



Pont de Sèvres

Depuis 2024, le pont de Sèvres a fait l'objet d'un vaste chantier de rénovation mené par le Département des Hauts-de-Seine. Objectif : prolonger la durée de vie de cet ouvrage clé, tout en renforçant sa sécurité. Pour mieux comprendre les enjeux de cette opération, retour sur l'histoire du pont et sur les travaux en cours d'achèvement.

Un pont au cœur de l'histoire francilienne

Le pont de Sèvres est bien plus qu'un simple ouvrage d'art : il est un témoin de l'histoire francilienne. Le premier pont, construit en 1684 à l'initiative de Louis XIV, visait à faciliter les déplacements entre Paris et Versailles. Réalisé en bois, il reposait sur l'île Seguin. Devenu vétuste, il est remplacé au début du XIXe siècle par un pont en maçonnerie, achevé en 1820, après avoir subi plusieurs dommages au fil des conflits, notamment en 1815 et durant la Commune de Paris.

L'ouvrage actuel, mis en service en 1963, est un pont-poutre métallique de 220 mètres de long, composé de douze poutres en acier, surmontées d'un tablier en béton armé qui supporte la chaussée et les trottoirs. Il repose sur 4 piles (2 en Seine et 2 en rives de Seine) et deux culées de chaque côté. Avec ses 30 mètres de large, il est l'un des plus imposants d'Île-de-France. Il franchit la Seine ainsi que plusieurs axes majeurs (RD 1, RD 7, tramway T2) et constitue la liaison directe avec la RN 118.

Un chantier d'envergure pour un pont très sollicité

Avec près de 8,000 piétons et 100,000 véhicules par jour, le pont de Sèvres est l'un des ouvrages les plus fréquentés de la région parisienne. Une première phase de travaux de remise en peinture menée entre 2019 et 2021 a permis de mettre en évidence une corrosion trop avancée et difficilement détectable avant les phases de décapage sur certaines parties des poutres métalliques ainsi que sur certains appareils d'appui. Il a alors été décidé d'engager une réhabilitation structurelle plus profonde mais aussi plus complexe de la structure métallique endommagée.

Au cours des travaux, il a également été décidé de changer pendant l'été 2025 les joints de dilatation en surface (130 ml cumulés) et de rénover la couche de roulement des 7 voies afin d'améliorer les conditions de circulation et de limiter au maximum les risques de venues d'eau sur la structure métallique rénovée.

Le Département des Hauts-de-Seine, maître d'ouvrage du projet, a confié la conduite d'opération et le pilotage des études et des travaux à la sous-direction du patrimoine et de l'ingénierie du Syndicat Seine et Yvelines Voirie.

La phase actuelle de travaux a débuté en janvier 2024. Elle s'achèvera début 2026 après le traitement des points suivants :

- Plusieurs phases de soulèvement et de repose sur appuis du pont par vérins hydrauliques pour remplacer les pièces endommagées (opérations nocturnes, avec levage de 3 à 4 mm selon les zones)

- Le remplacement de toutes les parties métalliques endommagées et le changement des 30 appareils d'appui le nécessitant
- La remise en peinture de toutes les zones réparées
- Le renforcement de la structure centrale pour faire face à l'évolution des contraintes de trafic
- La réfection complète du revêtement de chaussée
- Le remplacement des joints de dilatation vieillissants, dégradés et n'assurant plus leur rôle d'étanchéité
- La suppression des écoulements d'eau sur les pièces métalliques

Des impacts sur la circulation pour permettre des travaux indispensables

Pour garantir la sécurité des usagers et des équipes et surtout pour permettre de travailler sans charge et vibrations dans la structure du pont, plusieurs mesures ont été mises en place :

- Neutralisation des voies lentes dans chaque sens jusqu'à fin 2025
- Fermetures nocturnes entre juin et septembre 2025 (environ 30 nuits par sens)
- Programmations des interventions et des déviations coordonnées avec les autres chantiers du secteur, notamment l'échangeur de la Manufacture et le pôle gare du Pont de Sèvres.
- Certaines interventions, comme les phases de vérinage / dévérinage du pont ou le changement des joints de dilatation, nécessitent une absence totale de circulation en surface, afin d'éviter les contraintes dynamiques dans la structure (charges et vibrations) engendrées par les véhicules. Les fermetures nocturnes, parfois peu visibles pour les usagers, étaient donc essentielles à la bonne réalisation des travaux.

Une fin de chantier imminente

Les dernières étapes du chantier auront lieu jusqu'à fin décembre, pour terminer les interventions en partie axiale de l'ouvrage. Le parachèvement et la remise en circulation à la normale (dépose des protections positionnées sur le pont) sont prévus tout début 2026 au plus tard.

Un pont prêt pour les décennies à venir

Après cette période de travaux exigeante, le pont de Sèvres retrouvera sa pleine capacité et sa solidité pour plusieurs décennies. Les dernières interventions auront lieu en décembre, avec d'ici là, quelques fermetures nocturnes pour finaliser les travaux et déposer les installations de chantier. Ce chantier, bien que contraignant pour les usagers, garantit la pérennité d'un ouvrage essentiel à la mobilité francilienne.



Vue générale du pont



Installation des vérins pouvant supporter 600 t



Réparations intérieures structurelles



Travaux de remplacement des joints de dilatation



Source : ? si vous connaissez ce texte je suis preneur de sa source, merci