

Gondreville

52

Bulletin municipal

août 2025

NUMÉRO SPÉCIAL

Histoire d'une rénovation Le pont de la Moselle



AGREPE
GONDREVILLE



Chères Gondrevilloises, chers Gondrevillois,

Comme vous aurez pu vous en rendre compte, les travaux de réfection du pont de la Moselle se sont invités dans le programme municipal de ce mandat. Il nous est apparu que le pont nécessitait une attention urgente, il nous a donc fallu nous adapter à une situation inattendue.

Suite au diagnostic technique réalisé à notre demande, le bureau MMD 54 (Meurthe-et-Moselle Développement 54) a confirmé ce que nous pressentions : l'ouvrage, pourtant réalisé par l'État, présentait un danger réel pour ses usagers. Ce gros dossier du Pont de la Moselle n'est pas simplement un projet d'infrastructure : il est l'illustration concrète des défis que les communes doivent aujourd'hui relever, souvent seules, face aux enjeux de sécurité, de mobilité et de responsabilité.

En responsabilité, à l'appui d'une grande partie du conseil municipal, j'ai pris la décision difficile mais nécessaire d'en restreindre l'accès. Ce choix, je l'ai fait en conscience, en mettant la sécurité des habitants au-dessus de toute autre considération.

Malgré un flou institutionnel longtemps entretenu, les services de l'État nous ont confirmé que la charge de l'entretien et des travaux du pont incombait à la commune. C'est une décision que l'on peut questionner, mais que nous avons intégrée avec lucidité.

Une commune comme Gondreville, seule face à un chantier de 2,3 millions d'euros, a dû assumer ce que d'autres niveaux de collectivités avaient délaissé. Nous aurions pu nous résigner. Au contraire, nous avons décidé d'agir.

Dès lors, j'ai mobilisé immédiatement les services municipaux pour activer tous les leviers possibles : appels à subvention auprès du Cerema (Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement dans le cadre du Plan National Ponts, sollicitations auprès de la Région, de la Préfecture via la DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local).

Ce travail rigoureux a permis d'obtenir une première aide de 500 000 € du Cerema. Un début encourageant, mais encore insuffisant au regard de l'ampleur de l'investissement.

Conscient de la charge qui pesait encore sur les finances communales, j'ai souhaité aller plus loin. J'ai sollicité le Sénateur Jean-François Husson. Nous nous connaissons depuis longtemps. C'est un élu de terrain. Un homme de convictions, qui fait ce qu'il dit, et dit ce qu'il fait.

C'est suffisamment rare aujourd'hui pour être souligné.

Grâce à son implication directe auprès des instances nationales du Cerema, la subvention initiale a été doublée, atteignant 1 million d'euros. Sans cette démarche politique forte, nous n'aurions pas pu alléger ce poids budgétaire pour notre commune.

À cette aide déterminante s'ajoute, à l'heure de la rédaction de cet éditorial, une nouvelle subvention de 250 000 €, attribuée au titre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL), avec le soutien de Madame le Préfet de Meurthe-et-Moselle. Notifiée par arrêté préfectoral en date du 18 juillet dernier, cette enveloppe supplémentaire vient confirmer la reconnaissance de l'intérêt général de notre projet et permet de réduire encore davantage la charge financière supportée par la commune.

Les habitants de Gondreville doivent comprendre que ces dotations inattendues rendent plus acceptable pour tous l'endettement pris pour les 35 années à venir.

En décembre 2024, le Conseil municipal a donc voté à la majorité le lancement des travaux, preuve d'un consensus fort autour de ce projet structurant.

Et le 27 janvier 2025, lors de la réunion publique, nous avons exposé en toute transparence le calendrier des travaux, les conditions de circulation, et les impacts pour les riverains.

À nouveau, merci d'avoir répondu présent, et pour vos retours qui ont conforté notre détermination.

Cet épisode montre, s'il en était encore besoin, que la politique locale, quand elle est exercée avec constance, responsabilité, proximité, et connectée aux réalités du terrain, peut faire avancer les choses.

Ce pont est le symbole d'un engagement collectif, à des choix courageux, et à une capacité à porter haut la voix de Gondreville dans les sphères nationales où tout se décide.

Ce livret spécial, que j'ai voulu voir réaliser, vous permettra de mieux comprendre les enjeux des travaux de 2025, mais aussi l'histoire du Pont de la Moselle de Gondreville depuis 1793. Nous vous en souhaitons une bonne lecture.

Votre maire

Raphaël Arnould

maire de Gondreville, conseiller délégué
à la Communauté de Communes des Terres Toulousaises



Bulletin municipal numéro 52, spécial pont de la Moselle • août 2025

Mairie de Gondreville • www.commune.gondreville.fr

56 rue du Château des Princes • 54840 Gondreville

03 83 63 60 22 • accueil@gondreville.fr

Directeur de la Publication Raphaël Arnould

Comité de rédaction Raphaël Arnould • Patrick Velsch •

Jean-François Caron • Pierre-Étienne Tremlet, responsable

des Services Techniques • Guillaume Dufossé, DGS

Ligne graphique et composition Pêhel Créations

Crédit photos ville de Gondreville, sauf copyright précisé

Photo de couverture Pierre-Étienne Tremlet

Impression Lorraine Graphic • Dombasle-sur-Meurthe

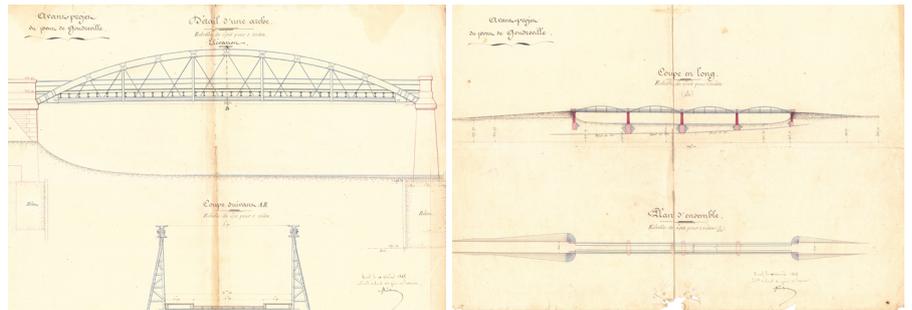
Dépôt légal 1894-01/2024 • **ISSN** 1168-4569



Le pont de Gondreville Sur la Moselle sauvage

Une traversée entre histoire, crues et reconstruction (18^e › 21^e siècle)

■ **1793** **Projet avorté de construction d'un pont en bois.** Supporté par huit piles en maçonnerie, les plans de ce dernier sont prêts. Les travaux sont adjugés, mais à la suite de troubles révolutionnaires, ils ne sont pas réalisés.



■ **1865** **Nouveau pont :** remplacement du pont ancien par un ouvrage plus moderne, adapté aux besoins croissants de circulation. Il devient un axe structurant du secteur Toul-Gondreville. Il est inauguré le 5 juin 1870.



■ **1940** **Destruction en temps de guerre :** pont dynamité par l'armée française pour ralentir l'avancée ennemie. Les Allemands installent une passerelle, puis un bac, tous deux détruits en 1944.

■ **1945 - 1950** **Passage provisoire puis nouveau pont :** un pont provisoire de type Bailey très utilisé par l'armée américaine est inauguré le 30 mai 1946 auquel succédera un pont en bois.

La reconstruction du pont de Gondreville appelle l'élargissement d'un autre

Le pont qui enjambe la Moselle à Gondreville, vient d'être ouvert à la circulation. Détruit lors des événements de 1940, il avait été remplacé par une construction provisoire aux « ancrées dérivées », donnant des inquiétudes au service des Ponts et Chaussées, et surtout aux usagers. Le tablier présentait des signes de faiblesse, aussi que la base des piles. Seules les traverses métalliques de 18 mètres linéaires et dont le poids total est de 60 tonnes tenaient ferme. Mais ce ouvrage a néanmoins résisté tant bien, que mal, aux événements. Les Gondrevillois assistent, à sa destruction.

Pourtant, la reconstruction du pont pose un problème. Sa mise en service va intensifier le trafic routier entre la M.N.S et le camp de la Croix-de-Metz. Or, ce pont se trouve précède d'un ouvrage d'une largeur ridicule. Nous allons parler de celui qui enjambe le canal d'alimentation de l'usine. Un élargissement s'impose donc. Certaines parties métalliques du pont provisoire, une fois récupérées et adaptées, pourraient être utilisées pour cet élargissement.

On voit au premier plan les matériaux vus et détruits. En arrière-plan, le nouvel ouvrage.

(Photo ANTOINE)

GARNET BLEU

Nous apprenons la naissance d'un petit fiens au foyer de M. et Mme René Saintot. Félicitations.

■ **1957** **Construction du pont actuel :** nouveau pont dit « de la Moselle sauvage », mieux adapté à la canalisation du fleuve et aux charges modernes, réalisé en septembre 1957. Toujours en service aujourd'hui.

Ce pont intégrait deux méthodes de construction :

- des travées de rive en béton précontraint (technique novatrice pour l'époque, mais avec des défauts de jeunesse qui causeront les problèmes rencontrés aujourd'hui) ;
- des travées courantes en béton armé (technique largement maîtrisée dans les années 50. Ces travées sont, en comparaison aux travées de rives, reprises ponctuellement et renforcées dans le cadre des travaux actuels).

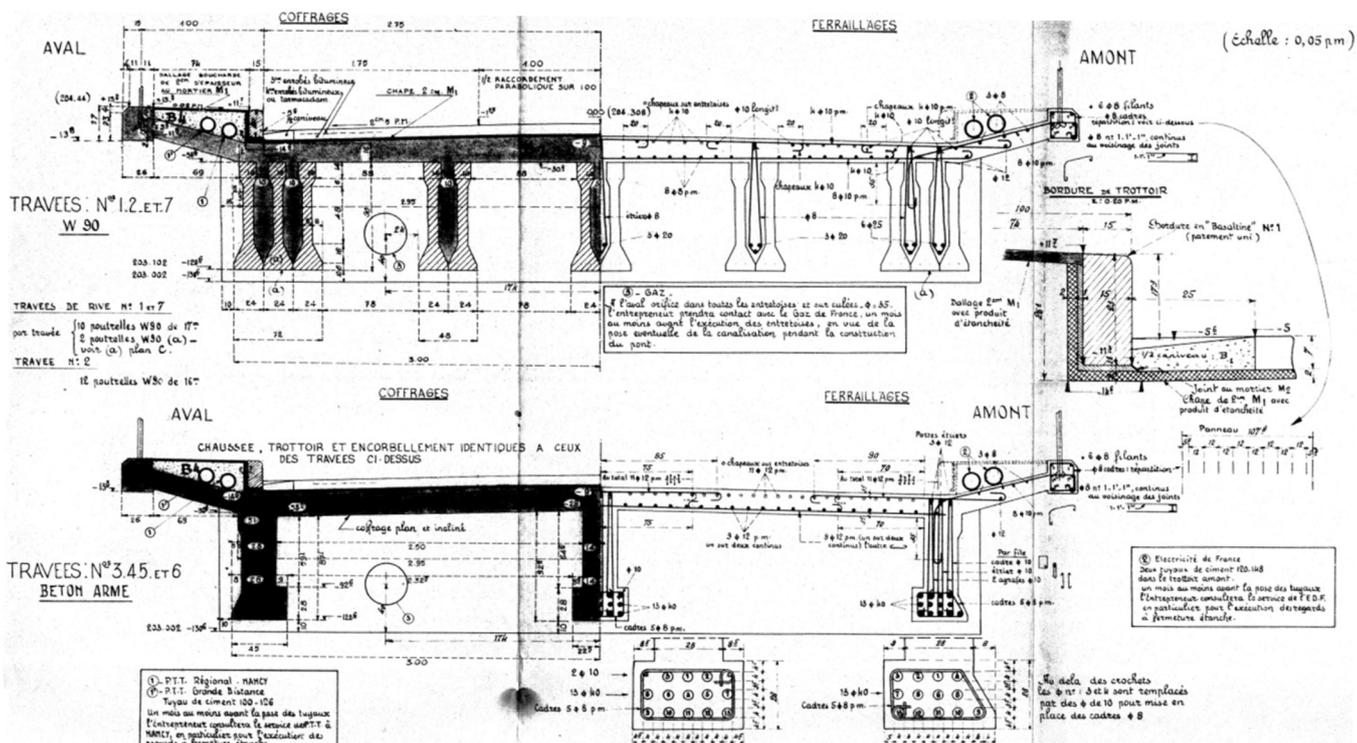


Schéma : coupes types sur travées de rives et courantes du pont de Gondreville (archives de 1957)

- **2007 Lancement de la première IDP (Inspection Détaillée Périodique)** pour faire un bilan de l'ouvrage, après 50 ans de durée de vie. Cette IDP montre déjà des désordres, mais juge l'état de l'ouvrage « satisfaisant ». Nous savons maintenant que l'avis émis en 2007 sous-estimait le problème lié à la fracturation d'une des poutres précontraintes. De nombreux désordres sont également constatés notamment au niveau de l'étanchéité de l'ouvrage
- **2009 • 2010 La mairie missionne un premier maître d'œuvre qui sera chargé de réaliser un APS (Avant Projet Sommaire)** pour estimer le coût des travaux. Les travaux envisagés à l'époque sont les mêmes que ceux qui seront réalisés en 2025.
- **2014 Un projet mis à l'arrêt malgré l'adoption du texte de loi porté par la sénatrice Evelyne Didier le 7 juillet 2014.** La loi « Didier » vise à aider les communes à financer les travaux coûteux de réparation des ouvrages d'art, en répartissant les charges entre la commune et les services de l'État, ayant souvent mené la construction d'ouvrages d'art dit de « rétablissement ». La commune de Gondreville ne peut y prétendre car l'ouvrage est au-dessus de la Moselle « sauvage », non navigable : la commune doit donc porter à elle seule le projet et en assumer le coût.
- **2014 • 2019 La commune continue l'entretien courant sur l'ouvrage pour limiter sa dégradation :** nettoyage des barbacanes, entretien des joints de chaussée, entretien des trottoirs, désherbage des fils d'eau, entretien des culées, nettoyage des embâcles par les élus... Chaque détail compte et prolonge la durée de vie de l'ouvrage.
- **2019 • 2021 Le projet est relancé suite à la création du PNP (Plan National Ponts) mis en place par l'État** pour aider les communes à financer des travaux de grande ampleur sur leurs ouvrages d'art. L'État a mis en place ce dispositif suite à l'effondrement du pont de Gênes en Italie le 14 août 2018, qui avait causé la mort de 43 personnes. Une question avait alors surgi chez beaucoup de responsables politiques qui s'étaient demandé si une telle catastrophe était possible en France. Ils trouveront malheureusement une réponse à leur question avec l'effondrement du pont de Mirepoix en France en 2019. Une mission d'information avait alors été lancée et un rapport, publié en juin 2019, était déjà alarmant : non seulement la France n'était pas en mesure de connaître le nombre précis de ponts routiers sur son territoire (entre 200 000 et 250 000), mais un sur cinq nécessitait des travaux, et un sur dix des travaux urgents... Un recensement des ponts est effectué en 2020 en France : sur environ 250 000 ponts, 35 000 nécessitent des travaux urgents à l'instar du pont de la Moselle à Gondreville. Ce rapport avait aussi été pour beaucoup l'opportunité de découvrir que les ponts en béton n'étaient pas indestructibles, et même de se rendre compte avec stupeur et tremblements que leur durée de vie était plus courte (limitée entre 70 et 100 ans) que celle des ponts de pierre de l'époque romaine.

■ **2022** La Mairie de Gondreville sollicite l'appui de MMD 54 (Meurthe-et-Moselle Développement 54) en qualité d'assistant à maître d'ouvrage pour dresser un état des lieux de l'ensemble de ses ouvrages. Une nouvelle IDP est menée sur le pont de la Moselle : l'ouvrage de Gondreville est noté 5/5 en indice de gravité de l'ouvrage. Le tonnage est immédiatement limité à 3,5 tonnes sur le pont pour le préserver. Seuls les véhicules légers, piétons et cyclistes sont autorisés à l'emprunter. Des réparations doivent être menées de façon urgente pour pérenniser l'ouvrage.



Pont sur la Moselle
Commune : Gondreville

Notation Ouvrage
5/5

N° Affaire 0436 - 03/12/2024

Intervenant	MMA	Yves CHRISTOPHE	Charge Affaire 06019	N° 043622
Indice	Date	Modification	Rédacteur	Vérificateur
0	18/05/2022	Sere diffusion	AD	AD
1	25/05/2022	maj	AD	AD

Indice de gravité de l'ouvrage : **5/5**

Indice de gravité abords :	2/3
Indice de gravité superstructures :	3/3
Indice de gravité structure :	5/5
Indice de gravité fondations et appuis :	2/5
Indice de gravité élargissement :	-

Rappel des classes de l'indice de gravité :

Classe	Code couleur
Classe 1 = Bon état apparent, nécessitant un entretien courant.	Bleu
Classe 2 = Défaut sur équipements ou éléments de protection ou défauts mineurs de structure sans risque immédiat, nécessitant un entretien spécialisé sans caractère d'urgence.	Vert
Classe 3 = Défaut sur équipements ou éléments de protection ou défauts mineurs de structure avec risque d'évolution pouvant à terme affecter la structure, nécessitant un entretien spécialisé en urgence.	Jaune
Classe 4 = Structure altérée sans risque à court terme, nécessitant des travaux de réparation sans caractère d'urgence.	Orange
Classe 5 = Structure altérée avec risque à court terme, nécessitant des travaux de réparation en urgence.	Rouge

Notation 5 = Risque potentiel de sécurité ou non-conformité, travaux en urgence pour des raisons de sécurité.

De nouvelles études nécessaires au lancement du projet sont menées : inspection des appuis immergés par des plongeurs, études environnementales, levé topographique...

En parallèle, le Sénat publie un nouveau rapport, précisant que la dégradation des ponts s'est accentuée : un sur quatre nécessite désormais des travaux, bien qu'il soit à noter que pour les petites communes, les moyens manquent cruel-

lement. Selon les conclusions de 2019, l'État doit injecter 130 millions d'euros par an durant dix ans pour aider les collectivités à rénover leurs ponts. Or, entre 2020 et 2023, seulement 40 millions d'euros ont été prévus dans le Programme National Ponts, mis en œuvre par le Cerema.

■ **2023** Un maître d'œuvre est recruté et un nouveau projet est élaboré. Le groupement de bureaux d'études Visualing et Favier-Verne et associés est retenu après consultation. Le montant des travaux est alors estimé à 2 300 000 TTC hors maîtrise d'œuvre.

■ **2024** Lancement de l'appel d'offre. Le groupement d'entreprises Eiffage GC et Ævia finit premier de la consultation. En parallèle, la commune sollicite le Plan National Ponts : elle est alors éligible à une subvention de la part de l'État et du Cerema à hauteur de 500 000 €. Un nouveau vote est effectué en décembre 2024 par le conseil municipal : à la majorité des voix, les élus décident d'engager les travaux pour un montant de 2 252 078,90 TTC.

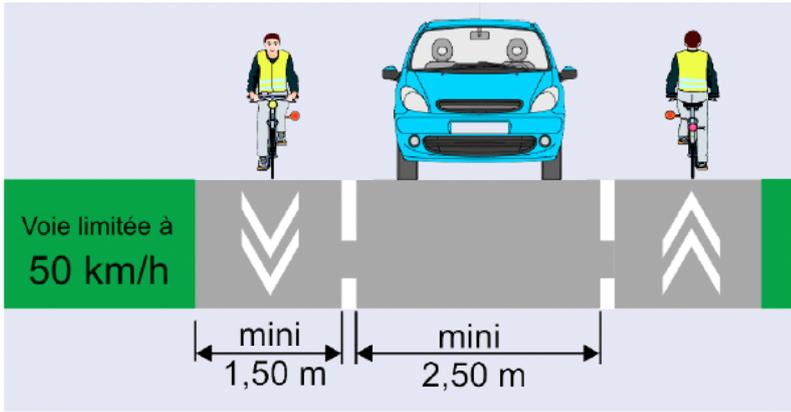
■ **2025** Les critères d'attribution du Plan National Ponts sont modifiés en janvier 2025 et les seuils de subventions sont relevés. La commune de Gondreville ne peut normalement pas y prétendre bien que les travaux n'aient pas encore démarré. Le sénateur de Meurthe-et-Moselle Jean-François Husson, rapporteur général du budget au Sénat, appuie la demande de Raphaël Arnould, maire de la commune, pour rattacher cette demande à la dernière mouture du Plan National Ponts. La demande est validée par le Cerema, et la commune se voit attribuer la subvention maximale de 1 million d'euros. La commune de Gondreville est la première en France à bénéficier de ce dispositif. Le projet est alors le plus important porté par une commune dans le Grand Est.

■ **27 janvier 2025** La commune de Gondreville organise une réunion publique, pilotée par MMD 54, réunissant plusieurs dizaines de personnes.

■ **Février 2025** Les travaux sont lancés. L'opération comprendra :

- la démolition des travées de rive en béton précontraint et présentant les désordres les plus importants,
 - le traitement des armatures corrodées et la réparation des zones de béton dégradées,
 - la reprise des entretoises,
 - le renforcement des têtes de piles et la reprise des appareils d'appui,
 - le rebouchage des barbacanes existantes et la création de nouvelles,
 - la création de nouvelles travées de rives,
 - la réfection complète de l'étanchéité de l'ouvrage,
 - la reprise de la superstructure (trottoirs, chaussée, garde-corps...),
 - l'application d'un Liant Hydraulique Modifié (LHM) en sous face de l'ouvrage pour protection supplémentaire de ce dernier.
- Le gabarit de la chaussée et des trottoirs ne sera pas modifié : cela aurait engendré un surcoût de construction important.

Une CVCB (Chaussée Centrale à Voie Banalisée) sera créée sur l'ouvrage.



Des travaux d'ampleur

Pour permettre les travaux, les 5 travées courantes (conservées) seront surélevées par vérinage de 40 cm.



Cela permet de dégager les entretoises et têtes de piles pour réaliser les travaux.

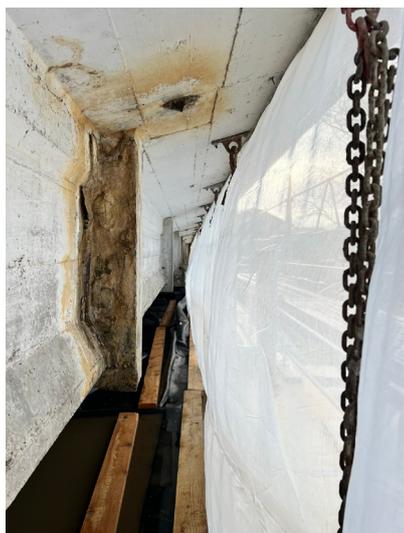


Des grues de taille importante seront amenées sur le chantier pour permettre la démolition des travées de rives. Sur la rive gauche, la grue sera une grue à chenille avec un capacité de levage de 100 tonnes alors que sur la rive droite, la grue sera une grue mobile avec une capacité de levage allant de 200 à 300 tonnes en fonction des opérations de levage.



Des contraintes importantes

■ Présence d'une espèce protégée (hirondelles de fenêtres) sur l'ouvrage qui a nécessité la réalisation d'un dossier de dérogation auprès des services de l'État et des dispositions particulières sur le chantier. La commune a notamment mis en place un « hôtel » à hirondelles avec 50 nids de substitutions (hôtel mis en place dès l'année N-1 de travaux) et mise en place d'un filet de protection pour isoler la zone de travaux de l'environnement extérieur. Les services de la police de l'environnement passent régulièrement pour faire des contrôles sur notre chantier.



■ Travail au-dessus du milieu aquatique avec mise en place d'un platelage sous l'ouvrage pour isoler la zone de travaux du reste de l'environnement.

■ Présence de réseaux sensibles sur l'ouvrage : la conduite de gaz présente sur l'ouvrage a dû être déviée en amont du projet par GRDF. Cette dernière passe dorénavant sous la Moselle (réalisation d'un forage dirigé). Un câble haute tension passe également dans notre ouvrage : il sera dévié de façon provisoire le temps des travaux et remis en place à l'issue du chantier.



■ Contraintes d'accès notamment du côté rive gauche (côté Toul) : les ouvrages SNCF limitent en gabarit l'accès aux engins de chantier notamment à la grue nécessaire à la dépose de la travée de rive de ce côté.

■ Limitation de tonnage : durant les travaux, les entreprises devront respecter la limitation de tonnage en vigueur à savoir 3,5 tonnes.

Fin de travaux

L'ouvrage sera remis en service d'ici fin 2025.

Un pont témoin du temps

Du projet de pont en bois au chantier de 2025, le pont de Gondreville incarne l'évolution des techniques et les besoins de mobilité d'un territoire en mutation.

Revue de presse

Vendredi 17 janvier 2025

Gondreville Fermeture du pont de la Moselle jusqu'en novembre

Les événements s'accroissent à propos de la réfection du pont de la Moselle sauvage. Chargée du chantier par un délibération prise par le conseil municipal le 17 décembre 2024, la société Eiffage annonce le début des travaux dès le lundi 20 janvier.



Le chantier de réfection du pont de la Moselle sauvage débutera lundi 20 janvier.

Ce qui entraînera la fermeture totale de l'accès au pont, pour les piétons, cyclistes et les véhicules, jusqu'au mois de novembre. Le pont est quotidiennement très utilisé par les usagers qui vont vers Toul via la Croix-de-Metz. Pour passer de l'autre côté de la Moselle et accéder aux terrains, il faudra utiliser la route RD191 (axe Villey-Saint-Etienne/Toul).

Le maire de Gondreville profite de l'annonce de cette fermeture pour rappeler à ses administrés que « les cheminements sous le pont SNCF Toul Europe et sous le pont SNCF Villey-Saint-Etienne sont souvent perturbés en cas de fortes précipitations vu le caractère

inondable des routes empruntées ».

Pendant le chantier de réfection du pont, une partie de la place de la Grève sera réservée aux installations du chantier. Enfin, la commune convie les habitants à une réunion d'information sur le chantier lundi 27 janvier à 18 h, dans la salle des sports.

22 juillet 2025 Le maire de Gondreville, Raphaël Arnould, reçoit le

Directeur Général du Cerema, Pascal Bertheaud, et ses principaux collaborateurs, ainsi que le Sénateur Jean-François Husson pour une visite de terrain. Face à l'ampleur du financement à mobiliser, le maire a sollicité l'appui du Sénateur Jean-François Husson, élu de terrain reconnu pour sa constance et son efficacité. Son implication directe auprès des instances nationales du Cerema a été décisive. La subvention initiale de 500 000 euros, déjà importante, a été doublée à 1 million d'euros grâce à son intervention. Gondreville est donc la première commune de France à pouvoir en bénéficier. Sans cette démarche politique résolue et personnelle, cet allègement budgétaire aurait été impossible pour la commune. Ajoutons à cela que l'État a soutenu ce projet avec une subvention importante de 250 000 euros concernant la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL).

Gondreville

Coup de pouce d'un million d'euros pour la réfection du pont

Travaux colossaux et budget pharaonique pour une commune comme Gondreville que la réfection du pont qui enjambe la Moselle ! Cet ouvrage d'art fortement détérioré avec le temps nécessitera la levée de son tablier pour revoir une partie de sa structure. Un chantier à 2,4 M€ qui se voit soutenu par l'État à hauteur d'1 M€.



Le sénateur Jean-François Husson s'est rendu sur le chantier, le premier de France à bénéficier de la revalorisation de l'aide publique accordée à ce type de travaux. Photo S.M.

Un revêtement de sol changé au gymnase, ça se voit, c'est concret pour la population. La réfection d'un pont, ça l'est beaucoup moins », en convient le maire de Gondreville, Raphaël Arnould. Sa commune d'environ 2 600 habitants doit pouvoir voir grand.

Le pont qui surplombe la Moselle depuis le centre du village est entré, depuis mi-octobre dans une importante phase de réfection. Sa dernière reconstruction date en effet de 1957 et rappelle les premières heures du béton précontraint : du béton coulé dans des coffrages dans lesquels sont placés des câbles en acier. Des câbles qui, au fil du temps, ont rouillé et dégradé la solidité de cet édifice de 130 mètres de long et 3,30 m de large.

Un tablier en lévitation

L'état de la partie centrale de l'ouvrage d'art a, pour autant, été jugé acceptable par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

En revanche, les structures situées à chaque extrémité doivent être revues. Pour ce faire, le tablier du pont devra être surélevé de 40 centimètres

lors d'une opération de vérinage spectaculaire prévue début avril avec l'intervention d'une grue XXL durant cinq jours ouvrés. « Après cela, le pont repartera pour 50 ans », se rassure Pierre-Etienne Tremlet, le responsable des services techniques de Gondreville.

À terme, le tablier connaîtra lui aussi une seconde jeunesse en étant étanchéifié, avec des garde-corps changés, des joints repris et un nouvel enrobé coulé. Le marquage au sol pour les voitures entourée par deux pistes cyclables, car ce pont entre dans le circuit cyclable de la boucle de la Moselle. Il sera finalisé d'ici décembre.

Endettement sur 40 ans

Ce chantier n'est pas une petite opération, son montant atteint 2,4 M€ (1,9 M€ HT) et va

contraindre la commune à s'endetter sur 40 années. Mais le montant du prêt vient d'être allégé... Gondreville est en effet la première commune en France à bénéficier du nouveau plafond d'aide du programme national du Cerema consacré aux travaux sur les ponts. Depuis le 1^{er} janvier 2025, le montant de cette enveloppe est passé de 500 000 € à 1 M€. Le Sénat a pris position en faveur de cette revalorisation, sous l'influence du sénateur de Meurthe-et-Moselle Jean-François Husson, rapporteur général du budget à la commission des finances du Sénat. Une bouffée d'air non négligeable pour le maire de Gondreville, d'autant que sa commune possède quatre autres ponts.

Reconstructions partielles et remise à niveau

Actuellement, les têtes de pile sont reprises pour permettre la pose de nouveaux appareils d'appui et les entretoises sont en cours de renforcement.

« **Stéphanie Mansuy**
Plus de photos sur notre site www.cestrepublicain.fr

26

Toul et environs

Jeudi 3 juillet 2025

Gondreville

Chantier du pont de la Moselle : les opérations progressent

Lancé en janvier, le chantier de réhabilitation du pont de la Moselle suit un calendrier soutenu. Plusieurs opérations techniques sont en cours, avant la remise en circulation prévue à l'automne.



Un quinzaine de techniciens s'affairent sur le chantier mené par Eiffage génie civil.

Depuis son démarrage en janvier, le chantier du pont de la Moselle avance à un rythme satisfaisant.

Une quinzaine de personnes s'y affairent chaque jour. Jean-François Caron, Patrick Velsch, tous deux adjoints au maire, et Arnaud Diebolt, maître d'œuvre, font le point sur l'avancement.

L'ouvrage avait été « vériné » en avril pour permettre la réalisation des travaux : il avait alors été surélevé de 40 cm.

Reconstructions partielles et remise à niveau

Actuellement, les têtes de pile sont reprises pour permettre la pose de nouveaux appareils d'appui et les entretoises sont en cours de renforcement.

Début juillet, le tablier du pont sera repositionné à 30 cm au-dessus de son niveau initial et définitivement calé à cette hauteur.

Les deux travées de rives, identifiées comme les plus dégradées, seront démontées puis reconstruites.

L'ensemble de la superstructure sera également repris : l'étanchéité de l'ouvrage sera intégralement refaite, de nouvelles barbacanes seront cré-

ées, le garde-corps sera remplacé. La voirie sera refaite et organisée en chaussée à voie centrale banalisée pour permettre la circulation des usagers en toute sécurité. Un aménagement similaire a été créé rue de Lorraine.

La fin des travaux est prévue pour le début de l'automne sauf contrainte environnementale et aléas météorologiques. Le pont pourra alors être rendu à la circulation.

Mardi 29 juillet 2025

3

Gondreville est la première commune de France à avoir bénéficié de la subvention maximale du Cerema

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) dépend de deux ministères. Aménagement du territoire et Transition écologique, il pilote le programme national Ponts. Parmi les 64 000 ouvrages expertisés à la demande de 15 000 communes, celui de Gondreville se distingue.

Il est situé sur le territoire d'une municipalité, qui, face à l'état du pont construit en 1957, devait soit le fermer soit effectuer des travaux. « On a eu le courage politique de se lancer et la chance d'avoir un sénateur proche du terrain ainsi que l'aide du Cerema pour réaliser les travaux », indique le maire, Raphaël Arnould.

Réouverture en décembre

Le montant des travaux s'élève à 2,4 millions d'euros. Il est supérieur au budget annuel de Gondreville. Le Cerema avait attribué 500 000 € avant d'octroyer la subvention maximale d'un million d'euros.

« On a revu notre règle des 500 000 € pour des cas exceptionnels », souligne Pascal Bertheaud, directeur général du Cerema. Gondreville est ainsi la première commune en France à béné-



Point sur les travaux de consolidation du pont de Gondreville enjambant la Moselle sauvage en présence de Raphaël Arnould, maire de la commune, Jean-François Husson, sénateur, et Pascal Bertheaud, directeur général du Cerema. Photo Jérôme Bourguignon

ficier de ce nouveau plafond, une somme à laquelle viennent de s'ajouter les 250 000 € de la DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local).

Le pont de 130 mètres de long devrait rouvrir en décembre. « Quand on ferme ce type d'ouvrage, on bouleverse la vie des habitants. Des gens font ensuite jusqu'à 30

kilomètres pour aller travailler », poursuit le directeur général.

« Intelligence concrète partagée »

Le travail du Cerema, « un outil au service des territoires », est mis en lumière par le sénateur de Meurthe-et-Moselle, Jean-François Husson. Il parle volontiers d'« in-

telligence concrète partagée » devant toutes les personnes parties prenantes de ce projet.

Une expertise soulignée également par le sous-préfet de Toul, Nizar Azouz. « On sent une montée en compétences de chaque intervenant sur ces ouvrages, on est dans un monde de plus en plus technique avec des

technologies de plus en plus complexes », apprécie Pascal Bertheaud.

La commune emprunte sur 35 ans pour ces travaux. Sans la revalorisation de l'aide du Cerema, « nous étions pendant 40 ans sans rien faire d'autre pour une population qui a des demandes », indique Raphaël Arnould.

« **Jérôme Bourguignon**

Le Cerema, une offre de service experte au service des collectivités territoriales pour la pérennité des infrastructures

Initié par le plan de relance en décembre 2020, le Programme National Ponts accompagne les collectivités pour une meilleure connaissance et un meilleur entretien de leurs ouvrages d'art. Piloté par le Cerema, il apporte une réponse au constat du rapport d'information du Sénat sur la situation des ponts en France (2019). Le rapport pointait la méconnaissance du patrimoine

des communes et alertait sur les risques liés à un manque de surveillance et d'entretien.

Dès janvier 2021, un vaste programme de recensement et d'évaluation des ouvrages est proposé à près de 28 000 communes pour bénéficier gratuitement d'un recensement et d'une évaluation de l'état de leurs ponts. 11 500 s'engagent dans ce dispositif, dont Gondreville, qui leur permet d'accéder à « un carnet de santé » de leurs ouvrages. Plus de 42 000 carnets de santé leur ont été remis.