

Ausculter les ponts *sous toutes les coutures*

Chargé de la gestion du patrimoine d'ouvrages d'art présents sur les routes départementales, le Conseil Général mène chaque année une vague d'inspections détaillées.



Le département de l'Yonne compte environ 900 ponts, en cours d'inventaire par le Conseil Général depuis l'intégration d'une partie des services de la DDE (Direction départementale de l'équipement), en 2007. Des ouvrages d'art (au même titre que les murs de soutènement, falaises et tunnel) qu'il convient d'inspecter et d'entretenir, afin d'assurer la sécurité des

publics qui les empruntent. Cette mission, dévolue à la cellule Inspection et suivi ouvrages d'art du service Travaux et sécurité routière, est assurée en partenariat étroit avec les correspondants « ouvrages d'art » des Agences territoriales routières.

« Les Agences territoriales routières effectuent chaque année l'entretien des ponts de leur secteur, et chaque année un tiers des ponts du départe-

ment est inspecté — l'ensemble l'étant ainsi sur trois ans », indique Christophe Francomme, l'un des deux techniciens de la cellule Inspection et suivi ouvrages d'art (Christophe Francomme est chargé du sud du territoire et Christophe Gaspilian du nord). En fonction des anomalies rencontrées, les agences intègrent les informations dans la banque de données routières et indiquent si une inspection détaillée par une entreprise extérieure est nécessaire. Des investigations et auscultations spécifiques sont alors mises en place avec des nacelles négatives (avec un bras qui permet d'aller voir sous les arches) ou positives (barques, barges, passerelles, matériel d'escalade, de plongée...).

Entre plongeurs et nacelles

De telles opérations ont eu lieu en juillet, avec l'inspection du viaduc de Chastellux (notre photo), d'une hauteur de 20 mètres et composé de 11 arches, du pont de Pierre-Perthuis (hauteur 25 mètres), ou encore des ponts de Vaux et de Vault-de-Lugny (point zéro après leur réfection). Jusqu'à la fin du mois d'août, les investigations se sont succédées pour atteindre le chiffre de 76 sur l'ensemble de l'année 2009 : une tren-

taine d'ouvrages en plongeur (parties immergées) et une trentaine en inspections détaillées par des laboratoires (nacelles).

« Si les petites réparations sont effectuées par les agences ou des petits marchés annexes, la programmation de grosses réparations bascule ensuite au service des Études. Celui-ci a mis en place un système de classement de l'urgence en fonction de différents critères : importance de l'axe routier, situation du pont (en ville ou à la campagne), classé ou non, facteurs économiques, déviation facile à mettre en place à proximité... », explique Pascal Pic, chef du service Travaux et sécurité routière. En septembre, la réfection du pont de Granchamp va ainsi pouvoir commencer.

Depuis deux ans, le Conseil Général a également mis en place des inspections des murs de soutènement. « Nous en effectuons cinq par an et nous allons intensifier ces visites », précise Christophe Francomme. Mais ainsi que l'indique Pascal Pic, « si les gros murs sont identifiés et suivis, il reste de nombreux petits murs à inventorier. C'est un long travail car après la phase de recensement suit la phase d'identification, pour savoir si c'est vraiment au département de les entretenir. » Suivront l'ensemble des ouvrages hydrauliques inférieurs à deux mètres d'ouverture. De l'eau va couler sous les ponts...