Etat d'urgence autour du Pont Schuman

Les dégradations déjà répertoriées sur le pont Robert-Schuman, se sont aggravées. En parallèle des travaux de la gare qui se poursuivent (presque) normalement, la Ville a engagé en urgence les travaux nécessaires.

40 000 véhicules jour. C'est dire l'importance des Ponts des Alliés et Robert-Schuman pour rallier Thionville. Mais depuis le début de la semaine, le trafic a sensiblement diminué. Inutile de leur faire un dessin. Les automobilistes ont trouvé d'eux-mêmes leur itinéraire bis dès la mise en place de restriction de voie, dans le sens Yutz-Thionville. Une restriction qui restera en place au moins jusqu'à la fin juin. Et qui a été quelque peu anticipée, par rapport au planning initial. Car, là, c'est l'urgence qui prévaut.

Les dégradations du pont Robert-Schuman sont venues perturber le déroulement des travaux de la gare. Un plan d'urgence pour son renforcement a été décidé par la municipalité. Sur notre photo, le maire accompagné de son adjoint aux travaux et de la directrice des services techniques. Photo RL

En surface, le trottoir est méchamment dégradé.

Vue générale du Pont Schuman et des dégâts.

Des étais viennent renforcer le pont. Du béton autobloquant sera injecté.

Basculement de 10 cm

« *On avait prévu de conforter le pont dans le cadre des travaux de la gare* », explique Nathalie Wilhelm, directrice générale des services techniques. Mais lundi dernier, impossible de ne pas le voir et d'aussitôt donner l'alerte : l'ouvrage basculait de plus en plus. Il s'agit du petit pont, celui qui enjambe la rue des abattoirs, et relie le pont des Alliés au pont Schuman. C'est le trottoir et son parapet qui enregistrent un déversement important. « *Dix centimètres de déversement avaient été répertoriés. Mais lundi on a constaté un changement visuel et là, on a agi tout de suite* », reprend le maire, Bertrand Mertz.

Neutralisation de la voie de droite et renforcement des étais déjà en place. « *Le chantier n'est pas forcément en cause*, estime Nathalie Wilhelm. *On avait déjà posé des étais en prévention des vibrations. On pense qu'un poids lourd a probablement mordu sur le trottoir et engendré cette dégradation supplémentaire.* » Les fissures sont apparentes, notamment au niveau des jointures et la désolidarisation du parapet avec le mur de soutènement évidente.

Etais en renfort

Techniquement, la construction d'un mur en parallèle, puisque toute cette zone va être remblayée, était déjà programmée. Mais au regard de cette nouvelle donne, la technique va être renforcée. « *Du béton auto-compactant sera injecté entre le pont et le mur construit en parallèle. Les étais resteront en place pour consolider le tout* », explique la directrice des services techniques.

Des étais placés sur une bonne dizaine de mètres, alors que le mur courra sur cent mètres, de l'amorce du pont jusqu'à l'immeuble Européen. Environ 70 000 € pour ces travaux qui, même s'ils sont renforcés, étaient programmés avec l'énorme chantier de la gare en cours. « *Tout est lié avec l'aménagement de la nouvelle rampe d'accès.* » La neutralisation de la voie de droite restera en place jusque fin juin.

Le maire, désormais habitué aux tirs nourris de son opposition, à défaut de les accepter, a rappelé combien il était satisfait d'avoir négocié le rachat des ponts auprès de l'Etat.

De 1987 à 2007, l'Etat a réalisé des études pour faire le point sur la santé de ces ponts qui supportent journellement 40 000 véhicules.

« *En 2007, les ouvrages ont été classés en catégorie 3U ; c'est-à-dire fortement dégradé avec une notion d'urgence. Pourtant, ils n'ont pas investi un seul centime !* » peste le maire.

C'est le 4 novembre 2010, que les ouvrages ont été transférés au domaine communal. « *Malgré des rapports alarmants, ils ne voulaient nous en donner que 200 000 €* », tempête encore l'élu. Les négociations ont permis d'en obtenir 1,3 M€. Ce qui n'empêche pas Jackie Helfgott (UMP) de penser que la méthode était mauvaise. Lui, préconisait un recours devant le Conseil d'Etat pour tenter d'en obtenir encore plus. « *Et après ?* rétorque le maire. *On serait devant le Conseil d'Etat sans être sûr d'en obtenir plus. Aujourd'hui, je demande : face à cette inertie de l'Etat, dans quelle situation serions-nous si nous n'avions pas repris ces ouvrages. Au moins, dès les dégâts constatés, nous avons pu agir et trouver les solutions adaptées.* »

Laurence SCHMITT.

Gare, le chantier suit son cours

« *On travaille moins vite, mais on travaille* », précise calmement Nathalie Wilhelm. Elle, tout comme les élus, sait que les rumeurs vont bon train sur la tenue du chantier de la gare. « *C'est un chantier de grande envergure, difficile, sur une zone où le foncier appartient par moments à la SNCF, à d'autres à RFF. Les aléas, c'est normal qu'on en ait et notre rôle c'est de savoir y faire face.* » Les réseaux n'ont pas été simples à répertorier. « *Tout le parvis de la gare appartient à la SNCF avec des réseaux qui leur sont propres. Certains sont utilisés et d'autres pas. Et tout ne correspond pas forcément aux plans qui nous ont été fournis.* » Alors, oui, à un moment donné, le chantier a été arrêté pour tout remettre à plat et répertorier chaque tuyauterie, afin d'avancer sans gros dégâts. Comme cette conduite de gaz percée il y a une quinzaine de jours. « *On travaille moins vite, parce qu'il y a beaucoup de réseaux. Mais globalement, ça va.* »

Occupation des espaces et repérage précis des réseaux sous-terrains n'ont pas facilité le lancement du chantier de la gare. Photo RL

Côté foncier, toujours la rumeur d'un cafouillage. « *Mais non, Ça se passe toujours comme ça sur ce genre de chantier très étalé. On occupe les lieux, met en place les engins et ensuite on fait le point. Mercredi justement, on a rendez-vous avec la SNCF pour refixer les limites avec la SNCF.* »

Et le chantier suit son cours. Avec ses aléas. Comme les travaux d'urgence sur le pont Schuman (lire ci-dessus). « *On est en décalage d'une quinzaine de jours par rapport au planning de la phase 1.* »

Côté Sémaphore, les travaux se situent à l'intérieur. Tout y est vidé, avec récupération de ce qui peut l'être et désamiantage obligatoire. La démolition est programmée début mars et les gravats serviront au remblai de la future rampe d'accès.

L. S.

la phrase

« Cet homme travaille contre l'intérêt de la ville pour bloquer le chantier et embêter le plus longtemps possible les gens ! »

de Bertrand Mertz, maire PS, à propos de son opposant Jackie Helfgott (UMP).

Il faut dire que le conseiller d'opposition avait jeté la consternation dans les rangs du conseil municipal lorsqu'il avait déclaré avoir « *dénoncé à la Drac la non-déclaration des travaux de la gare.* »

Lettre de la Drac en main, Nathalie Wilhelm prouve le contraire. « *Nous avons fait un courrier, décrivant nos travaux*, explique-t-elle. *La Drac nous a répondus le 29 novembre 2010, Nous devons seulement les prévenir en cas de découvertes intéressantes.* »

Le même courrier a été dépêché aux services culturels à propos du futur 3e Lieu, place André-Malraux, et là, la Drac a répondu qu'elle procéderait à des fouilles, « *parce que c'est un secteur pertinent pour ces services,* » précise le maire.

Maire qui ne décolère pas sur certains propos tenus à son encontre, notamment en conseil municipal.

« *Cette stratégie de mentir, de salir ma personne, est insupportable. S'ils le font, c'est parce qu'ils n'ont rien de mieux à dire. Pourtant, je leur donne la parole, ils ont toute latitude pour s'exprimer, pour créer un débat démocratique digne de ce nom. Et eux, ne font que le rabaisser de façon médiocre.* »