

Pont de Bonneuil-Matours

La réhabilitation du pont de Bonneuil-Matours, dernier pont suspendu de la Vienne, inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques, fait partie de la programmation des « Grands Travaux » du Schéma Routier 2016/2021 du Département.



Les premiers travaux ont été lancés en juin 2020 avec le maintien de la circulation sur l'ouvrage jusqu'en janvier 2021, où elle a été définitivement interdite et une déviation mise en place. Pour permettre la continuité de la circulation piétonne, une passerelle provisoire a été installée.

La méthode retenue pour réaliser le changement de la suspension est le recours à une suspension provisoire. Ce procédé consiste à mettre en place une suspension provisoire pour changer les différents câbles, puis à faire passer les charges de la suspension existante vers la suspension provisoire. La suspension définitive est ensuite installée, le poids du tablier est transféré de la suspension provisoire à la suspension définitive et on procède au démontage de la suspension provisoire.

Etat des lieux de l'ouvrage...

Le pont de Bonneuil-Matours, dont la construction d'origine avec tablier en bois et pylônes en pierre date de 1846, a fait l'objet d'une reconstruction du tablier et de sa suspension en 1932, puis de divers travaux de renforcements structurels au cours du temps.

A ce jour, il présente un certain nombre de pathologies liées notamment au vieillissement aggravé de sa suspension et à la capacité résistante réduite de son tablier, ce qui a conduit à mettre en place des limitations de charges routières. La largeur de trottoir offerte et la position de ces derniers contre la chaussée, ne sont pas satisfaisantes pour la sécurité des piétons.

Afin de préserver l'ouvrage, différentes mesures d'exploitation ont été mises en place au cours du temps :

- > 1989 : limitation à un seul poids lourd de plus de 19 T sur l'ouvrage
- > 2006 : limitation à 19 T (corrosion des câbles aux ancrages)
- > 2010 : limitation à 3,5T en période de gel
- > 2011 : limitation 12T (suite aux remplacements des étriers)
- > 2019 : limitation gabarit et 12T sans dérogation

Entreprises retenues

- > **Société ARTCAD** (69760 LIMONEST) pour la Maîtrise d'œuvre (MOE). Spécialisée dans les ouvrages anciens, depuis 30 ans, elle a mené à bien les projets de réhabilitation de 33% des ponts suspendus en France.
Quelques missions : Maîtrise d'œuvre de la restauration du pont transbordeur de Rochefort (17) avec le Conservatoire des monuments historiques, Maître d'œuvre du pont suspendu de Châtillon sur Loire (45)...
- > **Société ARCADIS** (37553 SAINT-AVERTIN) pour l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO). Elle assiste le Département de la Vienne en phase de conception et en phase de travaux sur les aspects techniques, planification, coût et juridique. Quelques missions : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage dans le cadre des travaux de réhabilitation du pont suspendu de Châtillon sur Loire (45), participation aux études de conception et d'exécution du Viaduc de Millau (12)...
- > **Société Baudin Châteauneuf** (45110 CHATEAUNEUF SUR LOIRE) : Titulaire du marché de travaux.
Spécialisée dans la rénovation d'ouvrages à câbles. Quelques chantiers réalisés auparavant : pont transbordeur de Martrou (14), pont de Châtillon sur Loire (45)...
Elle assure la restauration générale du pont de Bonneuil-Matours avec :
 - la réalisation des câbles dans l'atelier et leur mise en place sur site.
 - le remplacement du tablier par une méthode innovante utilisant un système de roulement pour décaler l'ancienne structure et lancer la nouvelle simultanément.

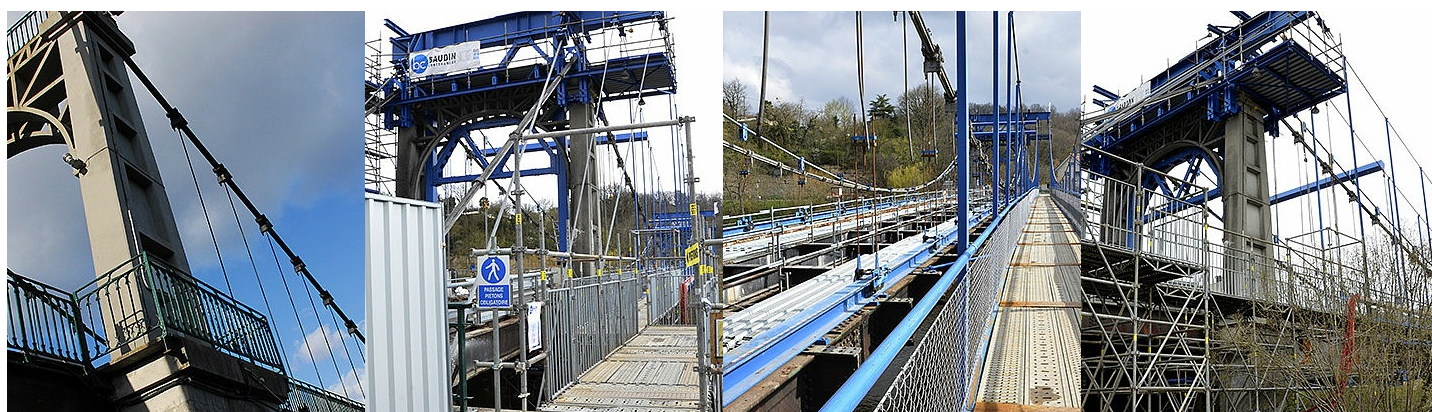
Pour répondre aux exigences de réhabilitation du pont, l'Assemblée Départementale a voté un investissement de 7 M€ qui fait partie de la programmation des « Grands Travaux » du [Schéma Routier 2016/2021](#) (122 M€) du Département.

Durant 22 mois, les grandes phases de travaux seront les suivantes :

- > Mise en place d'une passerelle provisoire
- > Démolition de la dalle existante qui supporte la chaussée 22 mois (hors période de préparation)
- > Installation de la suspension provisoire
- > Dépose de la suspension existante et du tablier
- > Renforcement des fondations en rive droite
- > Pose d'une nouvelle charpente du tablier
- > Reconstitution des chambres d'ancrage
- > Lancement de la nouvelle suspension
- > Transfert des charges de la suspension provisoire vers la suspension neuve
- > Superstructures, équipements



A l'issue des travaux, le pont sera un peu plus large qu'actuellement, grâce à l'aménagement de deux trottoirs latéraux pour les piétons. Compte tenu de l'inscription de l'ouvrage aux Monuments Historiques, des contraintes spécifiques ont prévalu à la réhabilitation, comme la conservation de l'aspect visuel de l'ouvrage et des analyses stratigraphiques pour retrouver la ou les couleurs d'origine. L'objectif étant de refaire la chaussée pour garantir la sécurité des usagers et de préserver le cachet historique de l'ouvrage.





Un peu d'histoire...

Au milieu du 19e siècle, le franchissement de la Vienne s'effectuait par bac.

En 1845, les frères Escarraguel, entrepreneurs, et M. Desse, ingénieur civil, sont adjudicataires des travaux de construction d'un pont moyennant une concession de 69 ans. Le pont, en service en 1846, est à péage jusqu'en 1898.

Ce pont suspendu était en bois à une seule voie charretière (une chaussée "voie charretière" de 2,25 mètres et deux trottoirs de 0,75 mètres) et était limité à hauteur de 5 500 kg atelage compris.

Cet ouvrage devient propriété de la Commune en 1897 puis du Département en 1915.

L'état de vétusté de ce pont et l'augmentation du trafic (véhicules motorisés) ont nécessité la construction d'un nouvel ouvrage en 1931-1932 par les Etablissements Arnodin Leinekugel Le Coq, qui a été inauguré le 27 mai 1932.

Les piles et fondations de 1846 ont été conservées, seul le tablier a été retravaillé dans le but d'offrir des dimensions géométriques correspondant aux besoins d'alors à savoir une chaussée de 5,20m et deux trottoirs de 0,70m chacun.

C'est le plus ancien pont suspendu en France encore en service avec les câbles en faisceau jointif (les câbles se touchent tous et sont groupés en faisceau). A l'époque, l'essai de câbles en faisceau jointif a ouvert la voie aux plus grands ponts suspendus de France, qui ont utilisé ce principe : pont de Tancarville, pont d'Aquitaine... Il est le 2e pont construit avec ce principe en France, le 1er se situant aussi dans la Vienne à Vicq sur Gartempe (1931), qui aujourd'hui n'existe plus.

Le pont de Bonneuil-Matours, dernier pont suspendu du Département, est le "témoin" des innovations techniques que les ingénieurs ont su apporter à ce type d'ouvrage.

> [En savoir + sur le site de la DRAC](#)



DÉPARTEMENT DE LA VIENNE
PLACE ARISTIDE BRIAND - CS 80319
86008 POITIERS CEDEX
 05 49 55 66 00