



BILAN DE LA CONCERTATION

Reconstruction du Pont de Bonzac à St-Denis-de-Pile

Concertation publique
du 18 juin au 18 juillet 2025

À CONSULTER AUSSI SUR :
jeparticipe.gironde.fr



SOMMAIRE

1 - PRÉSENTATION DU PROJET	3
L'HISTOIRE DU PONT	3
LA VIE DU PONT	4
LE CHOIX D'UNE RECONSTRUCTION	4
UN CHOIX DE MOBILITE A FAIRE	5
ET DES CONTRAINTES FONCTIONNELLES	7
Prise en compte de l'environnement	7
Géométrie de l'ouvrage	7
Charges routières	7
Aspect architectural	7
LES SOLUTIONS ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES ENVISAGEES DE RECONSTRUCTION	8
2 - LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	9
PERIMETRE ET CIBLES DE LA CONCERTATION	9
LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION	9
Annonces presse	9
Le site internet du Département	9
Les réseaux sociaux	9
La réunion publique du 18 juin 2025	9
LE DISPOSITIF DE CONTRIBUTION	10
Le dossier de concertation et les registres de contribution	10
La participation sur Internet	10
Des permanences en semaine	10
3 - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC A LA CONCERTATION	11
LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION	11
LES AVIS EMIS SUR LES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT	11
Le type d'aménagement retenu par le Département de la Gironde	11
LES SOLUTIONS ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES	12
La solution architecturale retenue par le Département de la Gironde	12
AUTRES REMARQUES	13
4 - LES SUITES ENVISAGÉES PAR LE DÉPARTEMENT	14
L'AMENAGEMENT ET LA SOLUTION RETENUE	14
LES MODALITES DE POURSUITE DU PROJET	14
LA POURSUITE DE LA COMMUNICATION AUTOUR DU PROJET	14
LE CALENDRIER DU PROJET	15

1 - PRÉSENTATION DU PROJET

L'HISTOIRE DU PONT

Le premier pont franchissant l'Isle entre Saint-Denis-de-Pile et Bonzac fut construit au milieu du XIX^{ème} siècle. Il s'agissait d'un pont suspendu en bois, à voie unique, avec des piles de pierres en forme d'obélisque.

En 1929, devenu trop étroit pour la circulation de l'époque, encore fortement à cheval, il fut démoli.



La construction d'un nouveau pont débuta en 1930 sous la direction de M. Leinkugel Le Coq et des Ponts-et-Chaussées. Ce nouveau pont, d'une portée de 60,5 m, offrait une voie de 5 m de large, répondant aux nouveaux usages.

Deux mois après la fin des travaux, les ingénieurs chargés de la construction du pont, procèdent à des essais de résistance avec une charge de 200 tonnes.

Le 3 juin 1931, vers 9h30, seize camions, chargés de gravier s'avancent sur l'ouvrage. Mais lorsque le quatorzième véhicule s'engage, il se déporte et heurte un câble de suspension. Le camion qui le suivait le percute et le projette plus violemment encore sur le câble déjà fragilisé. L'ouvrage se casse alors en deux plaques qui plongent dans la rivière.

Douze camions et leurs passagers sont immédiatement engloutis dans les eaux, avec les débris du pont, deux autres restent miraculeusement en équilibre contre une des culées du pont.

Le tragique accident fait 13 morts et 16 blessés, marquant l'esprit des habitants jusqu'à nos jours.



Le pont actuel est donc le 3^{ème} pont suspendu réalisé sur la commune de Saint-Denis-de-Pile.

Sa construction a duré de 1938 à 1941, selon la même conception que le pont de 1931.



LA VIE DU PONT

Après sa mise en service en 1941, le pont a fait l'objet d'un suivi et de travaux d'entretien périodiques, d'abord assurés par l'ancienne Direction Départementale de l'Équipement (DDE) de l'État, puis par le Conseil Départemental de la Gironde.

Afin de préserver l'ouvrage, la circulation sur celui-ci a fait l'objet de restriction de tonnage progressive. En 2020, le pont a ainsi été interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Malgré ces mesures de précaution, et un suivi rigoureux, une inspection détaillée de l'ouvrage réalisée début 2024 a montré une évolution plus rapide que prévue de l'état des dégradations, et particulièrement des suspentes. Ces observations ont conduit le Département à interdire toute circulation sur le pont à partir du 16 février 2024.

Des études menées par le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) ont mis en évidence un risque modéré mais réel d'effondrement du pont sous son propre poids, confirmant la décision de fermeture définitive.

Comme beaucoup d'ouvrages construits dans l'entre-deux guerres, le pont de Bonzac à Saint-Denis-de-Pile a subi les conséquences d'une augmentation du trafic routier, avec des transports de marchandises de plus en plus lourds non prévus à l'époque de la construction.

LE CHOIX D'UNE RECONSTRUCTION

Suite à la fermeture du pont, deux options se sont présentées pour assurer la pérennisation du franchissement de l'Isle, lien vital pour l'activité du territoire : une réhabilitation ou une reconstruction.

Malgré la grande valeur patrimoniale de l'ouvrage, l'hypothèse d'une réhabilitation a rapidement été écartée en raison de l'état de dégradation de l'ouvrage, du faible niveau de service offert, avec notamment l'absence de cheminements piétons et cyclistes sécurisés, et du coût que représenterait une telle opération.

Le Conseil Départemental de la Gironde, propriétaire et gestionnaire du pont, s'est donc engagé à déconstruire l'ouvrage existant et à reconstruire en lieu et place un nouvel ouvrage répondant aux nouveaux usages de mobilité.

Cette décision a été annoncée lors de la réunion publique organisée le 21 mars 2024 à Saint-Denis-de-Pile.

UN CHOIX DE MOBILITE A FAIRE

Le pont de Bonzac à Saint-Denis-de-Pile, avant d'être un projet d'ouvrage d'art, est avant tout un maillon essentiel pour les mobilités sur le territoire. Le projet ne peut donc se réfléchir uniquement en termes de franchissement de l'Isle. Il doit débiter par une approche fonctionnelle de mobilités, incluant les accroches de l'ouvrage. **Le périmètre de réflexion inclut donc les sections de voiries de part et d'autre du pont, jusqu'au carrefour avec la RD 910 côté Est, et jusqu'au carrefour avec la route de Payraud, côté Bonzac.**

Cette section est aujourd'hui située en agglomération, pour sa partie en rive gauche. Depuis la promulgation de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) en 2019, **tout projet situé en agglomération doit intégrer une prise en compte des modes doux de déplacement (piétons et cyclistes).**

Cette intégration doit se faire en tenant compte des niveaux de trafic attendus (motorisés, cyclistes et piétons), et également, en fonction des contraintes techniques du site.



Périmètre du projet

Avant la fermeture du pont en 2024, le trafic était d'environ **3 000 véhicules par jour**, constitué essentiellement de véhicules légers. Le trafic piétons et cyclistes n'a jamais été quantifié.

On peut néanmoins supposer qu'au regard de l'éloignement du bâti en rive droite, le trafic piéton était très faible, sûrement limité à des usages de loisirs. Quant aux cyclistes, le pont semblait emprunté pour quelques trajets personnels, ainsi que pour des usages de loisirs. Ces faibles niveaux globaux de trafics autorisent une palette variée de type d'aménagements cyclistes et piétons.

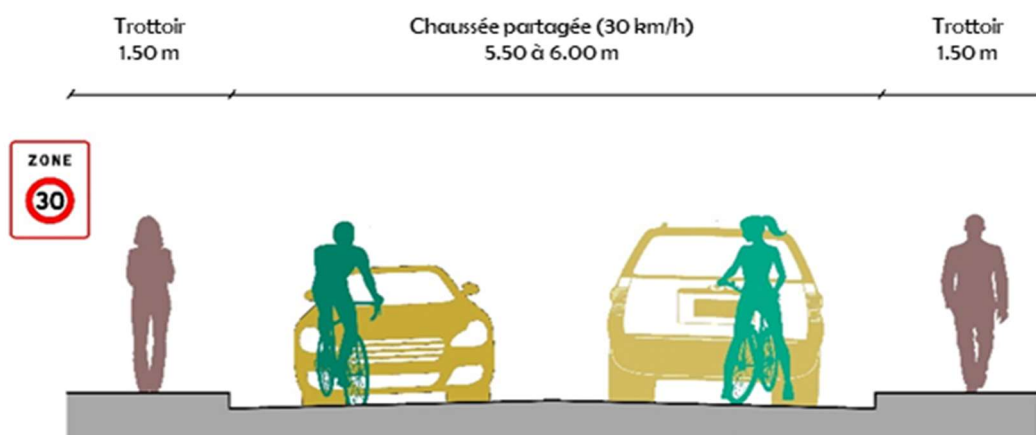
Néanmoins, le projet doit composer avec les contraintes physiques du site et particulièrement en rive gauche, située en agglomération, avec la très faible largeur disponible entre les bâtis au débouché de la RD 22 sur la RD 910 : 7,80 m environ, avec une chaussée de 5,90 m et des trottoirs de 1 m environ.

Les solutions envisageables pour prendre en compte les modes doux et proposer un aménagement continu et cohérent se trouvent fortement limitées par cette contrainte physique.

Ainsi, l'aménagement de bandes cyclables ou d'une piste cyclable n'est pas envisageable. Leur continuité ne pourrait être assurée du fait du manque de place au raccordement avec la RD 910.

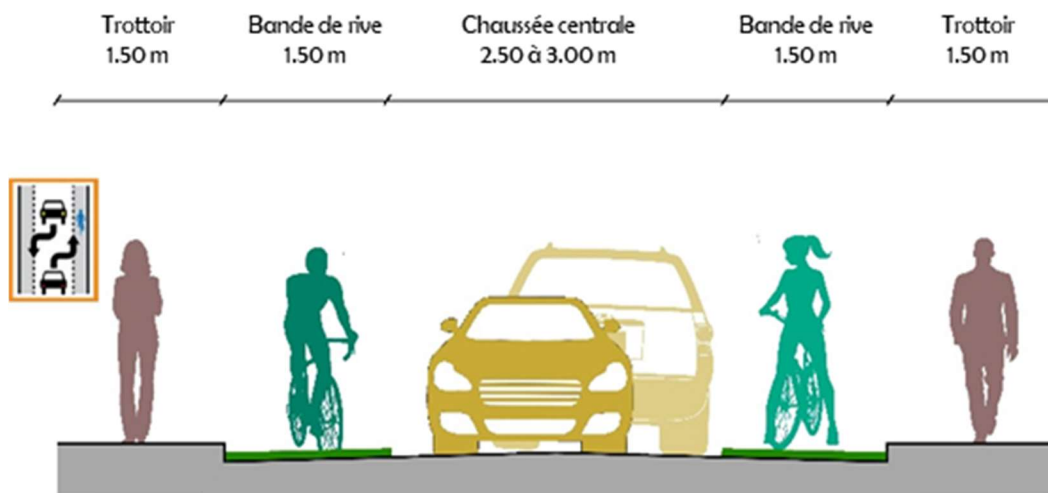
Dans ce cadre, deux types de solutions d'aménagement de la voirie sont proposés à la concertation, compatibles avec le niveau de trafic sur la Route Départementale 22 :

UN AMENAGEMENT DE TYPE ZONE 30



Profil type Zone 30

UN AMENAGEMENT DE TYPE « CHAUSSIDOU »



Profil type Chaussidou

ET DES CONTRAINTES FONCTIONNELLES

La conception d'un nouveau pont doit répondre à plusieurs objectifs et contraintes, parfois contradictoires qui constituent le programme de l'opération. Il est important de le définir au mieux, et le plus tôt possible.

Prise en compte de l'environnement

Le projet de reconstruction du pont de Bonzac à Saint-Denis-de-Pile s'inscrit dans un contexte environnemental très sensible, avec en particulier en rive droite, des habitats et espèces protégés, et la zone inondable.

Les solutions techniques envisagées devront permettre de minimiser les impacts sur ces espaces naturels, particulièrement durant les phases de réalisation des travaux.

Géométrie de l'ouvrage

Par géométrie de l'ouvrage on entend ses dimensions fonctionnelles. Certaines sont imposées par la topographie et les contraintes physiques du lieu d'implantation. Ainsi, pour la reconstruction du pont, la portée du pont (la distance entre ses appuis) devra être a minima égale à la portée actuelle (60 m). L'objectif est d'éviter tout impact sur les conditions d'écoulement de l'Isle, particulièrement en période de crue. **Aucun nouvel appui (pile) dans le lit de l'Isle ne peut donc être envisagé.**

Par ailleurs, le tablier de l'ouvrage doit être suffisamment haut pour garantir la navigabilité de l'Isle, l'écoulement des crues de référence (cote de 7,60 m), et le passage des véhicules sur le quai de l'Isle, et particulièrement les engins de collecte des déchets et de secours.

Charges routières

Le nouveau pont sera dimensionné pour accepter les charges routières réglementaires en vigueur ; il sera donc structurellement capable d'accepter le passage d'engins de tout tonnage. Les convois exceptionnels ne seront cependant pas pris en compte.

Cette capacité structurelle ne préjuge pas cependant de la limitation de tonnage qui sera imposée sur la RD 22. Celle-ci présente en effet des sections peu capables d'accepter des circulations de véhicules lourds, avec notamment un carrefour avec peu d'espace au débouché sur la RD 910, ou encore la côte de Bonzac. **Une limitation de tonnage à 19 tonnes sera donc mise en place.**

Aspect architectural

Le projet s'inscrit dans un contexte patrimonial et paysager très particulier et sensible. Le nouveau pont devra s'intégrer au mieux afin de préserver cet environnement.

Ainsi, les solutions proposées, sous réserve de faisabilité technique devront s'attacher à conserver les murs de soutènement existants, particulièrement en rive gauche, dans le secteur urbanisé de Saint-Denis-de-Pile.

LES SOLUTIONS ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES ENVISAGEES DE RECONSTRUCTION

Le Conseil Départemental de la Gironde, maître d'ouvrage de l'opération, a envisagé quatre solutions architecturales et techniques pouvant répondre aux contraintes exposées ci-avant.

**Solution 1
WARREN**



**Solution 2
Pont en arc**



**Solution 3
Bowstring**



**Solution 4
Pont suspendu**



La solution 4 (pont suspendu) a été présentée à titre informatif en référence à l'ouvrage actuel. Cependant, au regard de son coût de construction et d'entretien, le Conseil Départemental ne souhaite pas retenir ce type de solution. Cette solution n'a donc pas été soumise à la concertation.

2 - LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

PERIMETRE ET CIBLES DE LA CONCERTATION

Le Département de la Gironde a organisé, de manière volontariste, une concertation publique sur l'avenir du pont du Rouergue **du 18 juin au 18 juillet 2025**. Elle a été ouverte à tous les publics concernés par le projet, qu'ils soient usagers, riverains, acteurs économiques, etc.

La concertation préalable a eu pour objectif d'informer le public sur le contexte et les enjeux du territoire, et de lui présenter les scénarios d'aménagement étudiés et les solutions techniques envisagées à cette étape des études.

Cette phase a eu également comme objectif de recueillir l'avis du public et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation.

L'objectif ultime de la concertation a été de partager l'état de la réflexion sur l'avenir du pont, afin d'intégrer dans le choix définitif l'avis exprimé par les habitants.

LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION

En amont de la concertation, et pendant son déroulé, plusieurs actions de communication ont été engagées par le Département afin d'informer le public, des dates et modalités de concertation.

Affiches et flyers

Diffusion de flyers annonçant la démarche et la réunion publique dans les boîtes aux lettres de 3 500 foyers, sur les communes de St Denis-de-Pile, Bonzac, St Martin-de-Laye, St Martin-du-Bois et Savignac-de-L'Isle Affichage dans les commerces principaux et mairies.

Annonces presse

Des annonces ont été publiées dans l'édition Sud-Ouest Libournais (une demi-page le mardi 10 juin 2025), et dans l'hebdomadaire local Le Résistant (1 page le jeudi 12 juin 2025 et un pavé numérique sur le site internet du journal du 9 au 15 juin).

Le site internet du Département

Une annonce de la concertation a été publiée sur le site du département, sur la page [gironde.fr/inforoutes](https://www.gironde.fr/inforoutes). L'article renvoyait par ailleurs sur la plateforme départementale de participation citoyenne.

Les réseaux sociaux

Tout au long de la phase de concertation, des informations ont été diffusées sur les réseaux sociaux du Département (Facebook, Instagram et LinkedIn). Cela a permis d'annoncer le lancement de la concertation, d'inviter à s'informer, contribuer, de rappeler que la concertation était en cours puis de communiquer sur les temps forts.

- Sur LinkedIn le 12 juin 2025 > 3 388 personnes touchées, 76 réactions
- Sur Facebook et Instagram, mi-juin > 7 006 personnes touchées, 99 réactions
- Sponsorisation localisée début juillet > 36 280 personnes uniques atteintes (136 819 impressions)

La réunion publique du 18 juin 2025

Réunion de lancement organisée dans les locaux de la Médiathèque BOMA à St-Denis-de-Pile.

LE DISPOSITIF DE CONTRIBUTION

Le dossier de concertation et les registres de contribution

Un dossier de concertation a été mis à disposition du public lors de la réunion publique, puis dans les mairies de Saint-Denis-de-Pile et de Bonzac et téléchargeable sur le site Internet du Département. Ce dossier présente l'histoire du pont, les enjeux du territoire liés à l'ouvrage et les différents scénarii et solutions techniques envisagés pour la reconstruction du pont.

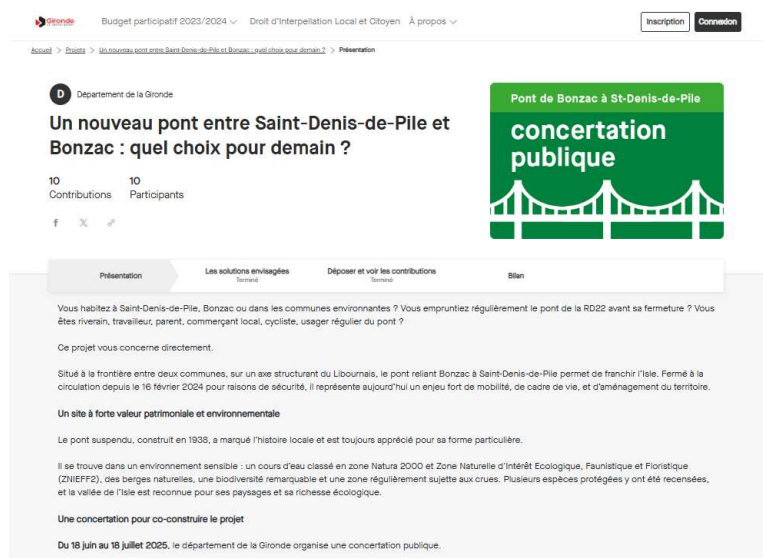
Des registres papier de contribution ont été mis à disposition du public dans ces différents lieux.

La participation sur Internet

Le Département a mis en place au lancement de la concertation le 18 juin 2025, un espace numérique de participation permettant aux usagers de déposer en ligne leurs avis, remarques et questions sur le projet.

Cet espace de contribution se trouve sur la plateforme départementale de participation citoyenne jeparticipe.gironde.fr

Les contributions ont été clôturées le 18 juillet 2025, laissant la possibilité de contribuer pendant un mois. Le site reste accessible pour consulter le dossier de concertation, et les contributions des usagers.



Site de participation du Département

Des permanences en semaine

Enfin, deux permanences départementales ont été tenues en mairie de Saint-Denis de Pile les après-midi du 25 juin et du 1^{er} juillet 2025.

3 - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC À LA CONCERTATION

LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION

La **réunion publique** du 18 juin 2025 a rassemblé environ **50 personnes** à la médiathèque BOMA de Saint-Denis-de-Pile. Cette réunion a été l'occasion de présenter les enjeux du projet de déconstruction **et** reconstruction et d'apporter des réponses aux questionnements des usagers.

Les permanences en mairie ont quant à elle eu moins de succès, avec une seule visite sur les deux jours.

La concertation n'a malheureusement pas suscité un grand engouement en termes de **nombre** de contributions écrites. Seuls **13 commentaires ont été enregistrés** : 10 sur le site de la participation du département et 3 dans les registres déposés en mairie.

Le projet suscite néanmoins un intérêt important sur le territoire, si l'on se réfère au grand nombre de réactions sur les réseaux sociaux.

Malgré cette faible participation, il est quand même possible de tirer quelques enseignements de cette concertation.

LES AVIS EMIS SUR LES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT

Deux solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation :

- Un aménagement de type zone 30
- Un aménagement de type « CHAUSSIDOU »

Seul un tiers des contributeurs se sont positionnés quant au choix d'**aménagement**, sensiblement à part égale entre la zone 30 et le Chaussidou. Ce faible nombre de contributions peut s'expliquer par le fait que les deux solutions apportent sensiblement le même gain en termes de mobilité par rapport à la situation antérieure.

La concertation ne semble donc pas remettre en cause la volonté de mieux prendre en compte les modes doux de déplacement dans le cadre de ce projet.

Le type d'aménagement retenu par le Département de la Gironde

Le Département de la Gironde a décidé de reporter la décision du choix du type d'aménagement à une phase ultérieure d'étude, quand le projet sera mieux défini, notamment dans la partie plus urbaine du projet.

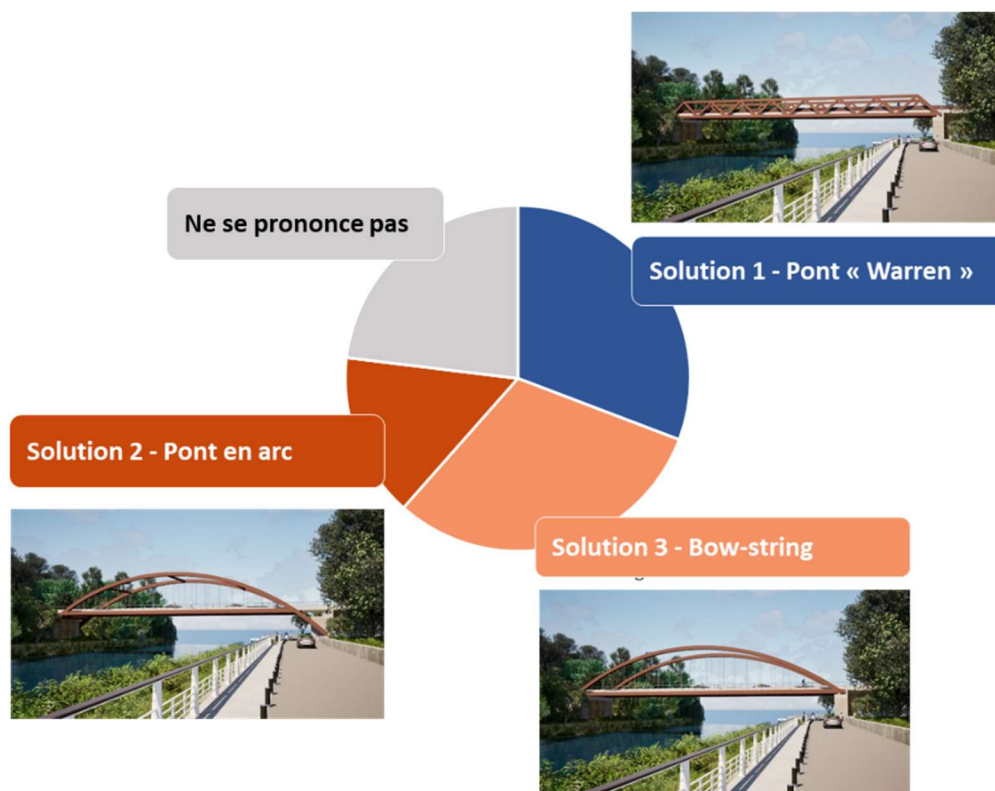
Ce choix se fera en concertation avec les acteurs locaux, usagers et collectivités.

LES SOLUTIONS ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES

Quatre solutions architecturales et techniques ont été envisagées par le Département :

- Solution 1 – Tablier de type WARREN
- Solution 2 – un pont en arc
- Solution 3 – un pont de type Bow-String
- Solution 4 – un pont suspendu contemporain

La solution 4 a été présentée mais écartée du choix possible en raison de son coût très important à la construction et à l'entretien.



Préférences sur les solutions architecturales et techniques

Le faible nombre de participation ne permet pas d'apporter un éclairage sur les attentes du territoire.

Les réactions recueillies lors de la réunion publique montrent par ailleurs la difficulté pour certains de se positionner sur une question jugée trop technique.

La solution architecturale retenue par le Département de la Gironde

Au regard des avis exprimés, et des contraintes techniques, le Département de la Gironde a décidé de limiter les solutions architecturales à retenir à un ouvrage de type Warren ou un Bow-String. Une équipe de maîtrise d'œuvre sera prochainement désignée avec pour objectif de proposer deux esquisses architecturales détaillées.

Le choix définitif sera effectué sur la base de ces esquisses, en concertation avec les acteurs locaux, usagers et collectivités

AUTRES REMARQUES

Lors de la réunion publique du 18 juin de nombreuses questions ont porté sur le calendrier de l'opération, jugé trop long.

On retrouve ces interrogations dans une part importante des contributions écrites, et, surtout, dans les différentes expressions sur les réseaux sociaux sur la période de concertation.

Point de vue du Département de la Gironde

De par sa situation dans une zone environnementale remarquable, le projet est soumis à une série de demandes d'autorisations environnementales et réglementaires obligatoires. Ces obligations nécessitent des expertises multiples et impliquant des études relativement longues.

Pour la reconstruction, le Conseil Départemental a décidé de recourir à un maître d'œuvre intégrant dans son équipe ces expertises et compétences pour l'établissement des dossiers de demandes d'autorisation. Cette option permet de garantir une meilleure intégration des sujets environnementaux dans la conception du projet, et une meilleure acceptabilité par les services instructeurs. Elle permet également une optimisation du délai global de projet en limitant le nombre d'intervenants différents.

Le planning présenté dans le dossier de concertation est donc un planning réaliste, mais ambitieux au regard des enjeux environnementaux qui pèsent sur le projet.

4 - LES SUITES ENVISAGÉES PAR LE DÉPARTEMENT

L'AMENAGEMENT ET LA SOLUTION RETENUE

Le choix du type d'aménagement (zone 30 ou Chaussidou) reste à confirmer par les études ultérieures. Le projet devra en tout état de cause prendre en compte les nouveaux usages de mobilité, et en particulier les piétons et cyclistes. Le projet intégrera une réflexion globale de carrefour à carrefour, et ne se limitera pas au seul pont. Le parti général d'aménagement sera soumis à la concertation des acteurs locaux.

En termes de solutions architecturales, le Conseil Départemental a décidé de limiter les solutions possibles au pont de type Warren et Bow-String. Ces deux solutions présentent en effet l'avantage de modalités de réalisation plus aisées. La future équipe de maîtrise d'œuvre proposera une esquisse architecturale détaillée de chacune des deux solutions pour les soumettre à la consultation de acteurs locaux.

LES MODALITES DE POURSUITE DU PROJET

En parallèle de la concertation, le Département a d'ores et déjà engagé les études nécessaires à la poursuite du projet, avec par exemple des inventaires écologiques qui ont débuté dès fin 2024 et des investigations géotechniques (automne 2025).

Sur la base des conclusions de la concertation, un programme de travaux a été établi par le Maître d'ouvrage pour lancer un marché de maîtrise d'œuvre pour la reconstruction du pont. L'équipe de maîtrise d'œuvre sera composé d'un architecte et de bureaux d'études aux compétences multiples qui seront chargés des études détaillées de projet et de l'établissement des dossiers d'autorisations obligatoires. A l'issue de ces études, une entreprise de travaux sera désignée.

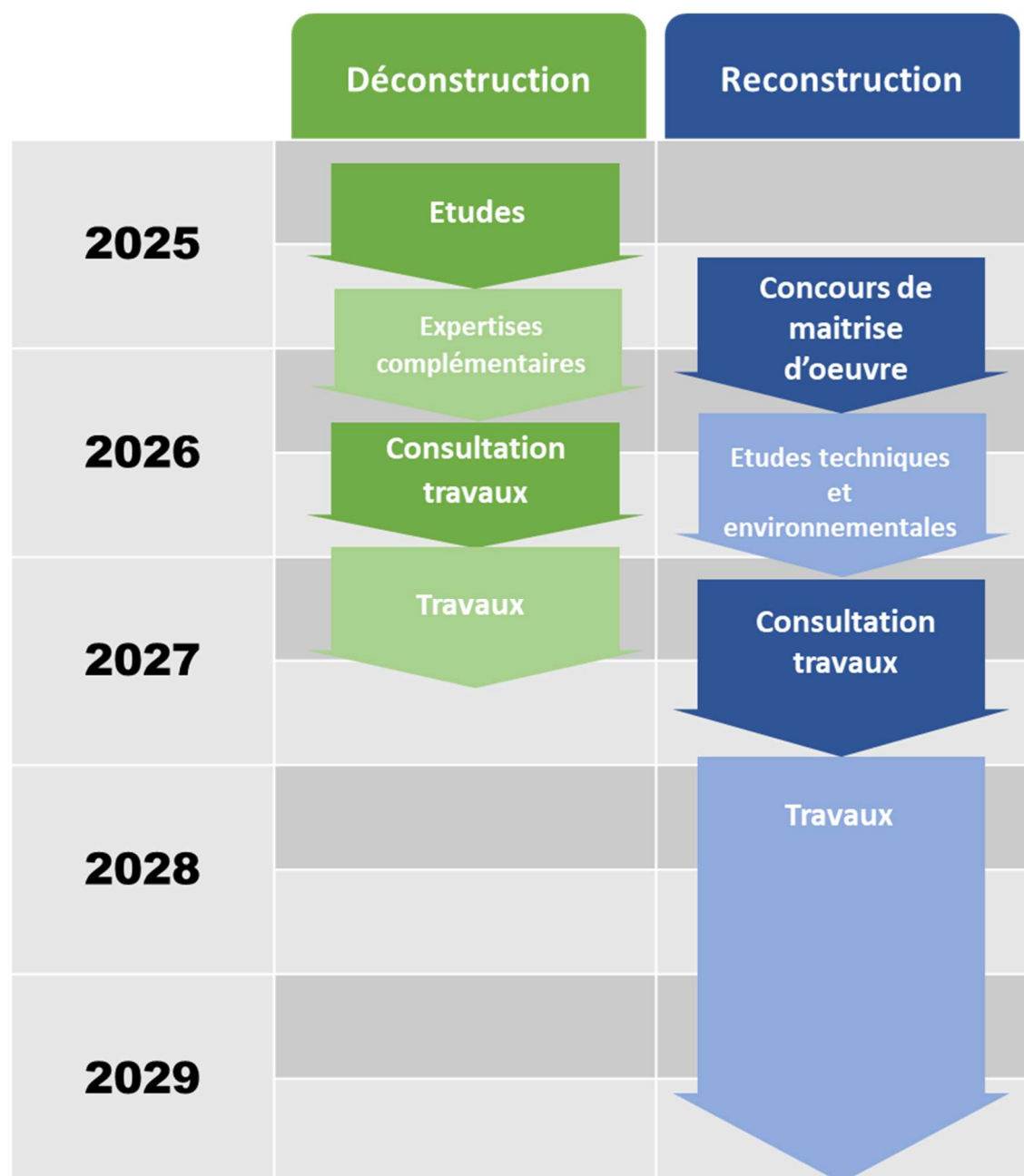
LA POURSUITE DE LA COMMUNICATION AUTOUR DU PROJET

Le Département de la Gironde souhaite poursuivre la démarche de dialogue engagée sur le projet. Il continuera à diffuser une information claire et complète sur l'actualité du projet à travers son site internet sur gironde.fr/inforoutes.

Le Département se réserve également la possibilité d'organiser de nouveaux temps d'échanges avec les citoyens au cours du projet, notamment sur les modalités pratiques de réalisation des travaux et leurs incidences sur la circulation et l'environnement.

LE CALENDRIER DU PROJET

Le calendrier a été recalé en fonction des informations issues de la concertation. Il intègre également la nécessité d'expertises complémentaires préalables à la déconstruction de l'ouvrage existant.



PROJET PORTÉ PAR LA DIRECTION
DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

