

Poitiers, le 12 juillet 2024

Inauguration du pont suspendu de Bonneuil-Matours



Alain PICHON, Président du Département de la Vienne, Christophe PECATE, Sous-préfet de Châtelleraut, Gilbert BEAUJANEAU, Vice-Président du Département en charge des Routes et des Mobilités, Isabelle BARREAU et Gérard HERBERT, Conseillers départementaux du canton de Chauvigny et Franck BONNARD, Maire de Bonneuil-Matours, ont inauguré le pont de Bonneuil-Matours, en présence des représentants de l'entreprise BAUDIN CHATEAUNEUF qui a assuré la restauration générale du pont et de la Société ARTCAD, maître d'œuvre.

> La réhabilitation d'un joyau architectural

Initialement construit en 1846, agrandi en 1932, précurseur des grands ouvrages tels que le pont de Tancarville, **ce dernier pont suspendu de la Vienne est inscrit à l'inventaire des monuments historiques depuis 2011.**

Axe routier important pour franchir la Vienne, **la réhabilitation complète de cet ouvrage était devenue indispensable** (restauration, renforcement pour supporter un trafic tout tonnage, remplacement du tablier et élargissement pour proposer des cheminements piétonniers de part et d'autre).

Dans le cadre des schémas routiers 2016-2021 et 2022-2027, le Département de la Vienne s'est donc engagé dans un ambitieux projet de réhabilitation du pont de Bonneuil-Matours pour la sauvegarde de cet ouvrage exceptionnel et pour la sécurité des usagers : l'objectif étant de conserver l'ouvrage d'art à l'identique.



> Les différentes phases du chantier

2020 Travaux préparatoires

Les travaux préparatoires ont consisté à :

- l'installation de portiques
- l'installation d'une passerelle suspendue pour les piétons
- la mise en place de la suspension provisoire

Les travaux commencent en période COVID intégrant de nombreuses contraintes.

2021 Travaux et arrêt du chantier

Les travaux réalisés sous coupure complète de la circulation ont consisté à :

- la démolition de la chaussée
- au remplacement de la charpente du tablier
- à la dépose de la suspension existante
- au clouage des chambres d'ancrage
- au désamiantage de l'ouvrage

Le chantier s'arrête suite à la détection de mouvements du pylône en rive droite en août 2021. La cause de ces mouvements a été recherchée sans qu'aucune hypothèse ne s'impose.

2022 Nouvelles études et nouvelles autorisations

L'année 2022 a été consacrée à l'étude d'une solution technique de renforcement du pylône en rive droite tout en préservant le caractère patrimonial de l'ouvrage.

Les dossiers administratifs et réglementaires (dossier loi sur l'eau et prorogation, permis de construire (2 dossiers), marchés publics...) ont été obtenus dans un temps record.

2023 Reprise du chantier et réouverture à la circulation

Les travaux de renforcement du pylône en rive droite ont été réalisés avec le battage de pieux d'un diamètre de 2,30 m de part et d'autre du pylône et l'installation du chevêtre. La nouvelle suspension a pu être installée par transfert de charges.

Ces travaux ont permis la réouverture à la circulation de l'ouvrage par alternat le 7 décembre 2023.

2024 Fin du chantier et aménagement en rive droite

Les travaux de finition sur les équipements (peinture, garde-corps, joints de chaussée, murs de soutènement ...) ont été réalisés ainsi que les travaux sur les murs en retour.



> Un chantier exceptionnel

Les multiples aléas de ce chantier ont été résolus grâce à la mobilisation de tous les acteurs, qui ont fait preuve de réactivité et d'ingéniosité pour franchir à chaque fois tous les obstacles en ne gardant en tête que les objectifs suivants : assurer la sécurité des personnes et la pérennité de l'ouvrage sur le long terme.



En quelques chiffres

1 Marteau de Hollande apporté sur le chantier (un des plus puissants d'Europe) pour battre les pieux

Des pieux métalliques de 2,3 m de diamètre, en tôle de 3 cm, d'une profondeur de plus de **10** mètres

124m³ de béton pour le chevêtre précontraint, réalisé en 2 fois et 92 m³ de béton de remplissage pour les pieux

La travée centrale représente un volume de 105m³ de béton et de **450m²** coffrage en sous-face.

Fers utilisés de diamètre 32 à 40 mm, soit **5** fois le diamètre de ceux utilisés habituellement dans le bâtiment

Suspension provisoire du tablier : **8** clous d'ancrage diamètre 63 mm, longueur 10 m, 32 vérins de 50 tonnes pour la mise en tension, 233 m de câbles porteurs de diamètre 73 mm, 42 suspentes provisoires

Suspension de la passerelle provisoire : 4 clous d'ancrage de diamètre 63 mm, longueur 10 m, 16 vérins de **5** tonnes pour la mise en tension, 220 m de câbles porteurs de diamètre 73 mm

Suspension définitive : **24** clous d'ancrage de diamètre 63 mm, longueur variable entre 20 m et 36 m, 2 faisceaux de 7 câbles (123 m/câble), 52 suspentes, 48 vérins de 50 tonnes pour la mise en tension

Nouveau système de suspension suffisant avec **6** câbles porteurs. Cependant, l'esthétique de l'ouvrage final devant être le plus proche possible de l'existant (nombre et diamètre des câbles), un septième câble a été mis en place dans le faisceau des câbles porteurs mais il n'est pas mis en tension.

Épreuves de chargement du pont avant ouverture : **4** camions 6x4 de 26 tonnes

2900m² de surface de peinture pour la charpente



> Un aménagement en rive droite prévu prochainement

L'aménagement d'un carrefour plan en rive droite sera réalisé à partir de cet été permettant un cheminement sécurisé des piétons. L'axe Châtelleraut / Chauvigny (RD 749) restera prioritaire. Des stops seront mis en place sur l'axe Bonneuil-Matours / Archigny (RD 3) au niveau du carrefour.

> Financement des travaux

Les travaux du pont s'élèvent à 13,4 M€ et sont financés par le Département de la Vienne. Une subvention de 1,25 M€ a été accordée par la Direction Régionale des Affaires Culturelles - Conservation régionale des monuments historiques, au titre des monuments historiques inscrits.