

Pont Laurent Barbier : la maîtrise d'oeuvre départementale fait des prouesses en Moselle

by La Gazette - vendredi, août 01, 2014

<https://correspondances.fr/pont-laurent-barbier-maitrise-doeuvre-departementale-fait-prouesses-en-moselle/>

Grand axe de franchissement de la Moselle, l'ancien pont de Rappilly multipliait les signes de faiblesse. Pour le remplacer dans les meilleurs délais, la direction des routes, des transports et des constructions du conseil général a assuré la maîtrise d'oeuvre de sa déconstruction et de sa reconstruction. Réalisé sans accroc, ce projet d'un montant de 13,5 millions d'euros confirme les compétences techniques de la collectivité.

Sous surveillance étroite depuis un quart de siècle, le pont de Rappilly, délimitant les communes d'Hauconcourt et d'Ennery, a vu son sort scellé en 2011 à l'issue d'une inspection des services techniques du conseil général de la Moselle. Construit à la fin des années 40, l'ouvrage souffrait d'une malfaçon identique au pont de Sully-sur-Loire, qui s'est écroulé dans le fleuve en 1985.

Pour protéger l'acier des sustentés, qui ne résistait pas aux grands froids, les agents ont installé un chauffage dans les chambres d'ancrage du pont mosellan et protégé les barres d'ancrage par du polystyrène. Mais l'inspection de 2011 a révélé que leur section avait diminué de 40 %. Leur réparation aurait coûté au moins 4 millions d'euros pour conserver un pont fragile et mal adapté au passage quotidien de 13 500 véhicules. L'assemblée départementale a donc voté en mars 2012 un ambitieux projet de déconstruction-reconstruction de l'ouvrage d'un montant de 13,5 millions d'euros, dont elle a confié la maîtrise d'oeuvre à la direction des routes, des transports et des constructions du conseil général.

Compétences en interne

Constituée de sept personnes, l'équipe projet de la direction des routes planchait depuis janvier 2012 sur la réalisation d'un bow-string de 180 m de longueur pour 16 m de hauteur doté de 108 m de travée centrale. Ouvert à tous les gabarits, le pont comporte également un cheminement piéton de 1,50 m et une voie verte de 2,50 m de largeur.

La collectivité a retenu le bureau d'études parisien Coredia associé à l'architecte Laurent Barbier, la société Hydrogéotechnique et le Cerema (ex-Cete) pour lancer dès le mois de mai consultation des entreprises. L'appel d'offres a retenu le groupement Demathieu et Bard – Victor Buyck Steel Construction et une dizaine d'entreprises essentiellement régionales (voir fiche technique). En janvier 2013, les élus ont été conviés à une réunion publique présentant une maquette et une vidéo présentant les différentes phases du chantier en simulation 3D. Hormis trois mois de contretemps liés aux intempéries et aux fortes crues de la Moselle, le chantier s'est parfaitement conformé aux projections virtuelles.

Plusieurs contraintes

Le chantier ne manquait pas de contraintes : outre l'obligation de préserver un tirant d'eau de 70 m sur la Moselle, les entreprises ont dû composer avec la présence de deux oxyducs d'Air liquide. Le groupement

a créé cinq appuis provisoires dans la rivière pour porter le tablier, puis servir au lancement de la nouvelle structure. Déplacées d'est en ouest, les estacades ont permis de phaser le chantier. Les entreprises ont coupé les suspentes, décroché le câble et grignoté le tablier par petites portions. Conservés, les appuis ont été confortés par injection de coulées de ciment. Des excroissances reposant sur des micropieux ont porté la largeur de l'ouvrage de 8 à 20 m de large.

Un chantier rondement mené

Les équipes de peinture ont ainsi dû composer avec la température et l'hygrométrie pour appliquer les couches d'anticorrosion sur 8 000 m².

Le chantier a été endeuillé en février 2014 par la disparition de Laurent Barbier à l'âge de 55 ans. Pour lui rendre hommage, le conseil général a donné le nom de l'architecte, qui l'accompagnait dans ses grands projets depuis 15 ans, à sa dernière réalisation. Dûment instrumenté et testé, l'ouvrage est entré en service en mai 2014.