



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ponts

Question écrite n° 2627

## Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'urgence des travaux de réfection à effectuer sur le pont situé sur l'Albe, à l'intersection des RN 61 et RN 66. En fait, depuis une vingtaine d'années, la structure de ce pont n'a cessé de se dégrader. Les désordres techniques au niveau de la précontrainte transversale, qui interdisaient déjà le passage des convois exceptionnels, se sont aggravés au point que l'on évoque aujourd'hui une possible fermeture de l'ouvrage au trafic des poids lourds. Les détours onéreux en temps et en coût de transport (170 km pour les transports exceptionnels) qui en résultent, pénalisent lourdement les entreprises locales dans leur compétitivité, menaçant plusieurs centaines d'emplois. La pérennité de l'entreprise de construction métallique Secometal sur le site de Sarralbe (fabrication d'éléments de plus de 70 tonnes pour ponts et écluses) est en jeu. Au-delà du problème de la circulation, le remplacement du tablier du pont sur l'Albe est donc avant tout une nécessité pour préserver la vie économique du secteur géographique de Sarralbe. Les travaux ont été estimés à environ 1 million d'euros. En fonction de ces éléments et compte tenu de ce que, pour l'instant, le conseil général n'a toujours pas réalisé les travaux d'aménagement des routes départementales susceptibles d'assurer un délestage, elle lui demande s'il lui serait possible de trouver une solution rapide avant une fermeture totale de l'ouvrage au trafic des poids lourds.

## Texte de la réponse

Le pont de l'Albe, situé sur la route nationale 61, a été mis en service en 1958. Depuis 1985, à la suite d'investigations d'ouvrage, il est limité à 40 tonnes, tonnage prévu au code de la route pour les transports non exceptionnels. Aussi les convois exceptionnels dépassant cette charge utilisent-ils, selon leurs caractéristiques, l'une des trois déviations suivantes : une déviation courte (moins de 2 kilomètres), sans limitation de tonnage mais impossible pour les convois de trop grande longueur (supérieure à 35 mètres) ; une déviation intermédiaire de 20 à 30 kilomètres, pour des convois de largeur maximale de 7 mètres ; une déviation longue (supérieure à 150 kilomètres) pour les convois de plus de 40 tonnes et de très grand gabarit. Néanmoins, aucun convoi ne semble avoir emprunté cette déviation longue au cours des six premiers mois de l'année 2002. Cette situation n'en demeure pas moins insatisfaisante et pénalisante pour l'économie locale et, en particulier, pour l'entreprise Secometal. L'Etat a bel et bien l'intention de redonner au franchissement de l'Albe ses caractéristiques originelles et permettre ainsi le passage des convois atteignant 72 tonnes. A cet égard, les moyens financiers nécessaires seront alloués à la direction départementale de l'équipement (DDE) de la Moselle, dès 2003, pour engager le processus devant mener à la reconstruction du pont de Sarralbe. Il paraît important d'avoir à l'esprit que le plan de charges de la DDE et du centre d'études techniques de l'équipement de l'Est, en matière de réhabilitation d'ouvrages d'art, est particulièrement fourni en 2003. Ces deux services doivent faire face, en particulier, à la rénovation de deux ponts autoroutiers majeurs : celui de Merlebach sur l'autoroute A 320 et celui de Richemont sur l'A 31. En effet, le réseau autoroutier non concédé du grand Est a fait l'objet de nombreuses innovations techniques, lors de sa construction dans les années 1970, et le vieillissement inhabituel des ponts mobilise aujourd'hui une grande partie des experts du réseau technique de l'équipement et du budget d'entretien

des ouvrages d'art du réseau routier national. Ces éléments, conjugués aux délais inhérents aux études et aux procédures d'appel d'offres, ne devraient pas, en principe, permettre d'envisager le début des travaux du pont de Sarralbe en 2003 mais de façon certaine en 2004. Cependant, la problématique de Sarralbe est aujourd'hui clairement prise en compte dans la programmation du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, et la perspective est maintenant tracée : les moyens financiers accompagneront l'avancement technique de ce dossier ; ils ne le bloqueront pas. Un point de détail sur le programme de reconstruction, portant sur le passage de convois dépassant 72 tonnes, méritera d'être clarifié dans les meilleurs délais. La DDE se rapprochera à cet égard de Secometal. S'il apparaissait que le surdimensionnement du pont de Sarralbe était la solution la plus adaptée aux besoins locaux, il conviendrait alors de définir avec le ou les industriels, bénéficiaires exclusifs, les modalités de prise en charge des surcoûts de construction et de grande maintenance.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

**Circonscription :** Moselle (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2627

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 septembre 2002, page 3120

**Réponse publiée le :** 30 décembre 2002, page 5264