

Les travaux ont débuté le 8 avril 2019 et se sont achevés le 11 septembre 2020. En raison des mesures sanitaires liées à la COVID-19, le chantier a été interrompu entre le 17 mars et le 11 mai 2020. Il a ensuite pu reprendre, en tenant compte des précautions sanitaires indispensables.

Le chantier a été réalisé à partir d'échafaudages fixés sur les appuis de l'ouvrage ou sur le tablier. Les travaux d'emmaillotage du pylône, de décapage et remise en peinture des poutres, des entretoises et du garde-corps ont été réalisés sous confinement pour éviter la dispersion des résidus dans le fleuve. Préalablement à chaque confinement, la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) a vérifié l'absence d'animaux.

Pendant les travaux, le chantier a bénéficié d'une autorisation d'installation temporaire d'exploitation auprès des services du barrage de Seyssel (CNR), permettant ainsi d'être informé des crues et de replier le chantier en cas de risque d'inondation.

Afin de minimiser son impact sur la circulation, le chantier a été conduit en quasi-totalité sous alternat. Pour des raisons de sécurité, la circulation des piétons était totalement interdite. Des coupures complètes de circulation ont tout de même été nécessaires quelques jours pour certaines phases particulières de chantier. Une déviation a été mise en place par le pont de la Loi sur la RD 904. Cet itinéraire était également recommandé pendant les périodes d'alternat.

ONT PARTICIPÉ AU CHANTIER

- **Maîtrise d'ouvrage / Conduite d'opération** : Conseil départemental de l'Ain - Direction des routes – Service routes aménagement
- **Maîtrise d'œuvre phase conception** : QUADRIC
- **Maîtrise d'œuvre phase réalisation** : Conseil départemental de l'Ain - Direction des routes - Pôle travaux entreprises groupe Est
- **Assistance à Maîtrise d'Ouvrage et contrôle de la peinture en phase réalisation** : CEREMA
- **Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)** : PMM
- **Titulaire du marché de travaux** : groupement FREYSSINET France RAA (mandataire) / EXOPEINT / HUSSOR ERECTA
- **Suivi environnemental en phase réalisation** : INGEROP
- **Instrumentation et suivi de l'ouvrage** : QUADRIC
- **Autres interfaces** : Compagnie Nationale du Rhône et Voies Navigables de France

EN CHIFFRES

→ Coût de l'opération : 4,15 M€ TTC

- Etudes : 0,66 M€
- Travaux de réparation : 3,25 M€
- Instrumentation et suivi : 0,24 M€

→ Financement

L'opération a été prise en charge à hauteur de 50 % du montant hors taxes, par les Départements de la Haute-Savoie et de l'Ain, ce dernier supportant en outre la TVA.

SEYSSEL

Présentation de la rénovation du pont à haubans



Mercredi 2 décembre 2020

CONTACTS 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

Conseil départemental de la Haute-Savoie - Direction de la communication

Julie Morel / Tél. 04 50 33 20 16 / julie.morel@hautesavoie.fr / www.hautesavoie.fr

www.ain.fr
www.hautesavoie.fr



Seysssel : présentation de la rénovation du pont à haubans

Le pont à haubans de Seysssel permet à la RD 992 de franchir le Rhône pour relier les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Mis en service en 1987, l'ouvrage présentait de nombreux signes d'usure naturelle auxquels s'ajoutaient des phénomènes de gonflement interne du béton. Soumis à des inspections détaillées depuis plusieurs années et suite aux analyses et études menées en 2017/2018, les Conseils départementaux de l'Ain et de la Haute-Savoie ont décidé de procéder à la rénovation complète de l'ouvrage. Débutés en avril 2019, les travaux se sont achevés en septembre dernier.

« Il aura fallu un peu moins d'un an-et-demi pour refaire une jeunesse au pont de Seysssel. L'ouvrage présentant, en effet, de nombreux signes de vieillissement, il était indispensable de procéder à une rénovation en profondeur de cet ouvrage emblématique, reliant les deux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. En tant que maître d'ouvrage de l'opération, je me réjouis de la collaboration menée avec nos homologues de l'autre côté du Rhône. Puisse ce pont être le moteur d'une coopération toujours plus accrue entre nos deux départements. »

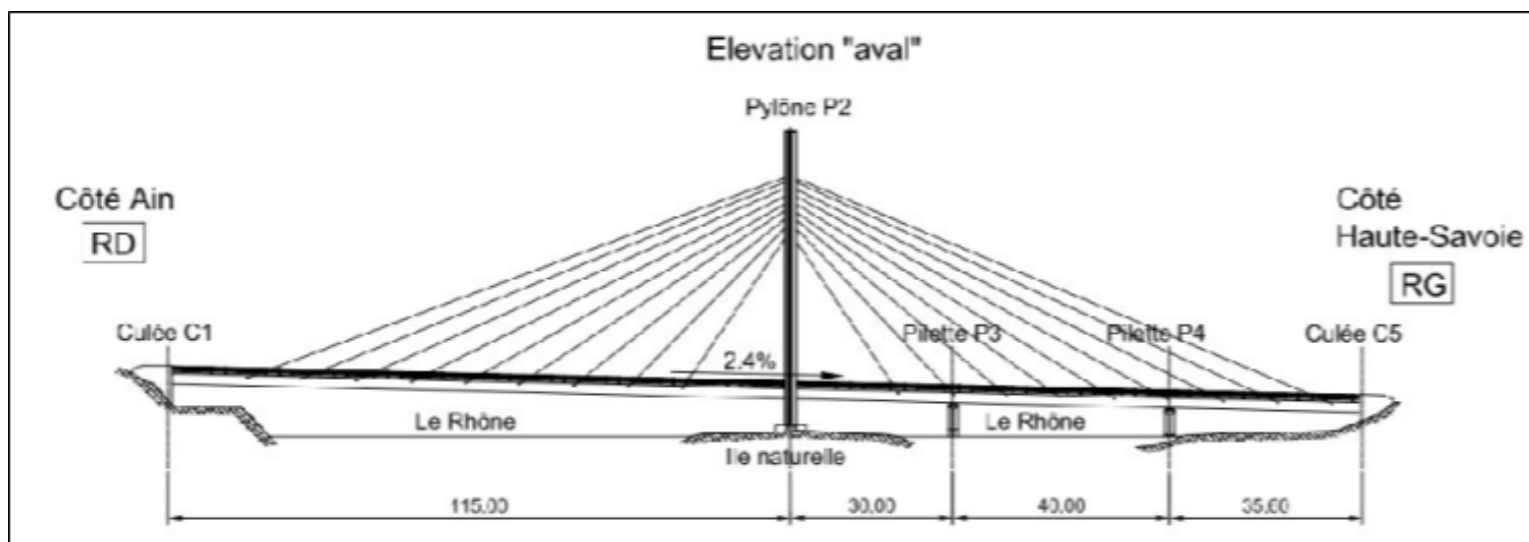
Jean Deguerry
Président du Département de l'Ain

« Ce pont à haubans, mis en service en 1987, est emprunté chaque jour par 7 380 véhicules. Il constitue un des seuls axes pour traverser le Rhône. Au-delà de l'importance locale de cet ouvrage d'art qui permet de relier la Haute-Savoie à l'Ain, il sert également des enjeux économiques. Après 30 ans d'existence, il présentait des problèmes usuels dus au vieillissement naturel de l'ouvrage. En tant que propriétaires de ce pont, nous avons, avec le Département de l'Ain, financé à parts égales cette opération qui s'élève à plus de 4 M€. Nous avons porté durant tout le chantier une attention particulière au respect de l'environnement en mettant en place des mesures de prévention pour ne pas impacter le cours d'eau, la faune et la flore. »

Christian Monteil
Président du Département de la Haute-Savoie

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Le pont à haubans de Seysssel mesure 220 mètres, répartis de manière dissymétrique de part et d'autre du pylône central. Il se compose, côté Ain, d'une travée unique de 115 mètres et, côté Haute-Savoie, de trois travées de 30, 40 et 35 mètres, séparées par deux pilettes intermédiaires. Le tablier en béton repose sur deux poutres métalliques longitudinales, reliées par des entretoises métalliques. Le profil en travers se compose d'une chaussée de 7,50 mètres de large, comprenant les deux voies de circulation, bordée par deux trottoirs de 1,75 mètres de large chacun.



DES TRAVAUX NÉCESSAIRES

Depuis 1992, le pont de Seysssel a fait l'objet d'inspections détaillées et régulières. A partir de 1996, une fissuration anarchique du béton est apparue sur certaines parties d'ouvrage. Cette observation a conduit à réaliser des analyses du béton afin de caractériser les pathologies et leur ampleur.

En 2013, l'ouvrage a été instrumenté (pose de capteurs) pour assurer sa surveillance et vérifier son comportement. La tête du pylône principal a été emmaillotée en 2014 afin de se prémunir du risque de chute de matériaux.

Les différentes opérations de surveillance ont permis de caractériser les problèmes suivants :

- gonflement interne du béton et fissurations ;
- vieillissement de l'ouvrage : peinture des parties métalliques vieillissante, joints de trottoirs et appareils d'appui défailants, système de récupération des eaux pluviales dégradé, revêtements de trottoirs dégradés, nacelle de visite hors service...



TRAVAUX DE RÉPARATION DU PONT

Ainsi, en 2015, une modélisation de l'ouvrage a été réalisée afin d'en déterminer le comportement en fonction des pathologies de l'ouvrage. Puis, des études ont été menées en 2017 et 2018 en vue de sa réparation.

Ces études ont permis de définir un programme de travaux de réparation qui consiste à :

- remplacer les consoles existantes au niveau du pylône ;
- emmailloter le pylône avec des fibres de carbone et une protection anti-UV ;
- injecter les fissures et mettre en place un système de protection du béton sur les semelles du pylône et les pilettes ;
- remettre en peinture les parties métalliques ;
- changer les appareils d'appui néoprènes ;
- nettoyer les culées ;
- réparer les gargouilles et le système de récupération des eaux pluviales au niveau des culées ;
- remplacer les joints de trottoirs ;
- refaire le revêtement des trottoirs ;
- déposer la nacelle de visite ;
- installer à demeure un dispositif de visite du pylône.

Ces travaux se sont accompagnés de la mise en place de capteurs pour l'instrumentation de l'ouvrage, afin de suivre son comportement et vérifier que les pathologies rencontrées sont bien contenues.