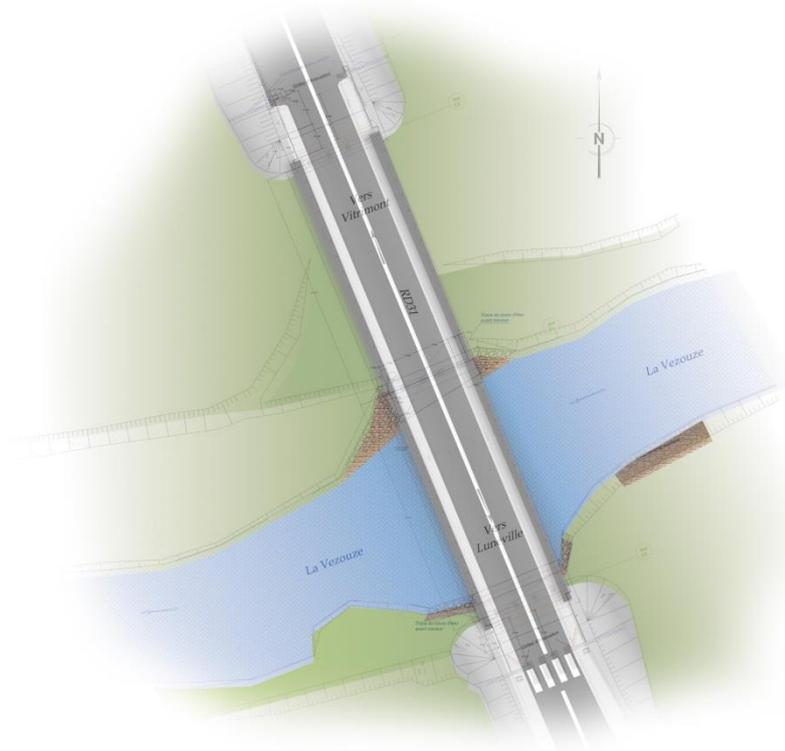


Reconstruction du « Pont Blanc » sur la Vezouze à Lunéville



COMMUNIQUE DE PRESSE

Reconstruction du « Pont Blanc » sur la Vezouze Boulevard Pompidou à Lunéville

Ce pont, datant de 1935, était arrivé en fin de vie. Compte tenu des dégradations qui avaient entraîné une limitation du tonnage pour les transports exceptionnels, le conseil départemental a décidé de le reconstruire *in situ*. Les travaux ont démarré au début du mois d'avril pour une remise en circulation le 21 décembre. Coût de l'opération : 2,2 M€, entièrement pris en charge par le Département.

Situé Boulevard Pompidou à Lunéville, le pont qui franchit la Vezouze est un ouvrage vieillissant, de plus de 80 ans, sur lequel des détériorations avaient été diagnostiquées. Chaque jour, plus de 6 000 véhicules empruntent la RD 31 à Lunéville.

Les travaux se sont déroulés en deux temps : l'ancien ouvrage a été détruit et un nouveau pont a été reconstruit. Pendant les travaux, qui ont été réduits au maximum dans leur durée afin de gêner le moins possible les usagers, la circulation a été coupée sur une partie de la RD 31 et des déviations ont été mises en place. La réalisation des travaux a permis également l'amélioration de l'écoulement sur le cours d'eau.

Avec ce nouvel ouvrage, l'itinéraire est à nouveau autorisé pour les convois exceptionnels.

Caractéristiques techniques

- L'ouvrage comporte 2 travées de 30 m chacune avec une seule pile en rivière, ce qui permet d'améliorer l'écoulement permanent de la Vezouze.
- Le tablier est désormais constitué de 4 poutres métalliques.
- Les appuis reposent sur des fondations profondes constituées de pieux forés dans le sol.
- Le dimensionnement du nouveau tablier de l'ouvrage permet le passage de transports exceptionnels lourds (400 tonnes).
- Démarrage des travaux : avril 2017.
- Réouverture à la circulation : jeudi 21 décembre 2017.

Description de l'ouvrage

- Structure générale : multi poutres métalliques sous chaussée
- Matériaux principaux : métal et béton armé
- Ouverture totale : 60 m (au lieu de 54,10 m auparavant)
- Longueur : 60 m (au lieu de 56 m auparavant)
- Nombre de travées : 2

Les étapes du projet

- 2011-2013 : diagnostic sur matériaux
- 2014 : étude hydraulique / études de reconstruction / enquête de circulation
- 2016 : inscription budgétaire du programme

Un projet qui soutient l'économie locale

15 personnes ont été mobilisées sur le chantier.

Le marché de la reconstruction a été attribué à l'entreprise BERTHOLD (Meuse) pour un montant de 2,04 M€ pour un coût total des travaux de 2,2 M€ TTC.

La plupart des sous-traitants sont des entreprises familiales :

- DURMEYER SAS (fondations spéciales) : Mittersheim (Moselle)
- HOLLINGER (démolition) : Pont-à-Mousson
- THIRIET-VALENTIN (terrassement) : Lunéville

Un Pont nouvelle génération

La reconstruction s'est faite en lieu et place de l'ancien pont : la route a été coupée durant les travaux. Tout a été fait pour limiter la gêne pour les usagers et réduire les temps de travaux.

En 2014, les usagers empruntant le pont ont été interrogés sur leurs habitudes de circulation, le point de départ de leur trajet et leur destination, afin de définir les itinéraires de déviations les mieux adaptés pendant les travaux et éviter de trop impacter le centre-ville de Lunéville.

La limitation de la gêne pour les usagers a été un critère de jugement des offres (offre dite du « mieux-disant » avec délai de réalisation court) :

- des pièces préfabriquées ont été usinées et amenées sur place ;
- outre les pénalités dissuasives, il a été décidé de valoriser le travail de l'entreprise avec la mise en place de « primes d'avance ».

Des améliorations pour la sécurité des usagers

- Trottoirs plus larges, adaptés aux personnes à mobilité réduite : 1,40 m de largeur (au lieu d'un mètre auparavant) ;
- Garde-corps métalliques (au lieu des parapets en béton) pour éviter les sorties de routes des véhicules et la chute de piétons ;
- Chaussées de 7 mètres de largeur, conformément au Schéma routier du Département.

Ecologie et transition énergétique

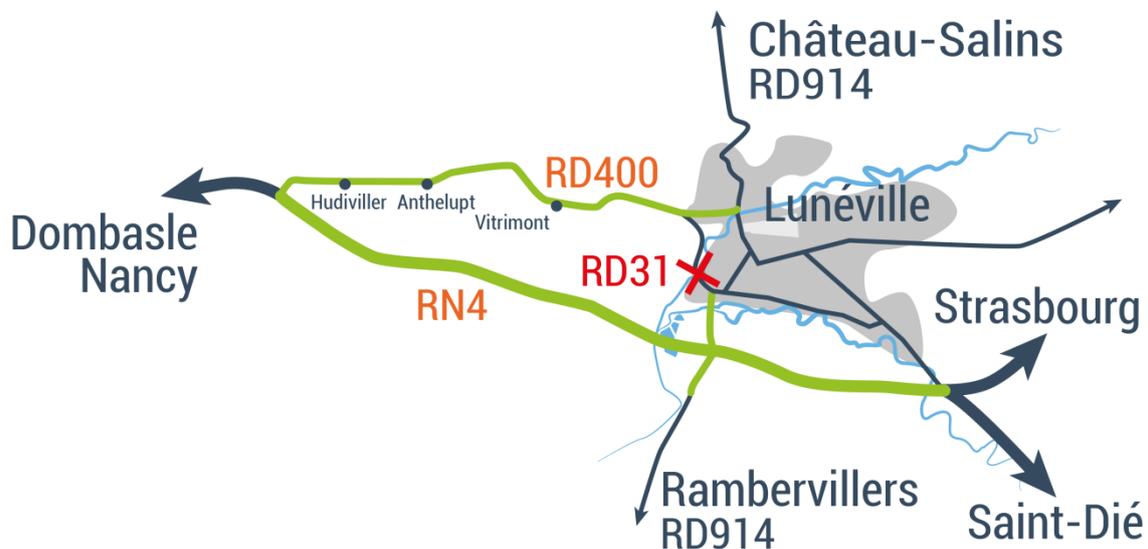
- Dans le cadre de l'action du Département en matière d'écologie et de transition énergétique, un kit antipollution a été mis en place pour prévenir toute pollution accidentelle du cours d'eau. Le kit permet de disposer d'outils adaptés pour intervenir rapidement.
- Le tri et le recyclage des travaux de démolition ont été assurés par l'entreprise qui pourra les réutiliser en remblais pour d'autres chantiers.
- Le tri et le recyclage des déchets ont été réalisés par l'entreprise.

Insertion sociale et professionnelle

Le conseil départemental de Meurthe-et-Moselle est la collectivité en charge de l'insertion professionnelle des allocataires du revenu de solidarité active (RSA).

A ce titre, il développe une politique volontariste en matière de **clauses d'insertion** dans les marchés publics. L'entreprise attributaire du marché public a l'obligation de mettre en place des actions favorisant l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières, avec une priorité aux bénéficiaires du RSA. C'est ainsi qu'une personne en chômage de longue durée a été recrutée en CDI par l'entreprise sur la partie métallique du chantier. En complément, plusieurs personnes bénéficiaires du RSA sont intervenues sur le gros œuvre.

Une déviation adaptée aux habitudes de circulation



La RD 31 est un axe de circulation important pour l'agglomération lunévilloise.

L'enquête de circulation conduite en 2014 avait fait apparaître que :

- 53 % du trafic est local,
- ce sont généralement des déplacements de courte distance, des trajets domicile-travail ainsi que des trajets occasionnels,
- la coupure de la RD 31 a généré une contrainte de 3 800 véhicules par jour (v/j) redirigés vers l'agglomération de Lunéville,
- la majorité du trafic ayant emprunté le pont pendant l'enquête est constitué de véhicules légers,
- les poids lourds représentent 7 % du trafic total,
- plus de la moitié des usagers interrogés empruntent le pont quotidiennement ; les trois quarts y passent au moins une fois par semaine, généralement pour des déplacements de courte distance,
- le trafic de transit ne concerne pas l'agglomération lunévilloise (18% de voitures et 37% de poids lourds) puisqu'il emprunte déjà de manière privilégiée la RN 4,
- les transports exceptionnels ont été peu impactés par la coupure du Pont Blanc, un itinéraire de substitution étant étudié au cas par cas suivant les demandes.

En chiffres

- 6 049 véhicules par jour sur la RD 31 dans les 2 sens dont 340 poids lourds.
- 7 853 véhicules par jour sur la RD 400.

Convois exceptionnels et attractivité économique du territoire

La RD 31 fait partie de réseau départemental structurant. Il s'agit d'un axe important de transports exceptionnels de type E (400 tonnes) qui impacte économiquement l'activité du port de Frouard.

Une déviation (10 à 15 minutes de trajet) a été prévue. Une signalétique spécifique avait été installée sur les quatre axes en provenance de Château-Salins, Dombasle, Rambervillers et Saint-Dié. La déviation n'a concerné ni les transports scolaires, ni les transports en commun.

Pour les habitants de la Cité Sainte-Anne, les piétons et les cyclistes n'ont pas été impactés car ils pouvaient emprunter la passerelle. Les véhicules pouvaient soit suivre la déviation, soit traverser la ville.

La circulation dans Lunéville est interdite aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Bon à savoir

A compter de 2018, grâce à la reconstruction du Pont Blanc, l'activité du port de Frouard devrait augmenter de 20 %. En effet, actuellement, une partie de l'activité est détournée vers le port de Strasbourg. Rappelons que depuis 2015, le port de Frouard est doté d'une nouvelle plate-forme conteneurs. Elle permet, en lien avec le terminal combiné de Champigneulle, de disposer d'une installation tri-modale fer-route-fluvial. Le trafic annuel de Nancyport est d'environ 2,3 millions de tonnes dont 1 million par voie fluviale.

L'action du Département en matière d'ouvrages d'art

La Meurthe-et-Moselle compte 1 035 ponts et 462 murs de soutènement.

Le service Ponts, structures et ouvrages (PSO) assure en collaboration avec les services territoriaux du conseil départemental, la gestion du patrimoine des ouvrages d'art de Meurthe-et-Moselle.

La gestion regroupe les missions de surveillance, d'entretien courant, de réalisation d'études (réparation, confortement ou reconstruction des ouvrages) et de suivi des travaux. Son informatisation permet de connaître précisément les caractéristiques de chaque ouvrage et de mettre en œuvre les actions adaptées.

Deux niveaux de surveillance

Les services du Département dans les territoires assurent une surveillance annuelle et triennale des ouvrages.

Elle est complétée par une surveillance externalisée, tous les six ans, suivie par le service PSO : il s'agit de visites des parties immergées des ouvrages par des plongeurs.

Trois niveaux de travaux

- *Entretien courant* : il concerne les opérations annuelles (entretien des évacuations d'eau, débroussaillage, etc.) ;
- *Grosses réparations* : elles sont destinées à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans son état de service initial et à remplacer les pièces d'usure (étanchéité) ;
- *Travaux de modernisation* : ils visent à améliorer le patrimoine et concernent les démolitions-reconstructions, les travaux d'élargissement, les travaux en rivière, etc.