

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

Communiqué de presse



Poitiers, 25 novembre 2021

Pont de Bonneuil-Matours : deux solutions pour conforter le pylône fragilisé

Le pont de Bonneuil-Matours, dont la construction d'origine avec tablier en bois et pylônes en pierre date de 1846, a fait l'objet d'une reconstruction du tablier et de sa suspension en 1932, puis de divers travaux de renforcements structurels au cours du temps.

Au fil des années, il a présenté des problèmes liés, notamment, à la résistance réduite du tablier et au vieillissement de sa suspension et de la charpente métallique, d'où la mise en place de limitations de circulation et de gabarit, pour les véhicules.

Dans le cadre du Schéma Routier 2016-2021, le Département de la Vienne a décidé de procéder à la réhabilitation complète de ce pont inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques depuis 2011. Compte tenu de cet impératif, l'objectif était de refaire le tablier pour garantir la sécurité des usagers, tout en préservant le caractère historique de l'ouvrage. Après les travaux, il sera un peu plus large qu'actuellement, suite à l'aménagement de deux trottoirs latéraux pour garantir la sécurité des piétons.

Le chantier a débuté en juin 2020 et nécessite, depuis le 4 janvier dernier, la fermeture totale à la circulation automobile. Une passerelle provisoire accessible aux personnes à mobilité réduite est en place pour les piétons et les cyclistes posant pied à terre.

Tassement d'une pile en rive droite

Pendant ces travaux de réhabilitation et à la suite de mesures de contrôle dans le cadre de la surveillance générale de l'ouvrage, **un tassement anormal** a été détecté, à la fin de l'été, au niveau du pylône situé en rive droite avec un mouvement de bascule de quelques centimètres, invisible à l'œil nu. Un tassement qui n'est pas cohérent avec la situation actuelle du pont délesté de son tablier et donc logiquement moins lourd.

Tremblement de terre ? Modification du comportement d'une couche de sol lors de l'allégement du tablier ? **Actuellement, les causes de ce tassement font l'objet d'analyses d'experts.**

Deux solutions proposées

Des contrôles et mesures sont effectués une fois par semaine et depuis septembre aucun mouvement supplémentaire n'a été constaté. Toutefois, il est impossible de dire actuellement si la structure, même stabilisée, ne bougera plus, d'autant que lorsque le tablier va être réinstallé, le pylône aura à supporter une charge supplémentaire.

Plusieurs solutions de confortement global de la pile ont été proposées. D'emblée celle de la consolidation du massif de fondation par injection a été écartée puisqu'il n'est pas techniquement possible aujourd'hui, de garantir son efficacité sur ce type d'ouvrage. De plus, elle utilise des produits qui peuvent potentiellement avoir un impact environnemental.

Deux possibilités d'interventions ont aujourd'hui été sélectionnées :

☑ **Conforter les fondations avec des pieux positionnés en amont et en aval du pilier fragilisé.** Cette solution a le mérite de conserver le pylône en place mais en modifie l'aspect visuel en partie basse de l'ouvrage de façon significative. L'intégralité des matériaux sera conservée, y compris la partie maçonnée de la pile. **Une dizaine de mois** seraient alors nécessaires pour la réouverture à la circulation de l'édifice.

☑ **Démolir le pylône fragilisé et le reconstruire à l'identique.** Cette solution pose des questions concernant le soutien du pont pendant la démolition du pylône, avec deux options possibles : démontage du tablier et de la suspension provisoire en place ou dépose du tablier sur des pâlées provisoires (petites piles en rivière). Si elle a le mérite de ne pas modifier l'aspect de la pile, aucun matériau d'origine ne sera alors conservé. Il faudrait envisager **une quinzaine de mois** pour cette déconstruction/reconstruction et la fin totale du chantier.

Pour les deux solutions, **la date du début des travaux n'est pas encore définie.** Reste, en effet, à réaliser des études et des analyses techniques et prendre en compte les contraintes liées à la Loi sur l'eau.

Quelle que soit la solution retenue par le Département de la Vienne, propriétaire de l'ouvrage, celle-ci devra être, préalablement à l'engagement des travaux, autorisée par la Direction Régionale des Affaires Culturelles dans le cadre de la conservation du patrimoine historique (délai d'instruction compris entre deux et douze mois).

Ces solutions sont estimées entre 3 M€ et 4 M€, surcoût pris en charge par le Département de la Vienne.

Fin des travaux actuels

Les travaux actuels qui devaient initialement permettre la réouverture totale à la circulation, fin décembre, vont être **arrêtés d'ici la mi-décembre**. Ils ne pourront reprendre qu'une fois toutes les autorisations nécessaires obtenues pour procéder au confortement du pylône rive droite. Le pylône fragilisé est sous surveillance constante.