

Le pont neuf sur les rails

RÉDACTION : CLAIRE CASATI, EMMANUELLE PICHELIN,
DOMINIQUE SLIMANE, AHMED TALBI.

Après des années de négociations entre le conseil général et Réseau ferré de France, un nouveau pont va enfin voir le jour. Plus large, il doit accueillir, comme l'avenue Georges Gosnat réaménagée, les éléments prévus dans le cadre du Plan de déplacement d'Ile-de-France et répondre ainsi aux attentes des Ivryens : bus en site propre, piste cyclable, cheminements piétons. Fermeture totale du pont à partir du 6 mai, historique, travaux, plan de déviation...

Le pont Sncf, qui relie Ivry-Port au centre-ville, est une vieille personne plus que centenaire. Construit pour permettre aux voitures à cheval de passer les voies ferrées, il ne correspondait plus depuis longtemps aux besoins de la ville en matière de déplacements. La municipalité, soutenue par les habitants, était intervenue auprès de la Sncf puis de Réseau ferré de France (Rff), propriétaire de l'ouvrage depuis 1997, pour réclamer son élargissement. En 1999, le couperet tombe. Suite à une expertise de l'infrastructure métallique par ses services, la Sncf informe la Ville et la direction départementale de l'équipement (Dde) de son état de vétusté. Pour des raisons de sécurité, les trottoirs sont immédiatement neutralisés et déplacés et l'ouvrage fermé aux poids lourds.

« Outre les problèmes liés à cette interdiction, la fermeture même partielle du pont signifiait une rupture du lien entre l'est et l'ouest de la commune, explique Nathalie Leberthon, de la direction municipale des espaces publics. La nécessité de le reconstruire rapidement, et en tenant compte de l'augmentation du trafic routier en un siècle, s'est vite imposée. Plus que jamais, la Ville réaffirme son exigence auprès de l'Etat et de la Sncf pour qu'un pont plus large soit reconstruit. »

Fin 2000, le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France donne un cadre au projet en préconisant un élargissement du pont et un réaménagement de l'avenue Georges Gosnat en un axe urbain permettant le développement des circulations douces : voies de bus en site propre, cheminements piétons et vélos.

Dans le même temps, les négociations se poursuivent mais Rff s'obstine à ne vouloir refaire qu'un pont à l'identique. Devant cet entêtement, le conseil général, responsable des voies départementales, décide, pour répondre aux attentes des Ivryens, de prendre à sa charge le doublement de capacité. En 2002, une convention organisant sa reconstruction à 24 mètres est enfin signée entre le Département et Rff. La construction définitive, commencée fin 2005, s'achèvera début 2007 et nécessitera la fermeture complète de la structure du 6 mai à début septembre.

« Cet ouvrage d'art représente une véritable performance, indique Georges Touvais, responsable à la direction départementale des transports, de la voirie et des déplacements. D'abord, car deux maîtres d'ouvrage différents, le Département et Rff, ne construisent pas deux ponts accolés mais un pont unique, ce qui est techniquement rare. Ensuite, parce que le conseil général, Rff, la Dde et la Sncf ont réussi à mettre en place une maîtrise d'œuvre publique unique en son genre. Ce travail collectif permet des économies importantes au niveau des études, de la réalisation du chantier, et du

calendrier. » Le réaménagement, qui va de la rue Molière à la place de la République, devrait quant à lui durer de fin 2006 à fin 2007. Le coût de l'ensemble de l'opération, axe plus pont, se monte à 13,6 millions d'euros. Dans la foulée, il sera procédé à une amélioration de la desserte Rer-métro en repositionnant les arrêts de bus et de taxi, et en réorganisant le stationnement autour des deux gares. Ce dernier projet, piloté par la Ville et financé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, se fera en cohérence urbaine avec l'avenue et le pont. Il devrait voir le jour en 2008 ■

Entretien

Démocratie et développement durable

Pascal Savoldelli, conseiller général, adjoint au maire chargé des affaires départementales.

De quelle façon le conseil général joue un rôle décisif dans la reconstruction du pont Sncf ?

Nous allons vivre un événement urbain historique, donc populaire : la requalification de la liaison entre Ivry-Port, en pleine mutation, et le centre ville. Le conseil général a souhaité inscrire la construction du nouveau pont dans un cadre démocratique. A Ivry, les souhaits des habitants d'avoir un partage de l'espace public tenant compte des circulations douces dans un cadre urbain de qualité, se retrouve dans la charte Vers Ivry 2015 et dans les différentes concertations, notamment les Assises de la ville. Au niveau du Département, cette demande s'est exprimée lors de la consultation « Imagine le Val-de-Marne » qui s'est déroulée de novembre 2002 à novembre 2003.

En prenant en charge la réalisation de l'ouvrage, d'une largeur de 24 m au lieu des 12 m prévus par Réseau ferré de France, et à hauteur de 40 % du total des financements, le conseil général concrétise ces attentes des Ivryens.

Le conseil général est impliqué dans le réaménagement de l'avenue Georges Gosnat ?

Ce projet relève du conseil général car il s'agit d'une route départementale. Elle se fera autour des caractères que l'on retrouve dans le pont : homogénéité, équilibre, esthétique et fonctionnalité entre les différents usagers. Tout cela en lien avec le parc départemental des Cormailles. Pont et axe Gosnat s'inscrivent également dans un cadre réglementaire avec le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (Pduif). Ils doivent tenir compte des orientations de la loi sur l'air qui vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain, grâce notamment aux circulations douces. Le conseil général s'inscrit totalement dans cette double approche : le dialogue avec les citoyens, et le développement d'un vrai développement durable.



Quelques repères

1897

La demande du maire François-Ferdinand Roussel et de la municipalité pour l'établissement d'un pont et d'une gare (voyageurs et marchandises) au lieu-dit Chevaleret, a été entendue par le ministère des Travaux publics qui a mis dès lors ce projet à l'étude.

1898

Lors de sa séance du 9 juillet, le conseil municipal rappelle le projet de « déviation du chemin vicinal de grande communication n°50, de suppression du passage à niveau et de remplacement par un passage supérieur reliant les rues de Seine et de la Mairie, et la construction de la gare de voyageurs dans l'axe de la rue de la mairie ».



Point sur le pont

Déviations, bouchons... beaucoup de difficultés de circulation ces derniers mois entre le Port et le centre-ville. Et ce n'est pas fini. Mais l'objectif en vaut la peine. Largement.

A partir du 6 mai, le pont SnCF sera complètement interdit à la circulation jusqu'au mois d'août. Et pour cause, l'ancien pont sera complètement démolé et le nouveau assemblé. Sa réouverture se fera en septembre pour les véhicules et début novembre pour les piétons.

Le futur pont aura une largeur de vingt-quatre mètres, contre une dizaine actuellement. Sa reconstruction et son élargissement, par Rff, propriétaire de l'ouvrage, et le conseil général du Val-de-Marne,

propriétaire de la route, permettront de rétablir et de renforcer les liaisons entre le centre-ville et Ivry-Port.

Depuis les premières restrictions de circulation, empêchant bus et poids-lourds de l'emprunter, près de sept ans ont passé. La Ville, soutenue par le Département, n'avait eu de cesse de réclamer auprès de Rff un nouveau pont élargi. L'objectif : intégrer couloirs de bus et pistes cyclables, conformément au Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France

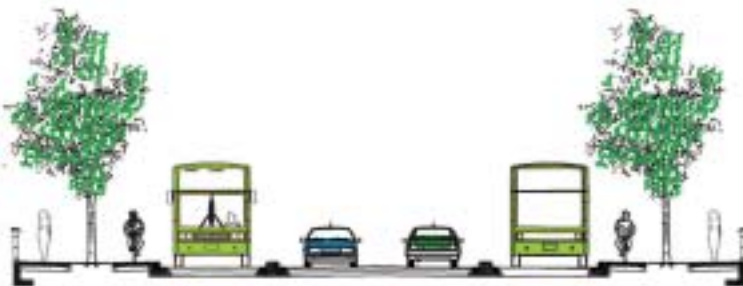
(transport en commun et circulation douce). C'est désormais chose faite, après trois années de discussions, négociations et études qui ont abouti à la signature d'une convention entre Rff et le Département. Mais le chantier et les difficultés de circulation n'ayant échappé à personne, il faudra patienter encore quelques temps pour son achèvement, prévu pour février 2007, pose du mobilier urbain et plantations incluses. En tout, le coût des travaux s'élève à 6,5 millions d'euros, financés par le Réseau ferré de France, le Département, la Région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Plus globalement, et en prenant en compte le réaménagement prévu de l'avenue Georges Gosnat, le pont devient un élément essentiel de ce boulevard urbain qui se prolonge bien au-delà de la ville.

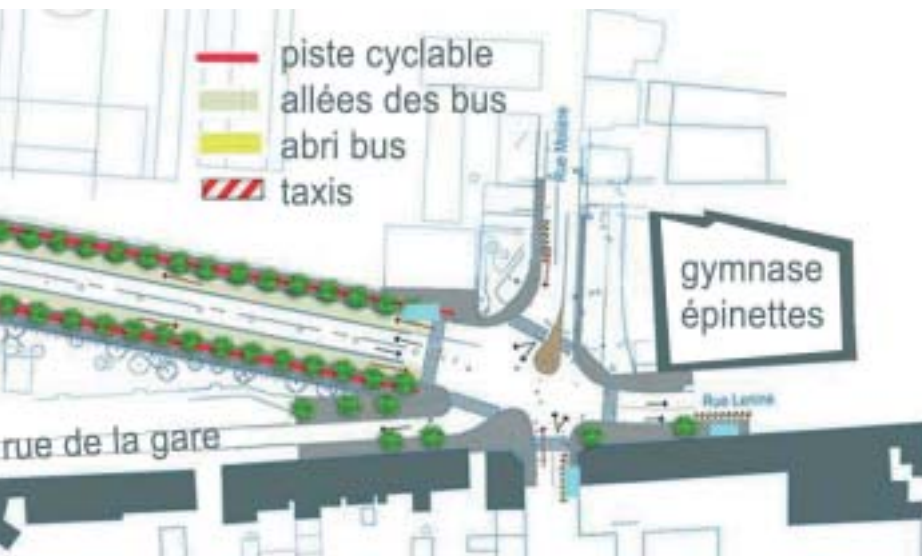


1999

Un siècle et un an plus tard, le pont est interdit à la circulation des véhicules de plus de 3,5 t. Les bus 325 et 125 sont déviés et les trottoirs condamnés. L'usure du temps et le trafic ont fait leur travail sur les armatures des trottoirs et la poutre centrale qui soutient le tout. La conception de l'ouvrage et son état général rendent nécessaire sa reconstruction.



Coupe de la rampe du pont, côté Ivry-Port.



Côté voies ferrées

L'avenue Georges Gosnat franchit la ligne ferroviaire qui va de Paris jusqu'en Espagne, via Bordeaux, au kilomètre 3,954. La reconstruction du pont, et son élargissement, nécessitent donc l'intervention du Réseau ferré de France, propriétaire de l'ouvrage, et la SnCF, maître d'œuvre. Cette dernière, en prévision des trois jours de travaux continus les 6, 7 et 8 mai, a dû complètement modifier son plan de transport des voyageurs et des marchandises. Un effort en amont de près de deux ans. Et pour cause, plus aucun train (de banlieue, régional, national) ne circulera à ces dates entre les gares d'Austerlitz et de Choisy-le-roi. Côté chantier, cette durée très courte impose un ordonnancement des tâches très rigoureux et un emploi du temps à la minute près.

1999-2002

Les négociations entre le Département, soutenu par la Ville, et Rff se poursuivent.

2000

Le Plan de déplacement urbain est adopté par la Région. Sont favorisés les transports collectifs et les circulations douces.

2002

Réseau ferré de France, propriétaire du pont, et le Département, propriétaire de la route, signent une convention. Son objet : la reconstruction du pont et son élargissement à 24 m (contre 10 actuellement) pour accueillir bus en site propre et pistes cyclables.

2005

Les travaux préparatoires débutent en septembre.

2006

Les travaux s'engagent. 6, 7 et 8 mai : l'ancien pont sera arraché. Le tablier du nouvel ouvrage sera posé. Aucun train pendant ces trois jours entre les gares d'Austerlitz et de Choisy-le-roi. Septembre : réouverture à la circulation automobile. Novembre : les piétons réinvestissent le pont.

2007

Février : achèvement du pont, plus large et plus haut (quelque 70 cm, pour une mise au norme avec les caténaires électriques des voies ferrées).

Sébastien Macabies, responsable du chantier, Société Eiffage Tp

Les travaux de construction du pont sont réalisés par les entreprises Demathieu et Bard, et Eiffage Tp. Cette dernière compte parmi ses œuvres le viaduc de Millau.

Pour permettre la mise en place du futur pont, nous avons d'abord dû creuser les fondations de l'ouvrage, à seize mètres de profondeur, avec des micro-pieux, directement à travers la maçonnerie existante. Il a fallu renforcer les bases du pont en injectant un ciment fin afin de combler les interstices entre les

pierres. Ce qui explique la période de circulation alternée. Parallèlement, nous poursuivons le renforcement des murs de soutènement, à la fois côté Ivry-Port et côté centre-ville, la voie devant être élargie dans les deux sens pour accueillir voitures, autobus, pistes cyclables et trottoirs. Le 2 avril, les poutres constitutives du

pont sont arrivées par train. Vingt-six en tout, de 34 m chacune, la longueur totale du tablier.

Les 6, 7 et 8 mai, plus de circulation sur l'ouvrage, ni au-dessous. Le pont sera complètement désossé. Les poutres destinées à la nouvelle charpente métallique seront posées par une grue mobile de 650 tonnes, puis assemblées et boulonnées. A contrario du pont actuel, qui repose sur un pilier central, le nouveau sera d'une seule travée. Une couche de trente centimètres de béton sera ensuite coulée sur l'ensemble.

Au niveau technique, le fait de travailler sur un ouvrage existant pose certaines difficultés. Mais les principales découlent de l'environnement urbain. L'équipe travaille au milieu de la voie départementale, au bord et au-dessus des voies SnCF, ce qui pose d'évidentes contraintes de sécurité.



Requalification de l'avenue Georges Gosnat

Un axe à suivre

Parallèlement à la reconstruction du pont SnCF, le Département a engagé le réaménagement de l'avenue Georges Gosnat. La Ville, quant à elle, planche sur une meilleure accessibilité du métro et de la gare Rer. Trois projets réalisés dans le cadre du Plan de déplacements urbains.

S'étirant entre la place de la République et la rue Molière sur près de 900 mètres - dont 300 pour le pont SnCF - l'avenue Georges Gosnat (Rd 50), en plein centre ville, constitue un axe majeur de la commune. D'autre part, empruntée par le bus 323, qui traverse les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, elle s'inscrit dans le Plan de déplacements urbains (Pdu). La prise en charge de sa requalification par le conseil général et la région Ile-de-France s'accompagne de travaux d'amélioration des environnements immédiats du métro et de la gare Rer pilotés par la Ville.

L'avenue Georges Gosnat

Comme le veut le Plan de déplacements urbains, l'aménagement de la Rd 50 est fondé sur une redistribution de l'espace

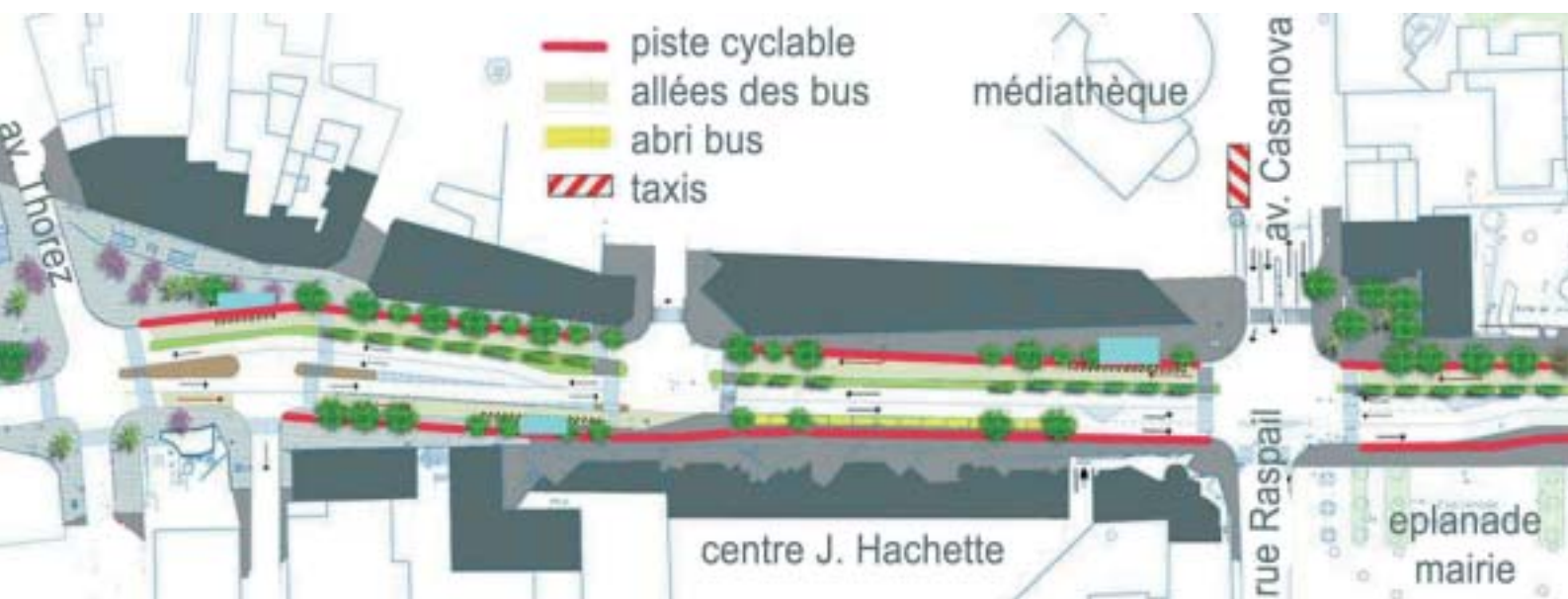
public au profit des transports collectifs et des circulations douces. Il prévoit donc, pour améliorer les conditions de circulation des bus, la création d'un couloir spécifique dans le sens gare-métro. Les piétons disposeront de trottoirs plus larges, alors que les cyclistes pourront circuler sur deux pistes. L'espace dédié aux voitures sera réduit et passera de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie, sauf aux carrefours.

Compte tenu de la présence, tout au long de l'axe, de nombreux équipements publics (mairie, centre de santé, cinéma, médiathèque...), habitations et commerces, la Ville a souhaité travailler avec des architectes/paysagistes pour assurer une identité visuelle esthétique et valorisante des lieux. C'est l'agence Tanant et associés, en charge également de la rénovation du zoo de Vincennes, qui a

été choisie. Une attention particulière a été accordée aux arbres et à l'éclairage qui orneront le futur boulevard urbain. Le financement du projet (4,57 M€) est assuré par l'Etat, la Région, le Département et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

Métro et gare Rer

Identifié comme l'un des cent quarante-trois pôles porteurs d'enjeux dans le Pdu, le pôle d'Ivry-sur-Seine, constitué du terminus métro et de la gare Rer, va faire l'objet, sur proposition de la Ville, d'aménagements en cohérence avec les travaux réalisés sur l'avenue Georges Gosnat. Il s'agit avant tout de les rendre accessibles à tous les usagers, dont les personnes à mobilité réduite. Concernant la gare en particulier, il





Coupe du futur aménagement de l'avenue Georges Gosnat, entre les parcs Maurice Thorez et Jules Coutant, dans le sens Centre-ville-Port.

convient d'améliorer sa visibilité côté Ivry-Port, ainsi que la fluidité de la circulation au niveau du quai central. L'élargissement du souterrain actuel étant impossible, il est envisagé d'en construire un second. Dans un premier temps, ils est prévu de positionner les

arrêts de bus en tête du pont, des deux côtés. A plus long terme, ils pourraient être repositionnés sur le pont avec accès direct à la gare. Concernant le métro, le projet prévoit le rassemblement de tous les arrêts de bus avenue Gosnat. Pour assurer une

meilleure sécurité des piétons, il est proposé de créer une nouvelle traversée. La station de taxis serait quant à elle déplacée avenue Danielle Casanova, côté médiathèque.



Plan de déplacements urbains

Faciliter les déplacements

Depuis 2000, le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (Pduif) vise à trouver un équilibre entre la voiture, trop présente, les transports collectifs et les circulations douces. La ligne de bus 323, qui passe à Ivry, est considérée comme ligne pilote dans ce dispositif.

Conséquence du vote de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), en 1996, et de la Loi Solidarité et renouvellement urbain (Sru), en 2000, la mise en place d'un

Plan de déplacements urbains est devenue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et 50 000 emplois. Celui de la région Ile-de-France, le Pduif, a été adopté en décembre 2000.

Favoriser les transports collectifs et les circulations douces pour diminuer l'utilisation de la voiture et préserver la santé publique en constitue l'objectif premier. Pour ce faire, le Pduif a, entre autres, défini un réseau d'autobus dit « principal » ou « mobilien ».

C'est dans ce cadre qu'a été constitué le comité d'axe de la ligne 323 devenue ligne pilote. Il a pour mission d'améliorer le fonctionnement de la ligne, qui sera prolongée jusqu'à la place Gambetta, et de développer les circulations douces. Elle traverse en effet neuf communes dans deux départements (Hauts-de-Seine et Val-de-Marne), regroupant 110 000 habitants. Le 323 est aussi relié à plusieurs lignes de métro et Rer : la 7 à Ivry et au Kremlin-Bicêtre, le Rer C à Ivry et le B à Arcueil. Des comités de pôles ont également été créés aux points où les voyageurs changent de mode de transport. A Ivry, on en compte deux : le métro mairie d'Ivry et la gare Rer. Ces instances multipartenariales (Région, conseil général, Ville, Ratp, Stif, Sncf...) ont pour but de revoir l'aménagement et l'accessibilité des lieux.



Rue Andrieux. L'amélioration des conditions de circulation des bus et des cycles est inscrite dans le Plan de déplacements urbains.

6, 7 et 8 mai

Fête le pont !

Après avoir rendu de bons et loyaux services durant plus de cent ans, le pont SnCF va tirer sa révérence. Trop vieux et trop exigü, il sera remplacé par un ouvrage deux fois plus large. Un événement dont le départ sera donné lors du week-end des 6, 7 et 8 mai. L'opération, qui durera cinquante et une heures, sera marquée de quelques temps forts. A suivre en direct heure par heure.

- Samedi entre 7 h et 10 h, puis entre 17 h et 20 h : décapage de la chaussée et des trottoirs du pont.

- Samedi entre 10 h et 12 h, puis entre 20 h et 22 h : démolition des voûtains, les petites voûtes en briques situées sous le pont.

- Samedi à partir de 16 h et toute la nuit : dépose du pont.

- Nuit de samedi à dimanche et dimanche toute la journée : pose des divers éléments préfabriqués constituant le nouvel ouvrage.

- Nuit de dimanche à lundi : coffrages.

- Lundi : démontage du chantier.

Et parce qu'un pont qui part et un autre qui arrive ça ne se voit pas tous les quatre matins, la Ville et le Département préparent une initiative festive autour de cet événement, en cours d'élaboration à l'heure où nous bouclons.

Réunion publique

Une réunion d'information a lieu le 26 avril à 20 h 30 en mairie, en présence du maire, Pierre Gosnat, de Pascal



Savoldelli, vice-président du conseil général, et d'Aimé Savy, adjoint en charge des espaces publics. En parallèle une exposition devrait présenter le chantier du pont, la requalification de l'avenue Georges Gosnat et le contrat de pôle qui prévoit des réaménagements autour du métro Mairie d'Ivry et de la gare Rer. Les plans de circulation mis en place à l'occasion de chaque étape du chantier seront également présentés.

Pont fermé circulation déviée



Du 6 mai, dès l'aurore, à fin août, le pont Sncf reliant le Port au centre ville, et inversement, sera totalement fermé. Toute circulation y sera interdite, c'est pourquoi le Département et la Ville ont mis en place des itinéraires de remplacement : un pour les poids lourds, l'autre pour les véhicules légers. Ces contournements, dont voici le plan détaillé, seront matérialisés par des panneaux « déviation ».

Réouverture du pont

Début septembre, les véhicules pourront emprunter le nouvel ouvrage et y circuler sur deux voies. Les piétons devront patienter jusqu'à fin octobre, car les espaces qui leur sont réservés ne pourront être réalisés qu'après l'édification des deux murs latéraux sur lesquels ils s'appuieront. La toute fin des travaux (pose du mobilier urbain, jardinières...) interviendra début février 2007.