

Réhabilitation du pont métallique de Dallet sur l'Allier

Réunion publique du 19/12/2022



Sommaire

I - Présentation de l'ouvrage

II - Surveillance de l'ouvrage

III - Etude de réparation

IV - Projet retenu

V - Financements - Délais

VI - Travaux



I - Présentation de l'ouvrage

1 - Situation



Cet ouvrage est situé sur la RD769A au PR0+65, sur la commune de Mur-sur-Allier.

Cette route permet à la RD769A le franchissement de la rivière l'Allier.

Cet ouvrage est également situé sur :

- la zone Natura 2000 «Val d'Allier-Alagnon»,
- en zone rouge du PPRI «Val d'Allier Clermontois» (aléa inondation fort et constructions interdites).



I - Présentation de l'ouvrage

2 - Historique de l'ouvrage

Ce pont a été construit entre 1897-1899 et mis en service en **1899**.

Il appartient à la génération des ponts **type Eiffel**.

Il est constitué de 2 poutres principales à treillis.



I - Présentation de l'ouvrage

3 - Description de l'ouvrage

Il s'agit d'un pont d'une longueur totale de 152 m à poutres à treillis en métal à 3 travées :

- ✓ 2 travées de rive de 47,00 m,
- ✓ 1 travée centrale de 58,00 m.

Les 2 poutres latérales font 5,15 m de hauteur avec un entraxe de 4,00 m.

Le tablier est constitué de voûtains en brique reposant sur les pièces de ponts et d'une chaussée en enrobé.

Voûtains en brique



Principe de construction en voûtains



I - Présentation de l'ouvrage

3 - Description de l'ouvrage

Le profil en travers sur ouvrage est composé de :

- ✓ Une chaussée de 2,62 m de largeur, limitée à une voie de circulation avec alternat par feux tricolores,
- ✓ 2 trottoirs de 49 cm avec un garde-corps.

La limitation en charge est fixée par arrêté à 3,5 T.

L'ouvrage est également constitué de :

- ✓ 2 culées aux extrémités,
- ✓ 2 piles intermédiaires.

Culée en extrémité



Pile du pont



II - Surveillance de l'ouvrage

Les 3 dernières Inspections Détaillées Périodiques (IDP) :
2008 et 2014 et 2017

(Echelle allant de **1** à **5**
en fonction de l'état de
l'ouvrage: 1 étant un
ouvrage en parfait état).

- ✓ IDP 2008 : Indice d'état = **3**
- ✓ IDP 2014 : Indice d'état = **4**
- ✓ IDP 2017 : Indice d'état = **5**

L'ouvrage est dans un mauvais état structurel

Les principaux désordres constatés sont :

- ✓ Problème d'étanchéité et dégradation des voûtains,
- ✓ Corrosion évolutive de l'ensemble de la structure porteuse,
- ✓ Perte de section localisée,
- ✓ Rivets sectionnés ou absents.



III – Les études

Au vu de l'état de l'ouvrage (Indice d'Etat = 5), l'étude de réparation de l'ouvrage a été inscrite au programme « Etudes d'Ouvrages d'Art 2019 ».

Le marché de Maîtrise d'Œuvre comprenait 3 phases :

1. Diagnostic,
2. Avant Projet,
3. Projet et Dossier de Consultation des Entreprises.

III – Les études

1 – Phase 1 : Diagnostic

A – Inspection de la structure métallique

Les constats réalisés en 2019 montrent une évolution des désordres.

Le diagnostic confirme le très mauvais état de l'ouvrage.

B – Investigations sur le métal et la peinture

- ✓ Essais de décapage satisfaisants,
- ✓ Métal en fer puddlé et non-soudabilité du métal en place,
- ✓ Perte de 1/3 de l'épaisseur initiale pour les montants des poutres au droit des trottoirs,
- ✓ Concentration en plomb proche de 0 mg/cm²,
- ✓ Pas d'amiante.



III – Les études

2 – Phase 2 : Avant Projet

4 solutions d'aménagements ont été étudiées prenant en compte le tracé de la voie verte du Grand Clermont qui emprunte cet ouvrage.

Le **Comité de Pilotage** du 18 mai 2021 a retenu la solution suivante :

- ✓ Maintien de la circulation des Véhicules Légers en alternat à feux,
- ✓ **Elargissement par encorbellement** pour les modes doux (largeur 2,00 m),
- ✓ Conservation de la couleur verte

3 – Phase 3 : Projet – Dossier de Consultation des Entreprises

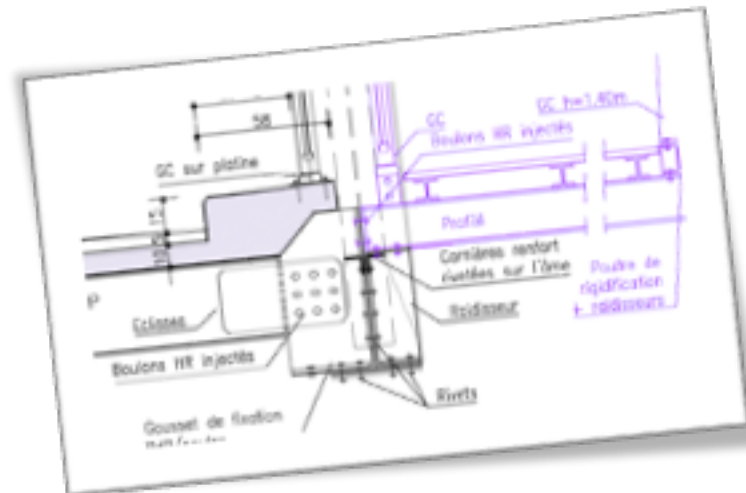
Mission architecturale sur le traitement des garde-corps et la mise en lumière de l'ouvrage



IV – Le projet retenu

Les principaux travaux sont :

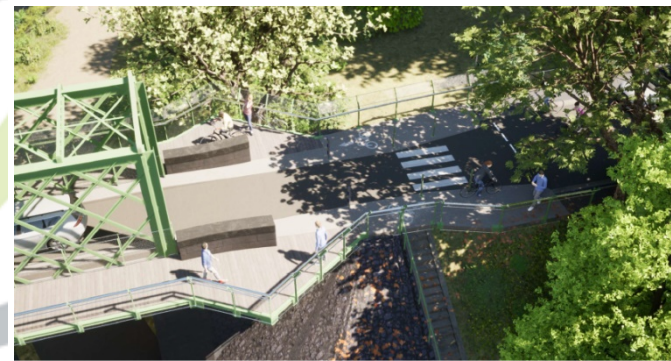
- ✓ Démolition chaussée, trottoirs, voûtains en brique et dépose des garde-corps,
- ✓ Remplacement de l'ensemble des pièces de pont et mise en place de l'encorbellement,
- ✓ Renforcement de la structure métallique,
- ✓ Décapage et remise en peinture,
- ✓ Réalisation de la dalle en Béton Fibré à Ultra hautes Performances (produit innovant), pour compenser le poids supplémentaire des encorbellements.



IV – Le projet retenu

- ✓ Réalisation des équipements :
 - ☐ Vérinage et réparation des appareils d'appuis (piles et culées),
 - ☐ Réalisation des dispositifs anti-sismiques,
 - ☐ Réalisation de l'assainissement,

- ✓ Raccordement aux accès



IV – Le projet retenu



- ✓ Mise en place du platelage bois sur encorbellement, y compris sur belvédères,
- ✓ Travaux sur maçonnerie des appuis (piles et culées),
- ✓ Réalisation des superstructures :
 - ☐ Mise en place de l'étanchéité,
 - ☐ Réalisation des trottoirs et des enrobés,
 - ☐ Réalisation des joints de chaussée,
 - ☐ Mise en place des dispositifs de retenue :

Bord chaussée :

Garde-corps architectural hauteur 1,00 m

Encorbellement :

Extérieur garde-corps architectural de 1,40 m

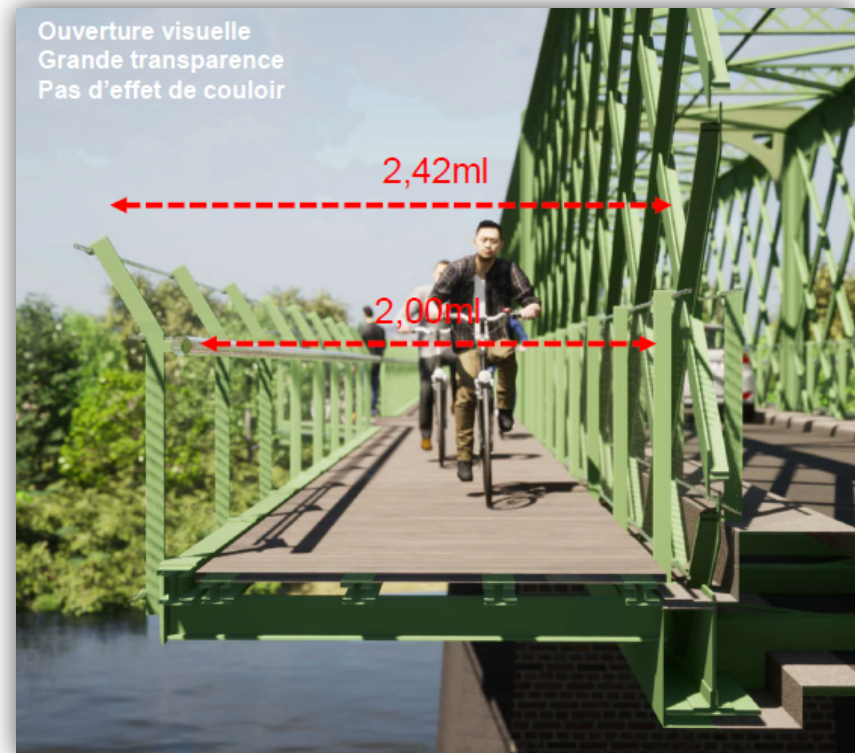
Intérieur garde-corps architectural de 1,20 m



IV – Le projet retenu

Zoom : le garde-corps

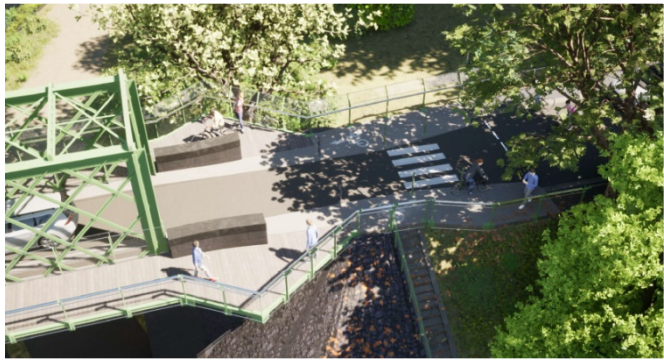
- ✓ Garde-corps métallique avec main courante en acier,
- ✓ Montants avec une couleur identique au pont,
- ✓ Remplissage en filet inox.



IV – Le projet retenu

Zoom : le traitement des accès

- ✓ Sécuriser les usagers,
- ✓ Rendre l'aménagement lisible,
- ✓ Garantir le confort des usagers.



IV – Le projet retenu



Zoom : Belvédères au droit de la pile en rivière

- ✓ Créer une zone de repos,
- ✓ Profiter du point de vue sur la rivière.



Zoom : Belvédères au droit des accès

- ✓ Créer une zone de repos,
- ✓ Profiter du point de vue sur les berges,
- ✓ Sécuriser l'accès à l'encorbellement.

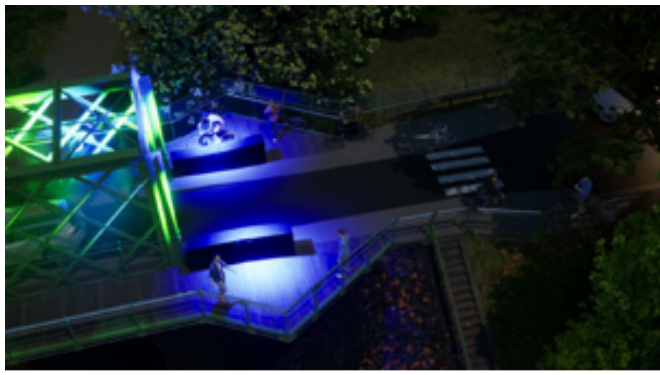


IV – Le projet retenu

Etude en cours par le syndicat
« Territoire d'Énergie du Puy-de-Dôme »

Mise en lumière de l'ouvrage :

- ✓ La mise en lumière des encorbellements s'efface au profit de l'ouvrage historique (mise en valeur de la structure patrimoniale),
- ✓ Des balises disposées en hauteur projettent de la lumière sur la structure,
- ✓ Les encorbellements et la chaussée n'ont pas d'éclairage direct.



V – Financement, délais

1 – Coût de l'opération

Le coût de l'opération s'élève à **4 500 000 € HT** soit **5 400 000 € TTC**

2 – Appel à Projet de l'Etat « Fonds Mobilités Actives – Continuités Cyclables »

Le dossier déposé le 15 septembre 2021 a fait l'objet d'une décision le 07 mars 2021. Un financement de l'Etat de **690 600 €** est accordé.

La date de mise en service doit être effective au **1^{er} trimestre 2024**.

3 – Fonds Européens

Une participation complémentaire au titre du FEDER REACT UE d'un montant de **2 100 000 €** a également été sollicité auprès de la Région Centre-Val-de-Loire (demande en cours de d'instruction).

La date de mise en service doit être effective au **4^e trimestre 2023**.



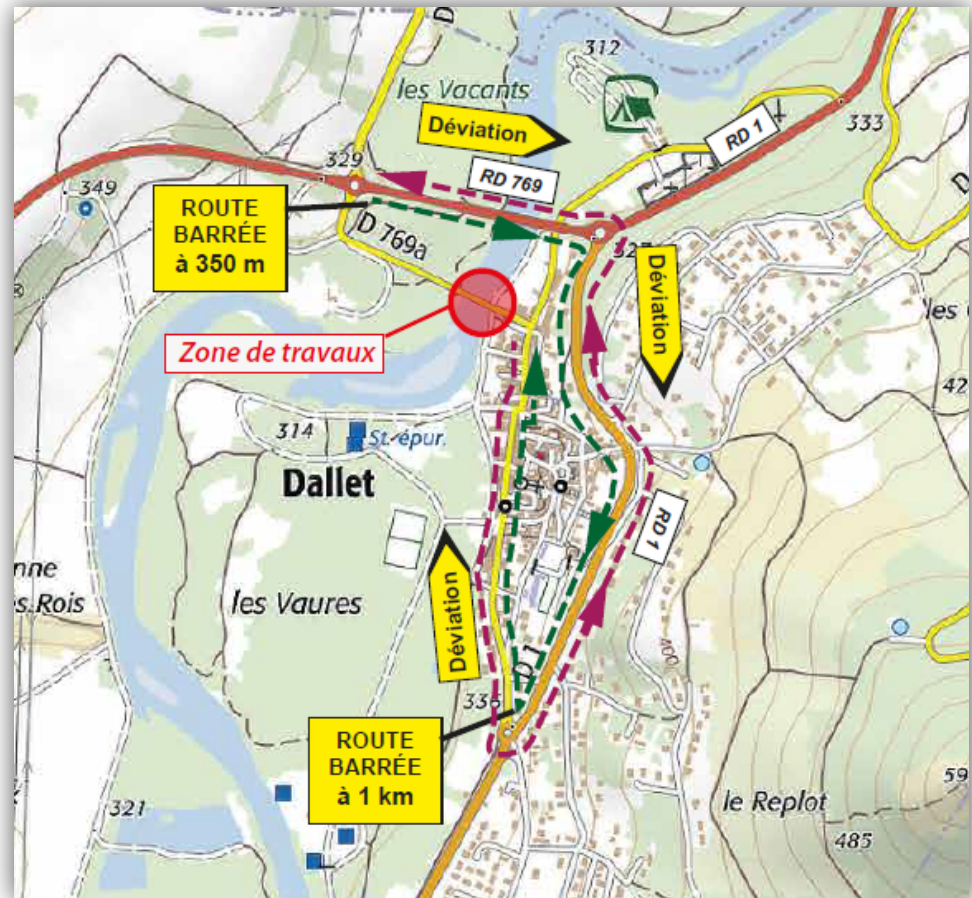
VI – Travaux

- ✓ **Début des travaux : le 09 janvier 2023**
- ✓ **Durée : environ 9 mois** (hors intempéries)
- ✓ **Entreprises :**
 - ☐ Bouygues Travaux Publics (mandataire)
 - ☐ Roth (peinture anticorrosion)
 - ☐ Altrad (échafaudage, confinement)
 - ☐ CAN OA (charpente métallique)
- ✓ **Phasage des travaux :**
 - ☐ Démolition du tablier
 - ☐ Remplacement des éléments métalliques corrodés
 - ☐ Décapage et protection anti-corrosion
 - ☐ Pose des dalles préfabriquées en BFUP
 - ☐ Pose des consoles des encorbellements
 - ☐ Réfection de la chaussée et des trottoirs
 - ☐ Aménagement des encorbellements
 - ☐ Mise en lumière



VI – Travaux

**Aucune circulation possible (même piétonne)
pendant les travaux**



Merci de votre attention

