



DOSSIER DE CONCERTATION

# L'avenir du Pont du Rouergue à La Réole

Concertation publique  
du 14 juin au 14 juillet 2025

À CONSULTER AUSSI SUR :  
[jeparticipe.gironde.fr](http://jeparticipe.gironde.fr)



# SOMMAIRE

<b>1 - HISTOIRE DU PONT</b>	<b>3</b>
LA CONSTRUCTION	3
LA VIE DU PONT DU ROUERGUE ET SON EXPLOITATION	4
UN PONT EN SOUFFRANCE : FRAGILISE PAR LE TEMPS	4
<b>2 - LA CONCERTATION</b>	<b>6</b>
POURQUOI UNE CONCERTATION ?	6
LES MODALITES ET LE CALENDRIER DE CONCERTATION	6
LES ETAPES SUIVANTES	6
<b>3 - LES ENJEUX DU TERRITOIRE</b>	<b>7</b>
L'ENJEU DE MOBILITE	7
Les déplacements motorisés	7
Les modes de déplacement doux	8
Les transports collectifs réguliers	8
L'accès des secours	8
L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL	9
Le milieu physique	9
Le milieu naturel	10
L'ENJEU ECONOMIQUE	10
L'ENJEU PATRIMONIAL	11
LES RESEAUX	11
<b>4 - LA PERENNISATION DU FRANCHISSEMENT : UNE NECESSITE</b>	<b>12</b>
LE PROJET DE MOBILITE	12
<b>5 - DEUX SCENARIOS D'AMENAGEMENT SONT PROPOSES A LA CONCERTATION</b>	<b>14</b>
SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES	14
SCENARIO 2 : PONT OUVERT AUX PIETONS ET CYCLISTES, ET A UN SENS UNIQUE DE CIRCULATION AUTOMOBILE (MOINS DE 3,5 TONNES)	14
<b>6 - LES SOLUTIONS TECHNIQUES ENVISAGEABLES SELON LES SCENARIOS</b>	<b>15</b>
SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES	
SOLUTION TECHNIQUE 1 : CREATION D'UN NOUVEAU PONT	16
SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES	
SOLUTION TECHNIQUE 2 : REUTILISATION DU TABLIER DU PONT ACTUEL	18
SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES	
SOLUTION TECHNIQUE 3 : REHABILITATION COMPLETE DU PONT	20
SCENARIO 2 : PONT OUVERT AUX PIETONS ET CYCLISTES, ET A UN SENS UNIQUE DE CIRCULATION AUTOMOBILE (MOINS DE 3.5 TONNES)	
SOLUTION TECHNIQUE : REHABILITATION COMPLETE DU PONT	22
<b>7 - COMPARAISON DES VARIANTES</b>	<b>24</b>
<b>8 - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</b>	<b>25</b>
<b>9 - LE PLANNING</b>	<b>26</b>

# 1 - HISTOIRE DU PONT

## LA CONSTRUCTION

### Un premier pont dès 1835

Le premier pont franchissant la Garonne à La Réole a été construit en 1835. Il s'agissait déjà d'un pont suspendu, au plancher en bois. Le franchissement du pont était alors payant.

Des éléments de ce premier pont sont encore visibles : il s'agit des anciens garde-corps qui ont été récupérés et mis en place sur la digue, en rive gauche à l'extrémité du pont.



### Reconstruit en 1935

À partir des années 1930, le pont en bois s'avère inadapté aux évolutions du trafic, et des charges. La construction d'un nouveau pont est donc décidée et s'engage dès 1934.

Le nouvel ouvrage, construit par les établissements ARNODIN et LEINEKUGEL LE COCQ, est plus adapté aux usages de déplacements, et aux nouvelles charges.

Le tablier est élargi et équipé de trottoirs en encorbellement. Sa structure est maintenant métallique ce qui lui confère une plus grande rigidité et solidité.

Ses principales dimensions :

- Une portée de 168 mètres, entre ses deux appuis sur les rives de la Garonne
- Des pylônes de 22 m de hauteur
- Deux paires de 6 câbles porteurs, auxquels sont accrochées les 97 suspentes par côté
- Une largeur de chaussées de 5,70 m, et deux trottoirs en encorbellement de 1,20 m de large.



### Et renforcé en 1940

Peu de temps après la mise en service du nouvel ouvrage, des défauts sont identifiés, et des travaux lourds de renforcement sont engagés dès 1940 portant notamment sur les pylônes et les massifs d'ancre des câbles.

## LA VIE DU PONT DU ROUERGUE ET SON EXPLOITATION

Les ponts suspendus permettent le franchissement de grande portée. Ils ont beaucoup été employés dans l'entre-deux guerres. Ces ouvrages restent néanmoins relativement complexes par les très nombreuses pièces mécaniques en jeu, notamment dans le système de suspension.

**Le pont du Rouergue a donc fait l'objet d'un suivi périodique très régulier.** Ainsi, depuis sa construction et son renforcement en 1940, des travaux lourds d'entretien ont été réalisés, parmi lesquels on pourra noter :

- Le remplacement d'un peu moins de la moitié des suspentes, sur plusieurs campagnes de travaux, entre les années 1960 et 2023
- La reconstruction intégrale du hourdis c'est-à-dire de la dalle béton supportant la chaussée, en 1997
- La remise en peinture de l'ouvrage en 1998

Construit en 1935 pour supporter des charges routières de 16 tonnes, la circulation sur le pont a été progressivement restreinte à des véhicules de plus en plus légers. En 2019, la circulation a dû être interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, puis en 2021, à toute circulation motorisée.

Depuis l'hiver 2023, le pont est fermé à toute circulation, y compris piétonne et cycliste, en cas de températures extérieures inférieures ou égales à +5°C.

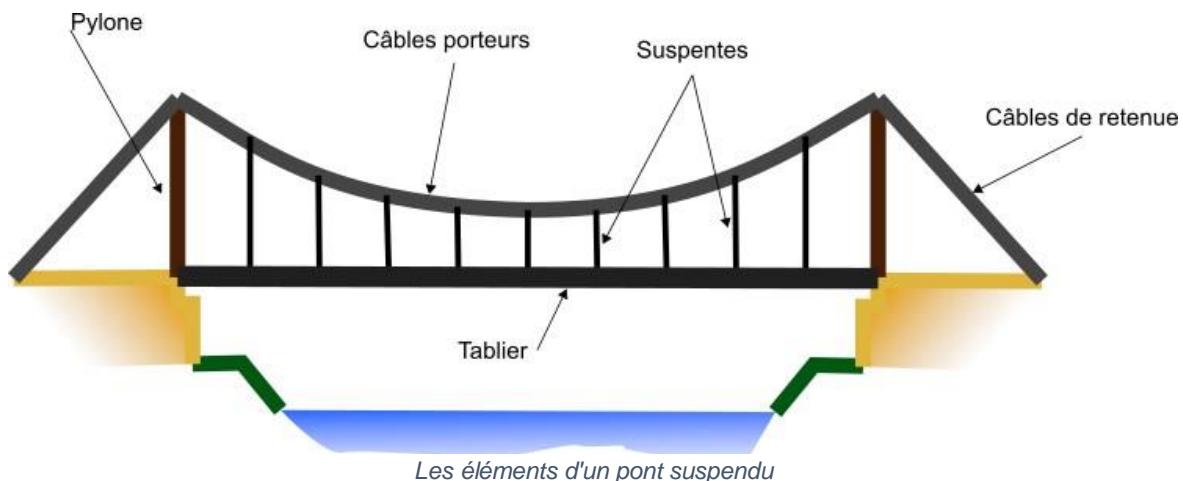
Une navette de substitution a été mise en place par le Département de la Gironde pour répondre aux besoins de déplacement des habitants du Rouergue, durant ces périodes de fermeture.

## UN PONT EN SOUFFRANCE : FRAGILISE PAR LE TEMPS

Malgré un entretien et un suivi régulier, le pont suspendu du Rouergue présente aujourd'hui des pathologies importantes nécessitant des travaux lourds de réparation.

### La corrosion

La corrosion, communément appelée rouille, est une pathologie courante des ouvrages métalliques. Elle s'attaque à des pièces structurelles du pont, et conduit à réduire la capacité de l'ouvrage à supporter des charges routières importantes. Les ponts à câbles (suspendu ou haubané) sont particulièrement sensibles à ces phénomènes de corrosion par la multiplicité des pièces constituant la structure, et particulièrement les câbles et leur système d'accroche. Ils sont aussi plus légers que des ponts plus massifs, ce qui les rend structurellement plus fragiles face à ces pertes localisées de capacité.



Le pont du Rouergue n'y a pas échappé et a fait l'objet de plusieurs campagnes de remplacement de suspentes, dont la dernière en 2023 pour un montant de travaux de 700 000 €. Les câbles porteurs sont également atteints. Ils datent des origines de la construction, quasiment un siècle. Malgré quelques travaux de préservation, ils n'ont jamais été changés en raison de la grande complexité de l'opération.

Pour assurer la pérennité du pont, un remplacement complet des câbles est donc nécessaire.

### **La fragilité au froid**

La fragilité au froid des aciers est un phénomène qui a été découvert suite à l'effondrement du pont de Sully-sur-Loire en 1985. Par temps froid, certains aciers peuvent devenir fragiles. Cela signifie qu'ils peuvent rompre de manière soudaine, sans signe annonciateur. Sur les ponts suspendus cette fragilité peut être critique, en générant des ruptures en chaîne de suspentes, comme ce fut le cas à Sully-sur-Loire.

L'État alors gestionnaire des ponts, a lancé à cette époque une vaste campagne de contrôle sur tous les ponts à câbles de France. Le pont du Rouergue a ainsi été ausculté en 1987. Les prélèvements n'ont alors montré qu'un risque limité.

En 2023, lors des travaux de remplacement de suspentes, de nouveaux prélèvements plus exhaustifs ont été effectués. Ils ont mis en évidence une très grande fragilité au froid de certaines pièces sensibles, et particulièrement les étriers d'ancrage des câbles porteurs et de retenue.

Cette découverte a conduit le Conseil Départemental de la Gironde à prendre des mesures de restriction de circulation par temps froid, conformément aux recommandations issues de l'analyse de l'effondrement de Sully-sur-Loire. Depuis fin 2023, le pont est interdit à toute circulation, y compris piétonne et cycliste, en cas de température extérieure inférieure ou égale à +5° Celsius.

### **L'origine des pathologies**

Si la fragilité au froid est une caractéristique propre au matériau même de la structure, les problématiques de corrosion sont apparues quant à elles au cours de la vie de l'ouvrage. L'évolution défavorable de ces pathologies est à rechercher dans :

- **L'âge de l'ouvrage.** Le pont du Rouergue affiche 90 ans d'existence cette année. Les ponts sont usuellement conçus pour une durée moyenne de service de 100 ans. Malgré l'entretien régulier, l'ouvrage arrive en fin de vie, notamment sur ses parties câblées, les plus sensibles.
- **L'évolution du trafic.** Le pont a été conçu à une époque où les charges routières étaient beaucoup moins importantes qu'aujourd'hui, et avec un niveau de trafic bien moindre. Cette sur-sollicitation de l'ouvrage a conduit à un endommagement accéléré de ses éléments structurels.

**Les effets du changement climatique.** L'aggravation des événements climatiques extrêmes en nombre et en intensité a une incidence directe sur l'ouvrage en accélérant les phénomènes de corrosion.

## 2 - LA CONCERTATION

### POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Le pont du Rouergue assure un lien entre la rive gauche et la rive droite de la Garonne. Ce franchissement incarne une valeur patrimoniale et historique importante. C'est pourquoi, le Conseil Départemental de la Gironde, gestionnaire de l'ouvrage, a souhaité s'engager dans une démarche volontaire de concertation auprès des habitants du territoire et des partenaires locaux.

L'objectif de cette concertation est de permettre à tous de se prononcer sur le projet.

À cette fin, elle a pour vocation :

- de présenter l'opération et la nature des scénarios d'aménagement envisagés ;
- d'assurer l'information et la participation du public et ainsi permettre à tous de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur celui-ci ;
- de recueillir ses remarques, observations et propositions pour alimenter la réflexion sur le projet
- de fournir des éléments de réponse.

### LES MODALITES ET LE CALENDRIER DE CONCERTATION

La concertation va se dérouler du 14 juin au 14 juillet 2025. Elle sera annoncée par voie de presse et affichage local.

Elle sera accessible de plusieurs manières :

- en ligne sur la plateforme participative du Département de la Gironde : <https://jeparticipe.gironde.fr/>  
Sur cette plateforme, il sera possible de s'exprimer sur le projet.  
Le présent dossier de concertation sera mis en ligne à partir du 14 juin 2025. Il sera consultable en ligne et téléchargeable.
- en mairie de la Réole et au siège de la Communauté de communes Réolais en Sud Gironde où :
  - le présent dossier de concertation sera consultable
  - des registres seront également mis à la disposition du public pour pouvoir s'exprimer et ainsi apporter sa contribution
- sur le stand du Département, lors du marché de La Réole le 14 juin 2025
- en mairie de la Réole, où deux permanences seront tenues par des agents du département. Les dates et horaires seront communiquées sur la plateforme [jeparticipe.gironde.fr](https://jeparticipe.gironde.fr)

### LES ETAPES SUIVANTES

À l'issue de la concertation, un bilan de celle-ci sera réalisé par le Département de la Gironde et le résultat du choix final sera communiqué, à horizon du dernier trimestre 2025.

Il sera publié sur la plateforme participative : <https://jeparticipe.gironde.fr>

Une version imprimée de ce bilan sera consultable en mairie de la Réole et au siège de la Communauté de communes Réolais en Sud Gironde.

Un dispositif d'information sera maintenu actif tout au long du déroulement du projet.

### 3 - LES ENJEUX DU TERRITOIRE

#### L'ENJEU DE MOBILITE

##### Les déplacements motorisés

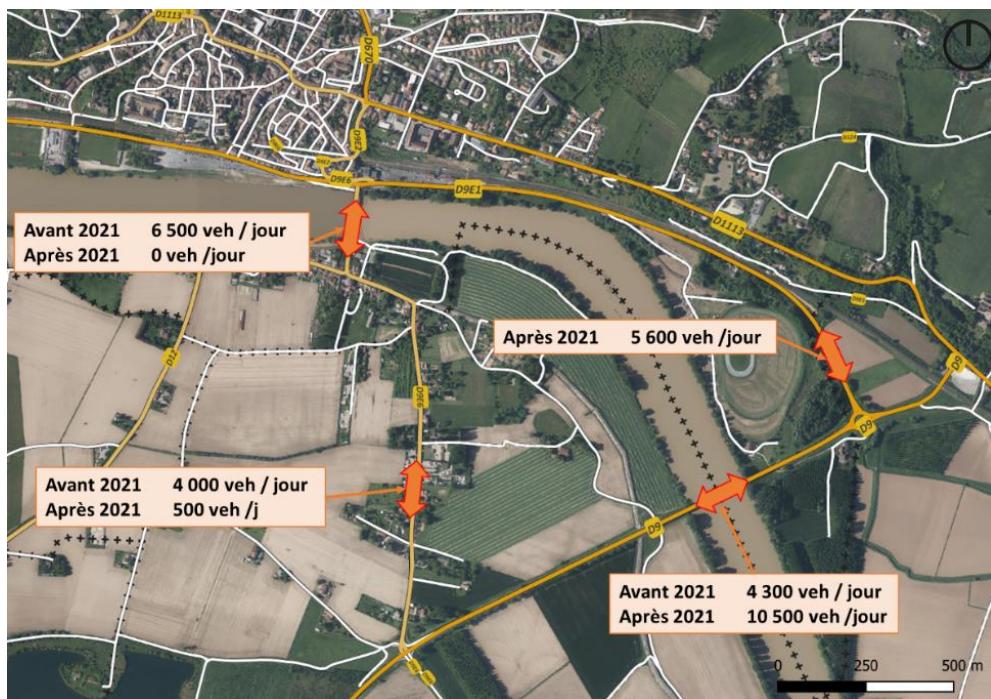
Jusqu'en 2021, le pont du Rouergue était l'axe principal d'accès à La Réole depuis la rive gauche de la Garonne. Environ 6 000 véhicules par jour le franchissaient, malgré la mise en service au milieu des années 1990 d'un nouveau pont à 1,5 km en amont, sur la RD9.

L'allongement de parcours d'environ 4 km par ce nouveau pont est sûrement une des raisons pour lesquelles il était assez peu emprunté. Il a cependant permis de délester le pont du Rouergue de l'essentiel de son trafic de transit, en le déviant sur un axe conçu avec des standards plus actuels, et notamment des largeurs de chaussées plus importantes.

Après la fermeture du pont du Rouergue à toute circulation motorisée en août 2021, le trafic automobile s'est naturellement reporté sur le nouvel ouvrage de la RD9 qui a vu son trafic bondir de 4 300 à 10 000 véhicules par jour.

Cette fermeture a également engendré la très forte diminution du trafic sur la RD9e6 au sud-est du Rouergue, permettant au quartier de gagner une nette amélioration de son cadre de vie. Bien qu'aucune accidentologie notable ne soit à relever, le gain en termes de sécurité est également notable sur cet axe. Les largeurs de chaussées réduites, la présence de nombreux accès, et l'absence de trottoirs alliés à un trafic significatif créaient en effet des situations potentiellement accidentogènes sur cet axe.

La fermeture à la circulation routière du pont du Rouergue a ainsi redistribué le trafic sur les axes les plus à même de les absorber. La RD9 a ainsi vu son statut d'axe principal renforcé, tout comme la RD9e1, dans une moindre mesure. A contrario, la RD9e6 a retrouvé un niveau plus adapté à son caractère de voie de desserte locale.



Carte des trafics

Les niveaux moyens de trafic sur ces axes sont modérés à assez élevés. Aucune problématique de saturation n'est constatée, et les infrastructures sont correctement dimensionnées en regard des charges de trafic.

## **Les modes de déplacement doux**

Depuis 2021, le pont du Rouergue reste ouvert (hors période de froid), aux usagers piétons et cyclistes.

Cet usage est primordial pour la vie de la commune, et au-delà pour les habitants de la proche rive gauche de La Réole, et du quartier du Rouergue en particulier. Il assure en effet un lien direct entre le quartier du Rouergue et les communes limitrophes avec le centre-ville de La Réole et ses services.

Il permet la desserte des établissements scolaires de la maternelle au lycée, l'accès aux commerces de la rive droite, et également à la gare de la Réole assurant un lien direct pour les travailleurs et étudiants se rendant vers Agen ou la Métropole Bordelaise.

Le pont assure également une fonction importante de continuité d'itinéraires touristiques. Il se situe sur l'itinéraire véloroute V80 - Canal des 2 mers à vélo qui relie sur 800 km, l'océan Atlantique à Royan, à la mer Méditerranée à Sète. La fréquentation de cet itinéraire est fluctuante suivant les saisons. À la haute saison, entre la Gironde et le Lot-et-Garonne, 8 000 cyclistes l'empruntent par mois.

Le pont se trouve également sur un des axes des chemins de Compostelle, la voie de Vézelay. La fréquentation de ce chemin est relativement importante là aussi.

Enfin, le pont du Rouergue est emprunté par de nombreux cyclistes sportifs ou de loisir, car il permet un franchissement aisément sécurisé et élégant de la Garonne.

Le pont situé en amont, sur la RD9, n'intègre pour sa part aucun cheminement sécurisé pour les piétons ou les cyclistes. Le niveau de trafic sur la RD9 de 10 000 véhicules par jour est par ailleurs incompatible avec un franchissement en toute sécurité.

## **Les transports collectifs réguliers**

Etant fermé à la circulation automobile, le pont du Rouergue ne supporte aucune ligne de transport collectif régulier. C'était également le cas avant 2021 du fait de la limitation de tonnage imposée sur le pont.

C'est en amont du pont du Rouergue, sur le pont de la RD9 que des lignes de transport scolaire (collèges et lycée) de la région Nouvelle-Aquitaine passent.

Localement, aucun réseau de transport collectif n'a pour l'instant été développé à l'échelle de la Communauté de communes.

Enfin, il est important de relever la présence à proximité immédiate du pont du Rouergue de la gare TER de La Réole, dont la zone de chalandise s'étend au sud de la Garonne et pour laquelle l'accès via le pont du Rouergue constitue l'axe privilégié.

## **L'accès des secours**

Le quartier du Rouergue se situe en grande partie en zone inondable de la Garonne. En cas de forte crue, les routes desservant le quartier, en rive gauche, peuvent se retrouver inondées.

Le pont suspendu du Rouergue a été conçu pour ne pas être submergé en cas de crue. Il constitue donc le seul axe routier d'évacuation possible de la population, et d'accès pour les secours.

## L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL

### Le milieu physique

Le pont suspendu du Rouergue s'inscrit dans la vallée de la Garonne, fleuve dont il franchit le lit. Le paysage autour de l'ouvrage est caractérisé en rive droite par le centre-ville urbanisé de La Réole, et en rive gauche par la vaste plaine alluviale de la Garonne, partiellement inondable.

La Garonne fait l'objet de crues relativement fréquentes.

Certaines furent réellement impactantes comme celle de 1930, ou plus proche de nous en 2019 et 2022.



Photo aérienne de la crue de 1930

**Un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI)** est en vigueur sur la commune de La Réole. Ce plan définit un zonage réglementaire. Le secteur du pont suspendu et du quartier du Rouergue se situe essentiellement en zone rouge.

Les nouvelles constructions y sont interdites. Les travaux d'infrastructure routière, et les ponts y sont néanmoins autorisés sous réserve de ne pas entraver l'écoulement des crues.

Ces dispositions valent en situation définitive, mais également pour les phases transitoires de démolition et de reconstruction.

Les principaux enjeux du projet du pont suspendu porteront donc sur **l'inondabilité du secteur**.



Zonage réglementaire PPRI

## Le milieu naturel

Le secteur d'étude des solutions d'aménagement du pont se caractérise par une assez forte urbanisation, notamment en rive droite, côté centre-ville. Les berges restent cependant relativement naturelles, surtout en rive gauche.

**Un pré-diagnostic écologique** a été réalisé par les services de la Direction de l'environnement du Département. Les enjeux écologiques se limitent principalement aux berges, avec la présence d'espèces floristiques patrimoniales, et, au cours d'eau de la Garonne, avec la présence de poissons migrateurs.

La nidification ponctuelle d'une espèce d'oiseau le choucas des tours, a été relevée sur les pylônes du pont.

Enfin le secteur d'étude se situe dans deux zones protégées :

- la zone Natura 2000 de « La Garonne »
- la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type (ZNIEFF1) « Frayères à esturgeons de la Garonne »



Choucas des tours



Périmètre de protection environnemental

## L'ENJEU ECONOMIQUE

L'essentiel de l'activité économique de La Réole se développe autour de son centre historique en rive droite. Néanmoins trois commerces principaux se trouvent dans le quartier du Rouergue, une carrosserie, une pharmacie et le camping municipal de La Réole lors de ses périodes d'ouverture.

Par ailleurs, un marché se tient sur les quais de la rive gauche, tous les samedis. Il draine une clientèle bien au-delà des limites de la commune, et particulièrement au sud de la Garonne.

Le pont du Rouergue, avant sa fermeture au trafic automobile, en 2021, était un support essentiel de l'activité économique, avec ses quelques 6 000 véhicules l'empruntant chaque jour. Aujourd'hui limité aux modes de déplacement doux, le pont n'est plus aussi capital pour l'activité économique de La Réole.

Néanmoins, il assure la continuité territoriale de la commune, en permettant un accès aux commerces et services pour les habitants du quartier du Rouergue. Par ailleurs, il est un support de l'activité touristique important, en assurant la continuité des axes touristiques vélo et de randonnée. À ce titre, l'activité du Café de la Gare, situé à l'extrémité nord du pont, est en grande partie liée à ces activités touristiques.

## L'ENJEU PATRIMONIAL

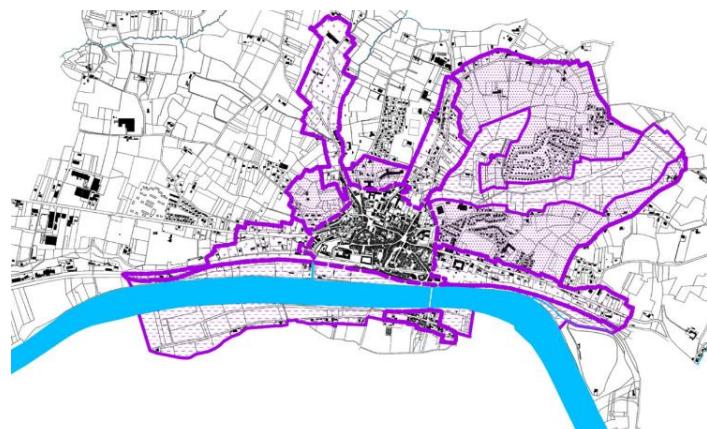
Le pont suspendu du Rouergue s'inscrit dans un site patrimonial remarquable avec plusieurs éléments notables.

Le secteur se situe tout d'abord à proximité immédiate du site classé « Promenade des tilleuls, jardin public et terrasse contigüe » et du site inscrit « Quartiers anciens », protégé au titre de son intérêt patrimonial urbain et de parc et châteaux.



Périmètre des sites classés (rouge) et inscrit (vert)

Par ailleurs, le pont suspendu est situé dans le périmètre de la **Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPAUP)** de la commune de La Réole.



Périmètre ZZAUP

Enfin, même si le pont lui-même n'est pas classé aux monuments historiques, il n'en reste pas moins un marqueur fort de l'identité patrimoniale du territoire.

## LES RESEAUX

Le tablier du pont supporte actuellement plusieurs réseaux vitaux pour la desserte du quartier du Rouergue :

- Alimentation en eau potable
- Evacuation des eaux usées
- Alimentation électrique haute tension
- Télécommunication
- Gaz

## 4 - LA PERENNISATION DU FRANCHISSEMENT : UNE NECESSITE

Depuis la fermeture à la circulation automobile en août 2021, le pont suspendu du Rouergue n'assure plus une fonction de desserte routière aussi importante que par le passé ; celle-ci est désormais intégralement portée par le pont moderne de la RD9, plus adaptée à ces usages.

Le pont du Rouergue assure des fonctions de mobilité à l'échelle du territoire. **Il est essentiel pour les populations de la rive gauche se rendant à pied ou en vélo au centre-ville de La Réole.** Par ailleurs, il est un maillon essentiel de continuité pour des itinéraires touristiques de modes actifs comme la liaison cycliste « Canal des deux mers à vélo », ou la voie du Vézelay des chemins de Compostelle.

Enfin, le pont demeure un axe d'accès pour les secours, et d'évacuation de la population du quartier du Rouergue, en cas d'inondation majeure.

**Pour l'ensemble de ces raisons, et suite aux études réalisées sur le périmètre du pont,** le Conseil Départemental de la Gironde, propriétaire et gestionnaire du pont, s'est engagé, dès 2023, **à pérenniser ce franchissement de la Garonne**, au droit du quartier du Rouergue.

### LE PROJET DE MOBILITE

Le projet de pérennisation du franchissement n'est donc pas qu'un projet d'ouvrage d'art, il doit répondre à une **problématique de mobilité locale**.

Il s'inscrit en cela dans **le nouveau plan de circulation souhaité par la commune de La Réole**. Ce projet prévoit notamment, pour le pont du Rouergue, son inscription dans **le plan des axes structurants de déplacements cyclables**.



Plan cyclable (source : étude ITER)

Il redéfinit par ailleurs la RD9E6, et donc le pont du Rouergue, comme un axe de desserte communal.



Hiérarchisation du réseau de voirie (source : étude ITER)

En termes de mobilité, le projet de pérennisation du franchissement devra donc :

- **conforter l'usage cycliste** de l'ouvrage, tant pour les usages touristiques que pour les déplacements du quotidien
- **mettre aux normes d'accessibilité** l'ouvrage pour les déplacements piétons
- **confirmer le statut d'axe de desserte** locale de la RD9E6, en diminuant le volume de trafic, par rapport à la situation avant la fermeture du pont en 2021

Par ailleurs, ce projet doit composer avec les contraintes propres aux ponts, particulièrement de cette envergure.

Ainsi, le pont du Rouergue, **qu'il soit réhabilité ou reconstruit, ne sera pas rouvert aux circulations des véhicules de plus de 3,5 tonnes, en raison des surcoûts que cela engendrerait**. Cette possibilité de transit pour les poids lourds serait incompatible avec le caractère d'axe de desserte de la voirie.

De même, **la réouverture dans les deux sens de circulation n'est pas envisageable**, en raison des surcoûts qu'elle engendrerait, de la nécessité de partager l'espace circulable avec les modes doux, et de la volonté de renforcer le caractère de desserte locale.

**Le périmètre de réflexion du projet concernera donc, le pont en premier lieu, mais également les accroches du pont sur les berges, en intégrant en particulier, les carrefours avec la RD9e1, en rive droite et le carrefour avec la Route d'Auros, en rive gauche.**



Périmètre de travaux

## 5 - DEUX SCENARIOS D'AMENAGEMENT SONT PROPOSES A LA CONCERTATION

Deux scenarios sont donc soumis à la concertation :

- **Scenario 1** : le pont du Rouergue est maintenu dans son usage actuel uniquement piéton et cycliste
- **Scenario 2** : le pont est rouvert à la circulation automobile (moins de 3,5 tonnes), dans un seul sens de circulation

Dans les deux scenarios, le pont restera accessible, **dans les deux sens aux engins de secours.**

### SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES

Les

- Conforme aux objectifs d'accessibilité et de continuité cyclable
- Caractère de desserte locale de la RD9E6 affirmé, y compris sur la rive gauche
- Contrôle d'accès aisément mis en place
- Accès des secours garanti

Les

- Allongement de parcours pour les deux sens de circulation depuis et vers la rive gauche (4 km)

### SCENARIO 2 : PONT OUVERT AUX PIETONS ET CYCLISTES, ET A UN SENS UNIQUE DE CIRCULATION AUTOMOBILE (MOINS DE 3,5 TONNES)

Les

- Conforme aux objectifs d'accessibilité et de continuité cyclable
- Caractère de desserte locale de la RD9E6 renforcée par la mise à sens unique
- Allongement de parcours pour un seul sens de circulation (4 km)
- Accès des secours garanti

Les

- Trafic prévisible estimé à 3 000 véhicules/jour
- Complexité de la mise en place du contrôle d'accès (limitation de tonnage)

## 6 - LES SOLUTIONS TECHNIQUES ENVISAGEABLES SELON LES SCENARIOS

Les solutions techniques envisageables diffèrent suivant ces deux scénarios d'aménagement.

Le Conseil Départemental de la Gironde, maître d'ouvrage de l'opération, a envisagé trois options distinctes pour la pérennisation du franchissement.

### SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES

- **Solution technique 1 :**  
Création d'un nouveau pont



- **Solution technique 2 :**  
Réutilisation du tablier du pont actuel



- **Solution technique 3 :**  
Réhabilitation complète du pont



### SCENARIO 2 : PONT OUVERT AUX PIETONS ET CYCLISTES, ET A UN SENS UNIQUE DE CIRCULATION AUTOMOBILE (moins de 3,5 tonnes)

- **Solution technique :**  
Réhabilitation complète du pont



## SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES

### Solution 1 : Création d'un nouveau pont



### SCENARIO 1 – Solution technique 1

Cette solution consiste en la création d'un nouvel ouvrage de franchissement en lieu et place du pont actuel.

Cette option suppose donc en premier lieu la déconstruction complète du pont existant, ce qui représente une opération en soi.

Afin de minimiser l'impact environnemental, aucun nouvel appui (pile) ne serait créé dans le lit de la Garonne. Compte tenu de la portée importante (165 m), seul un ouvrage à câble est envisageable.

C'est un pont haubané qui a été ici imaginé, car ce type de structure répond le mieux aux enjeux techniques et fonctionnels. Sa construction est également moins complexe qu'un ouvrage de type suspendu.

L'accès à l'ouvrage serait limité aux circulations douces (piétons et cycles), et présenterait une largeur de cheminement utile de 4 mètres. Il serait néanmoins accessible aux engins d'entretien et de secours.

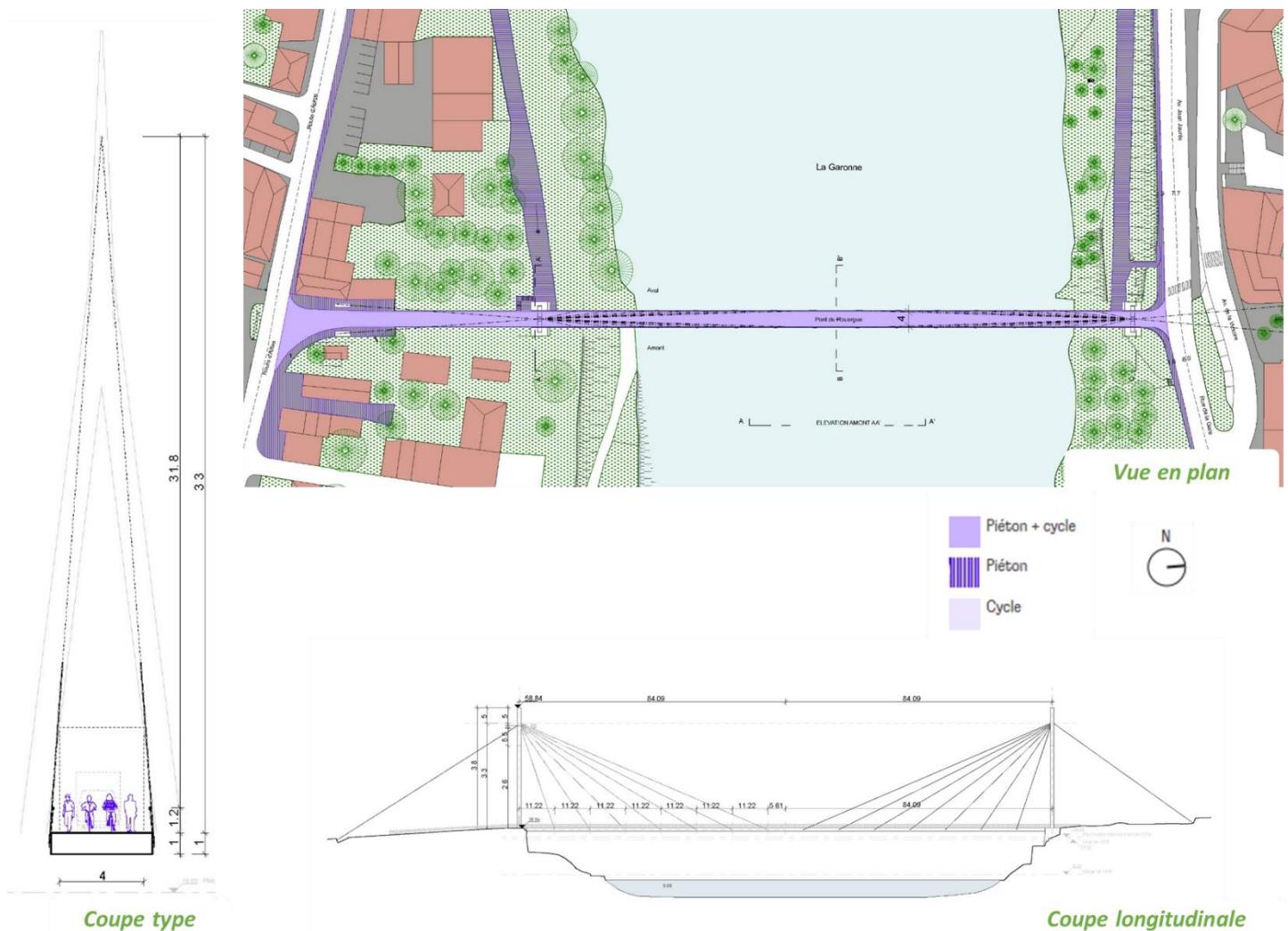
Le coût de ce scenario est élevé, estimé à environ 15 millions d'€. Ce coût intègre également la déconstruction de l'ouvrage actuel.

## Les + de la solution 1

- Pont neuf plus pérenne
- Impact environnemental limité
- Coûts de fonctionnement moindres qu'un ouvrage suspendu

## Les - de la solution 1

- Fort impact sur les déplacements le temps de la déconstruction puis de la reconstruction
- Dévoiement des réseaux à prévoir
- Perte de l'identité patrimoniale de l'ouvrage
- Durée de travaux importante
- Coût élevé



## **SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES**

### **Solution 2 : Réutilisation du tablier du pont actuel**



### **SCENARIO 1 – Solution technique 2**

Ce scénario est un scénario hybride entre un nouvel ouvrage et la réhabilitation de l'ouvrage actuel. Il consiste à conserver le tablier du pont suspendu et de le poser sur deux nouvelles piles intermédiaires réalisées dans le lit de la Garonne. Une partie de l'identité patrimoniale de l'ouvrage serait ainsi conservée.

Afin de garantir le bon fonctionnement structurel de l'ouvrage, le tablier serait néanmoins allégé au maximum. Les trottoirs extérieurs existants seraient ainsi supprimés.

L'impact sur les circulations durant les travaux serait limité car les circulations piétonnes et cyclistes pourraient être maintenues temporairement sur les trottoirs avant leur enlèvement.

Cette solution technique présente néanmoins l'inconvénient de la réalisation d'ouvrages dans le lit de la Garonne, impactant fortement l'environnement et nécessitant des autorisations environnementales.

L'accès au pont serait limité aux circulations douces (piétons et cycles), et présenterait une largeur de cheminement utile de 4 mètres. Il resterait néanmoins accessible aux engins d'entretien et de secours.

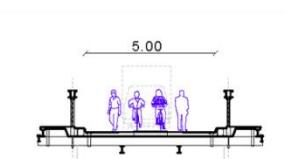
Le coût de ce scenario est élevé, estimé à environ 8 millions d'€. Ce coût intègre également l'enlèvement des pylônes et des câbles existants.

## Les + de la solution 2

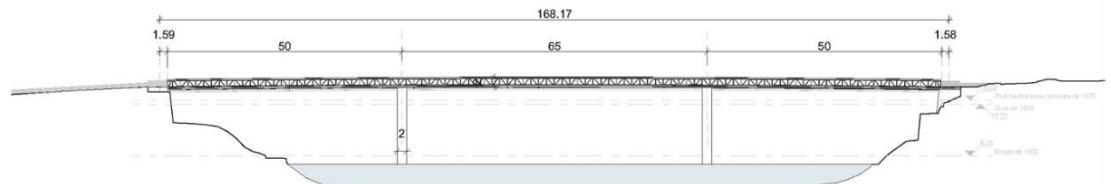
- Conservation d'une partie du pont et de son identité patrimoniale avec le tablier
- Aucun dévoiement de réseaux à prévoir
- Impact limité sur les circulations durant les travaux

## Les - de la solution 2

- Forme du pont modifiée
- Impact environnemental lié à la réalisation des piles dans le lit de la Garonne



*Coupé type*



*Coupé longitudinal*

## **SCENARIO 1 : PONT OUVERT UNIQUEMENT AUX PIETONS ET CYCLISTES**

### **Solution technique 3 : Réhabilitation complète du pont**



### **SCENARIO 1 – Solution technique 3**

Ce scenario consiste en la réhabilitation complète du pont actuel, avec un remplacement de l'intégralité du système de suspension (câbles). Le programme s'accompagne également de la réparation des autres défauts mineurs de l'ouvrage et d'une remise en peinture complète.

La répartition des espaces entre les différents modes de déplacement sur le pont serait à reconstruire afin de répondre aux attentes des réglementations sur l'accessibilité et de Loi d'Orientation sur les Mobilités.

Compte tenu des très faibles largeurs des trottoirs, ceux-ci ne pourraient pas être considérés comme des cheminements réglementaires.

Tout ou partie de la chaussée actuelle serait donc rendue aux mobilités douces.

Le mode de fonctionnement uniquement piétons et cyclistes en vigueur depuis août 2021 serait conservé.

Le coût de ce scenario est élevé, estimé à environ 10 millions d'€.

### Les + de la solution 3

- Préservation de l'identité patrimoniale du pont
- Impact environnemental limité
- Aucun dévoiement de réseaux à prévoir

### Les - de la solution 3

- Entretien du pont plus complexe sur le long terme



## **SCENARIO 2 : PONT OUVERT AUX PIETONS ET CYCLISTES, ET A UN SENS UNIQUE DE CIRCULATION AUTOMOBILE (MOINS DE 3,5 TONNES)**

**Solution technique : Réhabilitation complète du pont**



### **SCENARIO 2 – Solution technique**

Ce scenario consiste en la réhabilitation complète du pont actuel, avec un remplacement de l'intégralité du système de suspension (câbles). Le programme s'accompagne également de la réparation des autres défauts mineurs de l'ouvrage et d'une remise en peinture complète.

La répartition des espaces entre les différents modes de déplacement sur le pont serait à reconsidérer afin de répondre aux attentes des réglementations sur l'accessibilité et de Loi d'Orientation sur les Mobilités.

Compte tenu des très faibles largeurs des trottoirs, ceux-ci ne pourraient pas être considérés comme des cheminements réglementaires. Tout ou partie de la chaussée actuelle serait donc rendue aux mobilités douces.

La circulation aux véhicules motorisés de moins de 3,5 tonnes serait rouverte, mais dans un seul sens de circulation.

L'espace libéré serait alors transformé en voie verte à destination des piétons et des cyclistes.

Le sens de circulation des véhicules motorisés n'est pas défini à ce stade.

Le coût de ce scenario est élevé, estimé à environ 10 millions d'€.

## Les + de la solution 3

- Préservation de l'identité patrimoniale du pont
- Impact environnemental limité
- Aucun dévoiement de réseaux à prévoir

## Les - de la solution 3

- Entretien du pont plus complexe sur le long terme

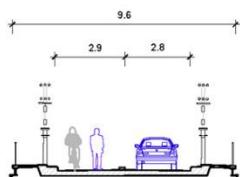


■ Piéton + cycle  
■ Piéton  
■ Cycle



1 VOIE VERTÉ

1 VOIE VÉHICULES



*Coupe type*

ELEVATION AMONT AK

La Garonne

100



## 7- COMPARAISON DES VARIANTES

Le tableau ci-dessous dresse la comparaison des scenarios d'aménagement et de leurs solutions techniques envisageables.

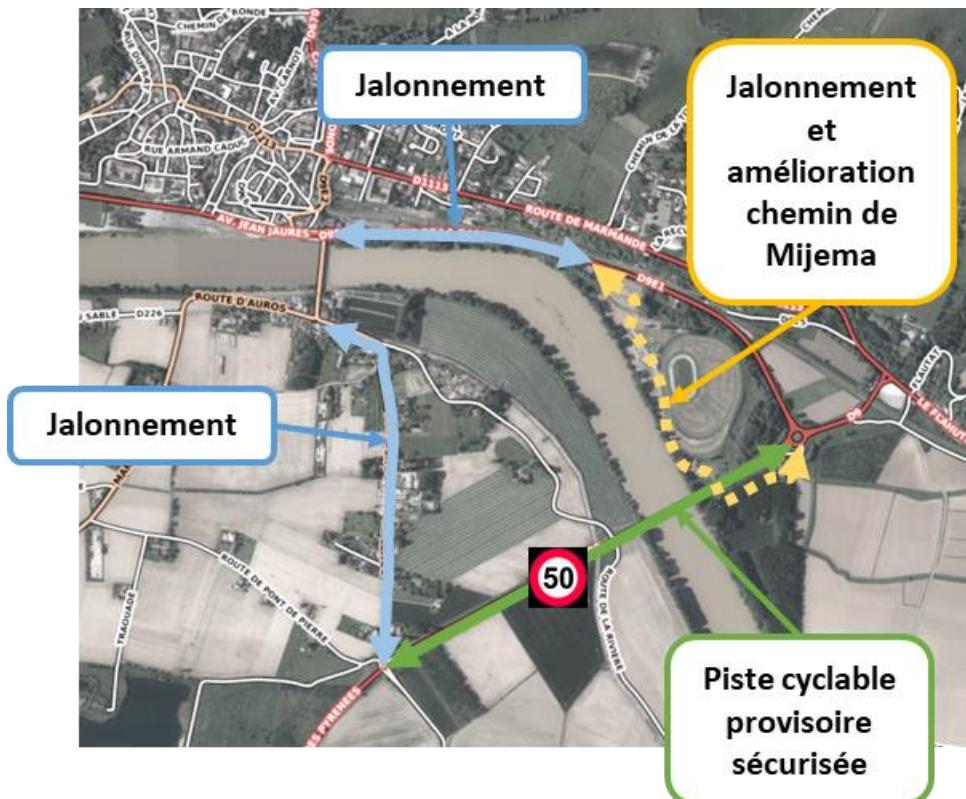
	Scenario 1			Scenario 2
Pris en compte des modes doux	+ +			+
Impacts sur circulations motorisés	-			+
				
Intégration architecturale	+	+	++	++
Conservation du patrimoine	-	-	++	++
Impact environnemental	+	-	+	+
Impact circulation piéton / cycles durant les travaux	- -	+	+	+
Durée des travaux	- -	+	+	+
Entretien ultérieur	-	++	- -	- -
Coût TTC	15 M€	8 M€	10 M€	10 M€

## 8- MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

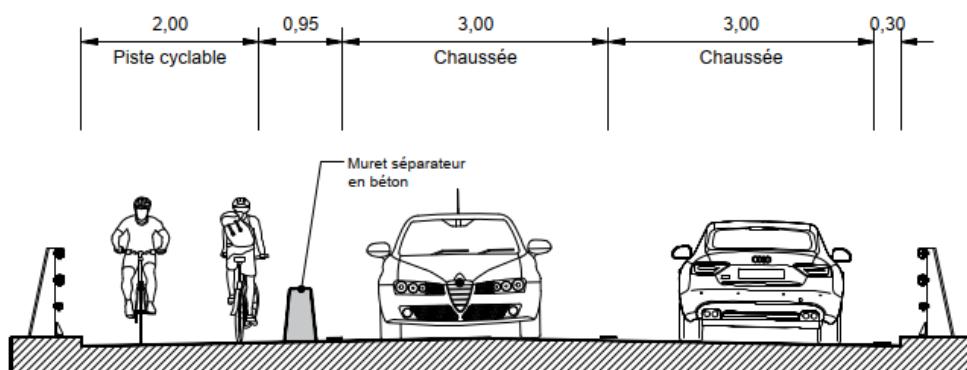
Quelle que soit la solution retenue, des mesures d'accompagnement sur les mobilités seront mises en place par le Département pendant toute la réalisation des travaux.

En **période hivernale**, le principe de **navette de substitution** sera maintenu, pour permettre aux usagers non motorisés de se déplacer entre les deux rives en cas de fermeture de l'ouvrage.

Par ailleurs, dès 2025, le Département de la Gironde va mettre en place un **itinéraire cyclable sécurisé** le long de la RD9 et de la RD9E1.



Aménagement d'un itinéraire cyclable provisoire par la RD9



Coupe type de la piste cyclable sur l'ouvrage de franchissement de la Garonne

## 9- LE PLANNING

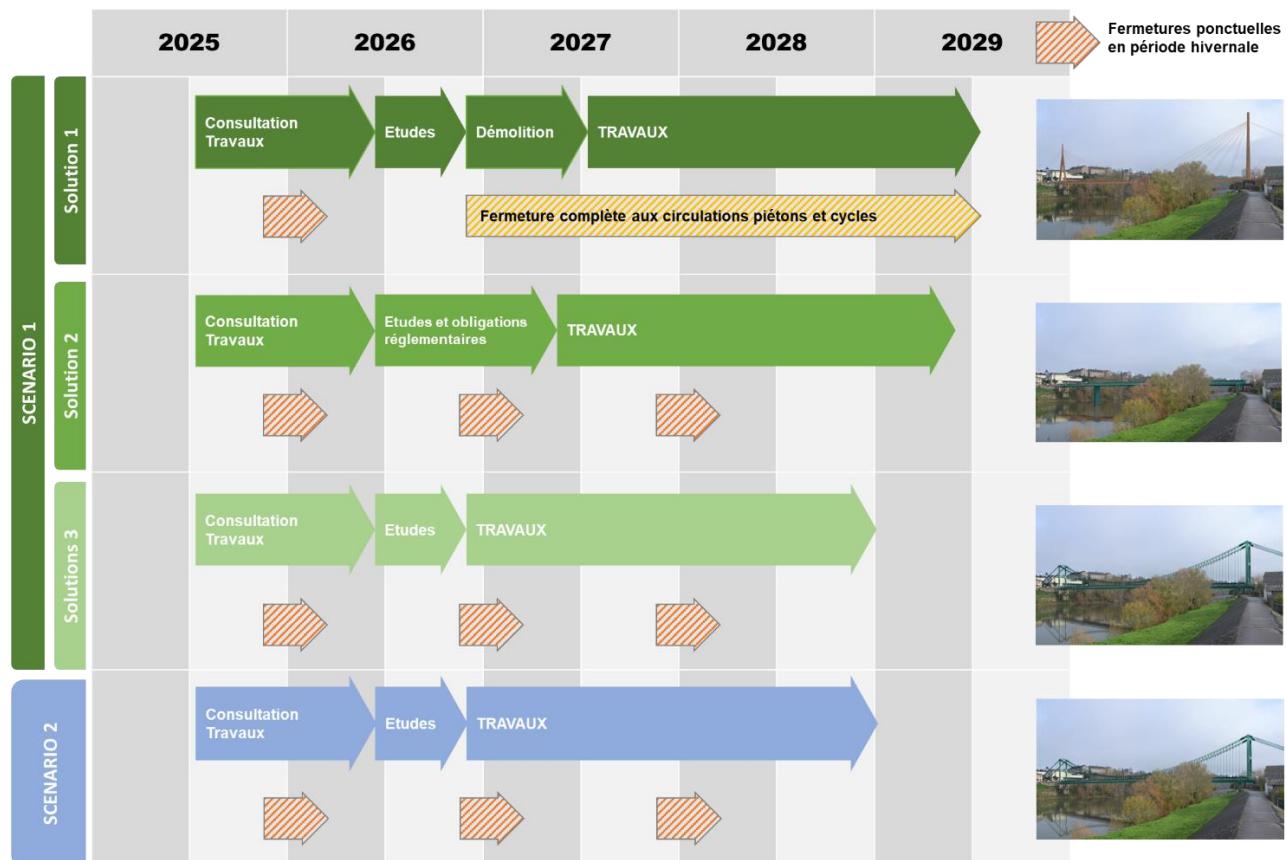
Le planning général de l'opération sera très dépendant de la solution technique retenue.

En effet, la durée des travaux en eux-mêmes est très variable.

Par ailleurs, les autorisations environnementales sont également variables.

La solution 2 entre autre nécessitera des études de modélisation hydraulique et une demande d'autorisation pour la création des piles dans le lit de la Garonne.

Le graphique ci-dessous présente les échéances estimées de déroulé d'opération suivant les solutions retenues.







## Pour contribuer

poser vos questions,  
donner votre avis, participer  
à la réflexion sur le futur pont,  
rendez-vous sur :

[jeparticipe.gironde.fr](http://jeparticipe.gironde.fr)



PROJET PORTÉ PAR LA DIRECTION  
DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

