

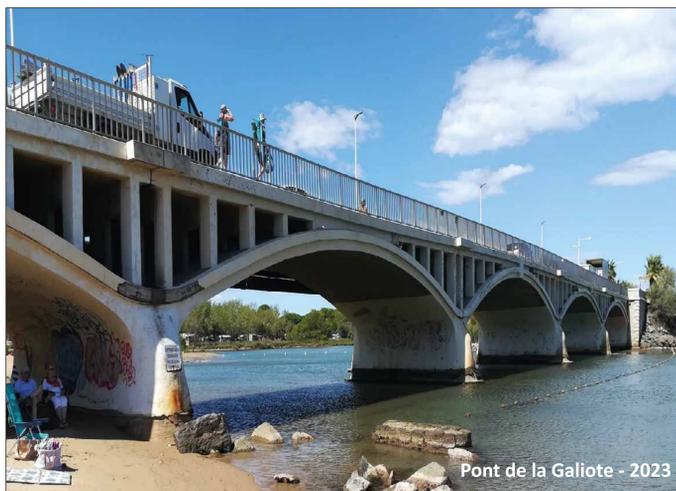
POURQUOI RECONSTRUIRE LE PONT ?

Le quartier de Saint-Aygulf constitue une zone de villégiature importante sur la commune de Fréjus. Il est relié au coeur de ville par la RD559 et le parcours cyclable du Littoral (PCL), qui longent les étangs de Villepey.

C'est le pont de la Galiote qui permet à la route départementale de franchir le chenal reliant les étangs à la mer.

Construit en 1928, cet ouvrage d'art, long de 124 m et constitué de cinq arches, a été réalisé en béton armé.

Situé dans un environnement marin particulièrement agressif, le pont de la Galiote a fait l'objet de plusieurs campagnes de travaux de confortement, suite à la constatation d'un mauvais état général. Il continue malgré tout à présenter des signes d'usures prononcées, liées à son âge très avancé.



Pont de la Galiote - 2023



Pont de la Galiote - 1928

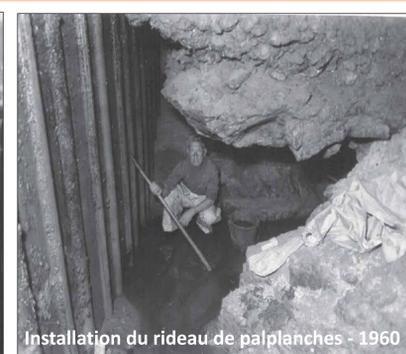
UN OUVRAGE CENTENNAL QUI A TRAVERSÉ LE TEMPS

PLUSIEURS CAMPAGNES DE RÉPARATION DEPUIS SA CONSTRUCTION

- 1960 – Mise en place d'un rideau de palplanches et d'un radier en béton à la suite de la rupture du barrage de Malpasset
- 1968 – Reprise en sous-œuvre des poteaux et entretoises
- 1993 – Remplacement des garde-corps
- 1995 – Ragréage des bétons et mise en peinture
- 2015 – Évaluation structurale réalisée par le CEREMA
- 2019 – Réfection de la couche de roulement sur toute la longueur de l'ouvrage



Travaux de confortement des piles - 1960



Installation du rideau de palplanches - 1960

LES PROBLÉMATIQUES AUJOURD'HUI

1/ UNE STRUCTURE ENDOMMAGÉE

Les inspections périodiques de cet ouvrage ancien en béton armé, situé dans un environnement marin agressif, ont révélé **de nombreuses pathologies importantes et évolutives** :

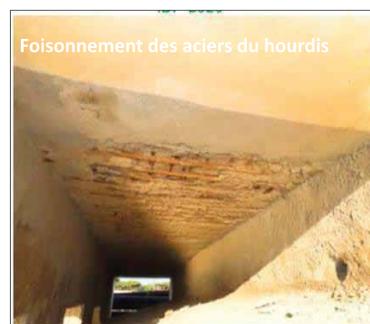
- Présence de fissures, voire de fractures, résultant a priori des phénomènes d'éclatement du béton induits par la corrosion des armatures qui se poursuit ;
- Présence de très nombreux aciers apparents corrodés, en raison de l'insuffisance de l'enrobage ;
- Nombreuses zones d'éclats en formation au niveau des faces latérales des arcs (phénomène de carbonatation).



Fissure sur le tablier



Éclats sur l'extrados côté pile



Foisonnement des aciers du hourdis

2/ UNE CAPACITÉ PORTANTE LIMITÉE

Une évaluation structurale de l'ouvrage, réalisée en 2015 par le CEREMA, a conduit à limiter les charges routières sur le tablier à **12 tonnes**, les calculs ayant conclu à **une capacité portante réduite**.

Cette limitation de tonnage crée **des contraintes très fortes pour les transporteurs routiers (rallongements de parcours) et perturbe l'activité économique** du quartier de Saint-Aygulf et des zones d'activité de l'agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël, mais également de façon plus globale sur l'ensemble du bassin de vie.

3/ UN DANGER POUR LES MODES DOUX

La largeur circulaire sur le pont est d'environ 5,5 m et il est équipé de deux petits trottoirs (0,90 m de large).

Cette faible largeur des trottoirs ne permet **ni la continuité de la piste cyclable, ni la circulation sécurisée des piétons**.

Le **risque d'accident est donc important** compte tenu de l'intensité du trafic.



Des cyclistes dans l'obligation de pousser leurs deux-roues



Passage dangereux des véhicules à proximité des piétons



Des piétons en file indienne sur des trottoirs étroits



Des cyclistes obligés de circuler sur la chaussée



Passage dangereux d'un véhicule