

DECISION MODIFICATIVE N° 2 DE 2005

Séance du 15 novembre 2005

CG 05/4^{ème}/II-03

COMMUNE DE VERDUN SUR GARONNE FRANCHISSEMENT DE LA GARONNE

Lors de notre séance du 27 juin 2005, nous avons fait le point sur les grands travaux projetés par notre Assemblée. Ainsi que je m'y étais alors engagé, je soumetts aujourd'hui à votre examen le dossier relatif au remplacement du pont de franchissement de la Garonne, à Verdun sur Garonne.

I – LE CONSTAT

Le pont suspendu de Verdun sur Garonne a été reconstruit en 1931 avec une chaussée de 5,00 m bordée de deux trottoirs de 0,45 m, le précédant ouvrage ayant été édifié en 1843.

La limitation de charge de ce pont est de 15 tonnes et le rétrécissement de la chaussée à 4,60 m au droit des appuis gêne assez nettement la circulation.

Sa fréquentation est très élevée, puisqu'on dénombre 4 696 véhicules par jour en 2005, dont une proportion de poids lourds de l'ordre de 6,5 % (véhicules de P.T.C. compris entre 3,5 et 15 T). Cette circulation a d'ailleurs augmenté de 2,5 % en moyenne par an lors des 18 dernières années et devrait s'accroître, sensiblement, compte tenu de l'urbanisation accélérée de ce secteur.

Cet ouvrage est la seule jonction entre les deux rives de la Garonne hormis le pont de Bourret à 13,5 km à l'aval et le pont de Mauvers à 5 km à l'amont, il est d'une importance certaine pour l'économie de la commune de Verdun et ses environs, car il permet les liaisons rapides avec :

- la RN 113 (Agen et Toulouse par la RN 20),
- l'échangeur autoroutier (Toulouse, Bordeaux),
- la RN 20 (Montauban, Toulouse).

Les limitations de tonnage et de gabarit du pont actuel sont un frein au développement économique d'un secteur qui pourrait tirer meilleur profit de sa proximité avec les pôles de développement, qu'il s'agisse aujourd'hui de la zone de Toulouse Nord avec Eurocentre ou, demain, de la future plateforme logistique Tarn et garonnaise.

Les différentes études réalisées ont démontré qu'il était techniquement impossible d'augmenter la portance de cet ouvrage sans changer l'ensemble de la suspension, en outre, cette hypothèse ne réglerait pas les problèmes d'étroitesse de l'ouvrage.

Le Conseil Général a donc décidé de le remplacer par un ouvrage toutes charges.

Les études ont été confiées, après appel d'offres, au groupement SECOA (bureau d'études) et SPIELMAN (architecte).

II – LES PROPOSITIONS

Les études préliminaires sont terminées et permettent de dégager les options suivantes :

1 – Option liée au choix du tracé

Après analyse des différentes solutions envisageables deux choix de tracé nous sont proposés.

- Un ouvrage dans l'axe de l'ouvrage actuel

Maintenir l'axe actuel et construire un nouvel ouvrage en lieu et place de l'ancien présenterait l'avantage de conserver la voie de circulation actuelle, et de réutiliser partiellement les remblais, en réalisant une relative économie sur l'opération.

Ceci nécessiterait la démolition de l'ouvrage actuel en préliminaire à tous travaux et donc la mise en place de déviations lourdes (RD 52 pont de Mauvers, RD 928 pont de Bourret) qui traverseraient Grisolles et Bourret pendant plus de 18 mois. Des frais supplémentaires d'entretien et de remise en état des voies de déviation seraient aussi nécessaires. De plus, l'accès au pont devrait être élargi, ce qui entraînerait la disparition d'au moins une rangée de platanes.

- Un nouvel ouvrage décalé d'une vingtaine de mètres à l'aval

Le surcoût de cette solution est estimé à 1 M d'euros mais permet de maintenir la circulation sur le tracé actuel pendant toute la durée des travaux, de garder l'allée de platanes et, surtout, ne crée ni gênes pour les usagers ni dépenses supplémentaires.

Une nouvelle plantation d'alignement conforme à la sécurité pourrait être mise en oeuvre sur le nouveau tracé.

Le surcoût de cette solution devrait être en partie compensé par l'absence d'impact économique négatif pour la commune et les usagers, et supprime les frais indirects liés à la mise en place d'une déviation longue pour plus de 6 000 véhicules par jour pendant 18 mois.

2 – Option liée au type d'ouvrage

Deux solutions nous sont, là aussi, proposées.

- Pont à poutre métallique et dalle béton armé

D'un coût inférieur à 1,2 M d'euros par rapport à la deuxième solution, cette solution classique nécessiterait la réalisation de deux appuis en rivière et la mise en oeuvre de remblais très imposants. Il faut donc prévoir, ici, des mesures compensatoires pour réduire l'impact hydraulique de cette solution, par la création d'ouvrages complémentaires de décharge.

- Pont suspendu

Un ouvrage suspendu autorise un tablier plus fin et ne nécessite pas d'appui en rivière. Les remblais de même hauteur qu'actuellement ne devraient pas nécessiter la réalisation d'ouvrages supplémentaires. L'absence d'appuis en rivière permet de minimiser les risques liés aux crues de la Garonne durant les travaux et de supprimer les problèmes de surveillance et de réparation de fondations pour le futur.

Depuis 1843 un pont suspendu marque l'entrée de cette commune de caractère qu'est Verdun-sur-Garonne. Franchir le fleuve d'une seule portée était déjà une marque de hardiesse technique. Le projet qui vous est présenté, par son esthétique et son allure novatrice, ne cède en rien à l'esthétique de l'ancien ouvrage.

Cette solution, si elle semble plus chère à priori (+ 10 %) que la solution du pont mixte, réduit les risques de surcoût liés aux difficultés à réaliser des appuis en rivière, des ouvrages de décharge, et supprime les futurs frais d'entretien des fondations aquatiques.

L'opération est estimée à 11 M d'euros.

Aucun concours financier ne pouvant être recueilli, la dépense sera supportée par le Conseil Général seul. Or, nous nous sommes engagés sur de grosses opérations d'investissement, comme les collèges de Montech et de Montauban, ou la liaison Quercy-Gascogne. J'ai donc demandé à nos services d'étudier la possibilité de réaliser cet ouvrage dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP) tel que le permet la réglementation.

Nous avons ainsi l'opportunité de faire réaliser et d'entretenir, par un partenaire privé choisi après mise en concurrence, une infrastructure et de le rémunérer par annuité pendant la durée du contrat.

Une telle solution permettrait de résoudre rapidement le problème de l'accès à Verdun sur Garonne sans obérer nos capacités de financement. Cette procédure se rapproche, dans l'esprit, de celle déjà utilisée pour la réfection des ponts suspendus et qui arrive à échéance en 2006. Il s'agirait ainsi de redéployer, sur le Pont de Verdun sur Garonne, les crédits mobilisés depuis 1994 sur les ponts suspendus.

Un tel Partenariat « PPP » nécessite l'évaluation comparée des différentes procédures permettant la réalisation de l'opération. Nous aurons recours à la Mission d'Appui constituée au Ministère des Finances, qui apporte son aide en la matière. Cette expertise préalable réalisée, l'étude comparative exhaustive vous sera bien entendu soumise pour examen et décision.

J'escompte être en mesure de vous exposer tous les éléments du choix à la faveur de notre réunion consacrée à l'examen du Budget Primitif 2006.

Au regard tant des éléments techniques que juridiques exposés, je vous demanderais de bien vouloir délibérer et :

- vous prononcer sur la réalisation du pont de franchissement de la Garonne, à Verdun sur Garonne,
- m'autoriser à prendre l'attache de la Mission d'Appui constituée auprès du Ministère des Finances afin d'élaborer l'étude comparative préalable à l'éventuelle conclusion d'un Partenariat Public Privé.

CONSEIL GENERAL DE TARN-ET-GARONNE

—

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

4^{ème} REUNION DE 2005

Séance du 15 novembre 2005

CG 05/4^{ème}/II-03

**COMMUNE DE VERDUN SUR GARONNE
FRANCHISSEMENT DE LA GARONNE**

—

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission travaux publics, voies de communication, aménagement urbain,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Se prononce favorablement sur la réalisation du pont de franchissement de la Garonne, à Verdun-sur-Garonne ;
- Précise que les éléments du choix du tracé et du type d'ouvrage seront présentés lors de l'examen du Budget primitif 2006 ;
- Autorise Monsieur le Président à prendre l'attache de la Mission d'Appui constituée auprès du Ministère des Finances afin d'élaborer l'étude comparative préalable à l'éventuelle conclusion d'un Partenariat Public Privé.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,