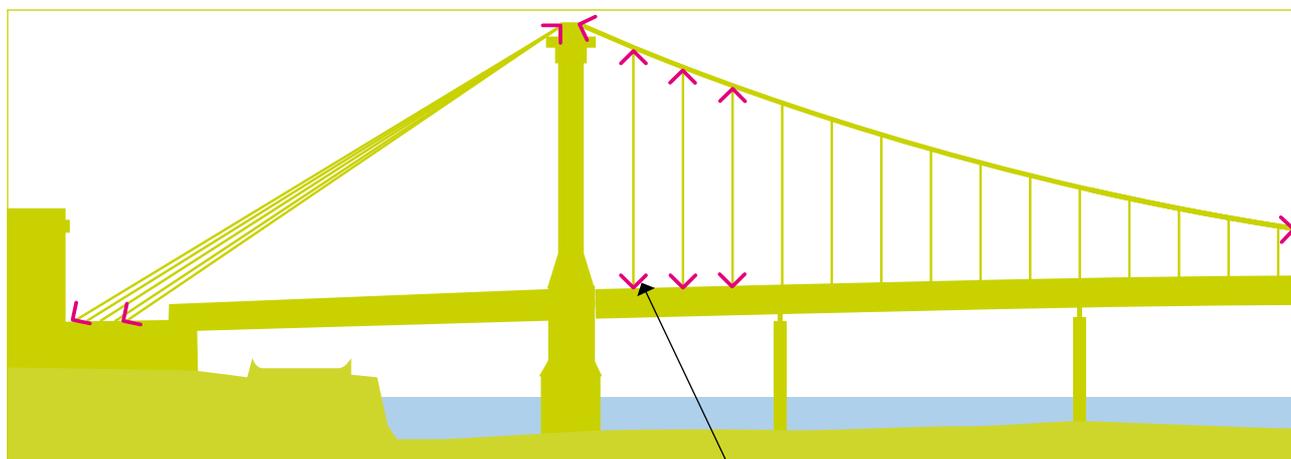
Durant cette étape, France Telecom et GRDF déplaceront provisoirement leur réseau afin de permettre la réhabilitation des travaux sur le tablier et les trottoirs.



PHASE 3 / juillet 2011

Cette étape d'un mois consiste principalement à régler et protéger les câbles :

- / Réglage des tensions dans les câbles
- / Protection anti-corrosion
- / Poursuite des travaux sur le tablier



Réglage des tensions dans les câbles et protection anti-corrosion

PHASE 4 / août à septembre 2011

Cette étape d'un à deux mois correspond à la finalisation des travaux :

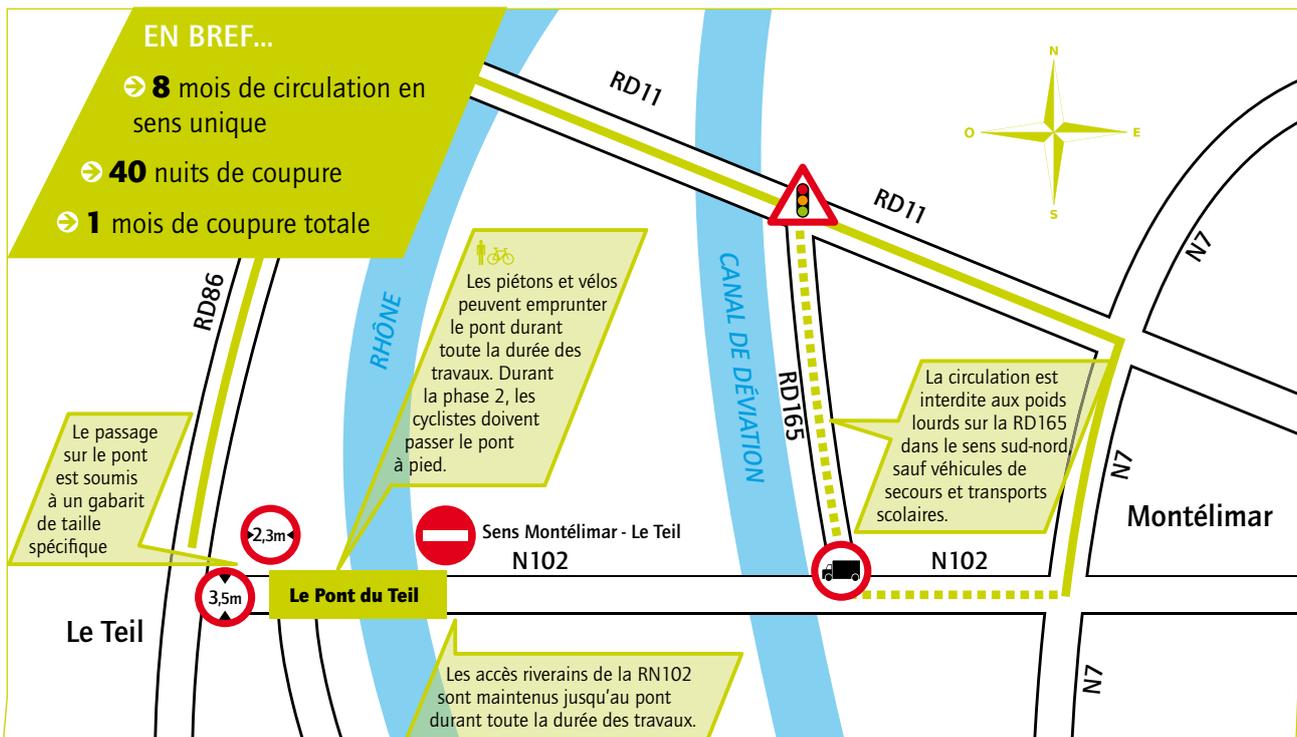
- / Fin des travaux sur tablier
- / Finitions
- / Démontage des accès
- / Repli



LES MODIFICATIONS DE CIRCULATION

Soucieuse de limiter la gêne occasionnée, la DIR Centre-Est a souhaité maintenir, autant que possible, la circulation sur le pont. Lorsque les travaux le nécessitent, un itinéraire de déviation (en vert sur le plan) est programmé.

RÉPARATION
**PONT
DU
TEIL**
2010 2011



PHASE 1 (JUILLET 2010 > OCTOBRE 2010) - CIRCULATION MAINTENUE SUR LE PONT

/ Circulation de jour : pas d'impact

/ Circulation de nuit : 24 nuits de coupure sont programmées et seront annoncées 7 à 10 jours à l'avance.

PHASE 2 (NOVEMBRE 2010 > JUIN 2011) - CIRCULATION À SENS UNIQUE SUR LE PONT

/ Sens Le Teil > Montélimar - déviation des poids lourds (>3,5 t) et des véhicules dont la largeur >2,30 m

Passage par l'itinéraire de déviation : RD86 puis RD11

/ Sens Montélimar > Le Teil - déviation de tous les véhicules

- Véhicules légers, 2 options possibles :

→ Passage par l'itinéraire de déviation : RD11 puis RD86

→ Engagés sur la RN102, suivre RD165 puis rejoindre itinéraire de déviation sur RD11.

- Poids lourds (> 3,5 T) et véhicules hors gabarit (voir plan) : Passage par l'itinéraire de déviation : RD11 puis RD86

PHASE 3 (JUILLET 2011) - CIRCULATION INTERDITE SUR LE PONT

Durant un mois, le pont est fermé et la circulation interdite à tous les véhicules sauf piétons et cycles.

Tous les véhicules empruntent l'itinéraire de déviation dans les deux sens.

PHASE 4 (AOÛT 2011 > SEPTEMBRE 2011) - CIRCULATION NORMALE SUR LE PONT

LE COÛT, LE FINANCEMENT ET LES ACTEURS DU PROJET

Le financement du Pont du Teil est assuré à 100% par l'État (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer / Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer).



Coût global de l'opération : 9 M€ TTC, dont :

Travaux : 8,4 M€

Etudes et investigations préalables : 200 k€

Frais de balisage et d'exploitation : 100 k€

Contrôles extérieurs, Coordination sécurité, frais annexes : 300 k€

Maître d'œuvre : DIR Centre-Est / SIR de Lyon / Pôle ouvrages d'art

Contrôle extérieur : CETE de Lyon / DOA et Laboratoire Régional de Lyon

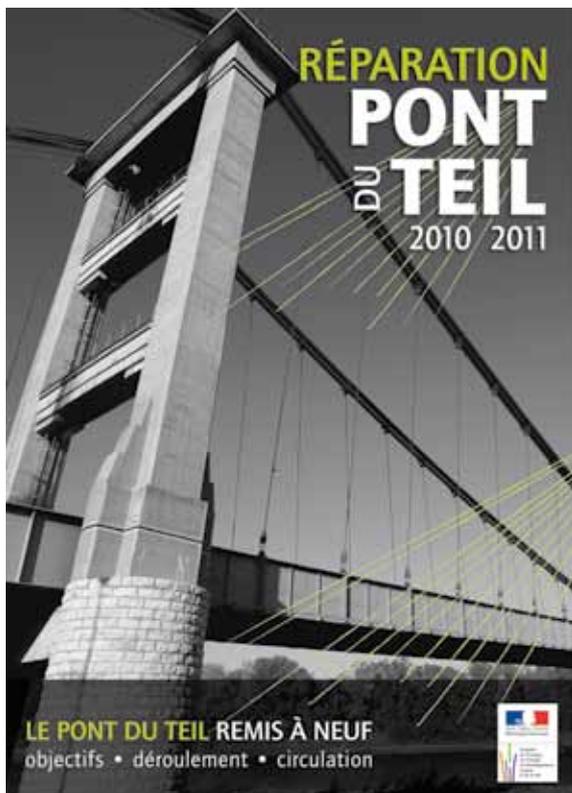
Entreprise titulaire : Baudin-Chateauneuf

Coordonnateur sécurité : Société Présents

LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Des outils de communication seront mis à disposition des usagers et habitants afin de les tenir régulièrement informés de l'avancée des travaux.

RÉPARATION PONT DU TEIL 2010 2011



Objectifs

- / Informer en amont et pendant le chantier, de manière régulière et précise
- / Faire connaître aux usagers les modifications de circulation
- / Expliquer les travaux de réparation au fur et à mesure de leur avancement

Outils mis en place : proximité et régularité

Un dépliant projet disponible dans les mairies de Montélimar et du Teil.

Il informe les usagers de manière claire et pédagogique sur le projet, ses objectifs, les étapes de réalisation, les impacts en termes de circulation, le financement et les acteurs.

Une lettre « Info Chantier » distribuée au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

www.pontduteil.fr un espace Internet dédié.

UN PROJET DE LA DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES CENTRE-EST

RÉPARATION
**PONT
DU
TEIL**
2010 2011

Pour accompagner la décentralisation de 2004, l'État a entrepris une réorganisation sans précédent de son activité routière. Avant le 1^{er} novembre 2006, les routes nationales étaient gérées dans chaque département par les DDE.

Désormais, 11 Directions Interdépartementales des Routes (DIR) exploitent par itinéraire le réseau routier national non concédé. Service déconcentré du MEEDDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer), la DIR Centre-Est, dont le siège est à Lyon, est responsable de 1 233 km de routes nationales, dont 40 % sont à 2X2 ou 2X3 voies.

La DIR Centre-Est assure ainsi, dans le cadre de sa mission d'entretien, les travaux de modernisation du Pont du Teil.

Trois grandes missions

Exploiter

- / Maintenir la viabilité du réseau notamment en période hivernale (salage, déneigement).
- / Surveiller l'état des routes, assurer la sécurité en cas d'incident ou d'accident.
- / Gérer le trafic sur les voies rapides urbaines.
- / Contribuer à l'information routière.

Entretenir

- / Effectuer l'entretien quotidien des routes (entretien courant, assainissement, fauchage, propreté).
- / Assurer la signalisation temporaire des chantiers.
- / Réaliser les travaux de maintenance et de réparation du patrimoine routier (chaussées, ouvrages d'art, tunnels).

Moderniser

Depuis le 1^{er} juillet 2009, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Auvergne, Bourgogne et Rhône-Alpes) sont les responsables des opérations d'investissement routier. La DIR Centre-Est assure pour leur compte les études techniques et le contrôle des travaux.

CHIFFRES CLÉS 2010...

- ⇒ **1 233** km de routes dont 552 km d'autoroutes et routes à 2X2 voies
- ⇒ **917** agents
- ⇒ **37** implantations en Auvergne, Bourgogne, Rhône-Alpes et Champagne Ardennes, **12** départements, **85** % du personnel sur le terrain.

Activité

- ⇒ **85** % exploitation et entretien
- ⇒ **15** % ingénierie des investissements routiers

En 2009

- ⇒ **76** M€ de travaux d'entretien
- ⇒ **147** M€ de travaux d'investissement
- ⇒ **113** km de chaussées rénovées

