



Déviation du bras vif de la rivière.



L'ouvrage actuel souffre d'un sous-dimensionnement structurel de ses dalles et poutres et de dégradations dues à des phénomènes de corrosion.

MANOSQUE ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE

Pont sur la Durance : les travaux ont commencé



Sauf retard du chantier dû à des crues exceptionnelles de la Durance, le tout nouveau pont devrait être livré dans les délais, d'ici la fin de l'été 2019.

SANS RETARD SUR LE CALENDRIER, LES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DU PONT SUR LA DURANCE À MANOSQUE ONT ÉTÉ LANCÉS LE 27 JUILLET DERNIER. RETOUR EN IMAGES SUR UN CHANTIER À 17 MILLIONS D'EUROS.

Si les ponts suspendus ont une fâcheuse tendance à tanguer, le pont sur la Durance à Manosque est un spécimen remarquable en ce domaine. Construit en 1939, il est aujourd'hui sous-dimensionné et limité en vitesse à 50 km/h et en tonnage à 19 tonnes. Pourtant, il reste encore aujourd'hui un axe majeur

emprunté par 16 000 véhicules chaque jour. Cet itinéraire structurant permet de faire la liaison entre Manosque et l'est du département des Alpes-de-Haute-Provence.

Livraison été 2019

Sauf retard du chantier dû à des crues exceptionnelles de la Durance, le tout nouveau pont

devrait être livré dans les délais, d'ici la fin de l'été 2019. « Un nouvel ouvrage sera construit en amont de l'ouvrage existant afin de maintenir la circulation durant les travaux » indique André Laurens, 6e vice-président du conseil départemental, délégué aux infrastructures routières et au patrimoine. Il détaille : « le nouvel ouvrage

« LE NOUVEL OUVRAGE SERA COMPOSÉ DE DEUX POUTRES EN ACIER SUPPORTANT UNE DALLE EN BÉTON ARMÉ. CES POUTRES REPOSERONT SUR DEUX CULÉES ET SUR TROIS PILES EN RIVIÈRES. LA PORTÉE DU TABLIER SERA DE 215 M POUR UNE LARGEUR DE 10 M », DÉTAILLE ANDRÉ LAURENS, 6E VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL, DÉLÉGUÉ AUX INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AU PATRIMOINE.

sera composé de deux poutres en acier supportant une dalle en béton armé. Ces poutres reposeront sur deux culées et sur trois piles en rivières. La portée du tablier sera de 215 m pour une largeur de 10 m. » Transversalement, l'ouvrage pourra accueillir deux voies de circulation (de 3 mètres et de 1,30 mètre) et une voie verte de 2,50 mètres séparée des voies rou-

tières par une glissière en béton. Ce nouveau pont permettra une meilleure prise en charge des usagers vulnérables, les piétons et les cyclistes avec notamment la possibilité d'accueillir l'Euro-Velo 8. Il permettra aussi une meilleure prise en compte des crues centennales, un gain de confort et de sécurité pour la liaison est-ouest, notamment pour les sites du CEA* de Cadarache et d'Iter. Il admettra le passage des convois exceptionnels et rendra possible l'intégration d'une canalisation d'alimentation d'eau potable venant du Verdon destinée aux communes de la DLVA (Durance Luberon Verdon Agglomération).

Un investissement de 17 millions d'euros

Ce nouvel ouvrage a une durée de vie minimale d'une centaine d'années. « Il représente un investissement colossal pour le département, surtout

quand on connaît son coût de 17 Me et le budget d'investissement dédié aux routes du département qui s'élève à 20 Me/an. Son coût sera reporté sur plusieurs exercices » explique André Laurens.

Le lit de la Durance détourné

La durée des travaux, hors déconstruction de l'ouvrage existant, devrait s'étendre sur 24 mois et 30 mois au total. Fin juillet, l'entreprise Cozzi, qui a obtenu le marché, s'est attelée à détourner le bras vif de la Durance libérant de ce fait une partie du lit pour réaliser la première partie des travaux.

Concrètement, l'entreprise a dévié l'axe de la Durance en construisant une importante digue. Au mois d'août, elle a ensuite réalisé le travail de palplanches puis les fondations profondes d'une partie des piles précédant la construction de la moitié du pont côté rive droite.

En 2018, les travaux de construction du nouveau pont seront lancés rive gauche de la Durance. La mise en service est prévue à l'été 2019 et la fin du chantier après démolition du pont actuel en 2020.

■ Hélène Saveuse

* Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives.

LE BUDGET

Coût total : 17 M€ TTC (14,5 M€ HT) | Département des Alpes-de-Haute-Provence : 6,724 M€ HT | Participation région : 6,3 M€ | Participation Société du canal de Provence : 585 000 € | Participation Etat (EuroVelo 8) : 591 000 € | Un second appel d'offres concernant des travaux de déviation de la RD 907 sera lancé courant 2019.