

PONT DE FLEURVILLE : LES DÉPARTEMENTS DE L'AIN ET DE LA SAONE-ET-LOIRE ADAPTENT LEUR PROJET

Parce que le pont de Fleurville ne répond plus aux besoins des usagers, les Départements de l'Ain et de Saône-et-Loire ont décidé de procéder à la reconstruction d'un nouveau pont. D'un montant de 20 millions d'euros, financé à 55 % par le Département de l'Ain et à 45 % par la Saône-et-Loire, la construction de ce nouvel ouvrage constitue un enjeu pour la sécurité des usagers, mais aussi un investissement structurant pour les deux collectivités, un projet majeur pour développer l'économie locale et les échanges entre les deux rives de la Saône.

Une enquête publique a été menée cet été afin d'obtenir l'autorisation environnementale permettant de débiter les travaux dans les meilleurs délais. En date du 18 septembre 2020, le commissaire enquêteur a émis un avis défavorable, principalement sur le choix de la solution retenue. Le projet a été retravaillé, complété et enrichi pour tenir compte des attentes des riverains et acteurs locaux. Ce projet adapté sera présenté et soumis pour avis lors de la réunion publique de concertation, organisée conjointement par le Département de l'Ain et le Département de Saône-et-Loire, le 27 janvier 2021, à la salle des fêtes de Pont-de-Vaux.



UNE RECONSTRUCTION NÉCESSAIRE

Le trafic enregistré sur l'ouvrage est d'environ 6 711 véhicules par jour, dont 295 poids lourds. **Le pont de Fleurville ne répond plus aujourd'hui aux besoins de mobilité : gabarits routier et fluvial inadaptés, circulation alternée, trottoirs insuffisants, nombreux désordres (corrosion importante, aciers fragiles, pièces métalliques tordues sous le choc de véhicules...).**

Des inspections détaillées et des études structurelles récentes ont conduit à limiter l'ouvrage en tonnage. L'instauration de cette réglementation (26 tonnes et une chaussée réduite à 3 mètres de large depuis le 26 septembre 2013) pénalise fortement l'économie locale.



Caractéristiques du pont actuel

- Ouvrage construit en 1899, puis reconstruit partiellement en 1946
- Ossature métallique à poutres latérales
- Longueur de 185 m, 2 piles et 3 travées indépendantes
- Largeur de 8 m (5 m de chaussée et deux trottoirs de moins de 1 m)
- Gabarit en hauteur pour la circulation routière : 4,20 m
- Gabarit navigable : 6 m (au lieu des 7 m recommandés désormais pour la navigation fluviale)
- Circulation sur l'ouvrage réglée par un alternat par feux tricolores

Le maintien de la situation actuelle conduirait à court terme à des mesures de circulation plus restrictives, avant qu'une rupture de certains assemblages ne nécessite une fermeture définitive et durable de l'ouvrage par mesure de sécurité.

Une coupure de la circulation provoquerait un report du trafic sur les ponts les plus proches, entraînant des pertes pour les économies locales et un surcoût pour les usagers :

- via le pont d'Uchizy. Cet itinéraire de déviation n'offrirait pas toutes les garanties de sécurité pour un tel accroissement de flux.
- via le pont de Mâcon sur l'A40. Cet itinéraire entraînerait une déviation d'une quarantaine de kilomètres.
- via le pont de Tournus. Cet itinéraire entraînerait une déviation d'une trentaine de kilomètres.

LE PROJET PRÉSENTÉ



- Longueur : 272 m • Largeur : 12 m • Quatre travées • Deux voies routières de 3,50 m
 - Un trottoir de 3 m pour les modes de doux, permettant de relier la voie bleue en Saône-et-Loire et le chemin de halage du canal de Pont-de-Vaux • Un trottoir de service d'un mètre.
- L'ancien pont sera démolí et les berges seront reconstituées.

UN PROJET PERTINENT

Le projet retenu par les deux Départements est le meilleur compromis, aussi bien en termes techniques, qu'en matière d'optimisation de la dépense publique et de respect de l'environnement.

- Engager des travaux sur le pont actuel avoisinerait le coût d'une reconstruction de l'ouvrage, sans offrir une bonification environnementale.
- En revanche, la construction d'un nouvel ouvrage, plus large en amont, permettrait de restituer aux rives une grande partie de sa capacité naturelle, l'ouvrage actuel étant aujourd'hui un point de blocage de la continuité écologique de la Saône. Par ailleurs, la position du nouvel ouvrage a été définie en prenant en compte les contraintes du site, et notamment la présence du champ de captage d'eau potable de Montbellet, qui impose de limiter au maximum les emprises remblayées dans ses périmètres de protection.
- Le nouvel ouvrage permettrait aussi la prise en compte des évolutions futures des modes de déplacements : modes doux, continuité entre la voie bleue en Saône-et-Loire et le pôle touristique de Pont-de-Vaux, expansion des transports fluviaux...

Le projet a été adapté pour prendre en considération les observations émises au cours de l'enquête publique avec, notamment, la modification de l'accès à une propriété et la création de places de stationnement utilisables lors des crues de la Saône.

CONTACT PRESSE

Conseil départemental de l'Ain – Direction de la communication
Céline Moyne-Bressand • tél. 04 74 22 98 33 • celine.moyne-bressand@ain.fr



www.ain.fr