

Reconstruction du Pont de Fleurville

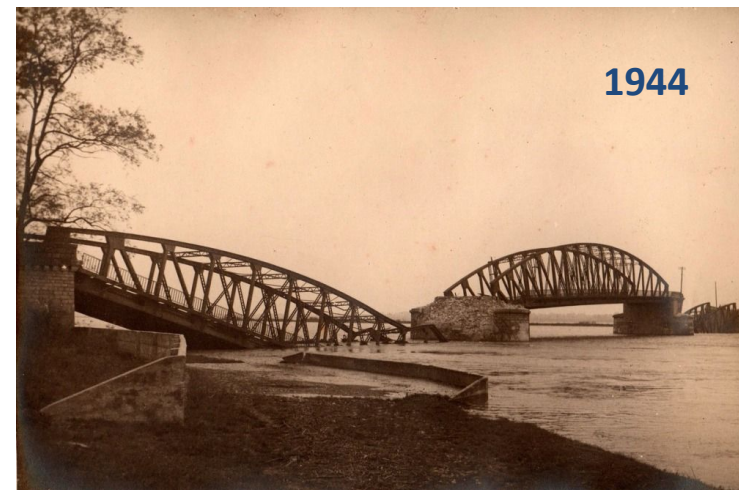
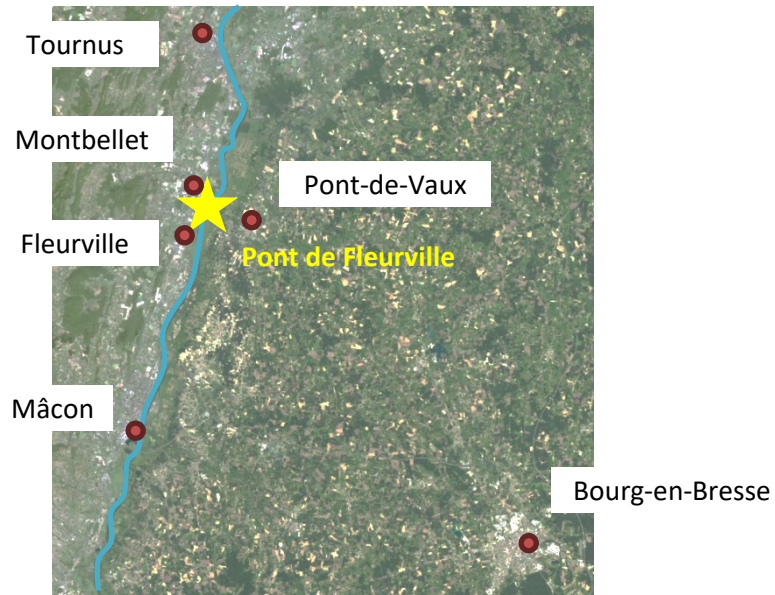
27 janvier 2021



**Ici, c'est
l'Ain !**

SOMMAIRE

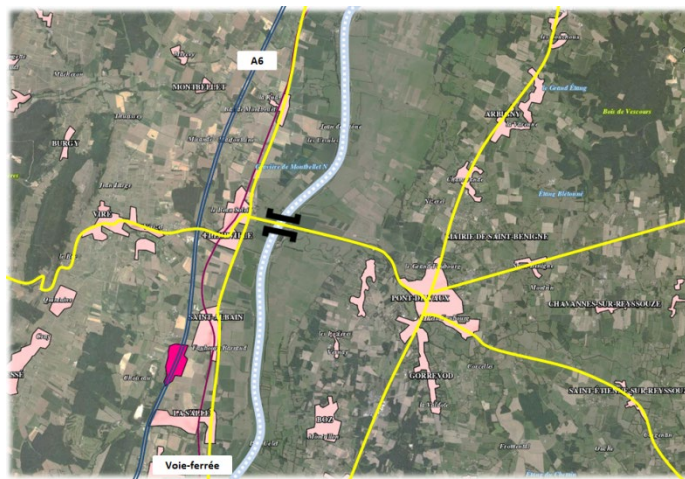
- **Le pont actuel 3**
- **Un pont vieillissant 5**
- **Le projet de reconstruction 8**
- **L'autorisation environnementale 14**
- **Un projet enrichi à l'issu de l'enquête publique 21**
- **Le calendrier des procédures 30**
- **Le déroulement des travaux 31**



- Un pont construit en 1835, adapté en 1899, une partie des piles ayant été réutilisées pour supporter un nouveau tablier
- Un pont dynamité en 1944, réparé et remanié en 1946, avec les éléments récupérés dans la Saône

Une Connexion Structurale

- Un trafic quotidien sur la RD933a de 6 700 véhicules, dont 220 poids-lourds
- Le seul ouvrage entre Mâcon et Tournus de « grande capacité »
- Un lien entre les différents modes de locomotion
 - Voie ferrée
 - Autoroute



Un lien qui participe au développement touristique des deux territoires



Une liaison économique

- L'entrée économique du territoire de Pont-de-Vaux
- La connexion entre deux bassins de vie
 - 3 millions d'euros dépensés par les résidents de Saône-et-Loire dans le pôle commercial pontévallais en 2018





Corrosion généralisée de la structure



Acier fragile en cas de température négative



Structure complexe - entretien difficile



Peinture au plomb



Circulation alternée



Gabarit limité à 4,20 m



Trottoir condamné



Limitation de tonnage à 26 t

Depuis 2016, 8 capteurs mis en place pour suivre les mouvements de la structure, complétés en 2019 par 4 capteurs supplémentaires.



Pas adapté aux modes doux



**Une circulation routière contrainte
qui ne répond plus aux besoins**



Gabarit hydraulique réduit

> OBJECTIFS

- Maintenir le franchissement de la Saône pour les usagers ;
- Rétablir une liaison sécurisée à 2 x 1 voies entre les Départements ;
- Améliorer les circulations locales ;
- Favoriser les cheminements des circulations douces ;
- Faciliter l'entretien ultérieur de l'ouvrage.

> ETAPES

2014 : Décision de reconstruire l'ouvrage

2016 : Choix de la solution retenue

2017 : Sélection du projet architectural

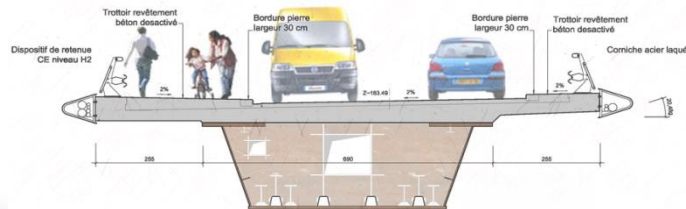
2019 : Dépôt de la demande d'autorisation



- Le Département de Saône-et-Loire
- Les Communes
- Les services de l'Etat (DREAL, DDT, ARS, VNF) associés à chaque phase d'étude
- L'EPTB (Etablissement Public Territorial du Bassin) Saône et Doubs

Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, le service instructeur de l'Etat a jugé le **dossier recevable** en novembre 2019.

- Le projet est conforme aux prescriptions environnementales (biodiversité, gestion des eaux, milieux aquatiques et zones humides, gestion des inondations,....)
- L'impact environnemental est jugé limité et les mesures compensatoires suffisantes pour préserver la biodiversité du bassin



> LE TABLIER

Constitué d'un caisson métallique en « U », supportant un hourdis en béton armé, le tablier s'élance sur une longueur d'environ 272 mètres avec une largeur de 12 mètres.

D'une hauteur de 2,20 mètres le caisson métallique est réalisé en acier autopatinable, permettant une réduction des coûts d'entretien.

272 m
de longueur

50 m

75 m

80 m

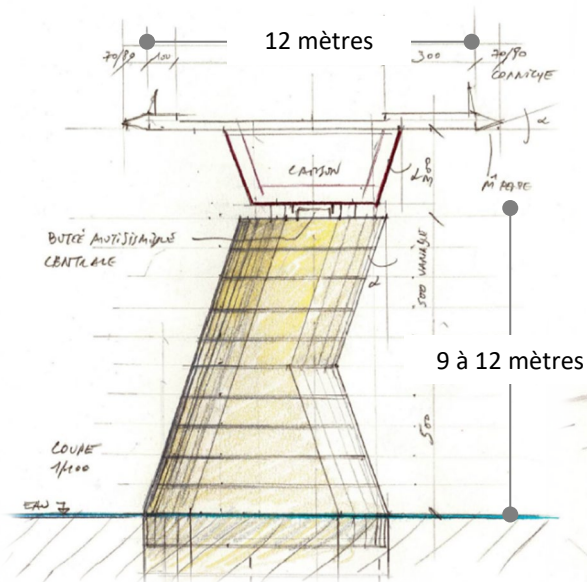
65 m

Élévation Amont
Ech 1/250

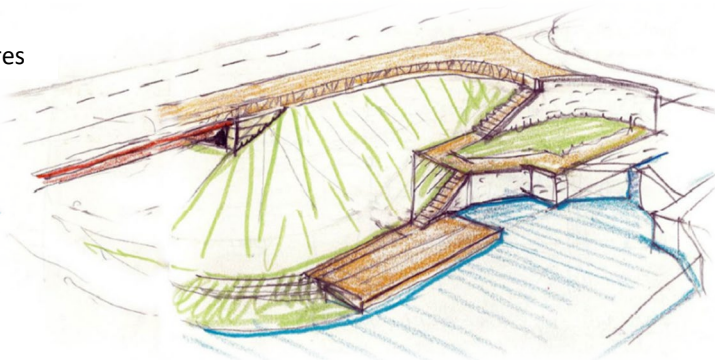
3 Appuis en rivière

> APPUIS EN RIVIERE

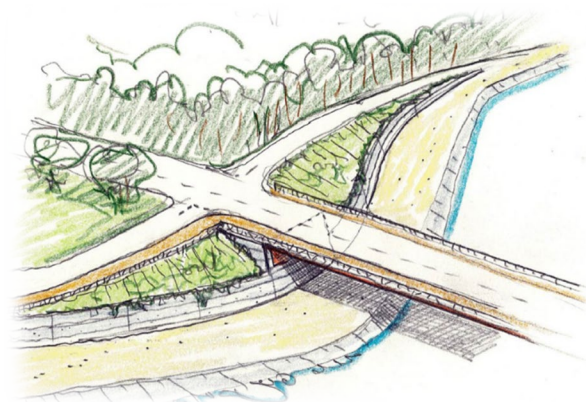
Le tablier reposera sur trois appuis en béton armé qui sont supportés par des fondations profondes.



Aménagement rive Ain



Aménagement rive Saône-et-Loire



> APPUIS EN RIVE

L'écartement des culées du bord de Saône permet de reconstituer des berges naturelles dans l'Ain, et de retrouver l'amplitude naturelle de la Saône.

Coût des travaux : 17,8 millions € HT – 21,6 millions € TTC (valeur 2020)



55 % du montant HT + TVA



45 % du montant HT

Enquête publique du 06 juillet au 19 août 2020

➤ 17 observations du commissaire enquêteur :

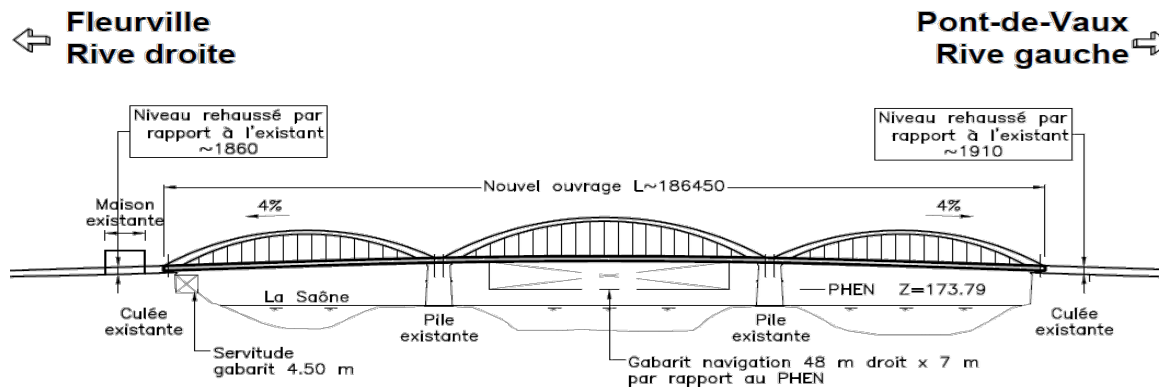
- Concertation du public
- Justification du choix retenu
- Conservation de la circulation grâce à des déviations pendant les travaux

➤ 15 observations du public :

- Raccordements sur les voies existantes
- Séparation de la voie modes doux avec la chaussée
- Nuisances sonores en phase chantier et après mise en service
- Démolition maison pontière
- Utilisation du pont existant pour les modes doux

Un avis défavorable à l'issue de l'enquête publique

- Sur la base des observations du public
- Avec proposition d'une autre solution technique par le commissaire enquêteur, qui consiste à :
 - Réutiliser les appuis existants et remplacer le tablier
 - Couper la circulation durant les travaux



- Un projet adapté aux enjeux de mobilité actuels et futurs
- Un projet bonifié sur le plan environnemental
- Un projet technique maîtrisé
- Un coût global fiabilisé
- Un projet prêt à démarrer dès les autorisations administratives obtenues

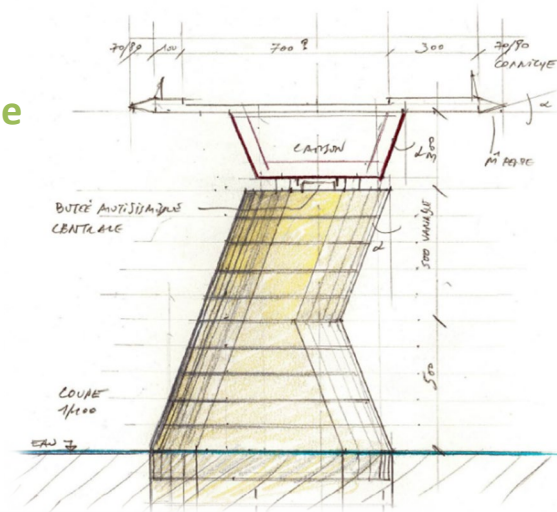


Une diminution estimée des émissions de GES

- Fluidité du trafic
- Augmentation de la vitesse

- 11 % méthane
- 3 % Azote
- 8 % CO2

- Une conception qui s'insère dans le site
- Des études fiabilisées sur une structure neuve, qui laissent moins de place aux aléas
- Des appuis neufs dimensionnés selon les normes actuelles
- Une structure simple à réaliser
- Des matériaux conçus pour un entretien facile



Investissement

	Reconstruction en place	Reconstruction à l'amont
Tablier	8 000 000 €	9 800 000 €
Raccordements	800 000 €	1 000 000 €
Appuis	4 250 000 €	5 900 000 €
Déconstruction OA	850 000 €	1 400 000 €
Mesures compensatoires	200 000 €	500 000 €
Ouvrages provisoires	4 200 000 €	
Total HT	18 300 000 €	18 600 000 €
Total TTC	21 960 000 €	22 320 000 €

Entretien

(100 ans)

	Reconstruction en place	Reconstruction à l'amont
Equipements	950 000 €	1 400 000 €
Surveillance	160 000 €	85 000 €
Confortement pile	1 000 000 €	
Total HT	2 110 000 €	1 485 000 €
Total TTC	2 532 000 €	1 782 000 €

Reconstruction en place : 24 492 000 €

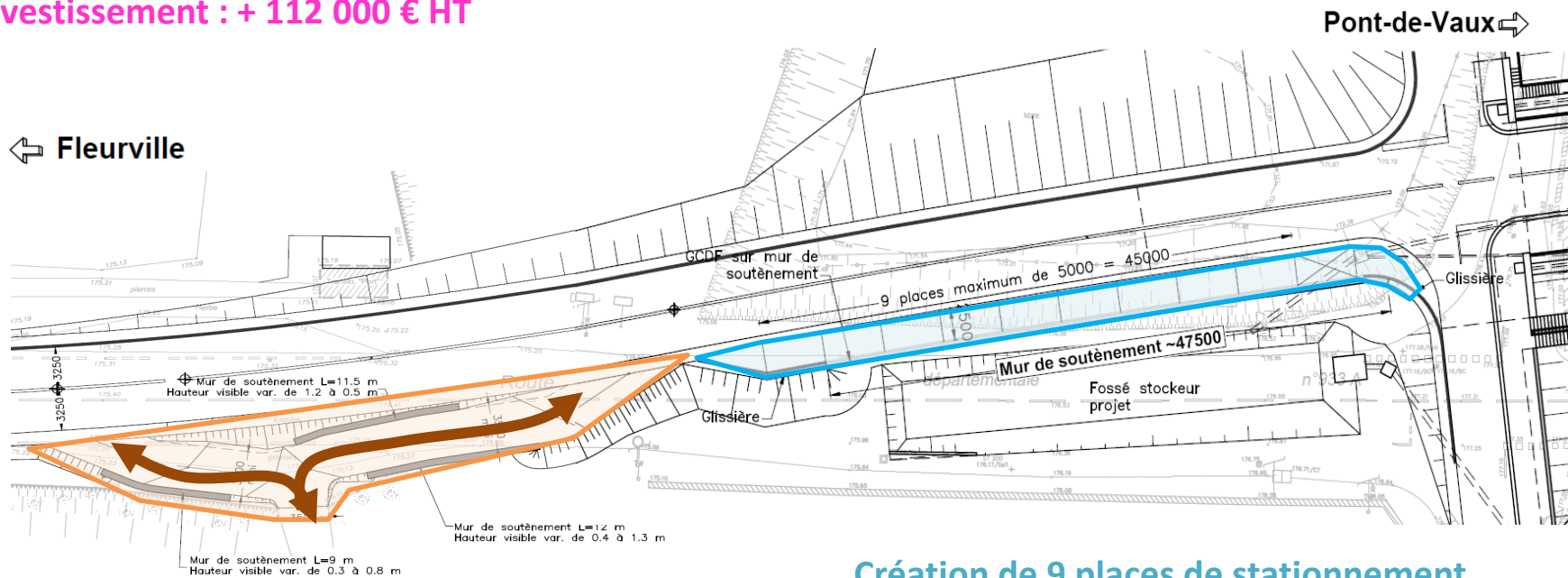
Reconstruction à l'amont : 24 102 000 €

	Reconstruction en place avec ouvrage provisoire	Reconstruction à l'amont et déconstruction de l'existant
Maintien de la circulation	Nécessité d'un ouvrage provisoire	Circulation sur l'existant
Impact environnemental à la réalisation	Impact de l'ouvrage provisoire	Impact des remblais d'accès
Continuité écologique à moyen et long termes	Conservation de la situation actuelle	Restauration du lit mineur et de la continuité écologique en rive gauche
Impact hydrauliques	Aucune amélioration de la transparence hydraulique	Réduction des lignes de crues
Réalisation technique	Difficulté de confortement des appuis	Techniques de construction éprouvées
Durée de vie et pérennité de l'ouvrage	Des appuis anciens conçus avec des charges moindres	Ouvrage neuf conçu avec des normes modernes
Surveillance de l'ouvrage	Des éléments structurels anciens	Ouvrage neuf
Aléas économiques	Méconnaissances de la résistance des appuis anciens	Connaissances approfondies de la géologie
Coût	21 920 000 €	22 320 000 €
Coût entretien	2 532 000 €	1 782 000 €

Et concerté avec les services de l'Etat (DDT/DREAL)

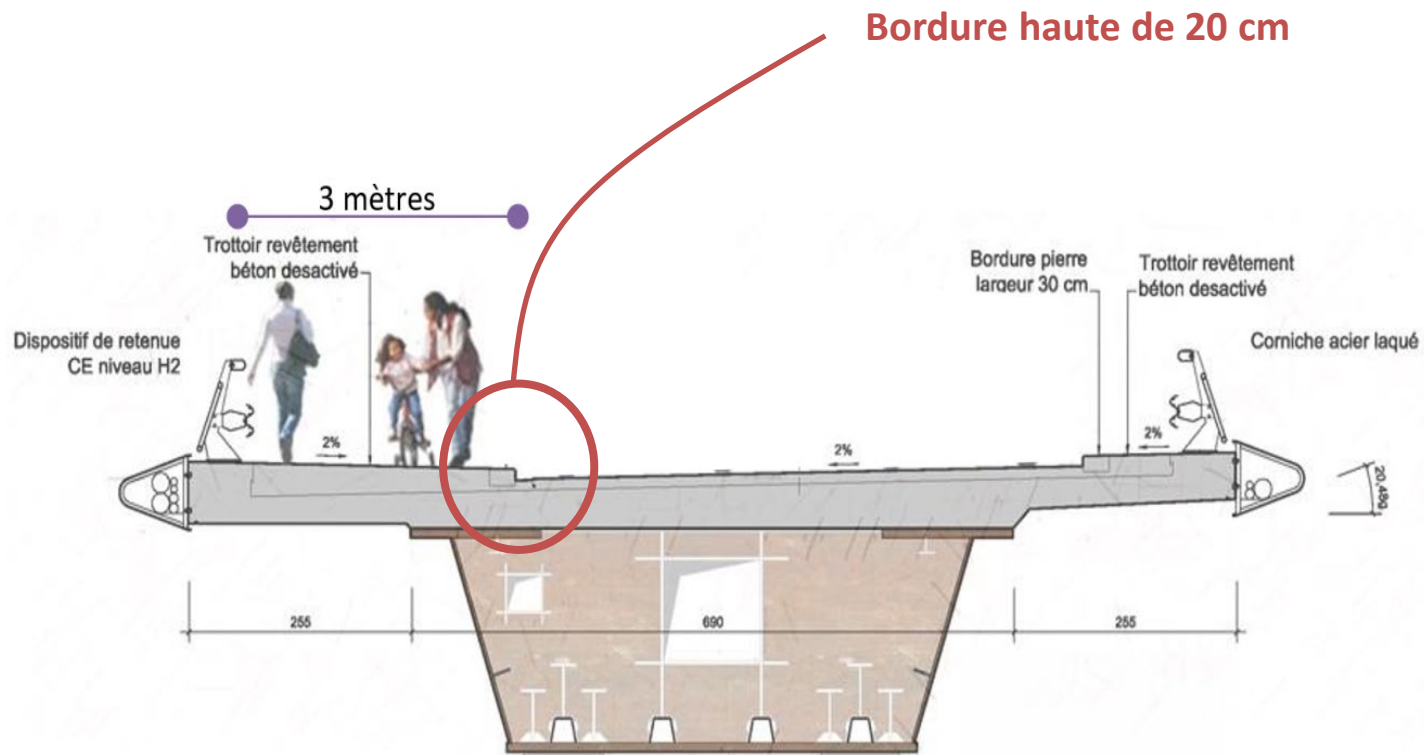
- Adaptation de l'accès à la Distylerie
- Création de places de stationnement
- Séparation voie mixte – voie routière
- Nuisances sonores

Investissement : + 112 000 € HT



Amélioration de l'accès au riverain

Création de 9 places de stationnement utilisables lors des crues



Durant le chantier



Respect de la réglementation :

- Horaires
- Régulation des niveaux sonores des engins
- Utilisation raisonnée des dispositifs sonores



Après la mise en service

Evolution des émissions de bruit

- Fluidité du trafic
- Déport de la voirie
- Augmentation de la vitesse



Analyse de l'évolution des niveaux sonores avant et après l'aménagement :

- Relevé des niveaux sonores sur plusieurs jours
- Evaluation de l'évolution des émissions et mesures complémentaires si nécessaires

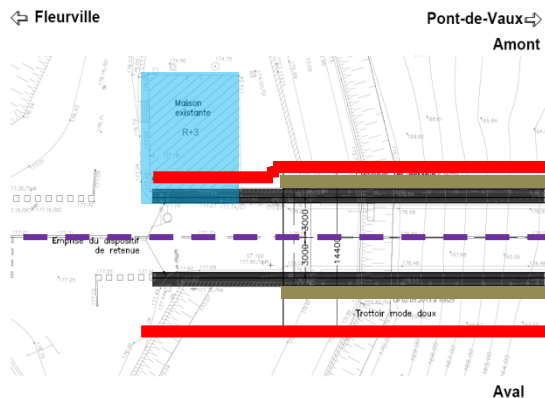
Application d'un revêtement de chaussée phonique, suivant préconisation BET :

- Diminution de 3 à 6 dB(A)

Une maison pontière à déconstruire dans tous les cas

Dans notre projet, pour :

- Limiter l'emprise sur le champ captant



La solution alternative proposée

- Empiète sur la maison pontière
- Nécessite le remblaiement au droit du bâtiment



Utilisation pour les modes doux

- **Rénovation onéreuse**
- **Entretien de deux ouvrages**
- **Aucun bénéfice environnemental**
- **Gabarit hydraulique réduit**
- **Augmentation du niveau des crues**

Utilisation partielle sur un autre site

- **Rénovation onéreuse**
- **Entretien de deux ouvrages**

Des supports de communication, élaborés en partenariat avec les acteurs locaux et association patrimoniales, mis à disposition du public :

- Qui retracent la vie des ouvrages (pont, maison pontière...)

27 janvier 2021 : Réunion publique

Fin-Février 2021 : Dépôt des compléments au dossier auprès des services de l'Etat

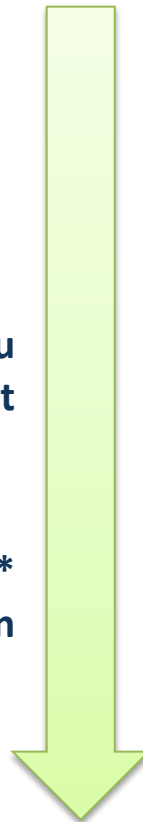
Mars-Avril 2021 : Présentation en CODERST* de Saône-et-Loire et de l'Ain

21 janvier 2021 : Présentation aux partenaires

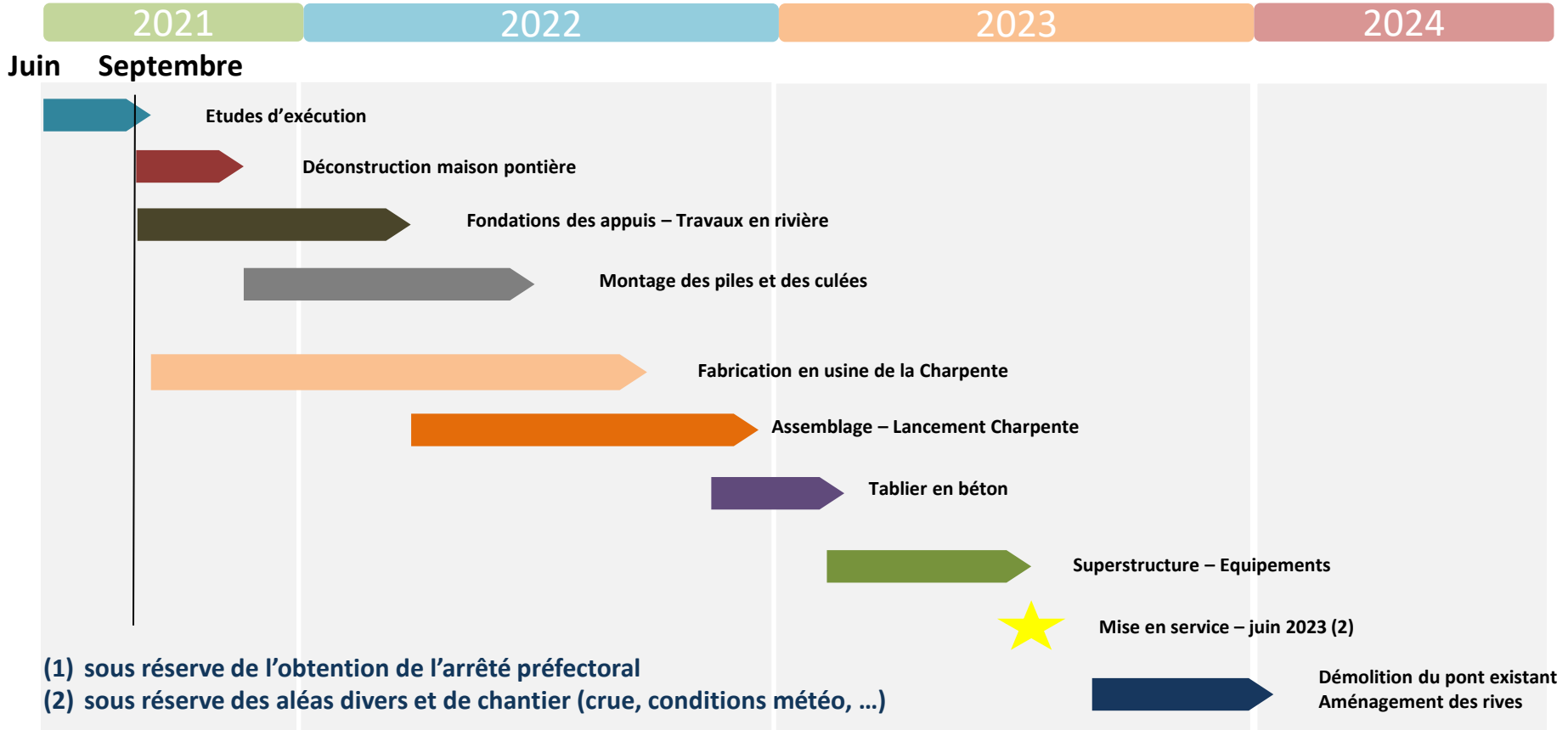
1 Février 2021 : Délibération du Conseil Départemental de l'Ain pour le maintien du projet

8 mars 2021 : Déclaration de projet du Conseil Départemental de l'Ain

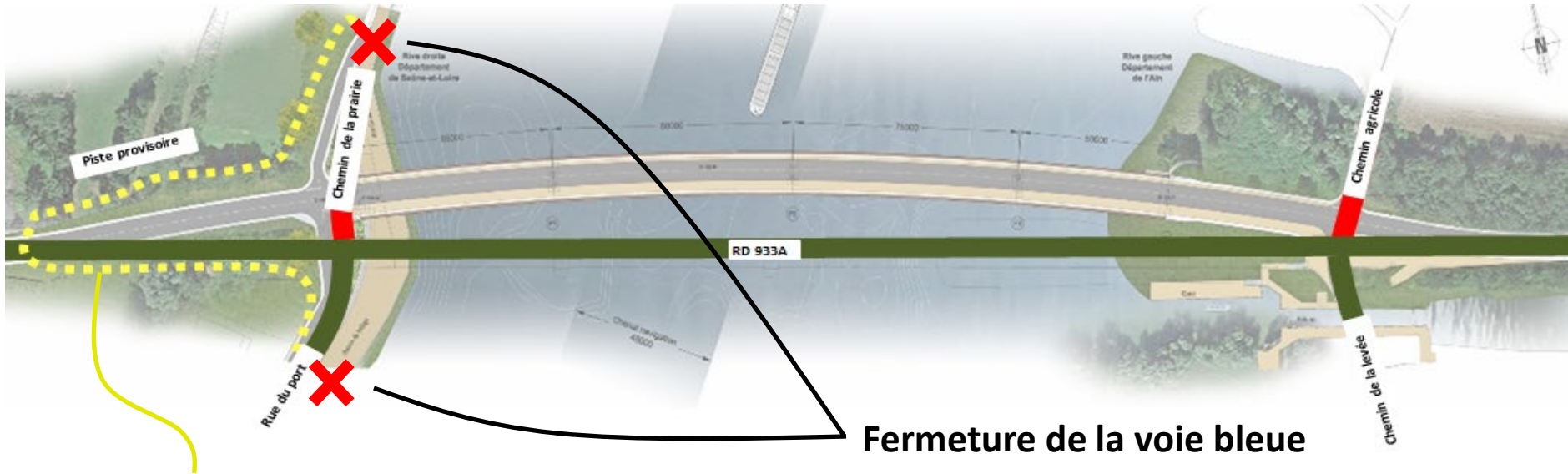
Mai-Juin 2021 : Obtention⁽¹⁾ de l'arrêté d'autorisation environnementale
(1) Sous réserve de l'approbation des instances



*CODERST : conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques



Accès des riverains du chemin
de la prairie depuis le Nord



Voie bleue provisoire

Déconstruction maison pontière :

- Remuet TP
- SFTP (désamiantage)

The logo for Remuet TP features the word "Remuet" in a bold, purple, sans-serif font, followed by "TP" in a bold, yellow, sans-serif font.

Travaux de reconstruction du pont de Fleurville :

- Campenon Bernard Centre Est - Lyon
- Vinci Construction Maritime et Fluviale
- Brunet TP
- BIT SPA (constructeur métallique – Italie)

The logo for Vinci Construction consists of the word "VINCI" in a bold, blue, sans-serif font, with "CONSTRUCTION" in a smaller, blue, sans-serif font below it. To the right of the text is a red graphic element composed of four rounded squares arranged in a cross pattern, with a white circle in the center.

Reconstruction du Pont de Fleurville