



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

Conseil du **20 janvier 2020**

Délibération n° 2020-4091

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) : Solaize - Vernaison

objet : Pont de Vernaison - Haute surveillance et travaux conservatoires - Individualisation complémentaire de l'autorisation de programme

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Direction voirie, végétal et nettoyage

**Rapporteur** : Monsieur le Vice-Président Da Passano

**Président** : Monsieur David Kimelfeld

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 31 décembre 2019

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : mercredi 22 janvier 2020

Présents : MM. Kimelfeld, Grivel, Mme Bouzerda, MM. Bret, Brumm, Da Passano, Mme Picot, MM. Le Faou, Abadie, Crimier, Philip, Galliano, Mme Dognin-Sauze, M. Charles, Mmes Geoffroy, Laurent, Gandolfi, MM. Barral, Claisse, Mme Vessiller, MM. George, Kabalo, Képénékian, Mmes Frier, Cardona, MM. Vincent, Rousseau, Desbos, Longueval, Pouzol, Barge, Eymard, Mme Rabatel, M. Bernard, Mme Poulain, M. Pillon, Mmes Panassier, Baume, MM. Calvel, Sellès, Suchet, Veron, Hémon, Mme Belaziz, MM. Jacquet, Chabrier, Mmes Peillon, Jannot, Ait-Maten, MM. Artigny, Augoyard, Mmes Balas, Barbasso Bruas, M. Barret, Mmes Basdereff, Berra, MM. Berthilier, Blache, Blachier, Boudot, Boumertit, Bousson, Bravo, Broliquier, Mme Brugnera, M. Buffet, Mmes Burillon, Burricand, MM. Cachard, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Collomb, Compan, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinez, Diamantidis, Mmes El Faloussi, Fautra, MM. Findrik, Forissier, Mmes Gailliout, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Geourjon, Germain, Mme Ghemri, MM. Gillet, Girard, Mme Giraud, MM. Gomez, Gouverneyre, Guiland, Mme Guillemot, MM. Guimet, Hamelin, Havard, Mme Hobert, MM. Huguet, Jeandin, Lavache, Mme Le Franc, M. Lebuhotel, Mmes Lecerf, Leclerc, M. Llung, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moretton, Morage, Mme Nachury, M. Odo, Mmes Peytavin, Picard, M. Piegay, Mmes Pietka, Pouzergue, MM. Quiniou, Rabehi, Rantonnet, Mme Reveyrand, MM. Roustan, Rudigoz, Mme Runel, M. Sannino, Mme Sarselli, M. Sécheresse, Mme Servien, M. Sturla, Mme Tifra, MM. Uhrich, Vaganay, Mme Varenne, MM. Vergiat, Vincendet, Mme Vullien.

Absents excusés : M. Colin (pouvoir à M. Pouzol), Mmes Glatard (pouvoir à M. Pillon), Beautemps (pouvoir à M. Quiniou), MM. Butin (pouvoir à Mme David), Fromain (pouvoir à M. Hamelin), Gachet, Mme lehl, M. Martin (pouvoir à M. Rabehi), Mme Perrin-Gilbert, M. Petit (pouvoir à Mme Crespy), Mme Piantoni (pouvoir à Mme Hobert).

Absents non excusés : Mme Frih, MM. Vesco, Aggoun, Genin, Passi.

**Conseil du 20 janvier 2020****Délibération n° 2020-4091**

commission principale : déplacements et voirie

commune (s) : Solaize - Vernaison

objet : **Pont de Vernaison - Haute surveillance et travaux conservatoires - Individualisation complémentaire de l'autorisation de programme**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Direction voirie, végétal et nettoyage

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 24 décembre 2019, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

L'opération Vernaison - Pont de Vernaison fait partie de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2015-2020 votée par le Conseil métropolitain du 6 juillet 2015.

**I - Contexte**

Le pont suspendu de Vernaison, construit en 1957, présente une plateforme très étroite avec 5,50 m de chaussée et 2 trottoirs de 75 cm. C'est un pont stratégique pour l'agglomération lyonnaise et la vallée de la chimie, étant le seul pont franchissant le Rhône entre Givors et Pierre-Bénite. Quotidiennement circulent 13 000 véhicules (jusqu'à 20 000 les jours de pointe) dont 7 % de poids lourds (limitation de tonnage à 44 t).

L'ouvrage est actuellement classé 3 U selon un référentiel national d'état de santé nommé Image qualité des ouvrages d'art (IQA). Cela signifie que sa structure est altérée et qu'elle nécessite des travaux de réparation urgents, et la construction à terme d'un nouvel ouvrage.

Les études d'opportunité ont comparé plusieurs scénarii visant à répondre aux enjeux suivants :

- franchir la voie ferrée reliant Givors à Lyon Perrache (suppression du passage à niveau actuel) pour réduire la congestion dans le centre bourg aux heures de pointe et augmenter dans le futur le cadencement des trains,
- prendre en compte l'ensemble des usages : véhicules et modes actifs que le pont actuel ne peut recevoir au vu de son étroitesse,
- prendre en compte les enjeux environnementaux du site.

Quel que soit le scénario retenu, cela nécessitera de longues études et des délais de construction très longs (à minima 7 ans).

Suite à la délibération n° 2018-2937 du Conseil du 17 septembre 2018 ayant approuvé le programme de surveillance de l'ouvrage et l'individualisation partielle d'autorisation de programme pour un montant de 385 000 € TTC, l'instrumentation de l'ouvrage est effective depuis le printemps 2019.

Les barres d'ancrage de l'ouvrage constituent les éléments les plus à enjeux : en 6 mois les allongements de certaines barres sont significatives.

Un premier niveau de pré-alerte a été franchi et des travaux conservatoires doivent dorénavant être réalisés.

Les objectifs principaux du projet sont les suivants :

- poursuivre la haute surveillance de l'ouvrage dans l'optique de fiabiliser la connaissance et anticiper l'évolution de l'ouvrage afin de pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des usagers,

- réaliser des travaux conservatoires ciblés afin de pouvoir prolonger au mieux la durée de vie de l'ouvrage tout en minimisant le coût de ces travaux et les impacts sur la circulation,
- réaliser les études et lancer un appel d'offres pour la construction d'un pont de secours dans l'hypothèse où la Métropole serait contrainte de fermer l'ouvrage avant la livraison d'un nouvel ouvrage pérenne,
- réaliser tous les diagnostics nécessaires pour les études de construction d'un nouvel ouvrage afin de pouvoir établir un programme d'étude de maîtrise d'œuvre.

## **II - Projet**

### **1° - Surveillance renforcée de l'ouvrage**

L'auscultation en continu de l'ouvrage ainsi que l'analyse des pathologies et phénomènes physiques sont du ressort d'un bureau d'études spécialisé en ouvrages d'art afin de disposer de préconisations en matière d'actions et travaux conservatoires.

### **2° - Travaux conservatoires**

Les 1<sup>ères</sup> analyses du suivi des capteurs ont mis en évidence une évolution importante de la pathologie sur les barres d'ancrage essentiellement, il a notamment été constaté :

- une corrosion très avancée des barres qui peut être expliquée par la forte présence d'eau dans les chambres. Les travaux vont consister à réduire au maximum le taux d'humidité par une mise en place d'étanchéité de l'ensemble des chambres, de ventilation et d'absorbants d'humidité,
- une accélération de l'extrusion de l'alliage des culots des câbles d'ancrage. L'objectif est de ralentir voire stopper ce phénomène par la mise en place de platines de blocage fixées sur les culots.

Il a, de plus, été constaté une déformation d'une rotule d'un appareil d'appui qui s'est désaxé : ceci peut avoir, pour conséquence, de déséquilibrer l'ouvrage et fragiliser les suspentes : les travaux consisteront à changer cet appareil d'appui.

### **3° - Finalisation des études, lancement du dossier de consultation des entreprises (DCE) et construction d'un pont de secours**

L'extrapolation des 1ers résultats de l'instrumentation laisse à penser qu'il n'est pas exclu de devoir fermer l'ouvrage d'ici à 2 ans. Or, les délais des études et construction d'un nouvel ouvrage sont à minima de 7 ans. Le trafic sur l'ouvrage est très important et les autres franchissements possibles à plus de 10 km (ponts de Givors et autoroutes A450 et A7) sont déjà saturés. Il doit donc être envisagé la construction d'un pont de secours qui serait positionné en parallèle et en amont de l'ouvrage actuel en cas de fermeture du pont actuel à la circulation.

Le planning prévisionnel pour la mise en place et l'ouverture d'un pont de secours est estimé à 2,5 ans (procédures réglementaires et délai de fabrication).

Il est donc nécessaire d'anticiper l'éventuelle fermeture de l'ouvrage actuel en engageant les études préalables (sondages, étude hydraulique des piles), et les procédures règlementaires (loi sur l'eau, etc.) afin de pouvoir lancer les consultations d'entreprises pour la construction d'un nouvel ouvrage, dès lors que la fermeture de l'ouvrage aura été arrêtée.

Concernant le pont de secours, les caractéristiques nécessaires compte tenu du contexte du site sont les suivantes :

- conception métallique galvanisée de type MABEY DELTA,
- ouvrage de 315 m de long à 5 travées de 63 m chacune : soit 4 appuis immergés dans le Rhône,
- largeur utile de 8,30 m : 2 voies de circulation, trottoir de 2 m de large,
- limitation de vitesse à 30 km/h,
- platelage métallique supportant les véhicules jusqu'à 44 t comme actuellement sur l'ouvrage existant.

### **4° - Diagnostics et établissement d'un programme de maîtrise d'œuvre pour le futur ouvrage pérenne**

Compte tenu du délai estimé à 7 années pour la livraison d'un nouvel ouvrage pérenne et de la durée de vie d'un pont de secours d'environ 6 ans, il convient dès à présent de démarrer les études de faisabilité et de programme de maîtrise d'œuvre.

Pour cela, il convient de lancer les sondages, levés topographiques et bathymétriques, recueillir toutes les données de trafic et faire une projection des déplacements sur le secteur (notamment en lien avec la vallée de la chimie) afin d'établir le programme de maîtrise d'œuvre du nouvel ouvrage.

### III - Coût

La présente demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme s'élève à la somme de 10 750 000 € TTC en dépenses à la charge du budget principal.

Le coût total de l'opération est donc porté à 11 135 000 € TTC, le montant de 385 000 € TTC ayant déjà été individualisé pour la mise en place de l'instrumentation de l'ouvrage ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Oùï l'intervention de monsieur le rapporteur précisant que :

- Dans le dispositif, alinéa 2° - **Décide**, il convient de lire :

"- 6 000 000 € TTC en dépenses en 2022,"

au lieu de :

"- 6 000 000 € TTC en dépenses en 2020,"

### DELIBERE

#### 1° - Approuve :

a) - les modifications proposées par monsieur le rapporteur,

b) - le programme d'auscultation, la réalisation de travaux conservatoires et la réalisation des études et des travaux de construction d'un pont de secours, dans le cadre de l'opération Vernaison - Pont de Vernaison sur le territoire des Communes de Vernaison et Solaize.

2° - **Décide** l'individualisation complémentaire de l'autorisation de programme globale P12 ouvrages d'art pour un montant de 10 750 000 € TTC en dépenses à la charge du budget principal répartis selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 1 000 000 € TTC en dépenses en 2020,
- 1 000 000 € TTC en dépenses en 2021,
- 6 000 000 € TTC en dépenses en 2022,
- 2 750 000 € TTC en dépenses en 2023,

sur l'opération n° 0P12O5610.

Le montant total de l'autorisation de programme individualisée est donc porté à 11 135 000 € TTC en dépenses au budget principal.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 22 janvier 2020.