

1 200 ponts à inspecter, réhabiliter, rénover...

Agences territoriales routières, service Travaux et Sécurité routière, service des Études : la conservation des ponts du département a tissé sa toile à la direction générale adjointe des Infrastructures et des Transports.

Ils remplissent une fonction technique et économique, sont inscrits dans l'histoire des communes et les mémoires, et participent à l'attractivité touristique des lieux. Des générations d'Icaunais ont emprunté les quelque 1 200 ponts du département, dont les deux tiers ont été construits avant 1900. Ouvrages en maçonnerie (en pierre) pour les trois quarts, ils peuvent aussi être en béton armé, en béton précontraint, métalliques ou mixtes (métal-béton). L'un d'eux est suspendu, franchissant l'Yonne sur la commune de Cezy⁽¹⁾, et onze sont protégés au titre de Monuments historiques. Les ponts supportant les routes départementales sont placés sous la responsabilité du Conseil Général, excepté ceux passant au-dessus du réseau autoroutier. Leur surveillance et leur conservation incombent aux services de la direction générale adjointe des Infrastructures et des Transports. Les six agences territoriales routières, qui disposent chacune d'un correspondant

ouvrages d'art et d'une équipe spécialisée, effectuent une inspection annuelle et l'entretien courant (désherbage, débouchement des caniveaux afin d'éviter l'eau stagnante sur la route et donc sa pénétration dans la structure). Un rapport est ensuite adressé au service Travaux et Sécurité routière, chargé de coordonner l'activité d'inspection. « Le patrimoine des ponts du Conseil Général est constitué en grande majorité de petits ouvrages, raconte Pascal Pic, le chef du service ; les grands ponts étant situés pour l'essentiel sur les cours d'eau principaux. La décentralisation, en nous confiant de nouvelles routes départementales (les ex-nationales), nous a transféré de nouveaux ouvrages d'art dont nous effectuons le recensement et déterminons progressivement l'état. » Lorsqu'une inspection détaillée s'avère nécessaire (sur les gros ouvrages par exemple), une consultation est demandée à des laboratoires spécialisés qui peuvent avoir recours à des nacelles pour se rendre sous le tablier (partie sur laquelle on roule) et à des plongeurs pour

inspecter les piles (les appuis). Les petits travaux sont ensuite confiés aux agences territoriales routières et les études de confortement, de restauration voire de reconstruction, au service des Études (qui compte un bureau d'études des ouvrages d'art et un bureau d'études des routes).

Réhabilitation en interne

« Notre rôle est d'apporter une solution technique pour conforter les piles, le tablier ou traiter les fondations, en fonction des besoins définis par le service Travaux et Sécurité routière, poursuit Franck Semence, le chef du service des Études. Nous établissons le budget et lançons les études spécialisées nécessaires : relevé topographique (relevé des cotes en vue de réaliser le dessin de l'ouvrage), études de sol pour déterminer sa résistance en matière de descente de charge. » Et de citer l'exemple du pont de Charmoy, dont le tablier va être remplacé par un plus large : « Celui-ci étant plus lourd, nous devons nous assurer que le sol est capable de supporter

des efforts beaucoup plus importants. » « Les travaux de réhabilitation sont effectués quasi intégralement en interne (ouvrages en maçonnerie, confortement de piles, étanchéités...) », précise Odile Jacob, chef du bureau d'études des ouvrages d'art. Dans le cas de rénovations lourdes (restructurations) ou de construction d'ouvrages neufs (lors de la création de déviations par exemple), le service des Études fait appel à des bureaux spécialisés et endosse le rôle d'assistant de maîtrise d'ouvrage. Les projets proposés doivent s'intégrer dans le site, d'un point de vue architectural, le choix étant ensuite effectué par les élus. Le suivi des travaux est assuré par le service Travaux et Sécurité routière qui, une fois l'ouvrage construit, aura également à sa charge sa surveillance.

Nathalie Hadrbolec
contact@nathalie-hadrbolec.com

(1) Les ponts de Vaux, Monéteau et Bassou étaient autrefois suspendus.

Pascal Pic, chef du service travaux et sécurité routière. Odile Jacob, chef du bureau d'études d'ouvrages d'art. Franck Semence, chef du service des études.

Les projets de 2008

- Reconstruction du pont de Charmoy
- Restauration du pont de Vaux
- Réhabilitation du pont de Vault-de-Lugny (étanchéité, confortement des piles)
- Remise en peinture du pont de Monéteau (ouvrage métallique)
- Enrichissement de la banque de données routières dont l'objectif est de recenser les routes et les ouvrages d'art.

Les « autres » ouvrages d'art

Le terme « ouvrages d'art » regroupe non seulement les ponts mais également les murs de soutènement et les tunnels (l'Yonne n'en compte qu'un, le tunnel de Saint-Moré). Comme pour les ponts, leur entretien courant est effectué par les agences territoriales routières. Si une inspection détaillée s'impose, elle est assurée par le service Travaux et Sécurité routière (ce sera le cas cette année du mur de soutènement de la RD 951 à Asquins) et lorsque des études s'avèrent nécessaires, le dossier est transmis au service des Études.

En bref

La gestion de crise dans l'Yonne

Chargé notamment du transport de 26 000 élèves, de la construction et de l'entretien de 33 collèges, de la réalisation des études de projets routiers et d'ouvrages d'art sur les 4 800 kilomètres de routes départementales, le Conseil Général est en permanence exposé à des risques potentiels. Pour y faire face et réagir avec efficacité et rapidité, le Président a souhaité mettre en place une organisation interne capable de répondre à une éventuelle situation de crise dans le département. Grâce à un numéro unique accessible 24 heures sur 24 et 365 jours par an, un certain nombre de personnes que l'on qualifie de « vieillards » (cadres du Conseil Général, de la Préfecture de l'Yonne et des services déconcentrés de l'État, des collectivités locales et des établissements placés sous la responsabilité du Département notamment) informent un cadre de permanence dès la détection d'un événement grave, d'un signe précurseur ou d'une situation de crise avérée. Ce dernier prendra toutes les mesures qui s'imposent et déclenchera, le cas échéant, une cellule de crise et tous les moyens nécessaires en relation avec les diverses autorités du département.