



Port de Dieppe, le 31 janvier 2025

COMMUNIQUE DE PRESSE

Restauration du Pont Colbert : Point sur le chantier

Alors que la présence de plomb persiste sur la structure du pont malgré deux décapages successifs, le reste du chantier se poursuit conformément au planning prévu. Passage en revue du chantier de restauration dans son ensemble.

Les travaux sur la structure du pont

En septembre dernier, les travaux de restauration de la structure du Pont Colbert ont été interrompus en raison d'une présence de plomb. Le cocon a été remis en place et quatre zones étanches ont été créées et nettoyées successivement.



- Dans le SAS 0, le nettoyage sera fait après la fermeture de la caisse à lest.
- Dans les SAS 1 et 2, là où la présence de plomb constatée était la plus élevée, le nettoyage a été fait par aspiration puis par haute pression.
- Quant au SAS 3, il a fait l'objet d'un nettoyage haute pression.
- Enfin, une bâche de rétention a été installée sous le pont de manière à récupérer les eaux polluées. Ensuite ces eaux ont été traitées et filtrées par l'entreprise avant de les rejeter dans le réseau.

Après avoir nettoyé trois des quatre SAS pour la seconde fois, de nouvelles mesures de plomb ont été réalisées. Dans un premier temps, elles n'ont pas décelé de plomb et les travaux de réparation de la structure du pont ont pu reprendre dans le SAS 3.



Les travaux sur la structure du Pont Colbert ©F. Thomas - Ports de Normandie

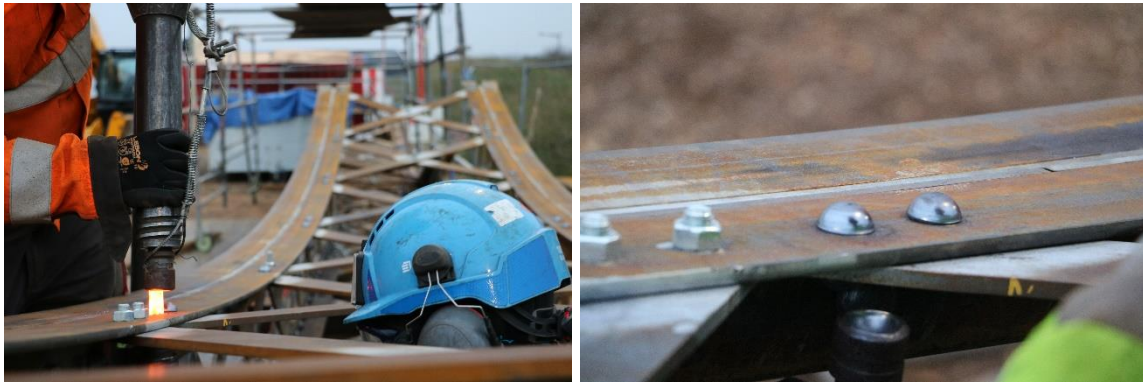
Malheureusement, en janvier, de nouveaux tests ont fait apparaître un taux de plomb trop élevé. Une expertise indépendante a donc été commanditée en urgence afin de trouver l'origine du plomb et déterminer les conditions dans lesquelles le travail sur la structure du pont peut reprendre au plus vite, en toute sécurité pour les équipes et sans entraîner de dérive budgétaire.

Tant que l'origine de ces émissions de plomb n'est pas trouvée, il est difficile de s'engager sur un planning précis. Pour autant, il semble désormais clair que le chantier va « mordre » sur l'été, l'objectif étant que cet allongement du planning initial soit le plus limité possible.

Pour ce qui est des autres parties du chantier de restauration, elles se poursuivent conformément au planning prévu. Ainsi, les 10 entretoises ont été refaites à neuf par les ateliers Chauvet puis livrées Cours de Dakar. D'abord assemblées avec des boulons, ces derniers sont en train d'être remplacés un par un par un rivetage à chaud. Elles repartiront ensuite chez Lassarat pour traiter leur surface afin qu'elles aient le même aspect grenailé que le reste du pont.



Les entretoises sont les « poutres transversales en croisillons » que l'on aperçoit sur la photo ci-dessus ©Drones Smart Images



Le rivetage à chaud dont la forme ronde est si caractéristique du Pont Colbert

Dans le SAS 0, les travaux de réparation (fissures) et d'équilibrage de la caisse à lest se poursuivent avant de la refermer par soudure.

Les organes de rotation du pont

Les travaux de restauration des presses hydrauliques (calage, basculement et rotation) viennent de se terminer dans les ateliers Regnier. Chaque presse a été sablée, la boulonnerie a été remplacée, elles ont été repeintes et leur étanchéité a été refaite.



Les 3 presses de basculement ©F. Thomas - Ports de Normandie



La presse de calage (à gauche) et les deux presses de rotation (à droite) ©F. Thomas - Ports de Normandie

Ces presses devraient revenir sur la zone de rotation en mars lorsque le rail de rotation aura été fini d'être posé et que les réparations du mur d'enceinte seront terminées. En attendant, elles ont été mises sous pression afin que les joints se placent bien et qu'ils ne sèchent pas.

La zone de rotation du pont

Le mur circulaire en brique est en cours de réparation. Les briques jaunes et poreuses (environ un tiers), sont remplacées par des briques les plus ressemblantes possibles à celles d'origine et le rejointoiement des briques « saines » se poursuit. Les 25 mètres de linéaire devraient être finis dans un mois environ, si les interruptions dues aux grandes marées ne sont pas trop importantes.

Pour ce qui est du rail de rotation, après avoir coulé la semelle de fondation en béton, les pierres en granit sur lesquelles seront fixés la platine et le rail, sont arrivées la semaine dernière et sont en train d'être mise en place.



Le soubassement en granit du rail de rotation (à gauche) / Le soubassement, la platine (noire) et le rail (à droite) ©F. Thomas – Ports de Normandie

La couronne de manœuvre du pont réalisée par l'entreprise FERRY CAPITAIN, basée dans l'Est de la France, est finie. Elle devrait bientôt prendre le chemin de la Normandie pour être peinte chez Lassarat. Son diamètre est de 9,85m et est composée de 10 secteurs, d'une masse totale de 15 tonnes.



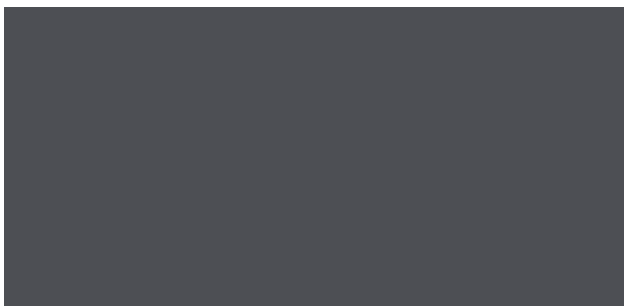
La couronne de rotation du pont ©Eiffage Métal

Les garde-corps de la zone de rotation sont en production. Enfin, les pierres de couronnement autour des fosses sont en train d'être remplacées par la société TERH, basée dans l'Eure et qui a travaillé entre autres sur le Château-Musée et l'Eglise Saint-Jacques de Dieppe.

Une fois ces opérations terminées, le pavage de la zone pourra commencer.

La cabine de manœuvre dessinée par Jean Prouvé (1946)

Son sablage par les Ateliers Chauvet, situés près de Poitiers, est achevé. Elle a été réassemblée et devrait être remise en peinture prochainement. Elle sera gris ardoise (RAL 7015) avec un aspect légèrement texturé.



Elle devrait être de retour fin février / début mars, lorsque les travaux de sous-bassement du local technique situé juste à côté seront terminés.

Enfin, les organes de commande (brinquebales) ont été entièrement décapés par la société Hyd&Au qui va pouvoir passer aux essais de pression tout prochainement.



Les brinquebales décapées @Eiffage Métal

La salle des machines

L'appel d'offres a été lancé en novembre. Les travaux devraient débuter au printemps et sont indépendants de la remise en activité du Pont. Au programme : ravalement de la façade, changement de menuiseries et peintures intérieures du bâtiment.

La bouteille mystère, saison 3

Pour mémoire, une bouteille d'eau de Cologne Malacéine contenant le procès-verbal de travaux avait été glissée sous le pivot du pont en 1930. Découverte en 1993 à l'occasion de travaux qui ont amené à ouvrir le pivot, elle avait alors été récupérée, vidée de son contenu et un nouveau procès-verbal avait été glissé dedans avant de refermer le pivot. Ce dernier devant être prochainement remis en place par l'entreprise Regnier, un nouveau procès-verbal a été glissé dans la bouteille d'origine. Cette dernière a été confiée aux équipes de Regnier qui devraient mettre autant de soin à replacer la bouteille presque centenaire qu'ils en ont mis à la retirer. La tradition se perpétue !

Passerelle Colbert

La passerelle a fait l'objet d'une maintenance le 29 janvier :

- Remplacement de l'un des deux câbles de manœuvre afin d'en garantir la pérennité
- Installation d'une couverture au-dessus du boîtier de commande de la passerelle afin de protéger les lamaneurs pendant les manœuvres en cas d'intempérie
- Vérification des couples de serrage des boulons sur l'intégralité de l'ouvrage

Par ailleurs, l'appli Citykomi nous permet d'obtenir un bilan de l'activité de la passerelle. En 2024, sur 11 mois d'activité, la passerelle a été :

- Ouverte 80 % du temps
- Fermée pour vent 10 % du temps
- Fermée pour passage de navires 7 % du temps
- Fermée pour maintenance, dragage ou avarie 3 % du temps

Enfin, la semaine prochaine, un marquage au sol entre la passerelle Colbert et la passerelle Amiral Rolland va être installé afin de mieux renseigner les touristes et les personnes extérieures à Dieppe qui ne connaissent pas bien ce parcours.

Retrouvez toutes les infos et les photos du projet sur le site dédié :
<https://pontcolbert.portsdenormandie.fr/>

POUR MEMOIRE : LES ELEMENTS CLEFS DU CHANTIER DE RESTAURATION DU PONT COLBERT

LE PROJET EN BREF

Classé aux Monuments Historiques en 2020 suite à une forte mobilisation citoyenne et à l'engagement des collectivités, le pont Colbert va faire l'objet d'une restauration complète. Sa structure, constituée d'un mélange de fer puddlé d'origine et d'acier d'après-guerre, est très endommagée et va donc être remise en état. Nous allons également rénover sa chaussée et élargir ses trottoirs afin qu'il soit accessible aux personnes à mobilité réduite. Des travaux sur le génie civil sont également prévus : reprise du pavage circulaire de la zone d'effacement du pont, restauration des escaliers, des butées et du couronnement de quai... ainsi qu'une restauration de la cabine de manœuvre et un ravalement de façade du bâtiment des machines. Enfin, l'opération comprend la mise en valeur de l'ouvrage par son éclairage nocturne.

LES GRANDES ETAPES DU CHANTIER

(Les durées ci-dessous ne sont qu'indicatives et non cumulatives)

- Fermeture de la circulation routière sur le Pont Colbert et mise en service de la passerelle piétonne : 24 janvier 2024
- Transfert du Pont vers le Cours de Dakar : du 8 au 10 février 2024
- Mise sous cocon, désamiantage et décapage du Pont : 6 mois
- Réparation de la structure du Pont : 8 mois
- Protection anti-corrosion et peinture du Pont : 3 mois
- Rénovation du mécanisme et des zones de retrait et de manœuvre du Pont : 8 mois
- Rénovation de la cabine de manœuvre : 10 mois
- Ravalement de la façade du bâtiment des machines : 6 mois
- Mise en lumière : 3 mois
- Fin du chantier : mi 2025

LES PARTENAIRES ET LE BUDGET

19.6 M€ sont consacrés à ce projet financé par :

- La Région Normandie : 9,4M€
- Le Département de Seine Maritime : 3,3 M€
- L'Union Européenne (FEDER) : 2 M€
- L'Etat : 4,9 M€

La Ville de Dieppe est un relais essentiel de l'information ainsi que l'interface entre les différents acteurs du projet, les habitants et les commerçants. La Ville a également réalisé plusieurs investissements pour aménager les voiries et réorganiser les circulations. Quant Dieppe Maritime, elle accompagne ce projet à travers Deep Mob.

LES ACTEURS DU CHANTIER

Maître d'ouvrage : Ports de Normandie

Maître d'œuvre : Profractal - Venna Ingénierie - Spielmann & Chirino Architectures

Architecte du patrimoine : Desmont Tricot Architectes Associés

Charpente, mécanismes, réfection de la zone d'effacement, équipements et superstructures : Groupement Eiffage Métal - Lassarat

Mise en lumière : Cegelec SDEM

Réfection du bâtiment de la salle des machines : consultation en cours

+ D'INFOS

Retrouvez toutes les infos sur le chantier, les circuits de déviation et la passerelle piétonne sur pontcolbert.portsdenormandie.fr ou en appelant le 06 17 50 61 90 (numéro mis en place par la Ville de Dieppe).

À PROPOS DE PORTS DE NORMANDIE

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, Ports de Normandie ce sont : 9 000 emplois directs et indirects / 435 M€ investis en Normandie depuis sa création en 2007 / 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables, une base de maintenance à Caen-Ouistreham et une autre à venir sur Dieppe / 2 millions de passagers transmanche par an / 6.5 millions de tonnes de marchandises par an / Près de 60 escales croisières par an et plus de 100 000 croisiéristes / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 000 nuitées et

7500 visiteurs par an / + de 12 000 T de poissons soit 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / + de 300 mises à sec/an.

Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires. Retrouvez toutes les informations à propos de Ports de Normandie sur portsdenormandie.fr

Contacts presse : Marie-Agnès Gérin 06 71 90 70 87 – marie-agnes.gerin@portsdenormandie.fr ou Anne Pétri-Maillard 02 31 53 64 53 / 06 23 50 48 99– anne.petri-maillard@portsdenormandie.fr