



RÉPARATION
PONT
DE **TEUIL**
2010 2011

Réunion de présentation

25 juin 2010



Sommaire

- 1/ Etat des lieux
- 2/ Objectifs des travaux
- 3/ Déroulement du chantier
- 4/ Modifications de circulation
- 5/ Coût, financement et acteurs du projet
- 6/ Dispositif d'information

Un axe fréquenté

- Liaison Montélimar – Le Teil dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche, via la RN 102, en milieu semi-urbain
- Axe fréquenté pour les déplacements pendulaires, principalement dans le sens Le Teil > Montélimar

En chiffres...

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



Vue du pont depuis Le Teil

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

Réparer le Pont du Teil

- Rupture d'un câble porteur en septembre 2007
- Risque de pathologies semblables sur d'autres câbles
- Fermeture du pont et mise en place d'une déviation, avant travaux provisoires en 2008

Un pont qui n'en est pas à sa première réparation...

Construit en 1839 par l'ingénieur ardéchois Marc Seguin, le pont d'origine, l'un des premiers ponts suspendus de France, fut en partie détruit par les inondations de 1840 et 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.

Les travaux de réparation provisoire

Les travaux de réparation provisoire ont été menés jusqu'en juin 2008 pour permettre la réouverture rapide du pont et préparer la réparation définitive :



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

Décembre 2007 → réouverture piétons/2 roues et RD86 :

- Installation d'un dispositif anti-fouettement 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

Le résultat des expertises

De nombreuses investigations ont été effectuées pour analyser les pièces rompues et déterminer le scénario de réparation définitive du pont :

- La rupture de câble de 2007 était liée à la corrosion des fils*, avec un risque avéré de récurrence sur d'autres câbles.
- Le remplacement de l'ensemble des câbles était nécessaire



Corrosion sur le câble rompu

→ **Préconisation : conservation du tablier, changement de tous les câbles**

→ **Travaux réalisés avec mise sur appuis provisoires de la travée centrale du pont, avec des pieux enfoncés dans le lit du Rhône, de part et d'autre du tablier.**

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

Travaux de réparation prévus

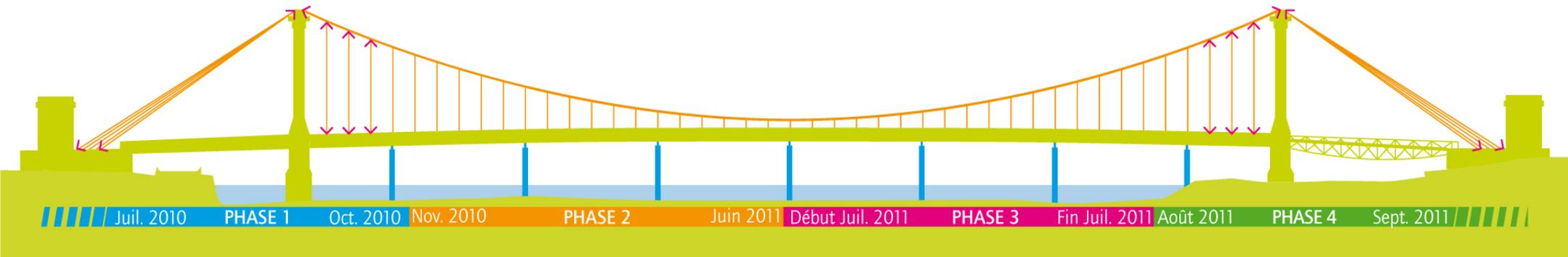
- Remplacement de l'ensemble des câbles
- Travaux sur tablier de la travée centrale
- Travaux sur appuis
- Travaux annexes de mise en conformité des équipements de l'ouvrage et de remplacement des joints de chaussée

Les travaux ont été pensés de manière à maintenir autant que possible la circulation sur le pont et ainsi limiter les gênes aux usagers.



4 phases principales

La durée prévisionnelle des travaux est de plus d'un an (juillet 2010 à septembre 2011). Elle est susceptible d'évoluer en fonction des aléas du chantier.



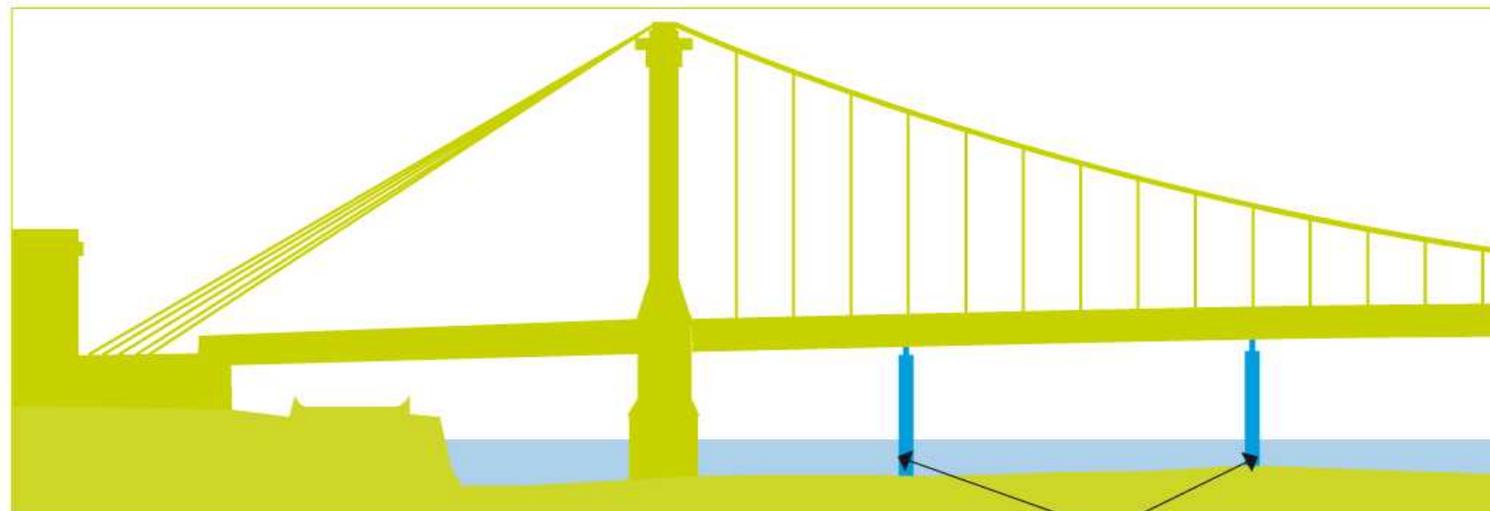
Les couleurs présentes sur le schéma correspondent aux interventions des 3 premières phases :

- Phase 1 en **bleu**
- Phase 2 en **orange**
- Phase 3 en **rose**

PHASE 1 / juillet à octobre 2010

- 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.



Appuis provisoires

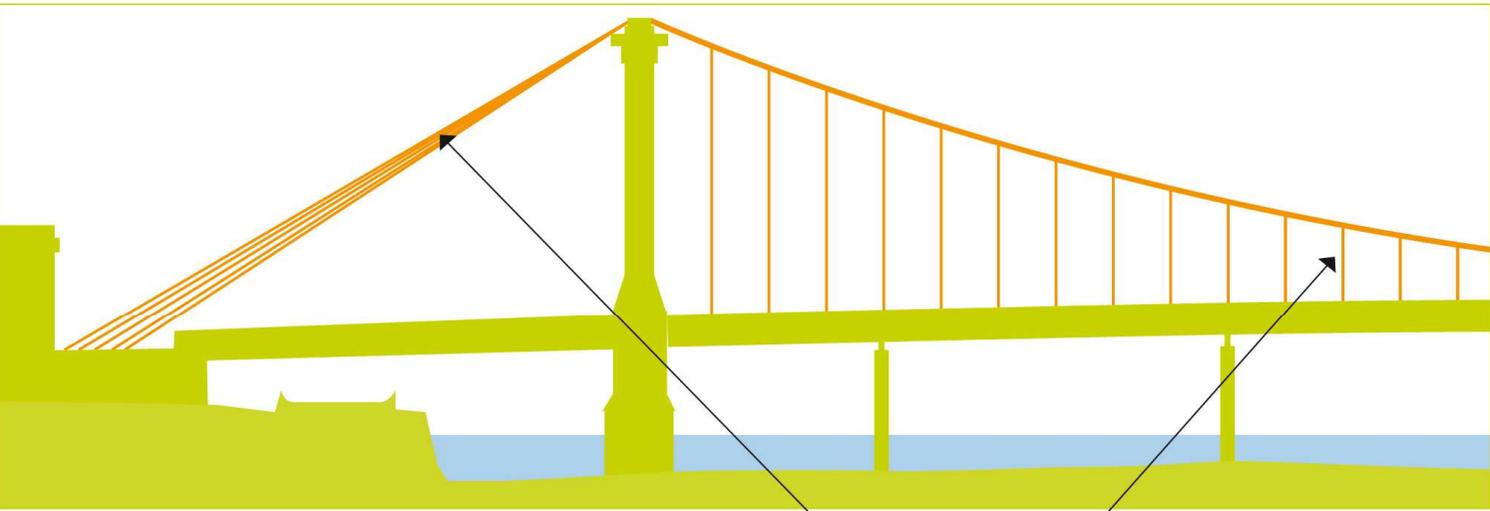
Déroulement du chantier

PHASE 2 / novembre 2010 à juin 2011

- Remplacement des câbles
- Travaux sur trottoirs
- Déviation de réseaux

RÉPARATION DU PONT DU TEIL 2010 2011

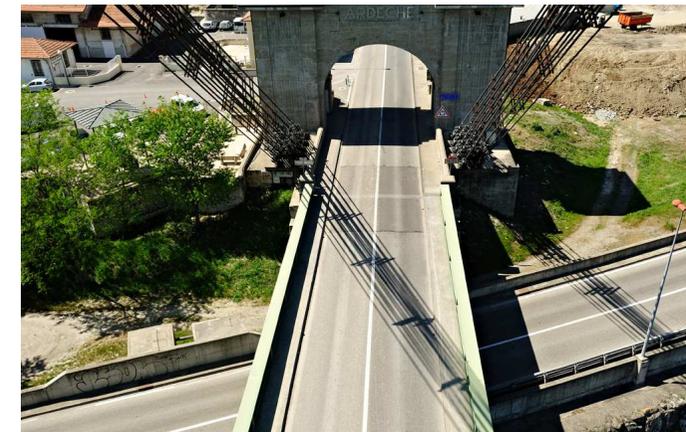
Durant cette étape, France Télécom et GRDF déplaceront leur réseau afin de permettre la réalisation des travaux sur le tablier et les trottoirs.



Démontage et remontage
des câbles

PHASE 3 / juillet 2011

- 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

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



Modifications de circulation

RÉPARATION DU PONT DU TEIL 2010 2011

La DIR Centre-Est a souhaité maintenir, autant que possible, la circulation sur le pont.
Lorsque les travaux le nécessitent, un **itinéraire de déviation** est programmé.



En bref...

- 8 mois de circulation en sens unique
- 40 nuits de coupure
- 1 mois de coupure totale

Modifications de circulation

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

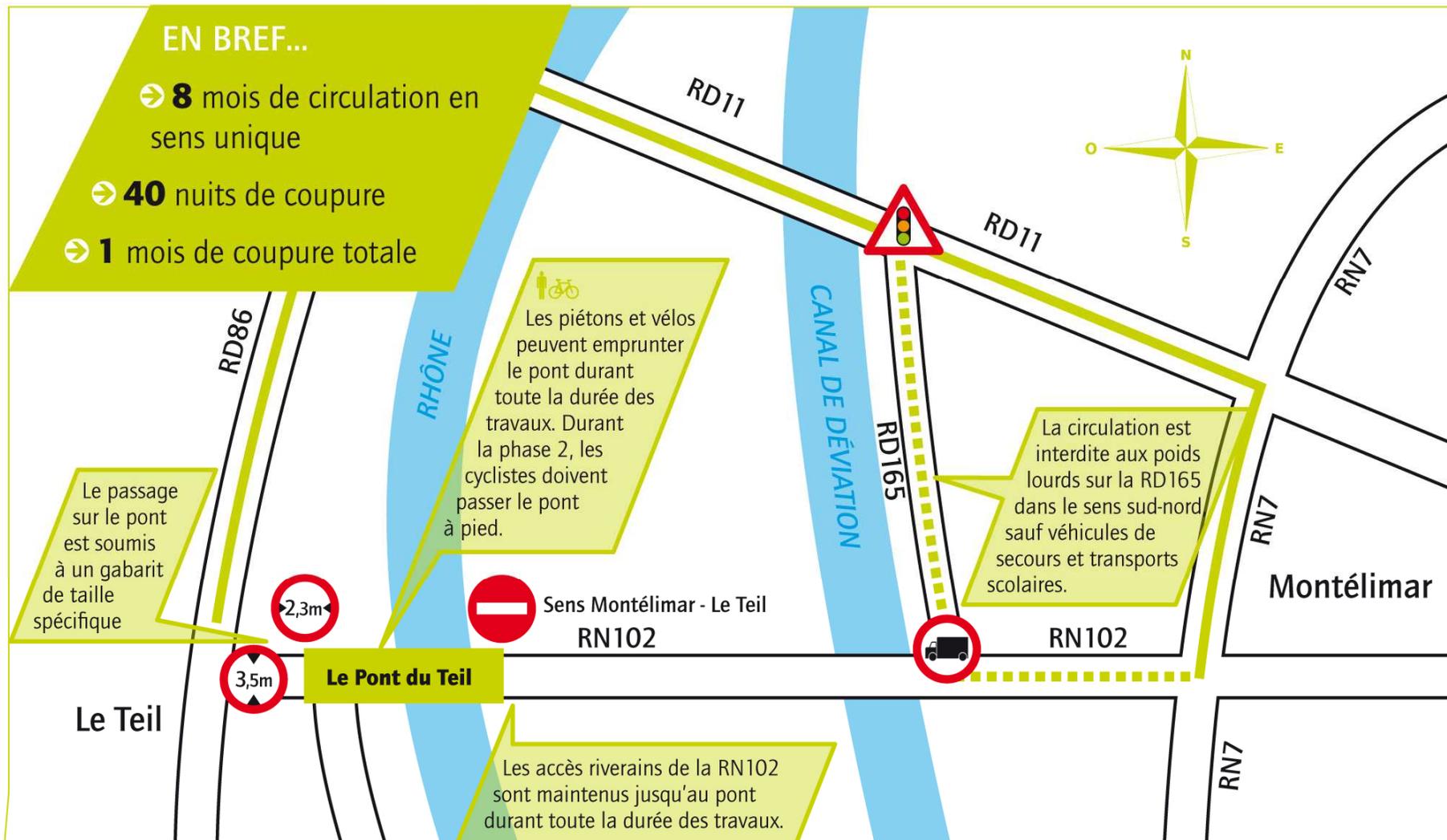
**Sens Le Teil > Montélimar - déviation des poids lourds (>3,5 t)
et des véhicules dont la largeur > 2,30 m**

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 gabarits (voir plan) :*
Passage par l'itinéraire de déviation : RD11 puis RD86

Rappel : itinéraire de déviation via RD86 et RD11



Modifications de circulation

RÉPARATION
PONT
DU **TEIL**
2010 2011

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

Coût, financement et acteurs du projet

RÉPARATION DU PONT DU TEIL 2010 2011

- **Coût global de l'opération** : 9 M€ TTC, dont :
 - Travaux: 8,4M€
 - Etudes et investigations préalables : 200 k€
 - Frais de balisage et d'exploitation : 100 k€
 - Contrôles extérieurs, Coordination sécurité, frais annexes : 300 k€
- **Financement** : 100% Etat (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer / Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer)
- **Maître d'œuvre** : DIR Centre-Est / SIR de Lyon / Pôle ouvrages d'art
- **Contrôle extérieur** : CETE de Lyon / DOA et Laboratoire Régionale de Lyon
- **Entreprise titulaire** : Baudin - Chateauneuf
- **Coordonnateur sécurité** : Société Présents

Dispositif d'information

- 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

- Dépliant projet distribué à l'ensemble de la population (sur le périmètre concerné)
- Lettre « Info Chantier » distribuée au fur et à mesure de l'avancement du chantier

Espace Internet dédié www.pontduteil.fr

RÉPARATION
**PONT
DU
TEIL**
2010 2011

