



Réfection du pont de la Batterie de la Pointe

Rappels et situation en mai 2020

Premières démarches

Dès le démarrage des chantiers d'insertion Batterie de la Pointe en 2009, la question de la réfection du pont donnant accès aux plateformes et aux casernements se pose. Les structures métalliques du pont d'origine sont rongées par la rouille et il est devenu risqué de l'emprunter. Pour accéder à leur relais de communications, les pompiers ont d'abord mis en place un câble de sécurisation sur lequel pouvait glisser l'attache d'un harnais puis un escalier permettant le passage par le fossé. Cela pouvait convenir lors des chantiers internationaux mais montre vite ses limites dès lors que l'on a des matériaux lourds à transporter et un grand volume de gravats à évacuer. Dans un premier temps, le platelage bois du pont est bien renforcé et on peut ainsi y faire passer quelques brouettées de gravats mais ce n'est pas sans risques.

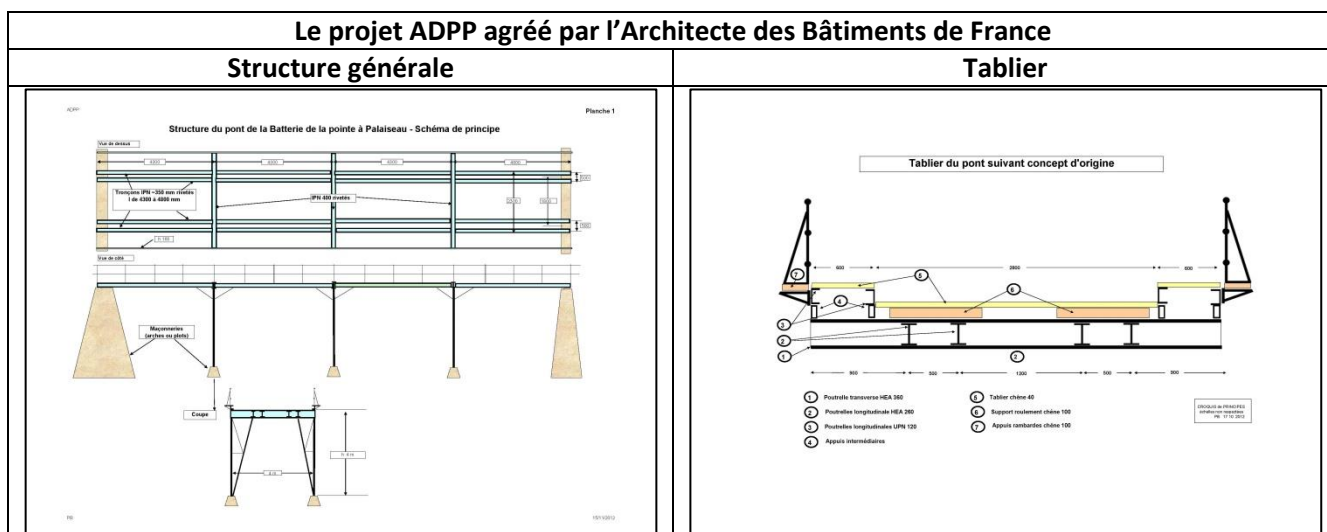
L'état de délabrement du pont <i>Seul le garde-corps est en bon état</i>	Gravats accumulés lors du premier chantier <i>Beaucoup d'autres suivront...</i>
	

Pour résoudre ce problème on cherche d'abord à se procurer un pont militaire type Bailey. De nombreuses démarches sont effectuées dans ce sens mais il se révèle en final que ces ponts sont strictement préservés pour faire face à d'éventuelles situations de catastrophe. Une autre voie est alors explorée : reconstruire dans le cadre de la formation aux métiers du bâtiment lors de chantiers d'insertion un pont en maçonnerie. L'association Crysalis en charge de ces formations Batterie de la Pointe dispose dans son encadrement d'un architecte en mesure de conduire une telle opération. ADPP obtient même pour cela de l'ONERA lors de ses travaux d'extension la livraison de gros blocs de meulière restés longtemps à l'entrée de la Batterie. Mais Crysalis connaît des difficultés budgétaires, son architecte part et cette piste est abandonnée.

Une souscription pour la réfection du pont

Pour sortir de l'impasse dans laquelle on se trouve alors même que les tas de gravas en attente d'évacuation prend d'imposantes dimensions, ADPP rassemble une petite équipe de spécialistes des constructions routières, jeunes retraités ou actifs dans de grandes entreprises. Des projets sont établis, des calculs faits mais c'est l'idée de l'un d'entre eux, Bernard Jallat qui séduit le plus et est retenue : les maçonneries sur lequel reposent le pont existant étant toujours en très bon état, on peut se contenter de remplacer les fers rivetés d'origine qui sont rouillés par des profilés du commerce d'aujourd'hui avec un nouveau platelage soit en chêne comme à l'origine soit en béton. Comme on ne dispose pas du dossier d'origine et veut mieux cerner la charge que pourra supporter ce pont, la CAPS, Communauté d'Agglomération Pais Saclay, accepte alors de prendre en charge des sondages de terrain. Ils confirment ce

que l'on avait pu estimer par calculs de rétro engineering de la structure métallique d'origine : les charges au sol acceptables étant de 20t/m², le pont d'origine a été largement dimensionné pour le passage des canons de l'époque, de la classe 5t par essieu.



La Ville se refusant à financer les travaux correspondant, ADPP se tourne alors vers la Fondation du Patrimoine pour lancement d'une souscription. Deux conditions sont dans ce cas à respecter : l'aval de l'Architecte des Bâtiments de France sur un projet dûment décrit et les devis détaillés d'un architecte pour la conduite de l'opération ainsi que ceux d'entreprises pour les réalisations. Bien évidemment la Ville, propriétaire du site, doit approuver cette souscription et s'engager, par une convention tripartite, à conduire les travaux en tant que maître d'ouvrage dès lors que les fonds nécessaires auront été acquis. Dans un remarquable esprit de coopération avec la Fondation et la Ville, ces conditions peuvent être remplies en quelques semaines et pour les journées du patrimoine 2013, c'était l'échéance que l'on s'était fixée, la souscription est officiellement lancée.



La souscription connaît immédiatement un grand succès, notamment grâce aux apports de la Fondation Bruneau et au prélèvement du député Jérôme Guedj sur sa réserve parlementaire mais aussi par des dons de près d'une centaine de particuliers, dons allant de quelques euros à quelques centaines d'euros. Ce succès est tel que la Fondation décide d'abonder la souscription à partir de ses fonds propres et ce de façon substantielle. Dès le mois d'octobre, les fonds nécessaires pour lancer la première phase des travaux prévue dans la convention tripartite sont rassemblés et de grandes entreprises impliquées dans l'opération Paris-Saclay se sont engagées à apporter leur soutien financier pour les phases suivantes dès que les travaux seront effectivement lancés. **L'implication des chantiers d'insertion dans cette opération est une raison première de ce succès.**

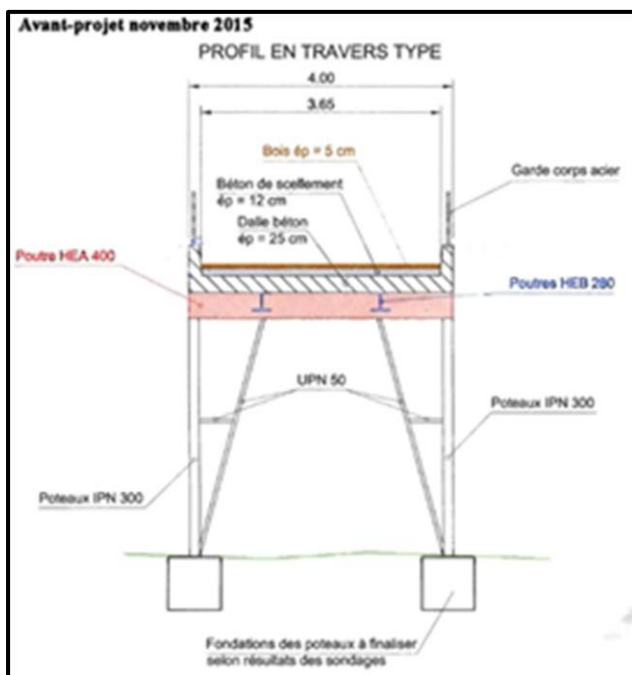
Les conditions sont alors remplies pour qu'on puisse inaugurer le nouveau pont tout début 2015. Cinq ans plus tard, début 2020, il n'existe toujours pas.

Six années d'itérations infructueuses

La convention signée par la Fondation, la Ville et ADPP, avalisée par les services juridiques de la Ville et donc on peut le penser par l'ensemble des services, prévoit une première phase de travaux à lancer en 2013 couvrant essentiellement les travaux à la charge de l'architecte maître d'œuvre : calculs de validation

du projet, dossiers pour appels d'offres pour les réalisations puis suivi des travaux. Le montant de ces prestations est inférieur à celui pour lequel la réglementation impose appel d'offres. Les spécifications de ce que l'on veut faire existent et ont été avalisées par la Fondation et l'Architecte Bâtiments de France. Le marché correspondant peut donc être passé avant la fin de l'année comme prévu dans la convention puisque les fonds sont là. Or malgré de multiples relances d'ADPP, il ne se passe rien. Arrivent les élections municipales et un changement de majorité. La nouvelle équipe fait rapidement connaître sa volonté de conduire l'affaire à son terme mais ce n'est qu'en octobre 2014 qu'est lancé un appel à concurrence pour marché de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble de l'opération. ADPP qui a établi le projet et en possède toutes les données est tenue à l'écart tant pour l'établissement des clauses que pour l'évaluation des neuf offres reçues. Le cabinet d'architecture avec qui le projet initial a été établi et qui a remis une offre reçoit lors des évaluations par la commission réunie suivant les règles une note technique pratiquement éliminatoire. C'est pourtant lui qui connaît le mieux le problème à traiter vu le temps qu'il a passé sur le site. Il a eu le tort de ne pas procéder, comme l'ont fait les grandes entreprises qui ont répondu, à un copié-collé des présentations toutes faites pour appels d'offres d'opérations d'envergure. Ce qui est écrit à ce moment là par l'entreprise qui est retenue sera par la suite largement oublié.

Le marché est notifié le 1^{er} juin 2015 à l'entreprise Degouy. Suivant le planning contractuel, la réception du pont doit intervenir en juillet 2016. ADPP exprime auprès des élus ses inquiétudes. En attribuant cette opération de modeste envergure à une grande entreprise dotée de solides services commerciaux et juridiques, elle s'expose à de sérieuses déconvenues. Cela ne tardera pas à se vérifier. Dès la réunion de lancement tenue début juillet, réunion à laquelle ADPP est parvenue à s'imposer, le directeur commercial de l'entreprise Degouy formule des exigences qui feront porter à la Ville la responsabilité du non tenu du planning et des dépenses non annoncées dans son offre. On en a immédiatement un exemple avec l'exigence de sondages du terrain alors qu'il en a été réalisé trois ans plus tôt, que l'on dispose d'analyses géologiques locales et surtout que l'on a sous les yeux, à condition d'aller y voir, une coupe de terrain ne pouvant laisser aucun doute.



Il est manifeste dès cette première réunion que l'entreprise a en vue de proposer tout autre chose que ce qui était demandé de façon très précise dans l'appel à concurrence et sur lequel elle s'est engagée. ADPP s'insurge, est rembarée par la maîtrise d'ouvrage. Sa proposition d'assister le maître d'ouvrage qu'est la Ville pour l'instruction de ces questions et le suivi du projet est rejetée.

L'avant projet présenté en novembre confirme cette dérive par rapport aux engagements du marché et est vigoureusement rejeté par le représentant de la Fondation. Il estime qu'on lui présente « un pont d'autoroute » au lieu de la réfection de la « passerelle » d'origine. Un malentendu apparaît alors clairement. La Ville ne cherche plus à réhabiliter le pont existant comme

clairement spécifié au marché mais à créer un nouveau pont pouvant répondre à d'éventuels besoins futurs non identifiés. Mr le Maire a beau donner l'instruction de se limiter au passage de véhicules légers et de premiers secours, rien n'y fait. Si l'on finit en juillet 2016 par se mettre d'accord sur un profil visuel de pont acceptable, les maçonneries entièrement refaites et les structures restent celles que Degouy avait prévues

trois ans auparavant qui est présenté avec un nouveau surcoût de l'ordre de 125 000 € dont on ne sait comment il pourra être financé. Les réactions de la Fondation et d'ADPP sont évidemment très vives.

En fait, de multiples réunions se sont tenues entre août 2018 et avril 2019 entre la Ville, la maîtrise d'œuvre Degouy (dont le chargé d'affaire a entre temps changé), l'organisme mandaté par la Ville pour le contrôle, Qualiconsult, et l'entreprise titulaire du marché, AURATP. Jamais ADPP, pourtant déclarée dans le marché comme membre du « Comité de pilotage » de l'affaire, n'en a été informée. A chacune de ses demandes régulièrement répétées il était répondu que les questions soulevées avaient trouvé leur solution et que les travaux étaient sur le point de démarrer.

Les comptes rendus de ces réunions ont fini par pouvoir être lus dans le bureau de l' élu en charge du dossier et la réalité a immédiatement sauté aux yeux. Contrairement aux directives du maire limitant aux véhicules légers et de secours l'usage du pont, c'est sur les bases des normes européennes autoroutières de ponts type périphérique parisien qu'un bureau d'études spécialisé a fait tourner ses habituels logiciels de modélisation et qu'on en a déduit, de façon aberrante vu le besoin, qu'il fallait notamment renforcer la structure métallique et augmenter la hauteur des bordures de trottoir pour éviter qu'en cas de freinage brutal un poids lourd à bonne vitesse, au sens de la norme, ne se retrouve dans le fossé ou encore qu'il fallait couler de grosses masses de béton à chaque extrémité du pont pour éviter, toujours en cas de freinage brutal, un déplacement longitudinal de l'ensemble de la structure du pont. On en arrivait même à conclure qu'il fallait que le platelage bois recouvrant le tablier du pont puisse être enlevé lors du passage de poids lourds puis remis en place ou encore que le portail d'entrée de la Batterie, remarquable témoin de l'époque de la construction que l'on tient tous à conserver, soit placé sur des dalles facilement amovibles.

Aberrant tout cela car à supposer que l'on ait besoin de faire passer des véhicules lourds, classe par exemple 19 tonnes, il suffit de se rendre sur les lieux pour constater que vu la configuration du site, jamais un camion ne pourrait se présenter à l'entrée du pont à grande vitesse.

Deux points inacceptables	
Un profil de pont massif en béton	Un garde corps contraire à l'exigence ABF



Garde corps actuel

La question garde corps peut paraître secondaire mais conserver le garde corps d'origine, en très bon état contrairement à ce qui a été affirmé par la maîtrise d'œuvre est la seule exigence formulée par l'Architecte des Bâtiments de France lorsqu'ADPP lui a présenté son projet.

ADPP adresse à l' élu en charge du dossier puis au directeur des services techniques de longs courriers où sont développés les différents points de désaccord. Faute de réponse, c'est au maire qu'il est écrit le 8 septembre pour demander formellement réunion du comité de pilotage prévu au titre du marché de réalisation

Quelles leçons tirer de tout cela ?

Comment du simple remplacement de poutrelles rouillées et d'un tablier en chêne pourrissant en est-on arrivé à un pont d'autoroute ? Les raisons sont certainement multiples et les responsabilités partagées mais on a avec cette affaire un triste exemple illustrant l'adage « *Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué* » et démontrant en tout cas que vouloir conduire une telle affaire la main d'une association dans la main des services d'une ville relève de l'illusion. Difficile de faire mieux pour décourager les bonnes volontés.

Il serait trop facile d'incriminer les élus. Dans cette affaire, ils ont tenu leurs engagements. Toutes les délibérations ont été votées à l'unanimité du Conseil Municipal. Quand il a fallu trouver des financements complémentaires ils les ont trouvés mais quand se sont posés des questions techniques, ils ont argué qu'ils n'avaient pas compétence, ce que l'on peut comprendre. Ils se sont dans ces cas retranchés derrière les seuls avis de leur service technique, ce qui est plus difficile à admettre quand on est dans une ville qui regorge de compétences bénévoles toutes prêtes à se mobiliser pour ce genre de cause.

Clairement pour ADPP ces services n'ont pas été à la hauteur de ce que l'on pouvait attendre d'eux.



On en a un exemple manifeste quand ils se sont inclinés devant une demande de nouveaux sondages de terrain non prévus au marché qui venait d'être signé alors que des sondages avaient été faits trois années auparavant et surtout que l'on avait sous les yeux une coupe de terrain montrant sans ambiguïté possible que l'on se situait sur la couche de sables de Fontainebleau ayant dans cette zone une quarantaine de mètres d'épaisseur. Qui plus est un sondage a été commandé et réalisé derrière la culée intérieure que l'on voit sur la photo ci-contre ce qui a obligé à faire passer, non sans frais supplémentaires, une lourde machine de sondage de l'autre côté du fossé. Cela n'a servi strictement à rien puisque la culée béton finalement retenue a été prévue dans le fossé exactement à la place de celle d'origine, ADPP ayant fait valoir qu'il était inutile d'allonger le pont pour cela puisque de toute façon cette culée béton serait masquée par le remblai de l'escarpe.

À leur décharge, les services n'avaient pas le potentiel voulu pour traiter cette affaire. Quatre ingénieurs s'y sont succédé, les deux derniers pleins de bonne volonté mais débutant dans le métier et avec un encadrement insuffisamment disponible pour leur transmettre l'historique de l'affaire, les former ou tout simplement contrôler leur travail. La courte note accompagnant le dernier envoi de plans est significative de cela. Quelques mots pour dire que « *l'aspect architectural de l'ouvrage n'est en rien modifié* » alors qu'un simple coup d'œil sur le plan de coupe, objet de multiples discussions, montre exactement le contraire ou encore parler d'*usage final* et de *normes* sans le moindre mot sur quels types de véhicules on compte faire passer ou quelles normes on demande d'appliquer tient de l'amateurisme ? Ce ne pouvait être ressenti par ceux qui la recevaient que comme une provocation. Au-delà de cela, sans doute plus inquiétant encore, une directive très claire donnée par Mr le Maire et rapportée en réunion par Mme la directrice des Services était que l'usage devait être limité aux véhicules légers et de secours (rappelons ici qu'on passe à la catégorie poids lourds à partir de 3,5 t) avec base pour les calculs 7,5 t par essieu. Or cette directive a été « oubliée » quand il a été demandé à un organisme de contrôle de se prononcer. Tout laisse penser que c'est même la directive inverse qui a été donnée. En tout cas les rares documents émanant de cet organisme qui ont été, accessibles montrent que les modélisations effectuées l'ont été sur la base de normes autoroutières

européennes adaptées à tous types de véhicules. Se pose là une inquiétante question du respect par les services des directives qui leur sont données depuis le plus haut niveau de responsabilité de la Ville.

Tout cela est d'autant plus regrettable qu'ADPP a proposé à de multiples reprises d'apporter, avec des experts du domaine, son concours sous forme d'assistance au maître d'ouvrage par exemple. Cela toujours été catégoriquement rejeté. Il pourrait pourtant s'exercer pour des jeunes qu'on a du mal à encadrer une forme de tutorat par des anciens du domaine. Il y a là sans doute un sujet qui mériterait réflexion au niveau des élus.

À la décharge aussi des services tout un ensemble de contraintes dont nous citoyens portons la responsabilité par nos exigences envers nos élus. Il en résulte fréquemment dans les relations avec les services deux types de comportements :

- La hantise d'exposer le maire de la ville à des poursuites juridiques qui les conduit à s'abriter derrière un vaste ensemble de normes dans lequel il est facile de se perdre vu leur profusion, sans compter qu'il faut souvent payer pour pouvoir les lire, ou bien à s'abriter derrière les avis de Bureaux de contrôle qui eux aussi ne connaissent que le langage des normes. On en oublie le terrain et le simple bon sens. Un exemple : des réunions se sont tenues pendant des années, de lourdes modélisations informatiques ont été effectuées mais jamais on a su quelle était la flexion des poutres métalliques sous l'effet des charges et quelle était la marge de sécurité par rapport au risque de rupture.

- La hantise d'encourir le reproche de non respect strict des procédures qui conduit à se surprotéger en optant pour la plus lourde quand une plus légère pourrait suffire. On en a l'exemple le plus typique avec le choix du service de passer outre une convention signée par la Ville en lançant un vaste appel à concurrence avec la lourdeur que cela entraîne et le choix, très orienté par le poids des notes techniques, d'une grande entreprise. On a vu à quoi cela avait conduit.

Le trop fréquent recours à des procédures judiciaires à l'encontre des maires des villes par des associations ou des particuliers explique sans doute pour une grande part ces comportements. Il appartient aux citoyens que nous sommes de faire évoluer les règles de protection des élus démocratiquement choisis.

Il n'est donc pas dans les intentions d'ADPP d'emprunter les voies judiciaires même si de nombreux éléments pourraient y pousser, non respect de clauses de marchés passés après appels d'offres par exemple. ADPP a des comptes à rendre aux nombreux souscripteurs qui lui ont fait confiance. Cette note est un premier pas dans ce sens mais il appartiendra aux souscripteurs de se prononcer sur les suites à donner.

Suite aux récentes élections municipales, une nouvelle répartition des responsabilités va intervenir. ADPP souhaite avoir au plus vite un entretien avec l' élu qui sera en charge de cette question d'abord pour dresser un bilan le plus objectif possible de la situation, des éléments non connus d'ADPP pouvant venir nuancer le constat qui vient d'être présenté. Surtout, ADPP espère pouvoir convenir avec cet élu des dispositions à prendre pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouve aujourd'hui cette affaire.

Mai 2020
Pierre Baratault
Président d'ADPP