

N° 609

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 26 juin 2019

## SÉCURITÉ DES PONTS : ÉVITER UN DRAME

### RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) par la mission d'information sur la sécurité des ponts (2),*

Par MM. Hervé MAUREY, président,  
Patrick CHAIZE et Michel DAGBERT, rapporteurs

---

(1) *Cette commission est composée de* : M. Hervé Maurey, *président* ; M. Claude Bérít-Débat, Mme Pascale Bories, MM. Patrick Chaize, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspert, *vice-présidents* ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, *secrétaires* ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, MM. Guillaume Chevrollier, Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Benoît Huré, Olivier Jacquín, Mme Christine Lanfranchi Dorgal, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolay, Jean-Jacques Panunzi, Philippe Pemezec, Mme Évelyne Perrot, M. Rémy Pointereau, Mme Angèle Prévillé, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Mme Françoise Ramond, M. Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

(2) *Cette mission est composée de* : M. Hervé Maurey, *président* ; MM. Patrick Chaize et Michel Dagbert, *rapporteurs* ; Mme Éliane Assassi, M. Jean-Pierre Corbisez, MM. Alain Fouché, M. Jean-Michel Houllégatte, Mme Christine Lanfranchi Dorgal ; M. Frédéric Marchand et Mme Nadia Sollogoub.



## SOMMAIRE

Pages

<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b>7</b>
<b>LES 10 PROPOSITIONS DE LA MISSION.....</b>	<b>11</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : CONSTATS.....</b>	<b>13</b>
<b>I. L'ÉTAT INQUIÉTANT DES PONTS FRANÇAIS.....</b>	<b>13</b>
A. DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES POUR L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES .....	13
1. Une inconnue : le nombre exact de ponts en France.....	13
2. Une spécificité française : l'importance du patrimoine routier géré par les collectivités territoriales .....	13
3. Un patrimoine précieux pour l'aménagement et l'attractivité des territoires .....	14
B. UN PATRIMOINE QUI SE DÉGRADE .....	15
1. La dégradation lente mais continue des ouvrages gérés par l'État .....	15
2. Des travaux de réparation nécessaires sur de nombreux ponts départementaux .....	17
3. De fortes craintes sur l'état des ponts des communes et intercommunalités .....	18
C. UNE INQUIÉTUDE GRANDISSANTE SUR LA SÉCURITÉ DES PONTS.....	20
1. Un fort sentiment d'inquiétude ressenti par les usagers et les élus locaux.....	20
2. Une dégradation qui pose des questions de sécurité .....	22
3. La mise en place de mesures de restrictions de circulation qui pénalisent les usagers .....	22
<b>II. COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ? VIEILLISSEMENT, SOUS-FINANCEMENT CHRONIQUE ET INSUFFISANCES DE L'ACTION PUBLIQUE.....</b>	<b>25</b>
A. UN PATRIMOINE VIEILLISSANT QUI COMPORTE DES TYPES DE PONTS À RISQUE.....	25
1. Un certain nombre de ponts arrivent en fin de vie .....	25
2. Ponts en béton précontraint de première génération, ponts et buses métalliques : des ponts particulièrement préoccupants.....	27
3. Un processus de dégradation qui s'accélère sous l'effet de nouveaux facteurs.....	30
B. UN SOUS-INVESTISSEMENT CHRONIQUE DANS L'ENTRETIEN DES PONTS .....	31
1. Des moyens insuffisants pour l'entretien des ponts de l'État .....	31
a) Des budgets très en-deçà des valeurs de référence .....	31
b) Le maintien d'un budget au niveau actuel conduirait à un doublement du nombre de ponts en mauvais état d'ici dix ans.....	33
c) La nécessité de doubler les financements dédiés aux ponts .....	34
2. Un recul des investissements des collectivités territoriales consacrés à la voirie.....	35
3. Des difficultés particulièrement marquées pour les départements les plus pauvres .....	36

---

C. UNE POLITIQUE DE SURVEILLANCE ET D'ENTRETIEN QUI PRÉSENTE DES LIMITES.....	39
1. Une politique de gestion des ponts de l'État largement perfectible .....	39
a) Une méthode d'évaluation des ponts qui présente des limites .....	39
b) Des tensions sur les effectifs consacrés à l'entretien des ouvrages d'art .....	40
c) La raréfaction des compétences en matière d'ingénierie spécialisée.....	42
2. Des difficultés rencontrées par les départements pour mettre en place des politiques de gestion de leurs ponts .....	42
a) Des méthodes de gestion des ponts hétérogènes.....	42
b) Des difficultés liées à un manque de personnel .....	43
c) Un problème de perte des archives relatives à certains ponts.....	43
<b>III. DES INQUIÉTUDES ACCRUES POUR LES PONTS GÉRÉS PAR LES COMMUNES ET LES INTERCOMMUNALITÉS .....</b>	<b>45</b>
A. UNE MÉCONNAISSANCE PAR CERTAINES COMMUNES DE LEURS PONTS.....	45
1. Un nombre de ponts communaux méconnu .....	45
2. Des ponts « orphelins ».....	46
3. Le casse-tête des ponts de rétablissement des voies.....	47
B. UN MANQUE DE RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES .....	50
1. Un manque de moyens humains pour gérer les ponts .....	50
2. Des moyens financiers insuffisants au regard du coût de l'entretien des ponts.....	51
3. Un recours difficile à l'expertise extérieure.....	54
<b>DEUXIÈME PARTIE : PROPOSITIONS .....</b>	<b>59</b>
<b>I. UNE PRIORITÉ : METTRE EN PLACE UN « PLAN MARSHALL » POUR LES PONTS .....</b>	<b>60</b>
A. UN EXEMPLE À SUIVRE : LES MESURES PRISES À LA SUITE DE LA CATASTROPHE DU TUNNEL DU MONT-BLANC.....	60
B. DOUBLER LES MOYENS CONSACRÉS PAR L'ÉTAT À SES OUVRAGES D'ART POUR LES PORTER À 120 MILLIONS D'EUROS PAR AN.....	60
C. METTRE EN PLACE UN FONDS D'AIDE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DOTÉ DE 1,3 MILLIARD D'EUROS SUR DIX ANS.....	62
1. Un besoin pour la réparation des ponts en mauvais état des collectivités territoriales évalué à 5 milliards d'euros d'ici 2030 .....	62
2. Mettre en place un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 1,3 milliard d'euros sur dix ans .....	64
a) 30 millions d'euros par an pour réaliser un diagnostic de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités d'ici cinq ans .....	64
b) 100 millions d'euros par an pour remettre en état les ponts des collectivités en mauvais état d'ici dix ans.....	64
<b>II. SORTIR D'UNE CULTURE DE L'URGENCE AU PROFIT D'UNE GESTION PATRIMONIALE.....</b>	<b>66</b>
A. METTRE EN PLACE DES OUTILS POUR CONNAÎTRE ET SUIVRE L'ÉTAT DU PATRIMOINE .....	67
1. Un système d'information géographique national pour référencer les ouvrages .....	67
2. Un « coffre-fort numérique » pour conserver les archives relatives aux ponts .....	67
3. Des « carnets de santé » pour suivre l'évolution de l'état des ponts .....	68

---

B. AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE DES DÉPENSES D'ENTRETIEN DES PONTS DANS LA COMPTABILITÉ PUBLIQUE .....	68
<b>III. APPORTER UNE OFFRE D'INGÉNIERIE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES .....</b>	<b>70</b>
A. PERMETTRE AUX PETITES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITÉS DE BÉNÉFICIER D'UN APPUI TECHNIQUE DE L'ÉTAT .....	70
1. <i>Aider les petites collectivités territoriales à définir des procédures de surveillance et         d'entretien adaptées aux petits ponts .....</i>	<i>70</i>
2. <i>Apporter une offre d'ingénierie territoriale en appui aux petites collectivités territoriales ..</i>	<i>71</i>
3. <i>Clarifier rapidement la situation des « ponts de rétablissement » .....</i>	<i>73</i>
B. RENFORCER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES .....	74
1. <i>Encourager la mutualisation de la gestion des ponts.....</i>	<i>74</i>
2. <i>Mettre en place un schéma départemental permettant d'identifier les ponts à fort enjeu.....</i>	<i>76</i>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>79</b>
<b>ANNEXE 1 : LES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT ITALIEN À LA SUITE DE L'EFFONDREMENT DU PONT MORANDI DE GÈNES .....</b>	<b>79</b>
<b>ANNEXE 2 : LA POLITIQUE D'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL .....</b>	<b>81</b>
1. <i>La politique d'entretien du réseau routier national non concédé.....</i>	<i>81</i>
2. <i>Le contrôle de l'entretien des ouvrages d'art du réseau routier concédé.....</i>	<i>83</i>
<b>ANNEXE 3 : EXEMPLES DE PONTS PRÉSENTANT DES DÉGRADATIONS .....</b>	<b>85</b>
1. <i>Le pont de l'Île de Ré (Charente-Maritime) .....</i>	<i>85</i>
2. <i>Le viaduc de Gennevilliers (Val-d'Oise) .....</i>	<i>86</i>
3. <i>Les ponts des communes de Guérard et de Tigeaux (Seine-et-Marne) .....</i>	<i>87</i>
4. <i>Le pont de la commune de Petite-Rosselle (Moselle) .....</i>	<i>89</i>
5. <i>Les ponts de l'intercommunalité Bernay Terres de Normandie.....</i>	<i>91</i>
<b>ANNEXE 4 : ILLUSTRATIONS DES CLASSES D'ÉTAT DES PONTS .....</b>	<b>93</b>
<b>ANNEXE 5 : ILLUSTRATIONS DE PATHOLOGIES DÉVELOPPÉES PAR LES PONTS .....</b>	<b>95</b>
<b>ANNEXE 6 : QUESTIONNAIRE POUR LA PLATEFORME DES ÉLUS LOCAUX.....</b>	<b>97</b>
<b>TRAVAUX EN COMMISSION.....</b>	<b>101</b>
<b>I. TABLE RONDE AVEC DES ASSOCIATIONS D'ÉLUS LOCAUX - MERCREDI 30 JANVIER 2019 .....</b>	<b>101</b>
<b>II. EXAMEN EN COMMISSION - MERCREDI 26 JUIN 2019 .....</b>	<b>123</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>143</b>
<b>LISTE DES DÉPLACEMENTS.....</b>	<b>147</b>



## RÉSUMÉ

L'effondrement du pont Morandi à Gênes le 14 août 2018, qui a provoqué la mort de 43 personnes, **a suscité une vive émotion et relancé les débats sur l'état du patrimoine des ouvrages d'art en France**, vingt ans après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, le 24 mars 1999.

Sujet d'inquiétude pour les Français, comme le montre un récent sondage de l'institut IPSOS faisant état d'une baisse du taux de satisfaction des usagers sur l'état du réseau routier<sup>1</sup>, l'état des ponts constitue avant tout un **enjeu majeur de sécurité**.

C'est également un **enjeu d'attractivité et de développement des territoires**, les ponts étant indispensables au maintien des voies de communication et donc à l'activité économique.

À l'issue de ses travaux, **la mission d'information sénatoriale sur la sécurité des ponts dresse les principaux constats suivants :**

- fait surprenant et révélateur des lacunes de la politique de surveillance et d'entretien des ponts, **le nombre exact de ponts routiers en France n'est pas connu**, en l'absence d'un recensement exhaustif des ponts gérés par les collectivités territoriales ;

- **au moins 25 000 ponts sont en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers** (7 % des ponts de l'État, 8,5 % des ponts des départements, et probablement 18 à 20 % des ponts des communes et de leurs groupements) ;

- résultat d'une politique centrée sur le traitement des ponts les plus dégradés, **le nombre de ponts nécessitant un entretien important, sous peine de dégradation, ou présentant des défauts a fortement augmenté sur les dix dernières années ;**

- **cette dégradation s'explique par le vieillissement du patrimoine : en particulier, 2 800 ponts gérés par l'État, construits dans l'après-guerre, arriveront en « fin de vie » dans les années à venir et nécessiteront des moyens importants de remise en état ;**

- **elle s'explique également par un sous-investissement chronique dans l'entretien de ce patrimoine et par les insuffisances de l'action publique ;**

- **le problème est plus inquiétant encore s'agissant des communes et des intercommunalités** qui, pour certaines, méconnaissent l'état de leurs ponts voire parfois leur nombre, ne sont pas équipées pour en assurer la gestion et se heurtent à d'importantes difficultés financières pour les entretenir.

---

<sup>1</sup> IPSOS, *Global Infrastructure Index 2018*.

Pour répondre à ces enjeux, **il est indispensable de :**

1. **Mettre en place un « plan Marshall » pour les ponts** visant à porter le montant des moyens consacrés par l'État à l'entretien de ses ouvrages d'art à 120 millions d'euros par an dès 2020 et à créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total ;

2. **Sortir d'une culture de l'urgence au profit d'une gestion patrimoniale des ponts** en créant des outils pour améliorer la connaissance et le suivi des ponts, et en investissant davantage dans les actions préventives à travers la mise en place d'une programmation pluriannuelle des travaux ;

3. **Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités territoriales** en aidant les petites collectivités à définir des procédures adaptées de surveillance et d'entretien de leurs ponts, en recréant une ingénierie territoriale accessible, et en favorisant la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal.

## LES TRAVAUX DE LA MISSION

Afin **d'évaluer les modalités de surveillance et d'entretien des ponts gérés par l'État et par les collectivités territoriales**, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a créé une mission d'information dédiée à la sécurité des ponts présidée par Hervé Maurey, président de la commission, et dont les rapporteurs sont Patrick Chaize et Michel Dagbert<sup>1</sup>.

Face à la **dégradation continue de l'état du réseau routier français**, largement documentée au cours des dernières années<sup>2</sup> et résultant principalement d'un **manque de moyens consacrés à son entretien**, la mission a souhaité s'intéresser aux **200 000 à 250 000 ponts routiers sur l'ensemble du territoire**.

<sup>1</sup> La mission est composée de dix membres : Mme Éliane Assassi, MM. Patrick Chaize, Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Alain Fouché et Jean-Michel Houlegatte, Mme Christine Lanfranchi-Dorgal, MM. Frédéric Marchand et Hervé Maurey ainsi que Mme Nadia Sollogoub. Voir le compte rendu de la réunion de commission du 3 octobre 2018 : [https://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20181001/dev\\_dur.html](https://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20181001/dev_dur.html).

<sup>2</sup> Voir en particulier le rapport n° 458 (2016-2017) « Infrastructures routières et autoroutières : un réseau en danger », fait par M. Hervé Maurey, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable : <https://www.senat.fr/rap/r16-458/r16-458.html>. Ce rapport avait notamment souligné l'impératif qui s'attache à la préservation de la sécurité du réseau routier : « une tendance à la dégradation du réseau routier national non concédé et du réseau autoroutier a été observée ces dernières années. Même si elle peut sembler limitée pour l'instant, il apparaît nécessaire de la mesurer et d'y mettre un terme, pour éviter la détérioration de ce patrimoine et l'augmentation de ses coûts d'entretien ».



Ces ponts représentent une catégorie importante du **patrimoine national d'ouvrages d'art**, à côté des murs de soutènement et des tunnels. Bien que ces autres catégories d'ouvrages puissent également poser des problèmes de sécurité, la mission a choisi de se concentrer sur la problématique des **ponts routiers**.

La mission a cherché, en particulier, à **apprécier les méthodes mises en œuvre par les collectivités territoriales, qui gèrent plus de 90 % des ponts routiers français**, pour assurer l'entretien de ces ouvrages, ainsi que leur capacité à remplir cette mission au regard des ressources techniques et budgétaires dont elles disposent.

Pour permettre à la mission de conduire ses travaux dans les meilleures conditions, **le Sénat lui a conféré, pour une durée de six mois, les prérogatives d'une commission d'enquête**<sup>1</sup>. La mission a ainsi pu avoir communication de nombreux documents et rapports de l'État sur la politique de surveillance et d'entretien des ponts.

La mission a rencontré une cinquantaine de personnes au cours de nombreuses **auditions et tables rondes** et lors de **trois déplacements**<sup>2</sup>.

Enfin, un **questionnaire a été mis en ligne sur la plateforme de consultation des élus locaux du Sénat**<sup>3</sup> afin de recueillir les témoignages des élus locaux. Au total, la mission a pu prendre connaissance de près de **1 200 témoignages**, qui ont utilement éclairé ses travaux.

---

<sup>1</sup> En application de l'article 5 ter de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires.

<sup>2</sup> À Gênes (Italie), à Petite-Rosselle (Moselle) et à Guérard et Tigeaux (Seine-et-Marne).

<sup>3</sup><https://participation.senat.fr/blog/le-senat-lance-une-consultation-aupres-des-elus-locaux-sur-la-securite-des-ponts>.



## **LES 10 PROPOSITIONS DE LA MISSION**

### **Axe 1 : Mettre en œuvre un « plan Marshall » pour les ponts**

1. Porter le montant des moyens affectés à l'entretien des ouvrages d'art de l'État à 120 millions d'euros par an dès 2020 ;

2. Créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total, en utilisant l'enveloppe dédiée à la mise en sécurité des tunnels qui prendra fin en 2021, afin de :

- réaliser un diagnostic de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités d'ici cinq ans ;

- remettre en état les ponts des collectivités territoriales en mauvais état d'ici dix ans.

### **Axe 2 : Sortir d'une culture de l'urgence au profit d'une gestion patrimoniale des ponts**

3. Mettre en place un système d'information géographique (SIG) national afin de référencer tous les ouvrages d'art en France, qui pourra être utilisé par les opérateurs de GPS pour mieux orienter le trafic routier, et créer un coffre-fort numérique permettant aux gestionnaires de voirie qui le souhaitent de conserver les documents techniques relatifs aux ponts ;

4. Mettre en place un « carnet de santé » pour chaque pont permettant de suivre l'évolution de son état et de programmer les actions de surveillance et d'entretien nécessaires ;

5. Intégrer dans la section « investissements » des budgets des collectivités territoriales les dépenses de maintenance des ouvrages d'art pour les inciter à accroître ces dépenses pendant une période transitoire de dix ans ;

6. Lancer une concertation avec les collectivités territoriales afin d'envisager la prise en compte de l'amortissement des ponts dans les outils de comptabilité publique.

### **Axe 3 : Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités territoriales**

7. Définir des procédures de surveillance et d'entretien adaptées aux petits ponts ;

8. Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités à travers l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT) et la mobilisation des moyens du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;

9. Encourager la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal, par la mise à disposition des communes d'une expertise technique dans le cadre d'un conventionnement ;

10. Créer un schéma départemental permettant d'identifier les ponts situés sur des itinéraires routiers à forts enjeux pouvant faire l'objet d'un cofinancement entre plusieurs collectivités territoriales.



## PREMIÈRE PARTIE : CONSTATS

### I. L'ÉTAT INQUIÉTANT DES PONTS FRANÇAIS

#### A. DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES POUR L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

##### 1. Une inconnue : le nombre exact de ponts en France

Premier constat effectué par la mission : **il n'est pas possible aujourd'hui de connaître le nombre exact de ponts en France**, en l'absence de recensement exhaustif des ponts gérés par les collectivités territoriales (cf. III). Ce constat est surprenant et en lui-même **révélateur des lacunes de la politique de surveillance et d'entretien des ponts**.

On estime toutefois qu'il existe entre **200 000 à 250 000 ponts routiers**, soit environ **un pont tous les cinq kilomètres**.

La **valeur patrimoniale de ces ouvrages** – c'est-à-dire leur coût de reconstruction à neuf – **est estimée entre 200 et 250 milliards d'euros**, soit 10 % de la valeur totale du patrimoine routier alors même qu'ils ne représentent que 1 % du linéaire.

##### 2. Une spécificité française : l'importance du patrimoine routier géré par les collectivités territoriales

Spécificité française, **les collectivités territoriales gèrent 98 % du réseau routier français** (35 % par les départements et 63 % par les communes et les intercommunalités), un pourcentage nettement plus élevé que dans les autres pays européens, et en hausse de 0,66 % par an depuis 1995, sous les effets principalement des politiques de décentralisation et de la création de nouvelles routes. Ce réseau concentre les **deux tiers du trafic routier**.

Le réseau routier national géré par l'État présente également d'importants enjeux car, s'il ne représente que 2 % du linéaire total, **il supporte environ un tiers de l'ensemble du trafic routier**.

S'agissant spécifiquement des ponts, ils se répartissent ainsi :

- environ **24 000 ponts appartiennent à l'État**, dont 12 000 sont situés sur le réseau national non concédé et 12 000 sur le réseau concédé<sup>1</sup>, le nombre de ponts du réseau non concédé augmentant en moyenne de 60 par an, en raison de la construction de nouveaux ponts, de l'amélioration de la connaissance ou du reclassement de voiries<sup>2</sup> ;

- entre **100 000 et 120 000 ponts appartiennent aux départements, soit en moyenne 1 100 ponts par département**<sup>3</sup> ;

- enfin, entre **80 000 et 100 000 ponts relèvent des communes et de leurs groupements.**

Les ponts du réseau routier français **sont donc gérés à 90 % par les collectivités territoriales.**

### **3. Un patrimoine précieux pour l'aménagement et l'attractivité des territoires**

Le réseau routier français joue un rôle essentiel dans l'économie du pays : **la route est encore aujourd'hui le principal mode de déplacement et permet d'assurer 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises**, loin devant les autres modes de transport.

Dans ce contexte, le maintien en état des ponts routiers est **indispensable au maintien en service des voies de communication et donc à l'activité économique.**

En 2018, à la question « *quels sont les atouts qui permettront à la France de renforcer son rôle dans l'économie mondiale* », **20 % des entreprises étrangères interrogées évoquaient l'accessibilité et la qualité des infrastructures de notre pays, contre 29 % en 2017**<sup>4</sup>. Cette enquête concluait que « *la consommation, les carnets de commandes des donneurs d'ordres industriels, les investissements dans les infrastructures sont autant de raisons pour des entreprises industrielles, tertiaires ou technologiques, de toutes origines – américaines et européennes en tête – de retrouver le chemin de l'Hexagone et de l'Europe* ».

---

<sup>1</sup> Ces ponts sont gérés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

<sup>2</sup> Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) estime en conséquence que le patrimoine de ponts du réseau routier national non concédé atteindra 5,71 millions de m<sup>2</sup> pour 12 500 ponts en 2020, soit une augmentation d'environ 275 000 m<sup>2</sup> et 660 ponts depuis 2009.

<sup>3</sup> L'Observatoire national de la route (ONR) indique, dans son rapport de 2018, que les 56 départements ayant répondu à l'enquête ont déclaré gérer 62 389 ponts, ce qui représente en moyenne 1 100 ponts par département.

<sup>4</sup> Baromètre EY de l'attractivité de la France, enquête janvier 2018.

## B. UN PATRIMOINE QUI SE DÉGRADE

### 1. La dégradation lente mais continue des ouvrages gérés par l'État

Les ponts gérés par l'État subissent une **dégradation lente mais continue de leur état**, que ce soit en nombre ou en surface.

Entre 2007 et 2017, le pourcentage d'ouvrages en mauvais état (classés 3 ou 3U) est resté stable (autour de 6 %, soit 720 ponts environ), mais celui des **ouvrages nécessitant un entretien sous peine de dégradation ou présentant des défauts (classés 2E et 2) a fortement augmenté** (de 65 % à 79 %). **Le nombre de ponts en bon état apparent (classés 1) s'est quant à lui réduit de 13 % à 11 %<sup>1</sup>.**

Cette évolution résulte largement d'une politique de gestion concentrée sur le **traitement en urgence des ponts en plus mauvais état** sans attention suffisante portée aux autres ponts, qui se sont donc, dans le même temps, dégradés. Elle est d'autant plus inquiétante que le **classement 2 et 2E est souvent « l'antichambre » du classement 3 et 3U.**

La dégradation entre 2007 et 2017 **est encore plus marquée si l'on considère l'état des ponts en fonction de leur surface**, même si elle semble avoir été enrayée depuis 2014 (passage de 36 % à 42 % de la surface de ponts nécessitant des réparations).

À partir des résultats d'un audit externe<sup>2</sup>, le ministère de la transition écologique et solidaire indiquait, en 2018, qu'**un tiers des ponts gérés par l'État nécessitent des réparations.**

À titre de comparaison, la mission constate que des efforts de maintenance importants ont été consentis en **Allemagne** ces dernières années, permettant de **freiner la dégradation de l'état des 39 440 ponts du réseau fédéral<sup>3</sup>**. Depuis 2005, si la surface de ponts en très bon état et en bon état diminue (de 18 à 12 % du parc), celle des **ponts jugés en état satisfaisant ou suffisant augmente** (de 67 à 76 %) et celle des **ponts en état inadéquat ou non satisfaisant diminue** (de 15 à 12 % du parc)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> La méthode d'évaluation IQOA utilisée par l'État permet de répertorier les ouvrages en cinq classes d'état :

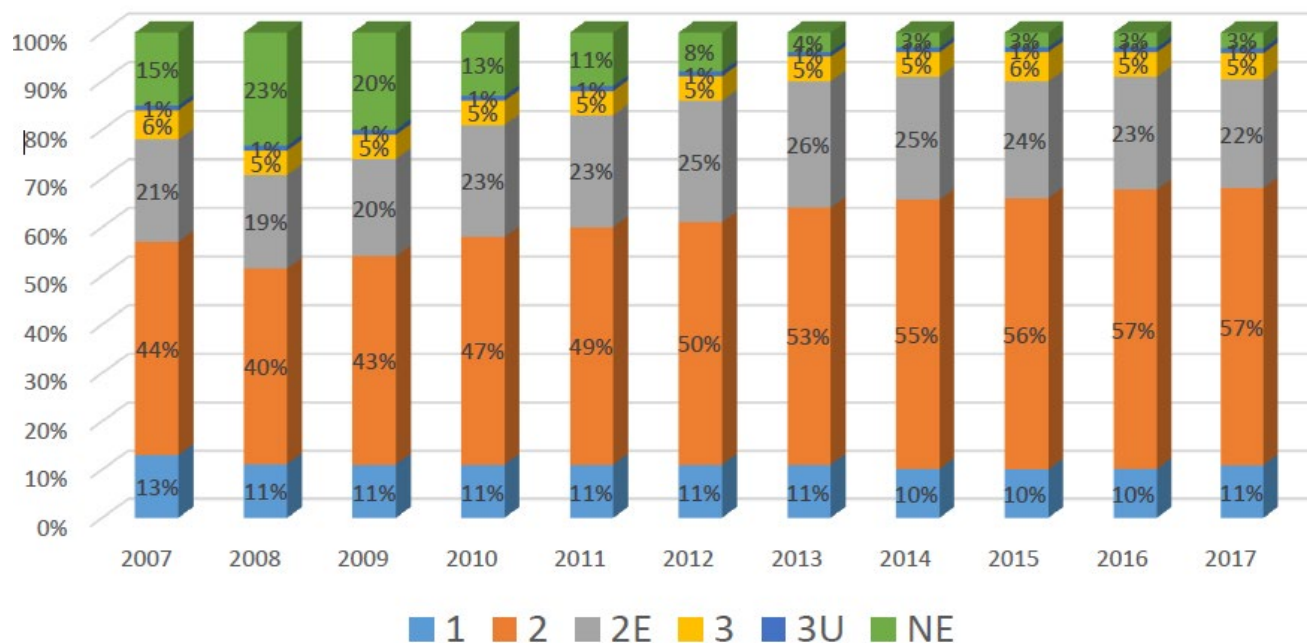
- Classe 1 : ouvrages en bon état apparent ;
- Classe 2 : ouvrages ayant des défauts mineurs ;
- Classe 2E : ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure ;
- Classe 3 : ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence ;
- Classe 3U : ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité des désordres.

<sup>2</sup> IMDM, Nibuxs, Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau, avril 2018.

<sup>3</sup> Ces ponts représentent une surface de tablier de 30,5 millions de m<sup>2</sup> et une évaluation patrimoniale de 60 milliards d'euros.

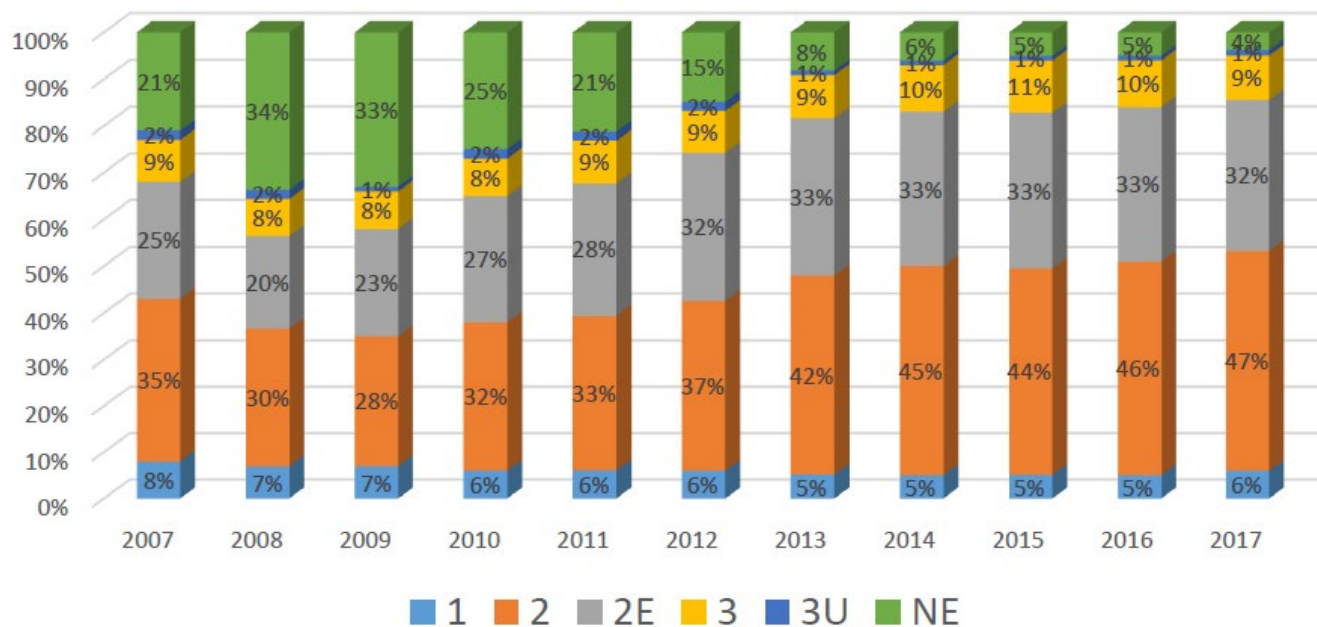
<sup>4</sup> G. Marzahn (Federal Ministry of Transportation and Digital Infrastructure, Head of Unit StB 17) (2016) – Bridge Renovation in Germany – journées techniques Ouvrages d'art Ifsttar/Cerema.

### ÉVOLUTION DE L'ÉTAT DES PONTS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ (en nombre)



Source : Cerema, IQOA Ponts - campagne d'évaluation nationale 2017.

### ÉVOLUTION DE L'ÉTAT DES PONTS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ (en surface)



Source : Cerema, IQOA Ponts - campagne d'évaluation nationale 2017.



**La situation du patrimoine du réseau national concédé, géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, est meilleure que celle du réseau non concédé** puisque seulement 2,4 % des ouvrages sont considérés comme étant en mauvais état (classés 3 ou 3U). Leur état s'est par ailleurs amélioré ces dernières années, puisque le **nombre des ouvrages en mauvais état est passé de 8 % en 2011 à 2,4 % en 2017**<sup>1</sup>.

Ce constat s'explique notamment par **l'obligation faite aux sociétés d'autoroutes d'atteindre des objectifs de performance** de gestion et d'état des ouvrages définis dans leurs contrats de concessions, sous peine de sanctions financières<sup>2</sup>.

## **2. Des travaux de réparation nécessaires sur de nombreux ponts départementaux**

Pour les ponts départementaux, les seules données disponibles au niveau national sont celles recueillies par l'Observatoire national de la route (ONR)<sup>3</sup>. Elles indiquent que **64 % des ponts départementaux sont considérés comme étant en bon état, 27,5 % nécessitent des travaux d'entretien spécialisés, 6,5 % des travaux de réparation et 2 % sont gravement altérés**<sup>4</sup>.

Au total, **8,5 % des ponts des départements sont donc en mauvais état structurel, soit environ 8 500 ponts.**

En outre, lors de son audition au Sénat, l'Assemblée des départements de France (ADF) a indiqué avoir mené une enquête auprès des départements qui révèle que **0,48 % des ponts dont ils sont gestionnaires devront être reconstruits dans les cinq ans à venir, soit une moyenne de cinq ponts par département**<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Données transmises par la Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM)

<sup>2</sup> Voir annexe 2.

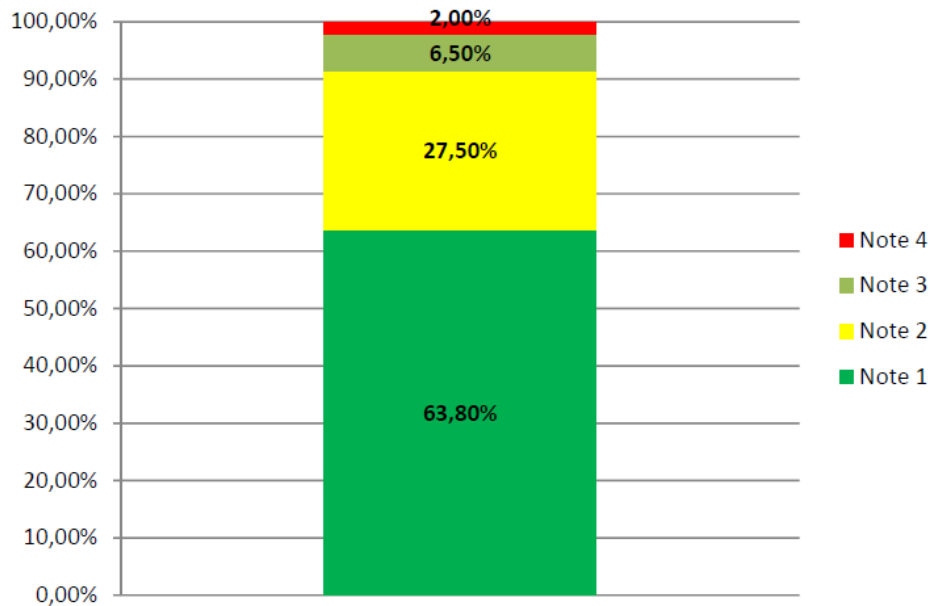
<sup>3</sup> L'Observatoire national de la route (ONR) a été créé en 2016 afin d'améliorer la connaissance de l'état du réseau routier et de diffuser les informations concernant les politiques de gestion de ce réseau, pour permettre d'éclairer les décideurs face au risque de dégradation du patrimoine routier. Il est géré par l'Institut national des routes, des rues, et des infrastructures pour la mobilité (Iddrim).

<sup>4</sup> Chiffres issus du rapport annuel 2018 de l'ONR, à partir des données issues de 43 départements ayant répondu à l'enquête. L'ONR a défini des correspondances entre les différents modes d'évaluation des ouvrages utilisés par les départements, en retenant un système de notation à quatre niveaux :

- Niveau 1 : ouvrage en bon état structurel ;
- Niveau 2 : ouvrage dont la structure présente des défauts nécessitant des travaux d'entretien spécialisé ;
- Niveau 3 : ouvrage dont la structure est altérée et qui nécessite des travaux de réparation ;
- Niveau 4 : ouvrages dont l'altération de la structure peut conduire à une réduction de la capacité portante à court terme.

<sup>5</sup> Voir le compte rendu de la table ronde du 30 janvier 2019 (Chapitre - Travaux en commission).

### ÉTAT DES PONTS DES DÉPARTEMENTS EN 2017 (43 DÉPARTEMENTS)



Source : Observatoire national de la route

### 3. De fortes craintes sur l'état des ponts des communes et intercommunalités

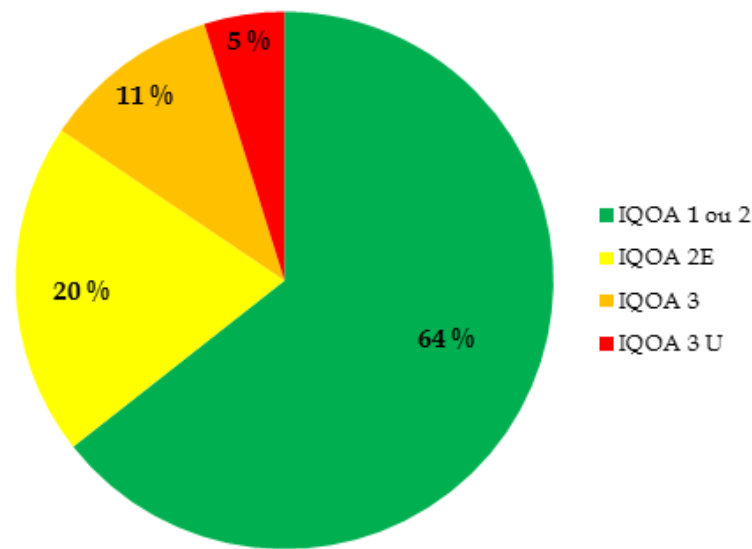
Il n'existe pas de données consolidées actualisées au niveau national sur l'état des ponts des communes et intercommunalités comme il en existe pour l'État et, depuis 2017, pour une partie des départements.

Les dernières données disponibles consolidées datent de 2008, car elles ont été collectées par les administrations centrales et déconcentrées dans le cadre de l'assistance technique de l'État pour raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (Atesat), supprimée depuis 2014, qui permettait d'assurer un suivi des ouvrages des petites communes (cf. III).

Sur les 17 600 ponts analysés, 16 % étaient en mauvais état (classés 3 et 3U), 20 % nécessitaient des réparations et 64 % étaient en bon état.

La mission juge inquiétant le fait que la part relative des ponts des petites communes en mauvais état (16 % en 3 et 3U) en 2008 représentait plus du double de celle des ponts de l'État à la même époque (7 % en 3 et 3U).

ÉTAT DES PONTS DES COMMUNES EN 2008 (17 600 OUVRAGES)



Source : Atesat

Ces chiffres sont d'autant plus préoccupants que, comme l'a indiqué l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Iddrim) à la mission, **tout indique que la situation des ponts communaux s'est dégradée depuis 2008.**

D'une part, en l'absence de politique généralisée de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art, **le patrimoine des collectivités s'est probablement dégradé**, même si les caractéristiques du patrimoine des petites communes (comprenant davantage d'ouvrages de petites dimensions et de constitution robuste en maçonnerie ou en béton armé) ont pu limiter cette dégradation par rapport à certains ouvrages de l'État particulièrement fragiles.

D'autre part, la **suppression de l'Atesat**, la **dégradation de la situation financière des collectivités territoriales** depuis 2008 et les **réorganisations territoriales** successives autour de l'intercommunalité ont certainement pesé sur l'entretien des ouvrages d'art.

Pour l'ensemble de ces raisons, d'après les experts, une augmentation globale de la part des ponts en mauvais état (3 et 3U) de l'ordre de 10 % est probable : **18 à 20 % des ponts des petites communes (soit plus de 16 000 ponts) présenteraient donc aujourd'hui une structure altérée ou gravement altérée.**

## C. UNE INQUIÉTUDE GRANDISSANTE SUR LA SÉCURITÉ DES PONTS

### 1. Un fort sentiment d'inquiétude ressenti par les usagers et les élus locaux

À la suite de l'effondrement du pont Morandi de Gênes, le débat sur la sécurité des ouvrages d'art français a été relancé, plus de vingt ans après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, qui demeure encore aujourd'hui un vif traumatisme.

Cette inquiétude porte plus largement sur l'état des infrastructures de transport. L'institut IPSOS fait ainsi état d'une **baisse du taux de satisfaction des Français interrogés concernant l'état du réseau routier national**<sup>1</sup> : même si 38 % des Français interrogés se disent satisfaits de leurs infrastructures, le taux d'insatisfaction est passé de 17 % à 22 % en deux ans. Le **réseau routier local doit être un champ d'investissements prioritaires pour 44 % des répondants**, devant le réseau ferroviaire (40 %).

Au cours de ses travaux, la mission a pu recueillir de nombreux témoignages d'élus locaux inquiets quant à l'état des ponts gérés par leurs collectivités. La consultation mise en ligne le 21 janvier dernier sur la plateforme dédiée du Sénat<sup>2</sup>, montre que sur environ 1 200 réponses d'élus des communes et intercommunalités<sup>3</sup> :

- 37 % affirment ne pas avoir connaissance de l'état des ponts de leur collectivité ;

- 61 % indiquent que l'état de certains ponts constitue une source de préoccupation.

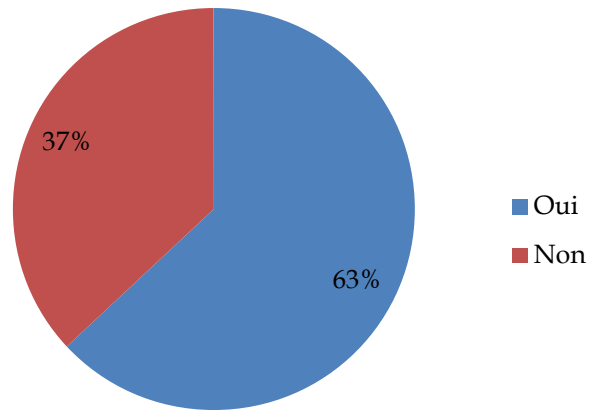
---

<sup>1</sup> IPSOS, *Global Infrastructure Index 2018*.

<sup>2</sup> <https://participation.senat.fr/blog/le-senat-lance-une-consultation-aupres-des-elus-locaux-sur-la-securite-des-ponts>.

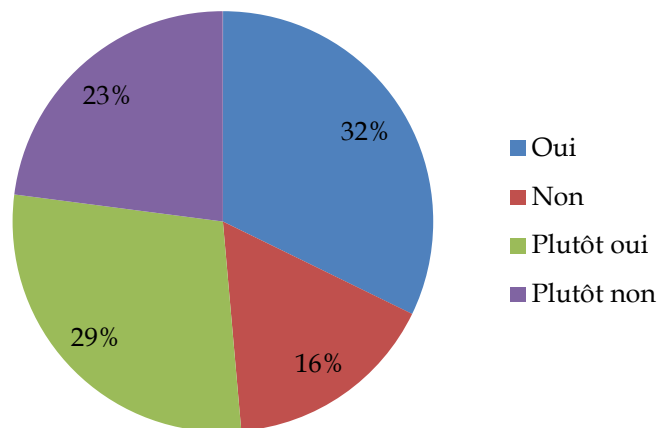
<sup>3</sup> Les élus communaux sont les plus représentés parmi les répondants : 89 % des collectivités répondantes sont des communes, dont 84 % compte moins de 5 000 habitants, et 11 % des EPCI. Environ 4 % des répondants sont des communes ou des EPCI d'une population supérieure ou égale à 50 000 habitants.

**RÉPONSE À LA QUESTION :  
« CONNAISSEZ-VOUS L'ÉTAT DES PONTS  
DONT VOTRE COLLECTIVITÉ EST PROPRIÉTAIRE ? »**



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

**RÉPONSE À LA QUESTION :  
« L'ÉTAT DE CERTAINS PONTS ROUTIERS GÉRÉS PAR VOTRE COLLECTIVITÉ  
EST-IL POUR VOUS UNE SOURCE DE PRÉOCCUPATION ? »**



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

## 2. Une dégradation qui pose des questions de sécurité

Dans son communiqué sur l'audit externe mené sur les ponts de l'État<sup>1</sup>, le ministère chargé des transports a indiqué que « *dans 7 % des cas, les dommages sont plus sérieux, présentant à terme un **risque d'effondrement** et donc la **forte probabilité de fermer préventivement ces ponts à la circulation des poids lourds ou de tous les véhicules** ».*

Au cours de ses travaux et lors des déplacements qu'elle a pu effectuer, **la mission a en outre été alertée sur la sécurité de plusieurs ouvrages communaux.**

La mission a par exemple été saisie de la situation de la **commune de Sainte-Radegonde-des-Noyers** (Vendée), propriétaire d'un pont dans un état préoccupant qu'elle n'est pas en mesure de réhabiliter – le coût de réfection du tablier du pont a été évalué entre 450 et 500 000 euros. Ce pont supporte un ouvrage hydraulique qui, s'il était endommagé en raison du basculement de la voûte du pont, **engendrerait des risques d'inondation pour les territoires en amont.**

De même, de **nombreux témoignages** recueillis sur la plateforme de consultation des élus locaux font état d'un risque lié à la sécurité de leurs ponts. À titre d'exemple, le maire de la **commune de Laménay-sur-Loire** (Nièvre) rappelle, à propos d'un ouvrage, que « *pour le moment la structure tient bien mais [qu'il y aura des difficultés prochainement] vu la charge du matériel agricole* ». Il en va de même au sujet d'un pont reliant la commune du Poislay à Droué, qui « *nécessite des travaux très importants car la réparation actuelle ne tiendra pas dans le temps* » selon le **maire du Poislay** (Loir-et-Cher). Plus inquiétant encore, le maire de la **commune du Loisy** (Meurthe-et-Moselle) alerte sur la nécessité de supprimer un pont dans un souci de sécurité publique.

## 3. La mise en place de mesures de restrictions de circulation qui pénalisent les usagers

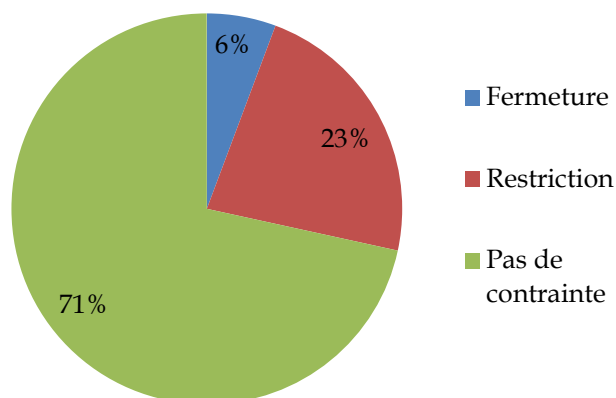
La dégradation de l'état des ponts se traduit par **la mise en place de restrictions de circulation ou de fermetures d'ouvrages décidées par l'État ou par les collectivités territoriales qui pénalisent les usagers.**

Interrogés dans le cadre de la consultation lancée par le Sénat, **23 % des élus des communes et intercommunalités ayant répondu ont indiqué avoir dû imposer des restrictions particulières** et 6 % ont procédé à la fermeture d'un pont en raison de son état.

---

<sup>1</sup> IMDM, Nibuxs, Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau, avril 2018.

**RÉPONSE À LA QUESTION :**  
**« VOTRE COLLECTIVITÉ EST-ELLE PARFOIS CONDUITE À RESTREINDRE OU FERMER LA CIRCULATION SUR UN PONT ROUTIER EN RAISON DE SON ÉTAT ? »**



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

Ces fermetures totales ou partielles d'ouvrages peuvent être mises en œuvre ponctuellement, afin de procéder à des travaux de réparation, mais elles **peuvent également se prolonger lorsque les gestionnaires de voirie n'ont pas la possibilité de financer des travaux.**

**Les exemples sur lesquels l'attention de la mission a été attirée sont nombreux.**

Lors de son déplacement en Seine-et-Marne, la mission a visité deux ponts gérés par les communes de Guérard et de Tigeaux, **fermés à la circulation depuis 2014** en raison de leur mauvais état – les communes étant dans l'incapacité financière de procéder aux travaux de reconstruction de ces ponts évalués à un million d'euros par pont<sup>1</sup>. **Ces fermetures occasionnent des difficultés pour les habitants en allongeant sensiblement leurs délais de déplacements** (certaines personnes doivent désormais effectuer 10 kilomètres pour accompagner leurs enfants à l'école).

La **commune de Chaumont-sur-Aire** (Meuse) a indiqué à la mission que des travaux sont nécessaires pour les deux ponts dont elle assure la gestion : l'un a besoin de travaux de renforcement structurel (évalués à environ 30 000 euros) tandis que l'autre nécessite une restauration complète (évaluée à plus de 70 000 euros). La mairie précise qu'en l'absence de solutions alternatives « *il faudra dresser des restrictions et handicaper certains usagers* ».

---

<sup>1</sup> Voir annexe 3.

De même, les **ponts de Bry et de Nogent** dans le Val-de-Marne font l'objet de travaux importants après une expertise ayant démontré la fragilité des structures<sup>1</sup> et, en Haute-Loire, le conseil départemental a décidé la fermeture pour travaux du **viaduc d'Aurec** afin de procéder à des travaux sur l'évacuation des eaux, de nettoyage et de réhabilitation de la chaussée.

Dans tous les cas, ces mesures de sauvegarde sont **préjudiciables à l'activité économique, à l'environnement et à la mobilité des usagers**.

Au-delà des blocages et des ruptures qu'elles peuvent introduire dans les parcours des marchandises et des personnes, **ces restrictions de circulation occasionnent des phénomènes de congestion routière**.

À titre d'exemple, l'effondrement d'une partie du mur de soutènement du viaduc de Gennevilliers le 15 mai 2018, ouvrage géré par l'État, a entraîné une fermeture totale de quatre jours du viaduc puis une circulation restreinte sur deux voies (sur quatre) à compter du 19 mai<sup>2</sup>, ce qui **a causé de très nombreuses perturbations**<sup>3</sup>, le retour à la circulation normale n'étant intervenu qu'en mars 2019. Plus de 190 000 véhicules transitent chaque jour sur cet ouvrage et sa fermeture partielle a entraîné des embouteillages très importants sur le viaduc et sur les axes de déviation, de même que des nuisances pour les automobilistes et les riverains.

M. François Poletti, adjoint au maire d'Argenteuil, a témoigné devant la commission des **difficultés rencontrées par sa commune à la suite de cet accident**<sup>4</sup> : *« de quatre voies, nous sommes passés à deux voies, ce qui a entraîné des répercussions dans tout le Val-d'Oise : les déviations auraient dû passer par la N104, qui était en travaux. Il n'était donc pas possible de dévier les camions. L'État a beaucoup attendu avant d'agir. C'est ainsi qu'on s'est retrouvé complètement bloqué. »*

Même s'il est difficile d'établir une estimation financière fiable du coût de ces restrictions, on peut rappeler que la congestion routière imputable aux trafics de loisirs ou aux transports de marchandises représente en moyenne 1 % du PIB des États membres de l'Union européenne<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> En avril 2018, à la suite d'un diagnostic de ses ouvrages d'art réalisé en 2016, le Conseil départemental du Val-de-Marne a lancé un chantier de plus de 2 millions d'euros pour réhabiliter la structure métallique, la chaussée et les trottoirs des ponts concernés.

<sup>2</sup> Communiqué de presse de la Direction des routes Ile-de-France (DiRIF), 18 mai 2018.

<sup>3</sup> Voir annexe 3.

<sup>4</sup> Voir le compte rendu de la table ronde du 30 janvier 2019 (Chapitre- Travaux en commission).

<sup>5</sup> Sur ce point, voir notamment la thèse de Gaële Lesteven « Les stratégies d'adaptation à la congestion automobile des grandes métropoles. Analyse à partir des cas de Paris, Sao Paulo et Mumbai » et en particulier le point 3 du chapitre premier.



**En résumé** : fait surprenant et révélateur des lacunes de la politique de surveillance et d'entretien des ponts, le nombre exact de ponts routiers en France n'est pas connu, en l'absence d'un recensement exhaustif des ponts gérés par les collectivités territoriales.

Ce nombre est cependant évalué entre 200 000 et 250 000 ponts, dont 90 % sont gérés par les collectivités territoriales.

Au moins 25 000 ponts sont en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers (7 % des ponts de l'État, 8,5 % des ponts des départements, et probablement 18 à 20 % des ponts des communes et de leurs groupements).

Résultat d'une politique centrée sur le traitement en urgence des ponts les plus dégradés, le nombre de ponts nécessitant un entretien sous peine de dégradation ou présentant des défauts a fortement augmenté sur les dix dernières années.

Le mauvais état des ponts est source d'inquiétudes pour les usagers et les élus locaux - 61 % des élus ayant répondu à la consultation du Sénat indiquent que l'état de leurs ponts les préoccupe.

Il pose également des problèmes de sécurité pour les usagers et se traduit par des fermetures totales ou partielles d'ouvrages, préjudiciables à l'activité économique et à la mobilité des habitants.

## II. COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ? VIEILLISSEMENT, SOUS-FINANCEMENT CHRONIQUE ET INSUFFISANCES DE L'ACTION PUBLIQUE

### A. UN PATRIMOINE VIEILLISSANT QUI COMPORTE DES TYPES DE PONTS À RISQUE

#### 1. Un certain nombre de ponts arrivent en fin de vie

Les ponts sont soumis à un processus de **vieillissement normal**, régi par le **rythme de dégradation des matériaux** utilisés pour leur construction. La dégradation est généralement lente, les premiers désordres apparaissant en principe après une **quinzaine d'années d'exploitation**. Multiples, les facteurs de vieillissement dépendent principalement :

- des **conditions environnementales**, en particulier de l'action de l'eau et de l'air. Par exemple, les ponts en métal sont soumis à la corrosion et les ponts en béton au phénomène de carbonatation (c'est-à-dire à l'action du gaz carbonique contenu dans l'air)<sup>1</sup> ;

---

<sup>1</sup> Voir annexe 5.

- des **conditions d'usage**, en particulier du trafic routier et de l'intensité et de la répétition des charges supportées par l'ouvrage.

La durée de vie des ponts varie également en fonction de leur période de construction, de leur structure et des matériaux utilisés pour leur construction<sup>1</sup>. **La qualité et la régularité de l'entretien des ponts jouent également un rôle important.** À titre d'exemple, l'armature métallique du pont de Rézy à Tigéaux (Seine-et-Marne) visité par la mission a été recouverte de béton, ce qui a accéléré le vieillissement du pont.

Les experts estiment que la durée de vie théorique d'un pont est en moyenne de 100 ans. Toutefois, seuls les ponts construits depuis le début des années 2000 et répondant à des normes européennes<sup>2</sup> **pourront avoir une durée de vie réelle de cet ordre.** En effet, la durée de vie réellement constatée s'établirait plutôt à **70 ans en moyenne**<sup>3</sup>, avec une forte variation en fonction du type de pont, de **35 à 45 ans pour les buses métalliques à 250 ans pour les ponts en maçonnerie.**

Or, de nombreux ponts **gérés par l'État ont été construits dans les années 1950 et 1960** : près de **2 800 ponts construits entre 1951 et 1975, soit un quart des ponts du réseau routier national non concédé**<sup>4</sup>.

Ainsi, sur la base d'une durée de vie statistique moyenne de 70 ans, **la plupart de ces ouvrages arrivent ou arriveront prochainement en « fin de vie »** et nécessiteront des moyens d'entretien et de remise en état conséquents<sup>5</sup>.

**S'agissant des communes et leurs groupements, le Cerema a indiqué à la mission que l'âge de leur patrimoine dépassait souvent 50 ans.**

---

<sup>1</sup> Les ponts peuvent être classés en plusieurs familles d'ouvrage en fonction :

- de leur structure : ponts à poutre, ponts-dalle, ponts en arc, ponts à câbles (suspendus ou à haubans), buses par exemple ;
- des matériaux utilisés pour leur construction : béton armé, béton précontraint, maçonnerie, métal (fonte, fer, acier), bois et alliages mixtes (acier-béton).

<sup>2</sup> Qui répondent aux normes de construction européennes « Eurocode ».

<sup>3</sup> Selon une étude statistique sur la durée de vie des ponts réalisée par l'ancien Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Sétra) et fondée sur la démolition et la reconstruction des ponts en France.

<sup>4</sup> Hors ponts en maçonnerie.

<sup>5</sup> Les ponts reconstruits après-guerre en particulier ont été réalisés rapidement et en utilisant des techniques pas toujours conformes aux règles de l'art.

**PONTS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ PAR ÂGE (HORS MAÇONNERIE)**

	<b>Nombre de ponts</b>	<b>%</b>
<1850	9	0,08 %
1850-1900	12	0,11 %
1901-1950	180	1,6 %
<b>1951-1975</b>	<b>2 784</b>	<b>25 %</b>
1976-1995	5 447	48,9 %
>1995	2 623	23,5 %
Total :	11 136	100 %

Source : Cerema, IQOA Ponts - campagne d'évaluation nationale 2017

**2. Ponts en béton précontraint de première génération, ponts et buses métalliques : des ponts particulièrement préoccupants**

Avec le temps, il est apparu que certains types de ponts présentaient des pathologies particulières : il s'agit en particulier des ponts en béton précontraint construits avant 1975 et des ponts et buses métalliques.

Sont ainsi considérés comme étant à risques ou vulnérables<sup>1</sup> au premier chef les ponts en béton précontraint de la première génération construits avant 1975, du fait notamment de la corrosion des armatures en acier et des câbles.

Les **grands ouvrages en béton précontraint** sont particulièrement à risque, car ils ont été construits pour de très grands franchissements et ont nécessité la mise au point de structures complexes. C'est le cas par exemple du pont de l'Île de Ré, dont les six viaducs qui le composent ont été réalisés en béton précontraint. Lors d'une inspection réalisée en septembre 2018, il a ainsi été constaté que **l'un des douze câbles de précontrainte en acier de l'un des viaducs avait rompu** du fait de la corrosion<sup>2</sup>.

Autre type de pont à risque, les **buses métalliques**, qui sont soumises à des phénomènes de corrosion<sup>3</sup>. Ces types de structure ne sont plus utilisés et sont transformés en buses en béton.

<sup>1</sup> D'après l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar).

<sup>2</sup> Voir annexe 3.

<sup>3</sup> Voir un exemple à l'annexe 4.

Sont également considérés comme à risques les **ponts en maçonnerie** situés en milieu aquatique, subissant des phénomènes d'affouillement, les **ponts à câbles en acier**, les **premiers ponts mixtes acier-béton** et les **murs en terre armée de première génération**, les **pathologie de cette dernière catégorie ayant pu être corrigées et maîtrisées**<sup>1</sup>.

Ces constats se reflètent dans les données relatives à l'état des ponts gérés par l'État en fonction des types de ponts, qui montrent que **les ponts métalliques, en maçonnerie, en béton précontraint et mixtes ne disposent que de très peu d'ouvrages en bon état apparent classés 1**.

La situation des ponts métalliques de l'État est ainsi relativement alarmante, puisqu'aucun ouvrage n'est en bon état et que deux tiers présentent des défauts de structures. De même, les ouvrages mixtes et en béton précontraint comportent un taux d'ouvrages en 2E particulièrement important, étant rappelé que la classe 2E est « l'antichambre des classes 3 et 3U »<sup>2</sup>.

**ÉTAT DES PONTS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ  
PAR FAMILLES D'OUVRAGES**

	1	2	2E	3	3U
<b>Béton armé</b>	10 %	67 %	19 %	4%	0,4 %
<b>Cadres béton armé</b>	13 %	73 %	14 %	2 %	0 %
<b>Buses béton armé</b>	30 %	58 %	10 %	2%	0,2 %
<b>Buses métal</b>	13 %	53 %	25 %	7 %	2,2 %
<b>Béton précontraint</b>	5 %	51 %	34 %	10 %	0,9 %
<b>Maçonneries</b>	5 %	52 %	29 %	12 %	1,8 %
<b>Métal</b>	0 %	33 %	45 %	17 %	5 %
<b>Mixtes</b>	4 %	52 %	38 %	6 %	0,8 %

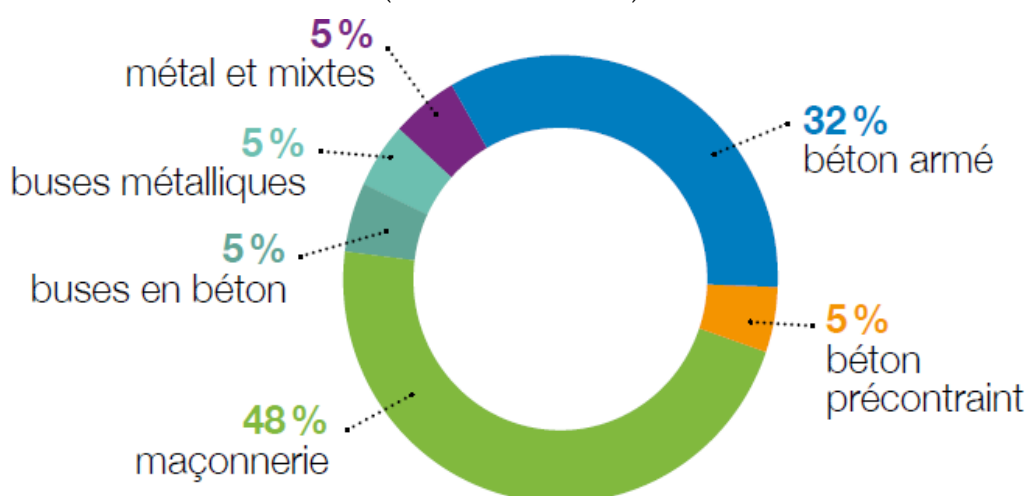
Source : Cerema, Gestion des ouvrages d'art – étude sur la répartition des budgets, juillet 2017

S'agissant des ponts gérés par les départements, l'Observatoire national de la route (ONR), dans son rapport 2018, a mis en évidence une **prédominance des ponts en maçonnerie (48 %)** et **des ponts en béton armé (32 %)**, parmi les 43 départements ayant répondu à l'enquête menée.

<sup>1</sup> C'est le cas, par exemple, des premières générations de murs en terre armée, dont les armatures étaient auparavant insuffisamment protégées ou des premières générations de ponts en béton précontraint.

<sup>2</sup> Cerema, IQOA Ponts - campagne d'évaluation nationale 2017.

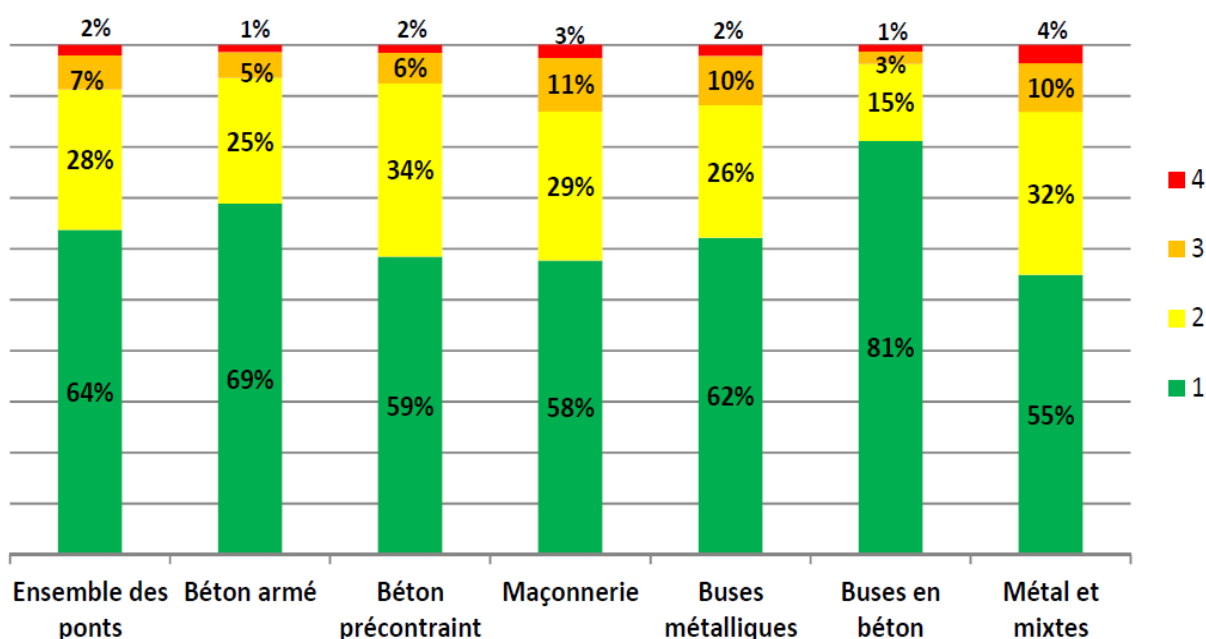
RÉPARTITION EN NOMBRE DES PONTS DES DÉPARTEMENTS PAR FAMILLE  
(43 DÉPARTEMENTS)



Source : Observatoire national de la route

Comme pour le patrimoine géré par l'État, les ponts les plus dégradés sont les ponts en métal et mixtes, les ponts en béton précontraint et les ponts en maçonnerie, qui ne totalisent respectivement que 55 %, 59 % et 58 % de ponts en bon état.

ÉTAT DES PONTS DES DÉPARTEMENTS PAR FAMILLE D'OUVRAGE EN 2017  
(43 DÉPARTEMENTS)



Source : Observatoire national de la route

### 3. Un processus de dégradation qui s'accélère sous l'effet de nouveaux facteurs

La mission a été alertée au cours de ses travaux sur le risque d'une accélération à venir du **vieillessement des ponts** sous l'effet de deux facteurs.

En premier lieu, le **réchauffement climatique** peut avoir des conséquences néfastes sur les ponts, par la **multiplication d'événements exceptionnels**, dans la mesure où ces ouvrages sont conçus pour résister à des amplitudes météorologiques acceptables. Ces événements peuvent fragiliser les ouvrages d'art, en sollicitant notamment les fondations (affouillement). À titre d'exemple, les **inondations survenues dans l'Aude** en octobre 2018 ont provoqué la destruction de quatre ponts (dans les communes de Villegailhenc, Salsigne, Villardonnel et Aragon), et altéré quatre autres ouvrages d'art.

En second lieu, la mission a été alertée sur les **conséquences de l'utilisation de certains outils de navigation GPS** qui orientent le trafic, notamment poids lourds, sur des réseaux routiers secondaires et des ponts qui ne sont pas conçus pour supporter de telles charges, ce qui accélère leur dégradation.

Comme le relève le rapport précité sur les dépenses de voirie des collectivités territoriales d'août 2017 : « *les usagers se servent de plus en plus des applications de navigation liées à des GPS [qui] proposent en temps réel à leurs utilisateurs le **chemin le plus rapide** pour rejoindre leur destination en tenant compte uniquement des informations de trafic remontées par d'autres utilisateurs [et] **intègrent imparfaitement les interdictions catégorielles ou de gabarit des réseaux traversés** »<sup>1</sup>.*

L'augmentation du trafic de poids lourds et de leur tonnage, ainsi que l'évolution de la taille des engins agricoles sont également des facteurs d'accélération de la dégradation du réseau routier et des ponts<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Inspection générale des finances, Inspection générale de l'administration, Conseil général de l'environnement et du développement durable, *Revue de dépenses de voirie des collectivités territoriales*, août 2017.

<sup>2</sup> D'après le ministère des transports, le niveau de trafic de poids lourds constitue l'un des principaux facteurs influant sur les besoins de préservation du patrimoine routier à côté de l'âge, du niveau de trafic et de la rigueur des conditions climatiques hivernales : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/louverture-des-donnees-du-reseau-routier-national>.

**En résumé :** les ponts ont une durée de vie limitée, théoriquement de 100 ans, mais en réalité, statistiquement, de 70 ans, avec de fortes variations selon les types d'ouvrages, de 35 à 250 ans.

Près de 2 800 ponts de l'État construits dans les années 1950 et 1960 arriveront dans les prochaines années en « fin de vie » et nécessiteront des moyens importants pour leur entretien ou leur remise en état.

Certains de ces ponts appartiennent à des familles d'ouvrages considérés comme étant « à risques » compte tenu des pathologies qu'ils développent (en particulier les ponts en béton précontraint de première génération et les buses métalliques).

Les ponts des départements nécessiteront également un entretien accru : environ 0,5 % des ponts départementaux devront être reconstruits dans les cinq ans à venir, soit en moyenne cinq ponts par département.

Le réchauffement climatique et la redirection du trafic routier due à l'utilisation de certains GPS sont des facteurs d'accélération du vieillissement.

## **B. UN SOUS-INVESTISSEMENT CHRONIQUE DANS L'ENTRETIEN DES PONTS**

### **1. Des moyens insuffisants pour l'entretien des ponts de l'État**

#### *a) Des budgets très en-deçà des valeurs de référence*

Tout comme les routes, les ponts ont pâti d'un **sous-investissement chronique**, la dégradation observée des ponts du réseau routier national étant une **conséquence directe**.

Entre 2011 et 2018, **les moyens consacrés à l'entretien des ouvrages d'art se sont élevés en moyenne à 45 millions d'euros par an<sup>1</sup>**.

Les crédits dédiés à l'entretien courant des ouvrages **ont été fluctuants ces dernières années** puisqu'ils ont baissé de 2011 à 2013 avant de retrouver en 2017 leur niveau de 2011. Ceux dédiés à l'entretien spécialisé et aux réparations des ouvrages **ont pour leur part augmenté de manière continue sur cette période**. D'après les informations communiquées à la mission, cette augmentation **est liée à la dégradation constatée de l'état du parc**, qui a nécessité la mise en place de programmes de réparation plus structurés et systématiques.

---

<sup>1</sup> Hors dépenses de mise en sécurité des tunnels.

Ainsi, l'insuffisance des moyens consacrés à l'entretien se traduit par une dégradation de l'état du parc **qui nécessite en aval des moyens plus importants consacrés à leur réparation, problématique qualifiée de « dette grise »**<sup>1</sup>. La hausse des crédits constatée correspond au traitement des ponts les plus dégradés et ne permet pas d'enrayer la dégradation des autres ouvrages.

**ÉVOLUTION DES MOYENS CONSACRÉS AUX OUVRAGES D'ARTS  
DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ**

*(en millions d'euros)*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Entretien des ouvrages <sup>2</sup>	15,4	17,2	10,2	14,7	15,4	16,4	15,4	20,8
Programmes d'entretien spécialisé et de réparation des ouvrages <sup>3</sup>	17,5	24,4	24,9	26,5	31,8	35,3	43,5	44,5
<b>Total</b>	<b>32,9</b>	<b>41,6</b>	<b>35,1</b>	<b>41,2</b>	<b>47,2</b>	<b>51,7</b>	<b>58,9</b>	<b>65,3</b>

Source : DGITM

D'après l'audit externe réalisé à la demande de l'État, les budgets **alloués aux ouvrages d'art** sont très en-deçà des valeurs de références<sup>4</sup>. **L'OCDE recommande en effet de consacrer annuellement 1,5 % de la valeur à neuf des ouvrages en maintenance**<sup>5</sup>. **Des études plus récentes estiment que cette part devrait se situer entre 0,5 % et 0,8 %.** Or, **en moyenne**, les budgets consacrés aux ouvrages du réseau routier national ont représenté entre **0,15 et 0,2 %** de la valeur à neuf des ouvrages.

**POURCENTAGE ANNUEL DE LA VALEUR À NEUF DU PATRIMOINE DÉDIÉ  
À L'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ**

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>0,14</b>	<b>0,18</b>	<b>0,16</b>	<b>0,18</b>	<b>0,2</b>	<b>0,22</b>	<b>0,27</b>	<b>0,3</b>

Source : audit externe du réseau routier national non concédé, avril 2018.

<sup>1</sup> À l'occasion de la table ronde organisée par le Sénat en 2017 sur l'état des infrastructures de transport, Pierre Calvin, représentant de l'Union des syndicats de l'industrie routière française avait souligné : « Quand on n'a pas les moyens d'investir un euro pour l'entretien, il faudra, pour atteindre le même résultat, en dépenser dix, dix ans plus tard ».

<sup>2</sup> Cette catégorie concerne l'entretien courant des ouvrages d'art.

<sup>3</sup> Cette catégorie comprend les opérations de réparation structurelles des ponts ainsi que les opérations d'entretien spécialisé des ponts. L'entretien spécialisé porte, pour l'essentiel, sur les équipements et les éléments de protection ainsi que sur les défauts mineurs de la structure qui ne remettent pas en cause la capacité portante de l'ouvrage.

<sup>4</sup> IMDM, Nibuxs, Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau, avril 2018

<sup>5</sup> 0,2 % pour la surveillance et l'entretien courant et 1,3 % pour l'entretien lourd.



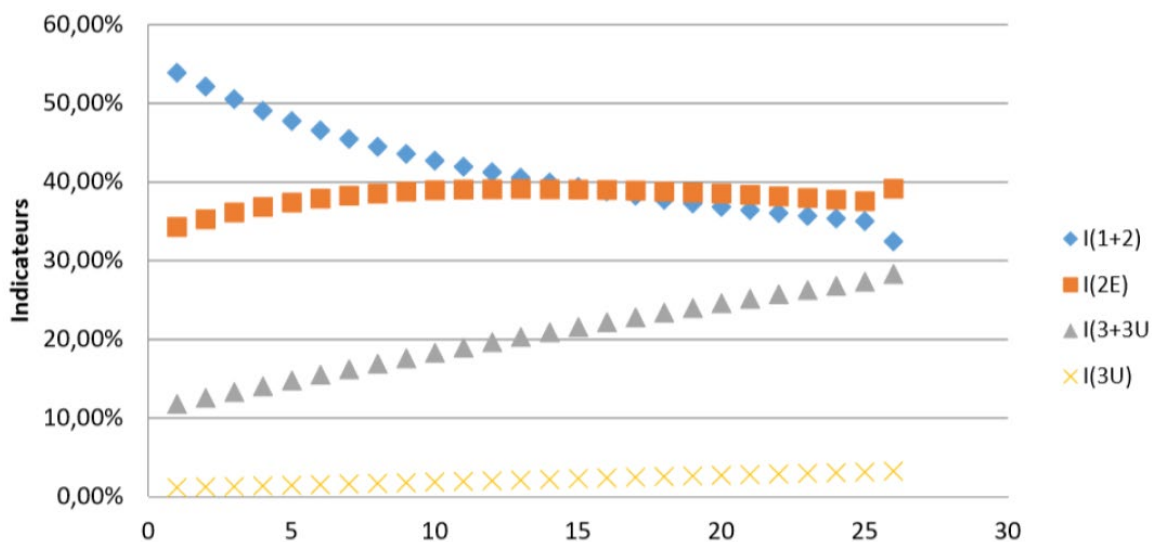
b) *Le maintien d'un budget au niveau actuel conduirait à un doublement du nombre de ponts en mauvais état d'ici dix ans*

Comme le relève l'audit externe précité, si le budget de 45 millions d'euros par an actuellement alloué en moyenne aux ouvrages d'art était maintenu, **le nombre d'ouvrages en mauvais état classés 3 et 3U devrait doubler dans les dix prochaines années, et tripler voire quadrupler en vingt ans.**

Cette évolution entraînerait des risques en matière de sécurité, comme l'a souligné un audit interne mené en 2017 par le ministère chargé des transports<sup>1</sup> : « *si le budget alloué ces dernières années à cette politique était reconduit de manière tendancielle, un entretien spécialisé insuffisant se traduirait par une accélération de la dégradation des structures des ouvrages d'art et des risques pour la sécurité des usagers, notamment en cas de circulation sur des joints de chaussées dégradés ou sur des ponts équipés de dispositifs de retenue qui ne seraient plus en capacité de remplir leur fonction* ».

Elle se traduirait également par **des mesures de restriction de circulation inacceptables** : « *de nombreuses mesures palliatives et des fermetures de plus d'un mois sont prévisibles, ce qui amène à considérer les risques de disponibilité sur les ponts comme inacceptables* »<sup>2</sup>.

#### PROJECTION DE L'ÉTAT DU PATRIMOINE DES PONTS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ SUR 25 ANS À BUDGET CONSTANT



Source : audit externe du réseau routier national non concédé, avril 2018.

<sup>1</sup> Audit interne de l'état du réseau routier national non concédé et évaluation des besoins d'entretien et d'exploitation, 15 septembre 2017.

<sup>2</sup> Audit interne.

*c) La nécessité de doubler les financements dédiés aux ponts*

L'audit interne réalisé par la DGITM a évalué à **110 millions d'euros par an** le budget nécessaire pour améliorer leur état dès 2018 et atteindre une situation normale en 2027<sup>1</sup> – soit deux fois plus que le budget actuel – réparti en :

**- 60 millions d'euros au titre de l'entretien spécialisé** pour prévenir les dégradations structurelles ;

**- 50 millions d'euros au titre des réparations et de la régénération** des ouvrages d'art.

Ces estimations ne prennent de surcroît pas en compte les **effets de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014** sur les ponts de rétablissement, puisqu'une partie de l'entretien des passages supérieurs du réseau routier national non concédé passera progressivement à la charge de l'État. L'audit estime ainsi à 2 700 le nombre d'ouvrages de rétablissement (60 % supportant des routes départementales, 40 % des voies communales) concernés par la loi, **ce qui représenterait une charge d'entretien de l'ordre de 25 millions d'euros par an.**

L'audit externe du réseau routier national non concédé publié en avril 2018<sup>2</sup>, **montre également que, pour arrêter la dégradation du réseau, un effort budgétaire substantiel doit être consenti.** Le scénario permettant **d'enrayer la spirale de dégradation des ponts**, tout en tenant compte de la tension sur les ressources des services de l'État que susciterait l'augmentation du volume des travaux, **nécessiterait de consacrer en moyenne 115 millions d'euros par an pour l'entretien des ouvrages ces prochaines années.**

Ainsi, l'État, qui a consacré en moyenne 45 millions d'euros par an à son patrimoine d'ouvrages d'art depuis dix ans, **doit en consacrer plus du double dans les dix prochaines années** pour enrayer sa dégradation.

---

<sup>1</sup> La cible recherchée est d'atteindre 58 % d'ouvrages en bon état (classés 1 et 2), c'est-à-dire sans risque de dégradation structurelle et sans problème de sécurité, et d'avoir moins de 30 % des ouvrages classés 2E, moins de 11 % des ouvrages classés 3 et moins de 1 % des ouvrages classés 3U.

<sup>2</sup> IMDM, Nibuxs, Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau, avril 2018

## 2. Un recul des investissements des collectivités territoriales consacrés à la voirie

Les collectivités territoriales consacrent une part importante de leurs budgets à leurs dépenses de voirie, estimée à 9 % pour les communes et les intercommunalités et 8 % pour les départements en 2017. Par ailleurs les investissements de voirie représentent 26 % de l'ensemble des investissements des départements<sup>1</sup>.

Toutefois, l'évolution des budgets consacrés par les collectivités à l'entretien de leurs réseaux routiers est fluctuante. Après une croissance régulière entre 2006 et 2013, la période récente est marquée par une chute des dépenses de voirie de 19 % entre 2013 et 2015 pour atteindre 13,3 milliards d'euros, baisse qui a concerné aussi bien les départements que les communes et les intercommunalités<sup>2</sup>. En outre, ces dépenses ont continué à baisser pour atteindre 11,7 milliards d'euros en 2017<sup>3</sup> (ce qui représente une baisse de 30 % au total entre 2013 et 2017).

M. Charles-Éric Lemaignan, premier vice-président de l'Assemblée des communautés de France, a ainsi déclaré devant la commission : « *Nous avons attiré l'attention sur l'effondrement de l'investissement des collectivités locales à compter de 2014, et en particulier sur ce qui ne se voit pas. L'entretien des routes, des ouvrages d'art et des réseaux fait partie des thématiques qui ont été les plus « zappées », à la suite de la baisse brutale des dotations de nos collectivités locales due à la crise financière.* »

Dans son rapport de 2018 consacré aux finances publiques locales, la Cour des comptes constatait que « *la baisse des concours financiers de l'État s'est traduite par un retournement immédiat de l'évolution des investissements locaux. Conjointement à l'effet du cycle électoral, il s'est matérialisé par un recul de 10,9 milliards d'euros (- 17,4 %) entre 2013 et 2016 avant de remonter à 55,8 milliards d'euros en 2017, soit un niveau encore inférieur de 10,8 % à celui du début de période* »<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Observatoire national de la route, Rapport 2018.

<sup>2</sup> Inspection générale des finances, Inspection générale de l'administration, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Revue de dépenses de voirie des collectivités territoriales, août 2017.

<sup>3</sup> D'après les données de la commission des comptes de transports de 2017.

<sup>4</sup> Cour des comptes, Les finances locales, 2018 : « Après une première diminution de 1,5 milliard d'euro des dotations de l'État en 2014, l'article 14 de la loi du 29 décembre 2014 de programmation des finances publiques pour 2014-2019 a fixé à 10,75 milliards d'euros le montant de la baisse des concours financiers de l'État pour la période 2015-2017, montant ensuite ramené à 9,71 milliards d'euros du fait de la moindre baisse appliquée au bloc communal en 2017. En application de ces dispositions, la part forfaitaire de la dotation globale de fonctionnement (DGF) a été réduite de 11,2 milliards entre 2013 et 2017. Le total des concours financiers de l'État a été abaissé d'un montant équivalent, de 58,2 milliards d'euros en 2013 à 47,1 milliards d'euros en 2017, soit un recul de 19 % ».

De même l'Observatoire des finances et de la gestion publique locale relevait en 2018 que, **pour la huitième année consécutive, les départements ont continué de diminuer leurs investissements** (- 1,1 % en 2017, soit - 100 millions d'euros) mais à un rythme plus modéré qu'en 2016 (- 5,7 %). S'agissant du bloc communal et après **trois années consécutives de baisse, les dépenses d'investissement ont progressé en 2017** (+ 8,2 %, à 29,6 milliards d'euros).

Outre la baisse des concours financiers de l'État depuis 2014, les départements ont eu à faire face à l'augmentation de leurs dépenses notamment celles relatives aux allocations individuelles de solidarité, qui ne sont qu'insuffisamment compensées par l'État<sup>1</sup>, et à la prise en charge de dépenses nouvelles (par exemple le développement des réseaux numériques).

Ces différents facteurs contribuent à expliquer le **recul de leurs investissements de voirie**.

### **3. Des difficultés particulièrement marquées pour les départements les plus pauvres**

**Les dépenses d'investissement varient fortement d'un département à l'autre** : la part des budgets de grosses réparations des départements consacrée aux ouvrages d'art se situe dans une fourchette de **15 à 20 %** pour les grands ou très grands départements et de **12 à 14 %** pour les petits et moyens départements<sup>2</sup>.

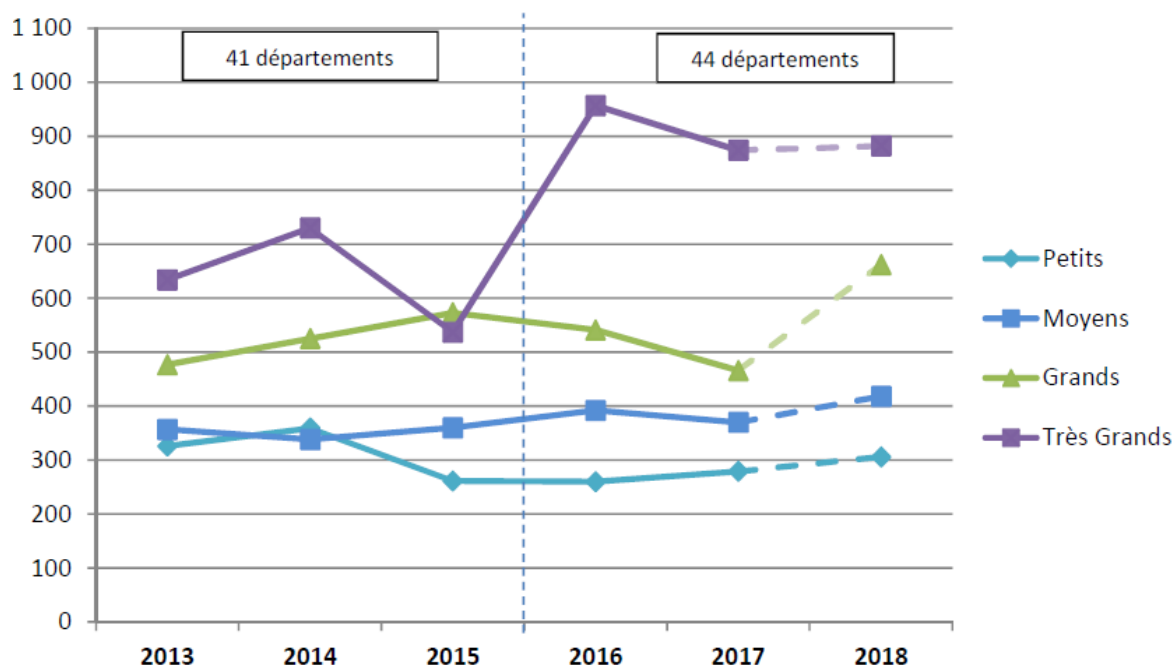
---

<sup>1</sup> En 2017 les dépenses des allocations individuelles de solidarité (revenu de solidarité active, allocation personnalisée d'autonomie et prestation de compensation du handicap) ont représenté 18,6 milliards d'euros et ont été compensées à hauteur de 8,9 milliards d'euros, ce qui représente un reste à charge de 9,7 milliards d'euros pour les départements (soit plus de 15 % de leurs budgets de fonctionnement). Malgré les fonds d'urgence ponctuels mis en place en 2011, 2013, 2015, 2016 et 2017, la situation financière des départements demeure dégradée.

<sup>2</sup> Rapport précité de l'ONR.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT CONSACRÉES AUX GROSSES RÉPARATIONS SUR OUVRAGES D'ART ENTRE 2013 ET 2018

(en euros par kilomètre)



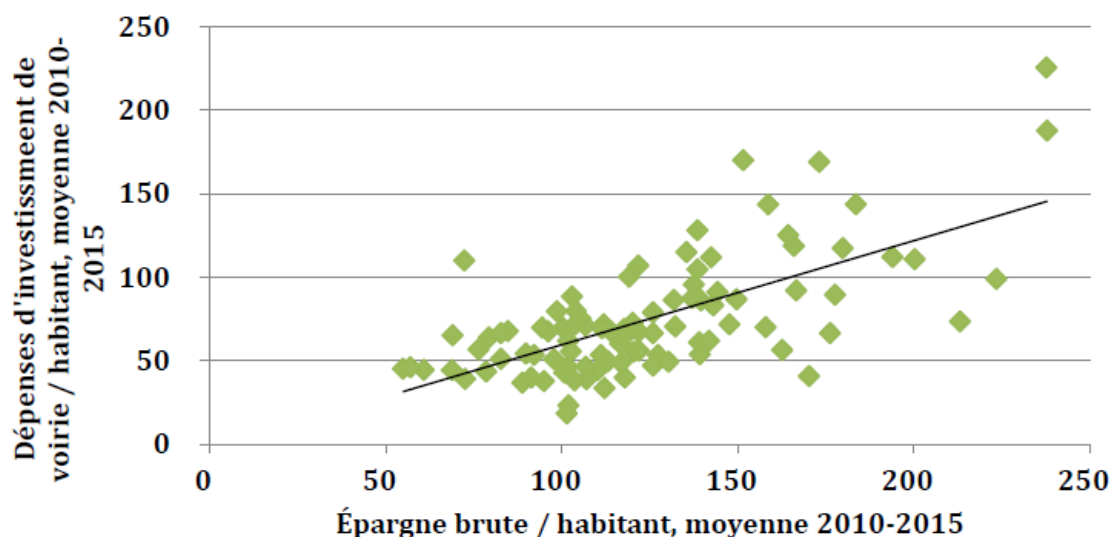
Source : Observatoire national de la route

NB : les petits départements sont ceux dont la population est inférieure à 250 000 habitants, les départements « moyens » ceux dont la population est comprise entre 250 000 et 500 000 habitants, les grands départements ceux dont la population est comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants et les très grands départements ceux dont la population est supérieure à 1 million d'habitants.

**En outre, certains départements sont confrontés à des difficultés particulières dans l'entretien de leur patrimoine routier.** Le rapport conjoint IGF-IGA-CGEDD précité met ainsi en évidence que le niveau des dépenses de voirie peut varier fortement d'un département à l'autre, **avec des écarts de dépenses au kilomètre pouvant aller de un à huit.** Ces écarts s'expliquent principalement en fonction de la population – plus la population est nombreuse, plus les dépenses de voirie sont élevées – et du relief des départements, mais les ressources financières ont également un impact. Ainsi, **les départements dont la situation financière est la plus dégradée sont aussi ceux qui investissent le moins en voirie, relativement à leur population.**

**CORRÉLATION ENTRE LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN VOIRIE  
PAR HABITANT ET L'ÉPARGNE BRUTE PAR HABITANT DES DÉPARTEMENTS**

(en euro par habitant)



Source : Revue des dépenses de voirie des collectivités territoriales, août 2017

Les départements peu riches mais qui disposent d'un linéaire important de voirie ou qui se situent en zone de montagne, et gèrent par conséquent un nombre important d'ouvrages d'art, **cumulent ainsi les difficultés.**

Lors de son audition au Sénat, l'Assemblée des départements de France a ainsi indiqué que les départements interrogés quant à l'impact financier que représente la gestion des ponts « *estiment que l'entretien et la reconstruction éventuelle posent des **problèmes financiers très importants pour 13 % d'entre eux, importants pour 53 %, peu importants pour 28 %, 6 % ne se prononçant pas*** »<sup>1</sup>. L'ADF a en outre relevé que « *les **tensions financières et budgétaires sont importantes** si l'on mesure l'écart entre les besoins de renouvellement du parc et les moyens disponibles. Ces tensions sont évidemment bien plus importantes quand on a la responsabilité de grands ouvrages d'art et lorsqu'ils sont anciens* ».

**La mission constate donc que les départements rencontrent, comme l'État, des difficultés pour financer l'entretien de leurs ponts, au regard des besoins et de l'état de leur parc.**

<sup>1</sup> Voir le compte rendu de la table ronde du 30 janvier 2019 (Chapitre- Travaux en commission).

### **C. UNE POLITIQUE DE SURVEILLANCE ET D'ENTRETIEN QUI PRÉSENTE DES LIMITES**

#### **1. Une politique de gestion des ponts de l'État largement perfectible**

##### *a) Une méthode d'évaluation des ponts qui présente des limites*

**L'État dispose d'une politique de gestion lui permettant de connaître l'état de ses ponts et son évolution<sup>1</sup>.**

Le cadre général de cette gestion est fixé par **l'Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEOA)<sup>2</sup>**. Cette instruction **prévoit la mise en œuvre d'une politique de surveillance des ouvrages**, qui repose notamment sur un contrôle annuel des ouvrages par une inspection visuelle, ainsi que sur des visites d'évaluation de l'état des ouvrages, et définit **le cadre d'une politique d'entretien des ouvrages**. Sur la base des classes d'état et de l'évolution estimée des ouvrages d'art, les directions interdépartementales des routes (DIR) établissent une **programmation pluriannuelle des travaux<sup>3</sup>** et mobilisent leurs équipes spécialisées.

**Cette politique de gestion présente néanmoins des insuffisances, illustrées récemment par l'accident du pont de Gennevilliers.**

La méthode d'évaluation utilisée **repose en effet sur l'inspection visuelle des ouvrages** à l'aide de catalogues de défauts, permettant de définir une note d'état pour chaque ouvrage. **Or, ce suivi des dégradations visibles n'est pas suffisant** pour détecter certaines pathologies qui se développent **à l'intérieur des matériaux** alors même que le Cerema précise que « *la rupture [d'un ouvrage] peut intervenir parfois sans signe précurseur* »<sup>4</sup>.

Le **cas du pont de Gennevilliers**, dont un des murs de soutènement s'est effondré sans que les inspections visuelles n'aient pu le détecter, **en est un exemple<sup>5</sup>**. Le 15 mai 2018, une partie du mur de soutènement en terre armée de la culée nord du viaduc de Gennevilliers, situé à hauteur d'Argenteuil, qui porte les voies de circulation de l'autoroute A15 en direction de Paris, s'est effondrée. Une défaillance du dispositif d'assainissement de l'ouvrage a conduit à des infiltrations d'eau dans une partie du mur, entraînant à une corrosion des armatures et à leur cassure

---

<sup>1</sup> Voir annexe 2.

<sup>2</sup> La circulaire du 16 février 2011 fait de l'ITSEOA le cadre technique de référence devant être appliqué par les gestionnaires des ouvrages d'art que sont les directions interdépartementales des routes (DIR) s'agissant du réseau routier national non concédé.

<sup>3</sup> Les programmes d'amélioration d'itinéraire (PAI) permettent de planifier les entretiens coordonnés pour les trois domaines chaussés, ouvrages d'art et équipements, en définissant les volumes de travaux.

<sup>4</sup> Réponse au questionnaire de la mission.

<sup>5</sup> Voir annexe 3.

soudaine<sup>1</sup>. **Or la dernière évaluation visuelle du mur, effectuée en 2016, ne faisait apparaître aucun risque apparent de dégradation de la structure**

Lors de son audition, la Direction des infrastructures de transport (DIT) du ministère des transports a ainsi souligné **qu'il est nécessaire d'évoluer vers une politique de gestion du risque pour adapter la surveillance et l'entretien des ponts.**

Le Cerema a ainsi développé une **méthodologie d'analyse de risques** sur plusieurs types de structures pour lesquels **l'observation seule a été jugée insuffisante**<sup>2</sup>.

Mais l'audit externe du réseau routier national non concédé d'avril 2018 révèle que **cette notion d'analyse de risque n'est intégrée que de manière informelle à l'heure actuelle dans la conception des ouvrages d'art**, et que le ministère *« ne l'a pas encore formalisée dans ses processus de prises de décision et ne s'est pas doté d'une politique des risques décrivant les enjeux et les seuils déterminant pour discriminer les risques en termes de probabilité et de gravité »*.

La mission constate que **l'analyse de risque est donc insuffisamment prise en compte dans ses multiples dimensions pour la programmation des opérations de maintenance.**

Autre élément de faiblesse de la politique de gestion de l'État, le **sous-entretien chronique** des ouvrages se traduit par des coûts de réparation en aval très importants (**« dette grise »**).

Comme l'a indiqué l'association Ingénierie de maintenance du génie civil (IMGC) lors de son audition par la mission, une absence ou une insuffisance d'entretien **explique que certains ouvrages nécessitent des réparations lourdes ou soient démolis alors même qu'ils n'ont que quarante ou cinquante ans d'existence** : *« des actions comme le maintien en bon état des étanchéités, pour éviter des infiltrations d'eau, des joints de chaussée, peinture des parties métallique pour éviter leur corrosion ou la dévégétalisation sont essentielles pour maintenir voire prolonger la durée de vie des infrastructures »*.

*b) Des tensions sur les effectifs consacrés à l'entretien des ouvrages d'art*

Interrogé par la mission, le ministère des transports a indiqué qu'il était difficile de quantifier précisément le nombre d'agents affectés aux missions de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art<sup>3</sup> au sein des DIR, **tout en relevant qu'il existe une tension sur les effectifs.**

---

<sup>1</sup> Réponse du ministère auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports à la question écrite n° 05057 de Mme Jacqueline Eustache-Brinio.

<sup>2</sup> Ponts à poutres précontraintes de type VIPP, buses, murs en terre armée.

<sup>3</sup> Les agents des DIR sont soit dans une cellule centralisée de la DIR, soit en districts ou centres d'entretien et d'intervention (CEI). Les activités « ouvrages d'art » des agents d'exploitation et des encadrants ne recouvrent le plus souvent qu'une fraction de leur activité, selon la DGITM.



D'après l'audit externe, **certaines DIR rencontrent ainsi des difficultés à mener à bien leurs missions en raison d'un personnel technique insuffisant**, notamment pour la programmation des travaux et le suivi des études techniques. Le domaine des ouvrages d'art « *est vraisemblablement le domaine qui souffre le plus de ces lacunes en ressources humaines* ».

Comme l'a indiqué la Direction des infrastructures de transport (DIT) du ministère des transports lors de son audition, cette tension est d'autant plus problématique que le vieillissement des ouvrages et les besoins d'entretien croissants **nécessiteront à l'avenir davantage de spécialistes**.

Elle **concerne également les établissements publics** qui apportent une expertise en matière de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art que sont le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar).

Les effectifs consacrés par le Cerema aux ouvrages **sont d'environ 280 agents**. Les ressources humaines de l'établissement n'ont toutefois cessé de diminuer ces dernières années.

Dans ses réponses au questionnaire de la mission, le Cerema indique qu'il « *existe déjà des faiblesses sur certains secteurs (équipements, buses, assistance à la gestion patrimoniale) qui limitent le développement de la stratégie d'évolution du Cerema au service de la gestion du patrimoine* »<sup>1</sup>. Aussi, la poursuite d'une telle baisse **pourrait induire rapidement une perte de compétences de l'établissement en plus de réduire ses capacités d'intervention à terme**.

Or, les services de l'État ont recours au Cerema pour la mise en œuvre de la politique d'entretien de son réseau<sup>2</sup>. Compte tenu de cette réduction d'effectifs, **les DIR ont tendance à recentrer les demandes qu'elles adressent au Cerema** en priorité sur les tâches à haute plus-value technique et à recourir plus fréquemment à la sous-traitance des bureaux d'études privés.

De même les effectifs de l'Ifsttar travaillant dans le domaine des ouvrages d'art – 60 agents et 30 chercheurs – **ont été fortement réduits ces dernières années**.

---

<sup>1</sup> Réponse au questionnaire de la mission.

<sup>2</sup> Le Cerema apporte son soutien :

- à l'échelle centrale, par l'apport de son appui et de son expertise technique dans l'élaboration des différentes méthodologies et guides opérationnels ;
- au sein des DIR, en assumant les prestations de l'étude et les qualifications des sections à entretenir et la définition des solutions d'entretien.

*c) La raréfaction des compétences en matière d'ingénierie spécialisée*

Plus généralement, la mission a pu constater au cours de ses travaux qu'il existait un **problème de raréfaction des compétences en matière d'ingénierie spécialisée**.

La mission s'inquiète en particulier d'une **apparente réduction de l'attractivité des carrières d'ingénieur en génie civil et construction** alors même que le recrutement de personnels compétents est déterminant pour la préservation du patrimoine routier national, que ce soit au stade de l'entretien ou des réparations.

Ainsi, en 2018, sur 164 étudiants issus de première année, 31 ont souhaité prolonger leur formation en génie civil, l'un des six départements de l'école. Lors de son audition par la mission, **l'École des Ponts - Paris Tech** a également souligné un **manque de soutien pour la recherche fondamentale**, qui pourrait être préjudiciable à l'innovation dans le secteur des ouvrages d'art, que ce soit au stade de la surveillance de ces ouvrages (drones, capteurs, modèles de calcul) ou de leur entretien (méthodes, matériaux).

La mission estime par conséquent qu'il est essentiel de **porter une attention à la formation de personnels spécialisés** dans la construction et l'entretien des ouvrages d'art en revalorisant les filières techniques.

## **2. Des difficultés rencontrées par les départements pour mettre en place des politiques de gestion de leurs ponts**

*a) Des méthodes de gestion des ponts hétérogènes*

D'après les informations recueillies par la mission, les départements **disposent, pour la plupart, des personnels leur permettant de définir une politique de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art en régie**.

Ainsi, l'ensemble des départements interrogés par l'ONR a indiqué recourir principalement à l'une des trois **méthodes de gestion** suivantes : l'ITSEOA, utilisé à plus de 60 %, parfois dans des versions adaptées, la méthode départementale (MD)<sup>1</sup> et la méthode VSC<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> La « méthode départementale » est une méthode développée par le Cerema de gestion des ouvrages d'art adaptée aux spécificités du patrimoine des collectivités. Elle couvre les différents aspects de la gestion des ouvrages (surveillance, évaluation de l'état, programmation des actions de maintenance, aide à la définition d'une politique budgétaire).

<sup>2</sup> La méthode VSC a été développée en 1999 par le laboratoire régional des ponts et chaussées d'Angers, avec l'appui du laboratoire régional de l'ouest parisien, afin de répondre initialement aux besoins spécifiques des villes en matière de gestion des ouvrages d'art. Son champ d'application a progressivement été élargi à d'autres types de patrimoines.

Par ailleurs, la quasi-totalité des départements interrogés a indiqué utiliser une **méthode d'évaluation** de l'état du patrimoine, avec une prédominance de la méthode IQOA ou de ses adaptations. Ces référentiels techniques leur permettent **d'évaluer l'état des ouvrages et d'en suivre l'évolution**. Le rapport de l'ONR relève ainsi que 50 % des départements ayant répondu à l'enquête **indiquent effectuer une visite chaque année de leurs ponts, au minimum sur les ouvrages en mauvais état ou de type particulier**. L'autre moitié des départements déclare visiter ses ponts dans le cadre d'une visite d'évaluation ou d'une inspection détaillée tous les deux à neuf ans, soit un délai qui peut être assez long.

*b) Des difficultés liées à un manque de personnel*

Les effectifs « voirie » des départements **représentent en moyenne 13 % des effectifs totaux**<sup>1</sup>.

**La mission a été sensibilisée à la perte de compétences techniques des départements, qui rencontrent des difficultés à recruter et à conserver des ingénieurs spécialisés dans les ouvrages d'art.**

Lors de son audition au Sénat, l'Assemblée des départements de France (ADF) a indiqué que *« les départements estiment pour une grande majorité avoir les moyens techniques et humains nécessaires pour suivre et organiser l'entretien de ce patrimoine. Cependant, 21 % évoquent des difficultés liées au manque de personnel, notamment au fur et à mesure des départs à la retraite, nos budgets de fonctionnement étant sous pression. Peu de compétences sont par ailleurs disponibles dans le domaine très pointu des ouvrages d'art »*.

*c) Un problème de perte des archives relatives à certains ponts*

**La mission a été alertée à plusieurs reprises au cours de ses travaux sur une difficulté supplémentaire rencontrée par les gestionnaires de voirie : la perte des archives liées aux ponts.**

Il arrive, en effet, que les documents techniques relatifs à la conception, au dimensionnement et à l'exécution des ponts aient été perdus, de même que les informations relatives aux opérations d'entretien et aux travaux qui ont été effectués sur l'ouvrage. Cette perte concerne particulièrement **les ouvrages anciens, mais aussi ceux qui ont été transférés de l'État aux départements** à l'occasion des vagues de décentralisation routière intervenues dans les années 1970 et 2000<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Observatoire national de la route (ONR), Rapport 2018.

<sup>2</sup> En 1972, l'État a transféré aux départements la responsabilité de la gestion de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires. En application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, 18 000 kilomètres de routes supplémentaires ont été transférés aux départements.

Le manque de connaissance de l'histoire du pont **complique les opérations de surveillance et d'entretien, et nécessite parfois de procéder à des investigations coûteuses** pour reconstituer les éléments techniques, en réalisant notamment des prélèvements de matériaux dans l'ouvrage.

Le Cerema considère pour sa part que « *les économies possibles sur les coûts de diagnostic et de réparation des ouvrages en fonction de l'existence ou non d'un dossier d'ouvrage sont telles qu'il est indispensable de rechercher les éléments de dossiers égarés* »<sup>1</sup>.

**En résumé : la dégradation des ponts s'explique par leur vieillissement mais également :**

**1. par un sous-investissement chronique dans leur entretien :**

- l'État a consacré en moyenne 45 millions d'euros par an à l'entretien de ses ouvrages d'art ces dix dernières années. Le maintien de ce montant conduirait à doubler le nombre d'ouvrage en mauvais état dans les dix prochaines années. 120 millions d'euros par an devraient, selon des audits convergents, être consacrés à cet entretien pour enrayer la dégradation des ouvrages ;
- après une croissance régulière entre 2006 et 2013, la période récente est marquée par une chute des dépenses de voirie des collectivités territoriales de 30 % entre 2013 et 2017, pour atteindre 11,7 milliards d'euros.

**2. par un manque de compétences techniques :**

- les directions interdépartementales des routes (DIR) ont des difficultés à mener à bien leurs missions en matière d'entretien des ponts en raison d'un personnel technique insuffisant, au regard des besoins croissants ;
- les départements sont également confrontés à une perte de compétences techniques et à la difficulté de recruter des ingénieurs spécialisés dans les ouvrages d'art. 21 % des départements interrogés par l'Assemblée des départements de France évoquent des difficultés liées au manque de personnel.

**3. par une politique de gestion perfectible :**

- l'État est doté d'un référentiel technique pour la gestion de ses ponts, qui prévoit notamment un cycle de visites régulières. Mais la méthode d'évaluation des ponts, qui repose sur une inspection visuelle, est insuffisante car elle ne permet que de suivre les dégradations visibles ;
- les gestionnaires de voirie peuvent être confrontés à des pertes d'archives, qui compliquent les opérations de surveillance et d'entretien et nécessitent de procéder à des investigations coûteuses pour reconstituer les éléments d'information techniques.

---

<sup>1</sup> Cerema, *Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers - Guide technique à l'usage des communes*, septembre 2018.

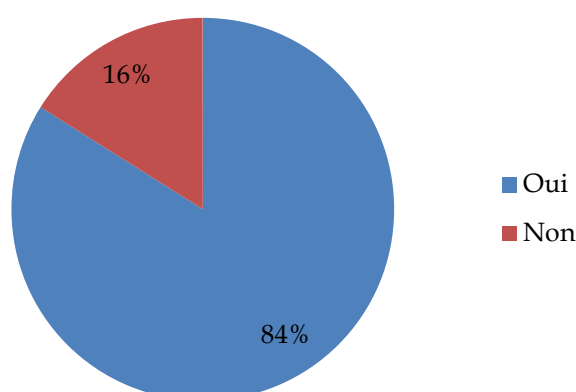
### III. DES INQUIÉTUDES ACCRUES POUR LES PONTS GÉRÉS PAR LES COMMUNES ET LES INTERCOMMUNALITÉS

#### A. UNE MÉCONNAISSANCE PAR CERTAINES COMMUNES DE LEURS PONTS

##### 1. Un nombre de ponts communaux méconnu

Il ressort de la consultation des élus locaux que **16 % des élus des communes et de leurs groupements ayant répondu au questionnaire du Sénat ne connaissent pas le nombre de ponts dont leurs collectivités sont propriétaires.**

RÉPONSE À LA QUESTION :  
« CONNAISSEZ-VOUS LE NOMBRE DE PONTS  
DONT VOTRE COLLECTIVITÉ EST PROPRIÉTAIRE ? »



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

De même, **73 % des élus ayant répondu au questionnaire de la mission affirment ne disposer d'aucune base de données de recensement de leurs ouvrages d'art.**

Les difficultés rencontrées par les intercommunalités pour avoir une connaissance précise du nombre de ponts dont elles ont la gestion **semblent avoir été amplifiées par la réforme de la carte territoriale et le regroupement des intercommunalités** opérés par la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République.

Lors de son audition au Sénat, Christophe Ferrari, président de la métropole de Grenoble, a **témoigné de la difficulté qu'a rencontrée la métropole pour connaître le patrimoine de ponts suite à leur transfert par les communes, et pour évaluer leur état** : « *La compétence relative à la voirie a été transférée des communes vers la métropole en 2015, puis en 2017 pour les voiries départementales. Or nous détectons aujourd'hui des ouvrages orphelins qui n'apparaissent nulle part, et nos inventaires ne font que s'accroître d'année en année. Nous avons recensé à l'origine 1 200 ouvrages d'art sur le territoire métropolitain. À peine deux ans plus tard, à la suite des inventaires complémentaires, nous en comptabilisons 1 500. La question de la domanialité n'est toujours pas résolue pour nombre d'entre eux. La grande majorité se situe dans les communes rurales, montagnardes, périurbaines. Il s'agit là d'un sujet de bloc communal et de solidarité intercommunale.*

*Pour l'essentiel, ces ouvrages n'ont pas fait l'objet d'un suivi conforme aux obligations réglementaires. Ce n'est évidemment pas la faute des maires successifs.*

*La métropole a décidé, dès 2017, d'investir à l'horizon 2020 près de 3 millions d'euros pour leur surveillance et leur entretien, et 20 millions d'euros pour les opérations de réparations et de renouvellement d'ouvrages en péril identifié.*

*Parallèlement, plus d'une centaine d'inspections détaillées sont réalisées chaque année pour rattraper le retard accumulé. Elles révèlent chaque année de nouveaux ouvrages en péril nécessitant des mesures immédiates de mise en sécurité. Cette mise en œuvre est réalisée en lien étroit avec les communes concernées, et se traduit généralement par une limitation voire une interdiction de circulation sur lesdits ouvrages. » (...) « Nous avons également fait appel à des renforts externes. Cette réalité n'est pas propre au territoire grenoblois. »*

Aussi, bien que leur nombre soit difficile à quantifier, **il est notoire que certains ponts du réseau routier ne font l'objet d'aucune surveillance ni d'aucun entretien**, faute d'avoir été recensés par les gestionnaires de voirie.

## **2. Des ponts « orphelins »**

À cette méconnaissance du nombre de ponts s'ajoutent des difficultés à déterminer la domanialité de certains ponts, ou à déterminer la responsabilité de leur entretien : il s'agit des « **ponts orphelins** ».

Cette situation concerne, de manière schématique, des ouvrages anciens construits par des maîtres d'ouvrages publics ou privés qui ont disparu **sans que le transfert à un gestionnaire de voirie n'ait été acté**. Le nombre de ces ponts dont la domanialité est incertaine est toutefois **difficilement quantifiable**.

Comme l'a indiqué Christophe Ferrari, président de la métropole de Grenoble lors de son audition : « *Plusieurs ouvrages orphelins en état de péril ne*

*sont pas pris en charge à ce jour, bien que les moyens humains dédiés aient été notablement augmentés par les services métropolitains.»*

Au cours de ses travaux, la mission a eu l'occasion d'étudier le **cas emblématique d'un pont en Moselle dont la compétence fait l'objet d'un désaccord entre la commune et l'État**<sup>1</sup>. Ce pont, situé dans la commune de Petite-Rosselle, a été construit par les Houillères du Bassin de Lorraine, devenues Charbonnages de France en 2004. En très mauvais état, ce pont nécessite des réparations d'un montant évalué à 500 000 euros, qui dépassent largement les capacités budgétaires de la commune. La commune estime que le rétablissement de ce pont doit être pris en charge par l'État, qui s'est substitué aux obligations de Charbonnages de France.

Interrogée sur ce sujet par le président Hervé Maurey en séance publique au Sénat, la ministre des transports Élisabeth Borne a confirmé ce constat, indiquant : *« le pont de Rosselmont appartient sans ambiguïté à l'État, eu égard à la reprise par celui-ci du patrimoine des houillères, que vous avez évoquée. Nous avons eu l'occasion de faire le point avec le préfet. Je confirme qu'il appartient à l'État, dans le cadre de sa mission de gestionnaire de l'ancien patrimoine des houillères, de remettre ce pont en état. Les travaux à cette fin vont être programmés »*<sup>2</sup>.

À la suite de ses déclarations, la ministre des transports a toutefois écrit dans un courrier du 6 mai que l'État ne **prendrait pas en charge les travaux de démolition et reconstruction, qui incomberaient à la commune**, celle-ci pouvant bénéficier d'un soutien financier à hauteur de 35 % du coût estimé à travers la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), un montant largement insuffisant au regard du budget de la commune.

Le président Hervé Maurey a adressé un courrier à la ministre le 22 mai pour s'en étonner et **lui demander de revoir cette position**.

### **3. Le casse-tête des ponts de rétablissement des voies**

Un autre cas problématique concerne les **ponts de rétablissement** des voies qui surplombent des voies routières ou ferrées, ou des canaux de navigation. Ces ouvrages, construits pour rétablir les voies de communication interrompues par une nouvelle infrastructure de transport, **font fréquemment l'objet de conflits entre les collectivités qui en ont la charge et le gestionnaire de l'infrastructure, sur la question du partage des dépenses de surveillance et d'entretien**.

---

<sup>1</sup> Voir annexe 3.

<sup>2</sup> Séance du 19 mars 2019 : <https://www.senat.fr/seances/s201903/s20190319/s20190319020.html>

## LES PONTS DE RÉTABLISSEMENT

Les ponts de rétablissement sont des **ouvrages construits pour rétablir des voies de communication interrompues par une nouvelle infrastructure** de transport (route et autoroute, voie ferrée, canal).

En vertu d'une jurisprudence constante du Conseil d'État, dite « **jurisprudence de la voie portée** », ce sont les propriétaires de la voie portée qui sont tenus d'entretenir l'ouvrage<sup>1</sup>.

Toutefois, face aux difficultés rencontrées par les collectivités pour entretenir ce patrimoine, et aux conflits relatifs à leur entretien, **le législateur est intervenu pour clarifier les modalités de prise en charge des frais de surveillance et d'entretien de ces ouvrages.**

Ainsi, la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014<sup>2</sup>, dite « **loi Didier** », prévoit que les **charges financières liées à ces ouvrages doivent être réparties entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport et le propriétaire de la voie de communication préexistante.** Elle pose un principe de référence qui est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art de rétablissement (charges de surveillance, d'entretien courant et spécialisé, de réfection, de réparation et de reconstruction). Ce principe s'applique, sauf accord contraire des parties, lorsque la personne publique propriétaire de la voie rétablie ou l'EPCI concerné dispose d'un **potentiel fiscal inférieur à 10 millions d'euros.**

Dans les autres cas, ce principe de référence doit être adapté en fonction des spécificités des parties en présence, notamment leur capacité financière et technique, et de l'intérêt retiré par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.

Une **convention** conclue entre le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transport et le propriétaire de la voie rétablie doit alors prévoir les modalités de répartition des charges entre eux. En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention, **les parties peuvent demander la médiation du préfet de département.**

Cette **obligation de conventionnement** prévue par la loi n° 2014-774 ne concerne que les nouveaux ouvrages. S'agissant des **ouvrages de rétablissement anciens**, la loi prévoit un recensement dans un délai de quatre ans (soit avant le 1<sup>er</sup> juin 2018) des ponts qui ne font pas l'objet d'une convention – certains ponts faisant l'objet de conventions historiques entre les collectivités territoriales et l'État<sup>3</sup> ou les opérateurs SNCF Réseau et Voies navigables de France (VNF).

<sup>1</sup> CE, 19 décembre 1906, *Préfet de l'Hérault* ; CE, 26 septembre 2001, *Département de la Somme*. Le Conseil d'État considère en effet que « les ponts sont au nombre des éléments des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage ».

<sup>2</sup> Loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 *visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies*.

<sup>3</sup> Il s'agit le plus souvent de ponts de type « passages supérieurs » construits par l'État dans le cadre de grands projets d'infrastructures routières pour rétablir des routes départementales ou communales.



Le recensement des ponts de rétablissement ne faisant pas l'objet d'une convention, prévu par la loi « Didier », a permis d'identifier<sup>1</sup> :

- 1 870 ponts de rétablissement (passages supérieurs) surplombant le réseau routier géré par l'État, dont 58 % concernent des départements et des EPCI et 42 % des communes. Ces ponts représenteraient une charge de maintenance de l'ordre de 24 millions d'euros par an ;

- 7 964 ponts de rétablissement appartenant au réseau routier concédé ;

- 5 000 ponts de rétablissement surplombant des voies ferrées pour lesquels aucune convention de financement n'est en vigueur et 1 650 ouvrages dont le statut est indéterminé. La charge de maintenance qui pourrait être transférée à SNCF Réseau est évaluée entre 54 et 167 millions d'euros ;

- 2 679 ponts de rétablissement surplombant des voies d'eau.

Un arrêté en cours de préparation doit fixer la liste de l'ensemble des ouvrages de rétablissement ainsi que les critères permettant de prioriser la mise sous convention des ouvrages. Un deuxième arrêté fixera la liste définitive des ouvrages de rétablissement à conventionner.

Dans l'attente de la publication de ces arrêtés, la jurisprudence actuelle continue de s'appliquer et pose des problèmes pour les collectivités. Même lorsque des conventions existent, **elles peuvent faire l'objet de dissensus quant à leur application et au partage des charges retenu.**

Lors de son audition au Sénat, l'Assemblée des départements de France a ainsi indiqué que **35 % des départements interrogés considèrent que les opérateurs SNCF Réseau et VNF n'entretiennent pas les ouvrages à la hauteur de ce qui était prévu dans le cadre de la convention.**

L'ADF a souligné que *« certains départements constatent une absence ou une insuffisance d'entretien aboutissant, in fine, à une dégradation de l'infrastructure et à l'obligation de renouveler le pont, parfois une mauvaise volonté ou un manque de réactivité de la part des opérateurs pour transmettre les conventions et les dossiers techniques relatifs aux ouvrages ou les conclusions de visites d'inspection ».*

Par ailleurs, **la mise en application de la loi « Didier » peut susciter des « effets pervers ».** Ainsi, SNCF Réseau a indiqué à la mission qu'il assurait jusqu'à présent la surveillance de l'ensemble des ponts surplombant le réseau ferré, qu'ils fassent l'objet d'une convention ou non. Suite à la

---

<sup>1</sup> Interrogée par la mission, le ministère des transports souligne que « le travail de recensement est en cours d'achèvement et comporte une marge d'incertitude qu'il apparaît difficile d'éliminer entièrement, pour plusieurs motifs : recensement effectué sur des ouvrages, qui ne sont pas, par hypothèse, la propriété de l'État ou de ses établissements publics ; ancienneté d'un grand nombre de ces ouvrages ; difficulté dans certains cas à identifier les propriétaires ou les gestionnaires des voies rétablies, etc. ».

promulgation de la loi « Didier », l'opérateur attend que la répartition des charges d'entretien de ces ponts soit clarifiée et tend à ne s'occuper que des ponts qui font l'objet d'une convention avec les collectivités territoriales.

## **B. UN MANQUE DE RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES**

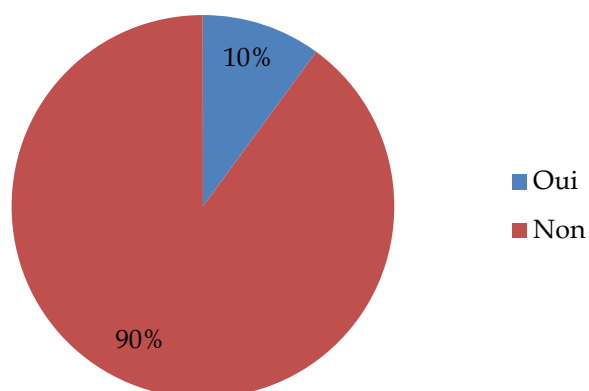
### **1. Un manque de moyens humains pour gérer les ponts**

En l'état actuel du droit, il n'existe aucune réglementation en matière de gestion et d'entretien des ouvrages d'art. Chaque collectivité gestionnaire de voirie est donc libre de déterminer les modalités de gestion de ceux-ci.

**S'il est difficile, en l'absence de données consolidées, de connaître avec précision la politique de gestion des ponts mise en œuvre par les communes et les intercommunalités, les témoignages recueillis par la mission convergent vers le même constat : elles ne sont en grande majorité pas équipées pour assurer la gestion et l'entretien de leurs ponts.**

Ce constat ressort au premier chef de la consultation menée auprès des élus locaux : **90 % des élus des communes et des intercommunalités ayant répondu indiquent que leur collectivité ne dispose pas de ressources en interne pour assurer la gestion de leurs ponts**<sup>1</sup>. Celles-ci ne sont donc pas en capacité d'appliquer une méthode de gestion de leurs ponts.

**RÉPONSE À LA QUESTION :  
« VOTRE COLLECTIVITÉ DISPOSE-T-ELLE DE RESSOURCES EN INTERNE  
(AGENTS OU SERVICE DÉDIÉS) PERMETTANT D'ASSURER LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT  
ET L'ENTRETIEN DES PONTS ROUTIERS ? »**



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

<sup>1</sup> Voir les résultats de la consultation présentés ci-dessous.

Ce constat est d'ailleurs largement établi par les experts entendus par la mission. Comme le relève l'Ifsttar, si les grandes communautés urbaines apparaissent assez bien pourvues, « *les petites communes n'ont ni la compétence, ni les moyens financiers de gérer leur patrimoine ; beaucoup d'entre elles ne le connaissent pas bien et n'ont pas d'inventaire* »<sup>1</sup>. De même, dans son rapport 2018, l'ONR a recueilli les données relatives à la gestion des ouvrages d'art de 6 métropoles, de 6 communautés de communes et de 4 communautés d'agglomération : si la majeure partie des métropoles réalisent un contrôle régulier de leurs ouvrages et emploient des indicateurs pour noter leur état, **pour les communautés de communes et d'agglomération, « il n'existe que rarement de stratégie établie d'inspection et d'entretien de ce patrimoine »**<sup>2</sup>.

## 2. Des moyens financiers insuffisants au regard du coût de l'entretien des ponts

La mission relève que **80 % des élus des communes et intercommunalités ayant répondu à la consultation estiment ne pas disposer des ressources nécessaires** pour assurer la surveillance et l'entretien de leurs ponts, ce pourcentage montant même à 83 % s'agissant de la capacité à conduire des travaux de réparation des ponts.

Les coûts pour le diagnostic, l'entretien, la remise en état et la reconstruction peuvent en effet être prohibitifs pour les **petites communes et intercommunalités**.

S'agissant des diagnostics, le rapport conjoint IGF-IGA-CGEDD précité relève qu'« *un nombre important de collectivités n'ont [...] pas les moyens de mener des contrôles sur l'état des ouvrages d'art et des murs de soutènement* » et précise que « *l'importance des coûts des réparations que contrôles et expertises pourraient faire apparaître, voire l'impossibilité de traiter l'ensemble des ouvrages qui pourraient le nécessiter (en raison de contraintes budgétaires mais aussi du nombre restreint d'entreprises compétentes) peuvent expliquer cette situation* ».

Le coût moyen d'un diagnostic de pont varie suivant la taille de l'ouvrage et **peut être d'autant plus important que les techniques nécessaires à son auscultation sont complexes**. D'après les informations transmises à la mission par Cerema et l'Association française de génie civil :

- le **coût d'un inventaire des ouvrages** est de l'ordre de 200 à 250 euros ;

---

<sup>1</sup> Réponse au questionnaire de la mission.

<sup>2</sup> Ces données auront vocation à être complétées en 2019 grâce à la constitution d'un panel d'une centaine d'intercommunalités à compétence voirie volontaires pour s'associer à la démarche de l'ONR.

- le **coût d'une visite initiale sommaire** varie entre 2 000 et 5 000 euros par ouvrage ;

- le **coût d'une inspection détaillée** varie entre 3 000 et 15 000 euros par ouvrage ;

- le **coût d'une inspection subaquatique** est de 3 000 euros par jour ;

- le **coût de l'utilisation de nacelles** pour accéder au pont varie de 500 à 2 000 euros par jour.

**S'agissant du coût d'entretien**, il est estimé de 5 à 10 euros hors taxes par m<sup>2</sup> d'ouvrage pour un entretien courant et de 25 à 200 euros hors taxe par m<sup>2</sup> pour un entretien spécialisé.

Pour la remise en état, les **matrices de coût** développées par le Cerema montrent que le passage d'une classe à une autre nécessite une dépense comprise entre 110 et 395 euros par m<sup>2</sup> d'ouvrage.

Quant aux **coûts de reconstruction des ponts**, ils sont estimés en moyenne **entre 1 et 1,5 million d'euros** pour les ouvrages d'art franchissant des voies routières<sup>1</sup>.

Le **coût total d'entretien des ponts**, incluant la surveillance, l'entretien courant et spécialisé et les réparations, est évalué entre 25 000 et 40 000 euros par pont et par an<sup>2</sup>.

#### ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT DES PONTS

(prix hors taxes par m<sup>2</sup> d'ouvrage)

Coût pour passer		A la classe				
		1	2	2E	3	3U
De la classe	1	- €	- €	- €	- €	- €
	2	110,64 €	- €	- €	- €	- €
	2E	324,12 €	291,71 €	- €	- €	- €
	3	436,07 €	392,46 €	348,85 €	- €	- €
	3U	2 948,34 €	563,63 €	450,91 €	394,54 €	- €

Source : Cerema

Au cours de ses travaux, la mission a été alertée à plusieurs reprises sur des **situations de communes en incapacité de financer des travaux de réhabilitation de leurs ponts** compte tenu du coût qu'ils représentent par rapport aux ressources dont elles disposent.

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> Instruction du Gouvernement du 15 mars 2018 relative à la médiation du préfet concernant la répartition des responsabilités et des charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies, prévue à l'article L. 2123-10 du code général de la propriété des personnes publiques.

Lors de son déplacement en Seine-et-Marne, la mission a visité deux ponts appartenant aux communes de Guérard et de Tigeaux fermés à la circulation depuis 2014 en raison de leur mauvais état. Les travaux de réhabilitation de ces deux ponts ont été estimés à **un million d'euros par pont**, soit un investissement hors de portée pour les communes compte tenu de leurs ressources budgétaires (le budget annuel de la commune de Guérard est de **trois millions d'euros**)<sup>1</sup>.

Les communes qui ne disposent pas des ressources financières pour procéder à des travaux de remise en état de leurs ponts **peuvent éventuellement bénéficier d'aides de la part du département**<sup>2</sup>. Toutefois, **peu de départements sont en capacité d'apporter une aide financière aux communes**. D'après les informations transmises par l'ADF, « 26 % des départements affirment avoir mis en place des aides spécifiques pour financer les routes et les ouvrages d'art des collectivités locales ».

L'État peut également concourir au financement de certaines opérations portées par les communes à travers **la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)**. En 2016, près de 3 200 opérations concernant la voirie ont ainsi été subventionnées par la DETR, **pour un montant de 101 millions d'euros**, avec un taux moyen de subvention des projets de 14 %.

Toutefois, la possibilité pour les communes de solliciter des crédits de DETR varie selon les règlements départementaux et les clés de répartition des enveloppes retenues dans les départements. **Par ailleurs, s'agissant des ouvrages d'art, les taux de subventions peuvent s'avérer largement insuffisants au regard des coûts particulièrement élevés de remise en état**. En outre, à enveloppes constantes, l'utilisation des crédits DETR pour les dépenses de voirie s'opère au détriment du financement d'autres politiques publiques.

La mission a ainsi été informée de la **situation de l'intercommunalité Bernay Terres de Normandie**, qui comporte sur son territoire **deux ponts fermés à la circulation en raison de leur état**<sup>3</sup> : un pont situé dans la commune de Beaumontel, dont l'un des piliers s'est affaissé l'été dernier, qui fait actuellement l'objet de travaux de réparation pour un montant d'environ 250 000 euros – cette opération est financée et réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes, qui ne bénéficie d'aucune subvention, ces travaux n'étant pas éligibles à la DETR dans l'Eure ; un pont situé dans la commune de Brionne qui devra être détruit et reconstruit, pour un montant estimé à 400 000 euros (dans l'attente de ces travaux, un pont provisoire militaire est loué par l'intercommunalité).

---

<sup>1</sup> Voir annexe 3.

<sup>2</sup> Les aides des départements, versées sous la forme de subventions, peuvent être importantes pour mener à bien leurs investissements de voirie, et peuvent atteindre jusqu'à 80 % du montant total des travaux. Toutefois, ces aides se sont fortement réduites ces dernières années, comme le souligne le rapport conjoint IGF-IGA-CGEDD.

<sup>3</sup> Voir annexe 3.

### 3. Un recours difficile à l'expertise extérieure

En l'absence de ressources internes pour assurer la gestion de leurs ponts, **les collectivités sont tenues de s'en remettre à une expertise extérieure**. La complexité des procédures et le coût que représente le recours à des bureaux d'études constituent néanmoins un frein important. Des collectivités rencontrent par ailleurs des difficultés simplement pour accéder à des bureaux d'études, qui considèrent leurs marchés comme **peu rentables**.

Surtout, les communes **ne bénéficient plus, ou que marginalement, d'un appui technique depuis la disparition de l'assistance technique de l'État pour raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (Atesat)** qui étaient fournie par les directions départementales des territoires (DDT), et dont la suppression a été actée en 2014.

#### LA SUPPRESSION DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'ÉTAT POUR RAISONS DE SOLIDARITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (ATESAT)

Afin d'aider les petites communes ou intercommunalités<sup>1</sup> ne disposant pas des moyens humains et financiers nécessaires à l'exercice de leurs compétences dans les domaines de la voirie, de l'aménagement et de l'habitat, **la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001** portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (MURCEF) a prévu qu'elles puissent **bénéficier d'une mission d'assistance technique fournie par les services de l'État**.

Cette mission était fournie à **la demande des communes ou de leurs groupements**, dans des conditions définies par conventions, qui prévoyaient notamment les modalités de rémunération de cette assistance par les collectivités bénéficiaires.

Dans le domaine de la voirie, cette assistance pouvait notamment concerner la gestion de la voirie et de la circulation, la programmation des travaux ou encore la conduite des études relatives à l'entretien du patrimoine routier.

En matière de gestion d'ouvrages d'art, l'appui de l'État pouvait notamment consister en une mission d'assistance au recensement de ces ouvrages, d'assistance à maîtrise d'ouvrage, et d'aide à la réalisation d'une première visite initiale pour évaluer l'état des ouvrages.

**Environ 27 000 collectivités ont bénéficié de l'Atesat au cours de la période 2010-2012**. Cette mission coûtait 25 millions d'euros et mobilisait environ 1 200 emplois équivalents temps plein travaillé (ETPT).

L'Atesat a été supprimée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

<sup>1</sup> Le décret n° 2002-1209 du 27 septembre 2002 fixait les conditions d'éligibilité des communes et des intercommunalités à l'Atesat, en prenant en compte des critères de nombre d'habitants et de potentiel fiscal.

La mission considère qu'en supprimant l'Atesat, **l'État s'est désengagé de sa mission d'assistance technique aux communes** et si la loi du 7 août 2015 dite loi « NOTRe » a élargi la **mission d'assistance des départements** aux communes et aux EPCI aux questions de **voirie, d'aménagement et d'habitat**, les moyens manquent pour traduire cette ambition dans les faits. Ce transfert de compétences aux départements n'a pas été compensé.

Aussi, cet **appui est assuré de manière variable**, en fonction des ressources budgétaires et humaines que les départements sont en capacité de mobiliser. D'après les informations recueillies par la mission, **une soixantaine de départements ont créé une agence technique ou proposent une offre d'ingénierie**, sous des formes diverses (associations, sociétés publiques locales, syndicats mixtes, etc). Toutefois, le champ de leurs interventions est plus ou moins étendu et peut ne pas toujours inclure la gestion des voiries.

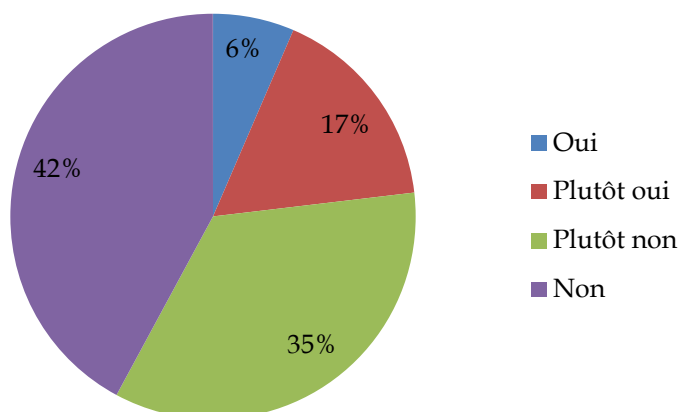
En outre, lors de son audition au Sénat, l'Assemblée des départements de France a indiqué avoir interrogé les départements sur leur capacité à apporter une assistance technique aux communes et aux EPCI : *« 13 % ont répondu être tout à fait en mesure d'apporter une assistance technique, 58 % en étant capables en partie, en fonction de l'évolution du personnel et des compétences internes, 21 % en étant incapables et 7 % ne se prononçant pas »*. Les départements qui ne sont pas en capacité d'apporter une ingénierie aux communes évoquent pour principale cause la **rareté** de la compétence et le **manque de moyens**.

En somme, bien que l'appui technique des départements soit utile, **il n'est pas aussi systématique que l'Atesat** qui bénéficiait à un large nombre de collectivités. Les petites communes ont donc manifestement pâti de ce désengagement de l'État.

Le réseau scientifique et technique de l'État restructuré, au niveau national, autour du Cerema, n'est pas non plus en mesure de répondre aux besoins des petites communes, compte tenu de leur nombre et de la taille de leur patrimoine. Le Cerema **vient aujourd'hui principalement en appui des services gestionnaires de voirie de l'État**, ainsi qu'aux départements pour la gestion de leurs ouvrages complexes.

La consultation des élus locaux ouverte sur la plateforme dédiée du Sénat a mis en évidence que **77 % des communes et intercommunalités considéraient ne pas disposer d'un soutien suffisant en matière d'expertise publique**.

RÉPONSE À LA QUESTION :  
« ESTIMEZ-VOUS DISPOSER D'UN SOUTIEN SUFFISANT  
EN MATIÈRE D'EXPERTISE PUBLIQUE ? »



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – réponses à la consultation des élus locaux.

À titre d'exemple, la **métropole de Nantes** (Loire-Atlantique) souligne que « *les compétences sont de plus en plus rares dans le public et le privé [...]. Il faut déjà être expert pour rédiger un cahier des charges. De plus, les organismes publics répondent de moins en moins aux marchés. Les organismes privés sont toujours plus alarmistes et de moins en moins pragmatiques. Les conclusions de leurs expertises poussent à toujours plus de travaux* ». De même, la **communauté de communes du Bocage Mayennais** (Mayenne) rappelle que « *l'expertise publique est limitée en terme de moyens humains, à la fois en interne et en externe au travers de l'assistance départementale. L'expertise privée demande un coût plus onéreux que l'expertise publique pour une qualité de travail équivalente* ». Face à une telle situation, la **commune d'Aix-en-Provence** précise que l'équipe municipale a pris le parti « *d'associer des compétences internes (service dédié à la maintenance des ouvrages d'art) pour les pathologies classiques et compétences privées (marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage ingénierie) pour les pathologies les plus sévères* » dans le cadre d'un partenariat économique et opérationnel.

Enfin, outre le recours difficile à l'expertise extérieure, la mission a été alertée **sur les contraintes législatives et réglementaires qui compliquent les travaux d'entretien et de réparation des ponts.**

C'est notamment le cas de **l'entretien des ponts surplombant des voies d'eau**, qui posent des difficultés aux collectivités territoriales compte tenu des **prescriptions prévues par le code de l'environnement en matière de protection des milieux aquatiques.** En fonction de leur nature ou de leur



volume, les travaux sur les ouvrages de franchissement doivent en effet faire l'objet d'une procédure de déclaration préalable nécessitant la réalisation d'études visant à évaluer leur incidence sur l'eau et les milieux aquatiques<sup>1</sup>.

La mission a par exemple été **alertée de la situation de la commune de Fleury-sur-Loire, dans la Nièvre**, qui possède trois ponts au-dessus du canal latéral de la Loire posant des problèmes importants d'entretien compte tenu des prescriptions environnementales à respecter, la commune estimant qu'elle « *[n'a] pas les moyens techniques pour intervenir sur les tabliers [ni] les moyens financiers pour faire intervenir des entreprises spécialisées.* »

**En résumé : il existe une grande incertitude s'agissant du nombre de ponts gérés par les communes et les intercommunalités et 73 % des élus ayant répondu au questionnaire de la mission affirment ne disposer d'aucune base de données de recensement de leurs ouvrages d'art.**

**Il existe des « ponts orphelins » dont la propriété n'est pas établie et qui ne sont pas entretenus.**

**Un certain nombre de communes et d'intercommunalités ont des ponts en mauvais ou très mauvais état et sont dans l'incapacité de réaliser les travaux de réparation, dont les coûts sont prohibitifs.**

**Ces collectivités ne sont, en grande majorité, pas équipées pour assurer la gestion de leurs ponts et ne possèdent ni les personnels ni les compétences techniques. Ainsi, 90 % des élus des communes et intercommunalités ayant répondu à la consultation ont indiqué ne pas disposer de ressources en interne pour assurer la gestion de leurs ponts.**

**Elles ont également des difficultés à accéder à une expertise extérieure, qu'elle soit privée ou publique, compte tenu de la suppression de l'assistance technique de l'État pour raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (Atesat) en 2014 qui n'est que très partiellement compensée par l'appui technique apporté par les départements, en raison notamment de l'absence de compensation de ce transfert de compétences.**

**En l'absence de ressources techniques et financières suffisantes, de nombreuses communes et intercommunalités ne connaissent pas l'état de leur patrimoine.**

---

<sup>1</sup> Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.



## DEUXIÈME PARTIE : PROPOSITIONS

**L'ensemble des éléments recueillis par la mission d'information aboutit au constat d'une dégradation inquiétante de tous les types de ponts, qu'ils soient gérés par l'État, les départements, les intercommunalités ou les communes.**

La situation des ponts gérés par les communes et leurs groupements **est particulièrement préoccupante**, ces ouvrages faisant l'objet d'une surveillance et d'un entretien insuffisants en raison du manque de moyens financiers, humains et techniques auquel ces collectivités sont confrontées.

Cette détérioration **entraîne des risques réels de sécurité** pour les usagers, qu'il s'agisse de ceux qui empruntent les ponts comme de ceux qui circulent en-dessous des ouvrages.

Elle peut induire en outre **des fermetures partielles ou totales d'ouvrages** de plus en plus fréquentes qui pénalisent lourdement les habitants des territoires concernés, en les obligeant parfois à réaliser des détours de plusieurs kilomètres pour leurs activités quotidiennes.

Afin d'enrayer cette dégradation et d'assurer une remise en état progressive du patrimoine des ponts, **la mission considère qu'il convient de mettre en œuvre :**

1. un « plan Marshall » pour les ponts dès 2020 consistant à porter les moyens affectés par l'État à l'entretien des ouvrages d'art à 120 millions d'euros par an et à créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans ;

2. des mesures structurelles permettant de sortir d'une culture de l'urgence au profit d'une gestion patrimoniale, en apportant un soutien tout particulier aux communes et aux intercommunalités.

## I. UNE PRIORITÉ : METTRE EN PLACE UN « PLAN MARSHALL » POUR LES PONTS

### A. UN EXEMPLE À SUIVRE : LES MESURES PRISES À LA SUITE DE LA CATASTROPHE DU TUNNEL DU MONT-BLANC

À la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc en 1999, l'État a engagé une réforme d'ampleur de sa politique de surveillance des tunnels<sup>1</sup> et consacré des moyens importants à leur sécurisation.

Il a malheureusement fallu que cet accident se produise pour que soit mis en place un régime de police spéciale des tunnels et que soient sanctuarisés les moyens financiers nécessaires à leur sécurisation.

L'État est ainsi parvenu à allouer 1,2 milliard d'euros sur onze ans<sup>2</sup> (entre 2007 et 2018) pour le financement d'un **programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national**<sup>3</sup> avec un montant moyen, entre 2009 et 2014, de **143 millions d'euros par an** (60 millions en 2018).

**La mission tient à rappeler ce drame et les conséquences qui en ont été tirées afin que cette expérience inspire la réflexion menée sur la sécurité des ponts.**

Elle appelle ainsi à dégager, sans attendre qu'un accident se produise, les moyens nécessaires à la mise en sécurité des ponts les plus dangereux, à l'engagement des réparations des ponts qui le nécessitent et à la mise en place d'une surveillance efficace de l'ensemble des ponts.

### B. DOUBLER LES MOYENS CONSACRÉS PAR L'ÉTAT À SES OUVRAGES D'ART POUR LES PORTER À 120 MILLIONS D'EUROS PAR AN

Comme rappelé précédemment, le maintien dans les prochaines années **des 45 millions d'euros consacrés en moyenne annuellement depuis dix ans aux ouvrages d'art se traduirait par un doublement des ponts en mauvais état d'ici dix ans.**

Alors que les audits effectués ou commandés par l'État lui-même ont mis en évidence la dégradation de l'état de ses ponts et **évalué les besoins financiers à 110 à 120 millions d'euros par an**, la mission constate que les

---

<sup>1</sup> À la suite de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, un régime de police spéciale de la sécurité des ouvrages du réseau routier a été mis en place pour tous les tunnels routiers de plus de 300 mètres quels qu'en soient les maîtres d'ouvrages ou gestionnaires – à l'exception des ouvrages internationaux régis par des accords spécifiques. Ce régime prévoit notamment une autorisation préfectorale de mise en service, l'obligation d'un examen périodique et la possibilité pour le préfet de prescrire des mesures restrictives d'exploitation voire d'ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

<sup>2</sup> Programme pris en charge par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf).

<sup>3</sup> Ce programme de sécurisation concernait les tunnels excédant 300 mètres.

moyens que le Gouvernement a choisi d'y consacrer dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités ne sont pas suffisants.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait ainsi considéré, dans son rapport de janvier 2018, que **986 millions d'euros** par an étaient nécessaires pour améliorer l'état du réseau routier à partir de 2018, **dont 110 millions d'euros pour les ouvrages d'art**.

Or, la programmation financière figurant dans le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit de consacrer à l'entretien et à la modernisation du réseau routier un montant de **850 millions d'euros** par an d'ici 2022 puis 930 millions d'euros par an au-delà. S'agissant de l'entretien des ouvrages d'art, d'après les informations transmises par le ministère des transports, l'objectif est de suivre l'évolution des moyens décrite dans le scénario 5 de l'audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé. Ce scénario prévoit de consacrer **74 millions d'euros** par an à l'entretien des ouvrages d'art entre 2018 et 2022 puis 119 millions d'euros par an entre 2023 et 2027.

Cette augmentation des moyens dévolus à l'entretien du réseau routier et des ponts n'est pas suffisante. Outre que les montants consacrés à cette dépense en 2018 se sont élevés à **65 millions d'euros**, soit 10 millions d'euros de moins que la trajectoire du scénario, la mission relève que les montants prévus – s'ils étaient atteints – **resteraient en-deçà des préconisations du COI qui recommandent de doubler les budgets consacrés aux ouvrages d'art dès 2018 et non à partir de 2023**.

Par ailleurs, la trajectoire prévue **fait peser la responsabilité de l'augmentation des crédits d'entretien des ponts sur le prochain Gouvernement**. La mission considère que l'entretien de ces ouvrages, compte tenu des enjeux de sécurité qu'ils présentent et de leur importance économique, est une priorité, et qu'il convient par conséquent de **porter le montant des crédits qui leur est alloué à 120 millions d'euros par an dès 2020**.

#### LES DÉPENSES CONSACRÉES PAR L'ALLEMAGNE À L'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART

À titre de comparaison, l'Allemagne a considérablement augmenté son budget consacré à la maintenance des routes fédérales et de leurs ouvrages d'art au cours des dernières années ; celui-ci devrait passer de 3,3 milliards d'euros en 2016 à 4,2 milliards d'euros en 2020. Au sein de cette enveloppe, la part consacrée aux ouvrages d'art devrait s'élever à 43 % après 2020 contre 36 % actuellement. Un programme de modernisation a été lancé en 2015 et cible principalement des opérations d'envergure de renforcement de grands ponts à plus de 5 millions d'euros par pont. Le budget global de ce programme devrait évoluer de 450 millions d'euros en 2016 à 780 millions d'euros en 2020, sans compter les 100 millions d'euros annuellement mobilisés pour le renforcement de ponts plus courants.

La mission relève également que les Allemands consacrent environ 1,2 milliard d'euros pour une surface de pont de 30 m<sup>2</sup> soit 40 euros par m<sup>2</sup>, contre 52 millions d'euros en France pour une surface de ponts de 5,5 m<sup>2</sup>, soit 10 euros par m<sup>2</sup>. Ces chiffres sont cohérents avec les recommandations de l'OCDE et la mission constate que l'Allemagne applique le taux de 1 % de la valeur à neuf de leur patrimoine en dépenses de maintenance pour ces ouvrages<sup>1</sup>.

Saisissant l'occasion de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, le Sénat a d'ores et déjà **ajouté au sein des objectifs prioritaires de la programmation des investissements dans les infrastructures de transport**, l'amélioration de la connaissance, de l'entretien et de la sécurité des ouvrages d'art et des ponts, et précisé que l'Etat devra accompagner les collectivités territoriales dans la gestion de leurs ouvrages. La mission appelle l'Etat à mettre en œuvre ces orientations, qui ont été conservées par l'Assemblée nationale<sup>2</sup>.

### **C. METTRE EN PLACE UN FONDS D'AIDE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DOTÉ DE 1,3 MILLIARD D'EUROS SUR DIX ANS**

#### **1. Un besoin pour la réparation des ponts en mauvais état des collectivités territoriales évalué à 5 milliards d'euros d'ici 2030**

Si le manque de données récentes relatives à l'état des ponts des collectivités territoriales **rend difficile tout exercice de projection**, il est toutefois possible et surtout indispensable de s'y livrer pour estimer les investissements financiers nécessaires.

La surface moyenne des ponts gérés par les petites collectivités **étant de 120 m<sup>2</sup> et le coût de réparation d'un pont évalué à environ 1 000 euros par m<sup>2</sup>**, on peut estimer à 120 000 euros le coût moyen de réparation d'un pont.

Sur la base du constat établi en 2008 d'une proportion de 16 % de ponts nécessitant des travaux de réparation, constat dont tout laisse à penser qu'il est *a minima* inchangé, 1,45 milliard d'euros seraient nécessaires pour remettre en état l'ensemble des ponts dégradés des communes et de leurs groupements, soit **145 millions d'euros par an sur une durée de dix ans**.

Quant aux ponts gérés par les départements, **8,5 % nécessitent des travaux de réparation**, soit environ 8 500 ponts. La surface de ces ponts étant en moyenne d'environ 350 à 400 m<sup>2</sup>, **environ 300 millions d'euros par an sur dix ans** seraient nécessaires pour procéder à leur réparation.

<sup>1</sup> Bruno Godart, président de l'AFCG – Revue des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et des diplômés de l'École nationale des ponts et chaussées, N° 892 septembre 2018.

<sup>2</sup> Au moment de la parution du rapport, ces dispositions étaient présentes dans le projet de loi adopté en première lecture par l'Assemblée nationale.

Il ne s'agit là que des montants nécessaires pour remettre en état les ponts qui sont dégradés. **Ces montants excluent les autres dépenses qui doivent par ailleurs être consacrées à la surveillance régulière des ponts et à leur entretien courant** afin de prévenir leur détérioration.

Ainsi, au total **5 milliards d'euros seraient nécessaires d'ici 2030** pour assurer la réparation des ponts en mauvais état gérés par les collectivités territoriales.

Comme l'ont clairement établi les auditions et déplacements menés par la mission, ainsi que les réponses à la consultation des élus locaux, à budgets constants, **les petites communes et intercommunalités ne pourront pas, dans les années à venir, consacrer suffisamment de moyens à l'entretien de leurs ponts**, dont l'état continuera à se dégrader. Dès lors, il n'est pas étonnant que le manque de ressources soit la **principale préoccupation exprimée par les élus locaux**, dont beaucoup appellent à la création d'un fonds spécifique.

**LA PREMIÈRE PRÉOCCUPATION DES ÉLUS LOCAUX :  
LE FINANCEMENT DES DÉPENSES D'ENTRETIEN DE LEURS PONTS**

Les auditions menées par la mission et les résultats de la consultation des élus locaux lancée par le Sénat sur la sécurité des ponts **ont mis en évidence une préoccupation partagée par la grande majorité des élus locaux** : celle du financement de l'entretien de leurs ponts.

De nombreux élus **ont témoigné des difficultés qu'ils rencontrent pour faire face aux dépenses de surveillance et d'entretien des ponts**, et demandé la mise en place d'une aide financière pour leur permettre de prendre en charge ces dépenses.

Comme l'a relevé l'Assemblée des départements de France à l'occasion de son audition au Sénat : *« nous avons également interrogé les départements sur leurs préconisations dans le cas d'un plan national. Le premier point évoqué est celui du financement. Il est déterminant pour de nombreux départements et sera croissant à mesure que le patrimoine va vieillir. Beaucoup demandent la création d'un fonds spécifique abondé par l'État - amendes de police, vignette poids lourds... Il y a là tout un patrimoine qui, dans l'état actuel de nos finances, va poser un problème de plus en plus important pour l'entretien. »*

La mise en place d'un fonds d'aide **est demandée par de nombreux élus de petites communes ou intercommunalités**.

C'est le cas par exemple d'un élu d'une commune de l'Essone qui indique : *« un pont a cette particularité de rester en bon état longtemps, ce qui fait apparaître un coût d'entretien très élevé, mais finalement annuellement faible au regard de l'intervalle de temps important entre deux entretiens. C'est pour cela qu'un fonds d'aide devrait être national, car porté sur 20 à 40 ans. Seul l'État est capable de projeter un fonds intervenant sur un tel terme. Le principe d'une contribution des communes abondant une partie de ce fonds pourrait être envisagé, au prorata de la population. En revanche, la clef de répartition du fonds doit être au prorata du nombre de ponts et couvrir, a minima, le coût d'audit préalable à des travaux et une partie importante de la reprise structurelle – les éléments de chaussée et de finition du tablier pouvant rester à la charge de la collectivité locale »*.

C'est le cas également du président de la communauté de communes du Pays de Salars (Aveyron), qui souhaite « *obtenir des aides avec la mise en place d'une enveloppe exceptionnelle de l'État autre que la DETR* », ou du maire de la commune d'Ambilly (Haute-Savoie), qui demande la « *création d'un fonds d'aide spécifique à l'entretien des ouvrages appartenant aux collectivités les plus petites et/ou ayant les ressources les plus limitées* ».

Par conséquent, la mission considère qu'il est **prioritaire d'apporter aux collectivités qui en ont besoin une aide financière afin d'améliorer l'état de leurs ponts, dès 2020**. Pour cela, elle estime nécessaire de créer un **fonds dédié d'aide aux collectivités poursuivant deux objectifs** :

- **permettre un diagnostic d'ici cinq ans de l'ensemble des ponts des petites communes et intercommunalités ;**
- **permettre aux collectivités qui en ont besoin de bénéficier d'une aide pour procéder aux travaux de réparation et de reconstruction de leurs ponts d'ici dix ans.**

## **2. Mettre en place un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 1,3 milliard d'euros sur dix ans**

*a) 30 millions d'euros par an pour réaliser un diagnostic de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités d'ici cinq ans*

Pour la mission, le plus urgent est de permettre que **l'ensemble des ponts gérés par les communes et intercommunalités fasse l'objet d'un diagnostic dans un délai de cinq ans, soit d'ici 2025**, afin d'identifier les ponts les plus à risque et de prioriser les actions à mener.

Sur la base d'un coût moyen évalué à environ 2 000 euros par diagnostic, **30 millions d'euros par an seraient nécessaires pour procéder à l'inventaire des 80 000 ponts gérés par les communes et leurs groupements sur une durée de cinq ans.**

Il s'agit là d'une fourchette haute, ce fonds ayant vocation à n'être utilisé que pour les ouvrages dont l'état n'a pas été évalué récemment, notamment les ponts des petites communes et intercommunalités.

*b) 100 millions d'euros par an pour remettre en état les ponts des collectivités en mauvais état d'ici dix ans*

**La deuxième priorité est de procéder à des travaux de réparation ou, si nécessaire, de reconstruction des ponts en mauvais état gérés par les collectivités territoriales.**



Au regard des besoins pour procéder à la remise en état des ponts des communes et des intercommunalités, et des départements, estimés respectivement à 145 millions et 300 millions d'euros par an sur une durée de dix ans, la mission considère qu'il serait nécessaire **qu'au moins 100 millions d'euros soient consacrés chaque année aux projets de réparation ou de reconstruction des ponts des collectivités territoriales.**

Au total, le fonds d'aide aux collectivités territoriales **devrait donc être doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total,** afin d'aider au financement des diagnostics et des travaux de réparation des ponts les plus dégradés.

La gestion de ce fonds pourrait être **confiée aux préfets de département,** qui instruiraient les demandes de financement sur la base de projets de diagnostics ou de réparation des ponts présentés par les collectivités territoriales.

Ce fonds aurait vocation à **bénéficier aux collectivités territoriales qui rencontrent des difficultés financières,** dont l'éligibilité serait mesurée en fonction de critères relatifs notamment au nombre de ponts qu'elles gèrent et aux ressources dont elles disposent (potentiel fiscal). Les projets de diagnostic et de réparation **feraient l'objet d'un cofinancement de la part des collectivités concernées.**

Afin de financer ce fonds, la mission recommande **d'utiliser les crédits de l'Afitf actuellement dévolus à la mise en sécurité des tunnels,** dans la mesure où le programme de sécurisation des tunnels **prendra fin en 2021.**

En effet, 1,2 milliard d'euros a été consacré à la sécurisation des tunnels entre 2007 et 2018. **Un effort identique doit être réalisé pour les ponts sur les dix années à venir.** C'est pourquoi, les **montants consacrés aux tunnels doivent être réaffectés à l'entretien des ponts** qui, comme les tunnels, sont des ouvrages d'art présentant des enjeux de sécurité importants.

Les projets de diagnostic et de réparation des collectivités territoriales pourraient également faire l'objet de **financements par la Banque des territoires** gérée par la Caisse des dépôts et consignations.

**En résumé** : la mission appelle à la mise en œuvre d'un « plan Marshall » pour les ponts, consistant à :

1. porter le montant des moyens affectés à l'entretien des ouvrages d'art de l'État à 120 millions d'euros par an dès 2020 ;

2. créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total, en utilisant l'enveloppe dédiée à la mise en sécurité des tunnels qui prendra fin en 2021, afin de :

- réaliser un diagnostic de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités d'ici cinq ans ;

- remettre en état les ponts des collectivités territoriales en mauvais état d'ici dix ans.

## II. SORTIR D'UNE CULTURE DE L'URGENCE AU PROFIT D'UNE GESTION PATRIMONIALE

Comme le relève l'audit externe du réseau routier national non concédé publié en avril 2018<sup>1</sup>, les politiques actuelles de maintenance des ouvrages d'art **reposent davantage sur une culture de l'urgence**, qui consiste pour les gestionnaires de voirie à s'occuper des ponts présentant des dégradations, que sur une **gestion patrimoniale**, privilégiant les dépenses préventives et l'entretien courant et s'appuyant sur une programmation pluriannuelle des actions d'entretien.

Cette « gestion de l'urgence » du patrimoine n'est pas une **bonne pratique de maintenance** et n'est ni durable ni économiquement soutenable à terme.

C'est pourquoi la mission recommande de **mettre en place des mesures structurelles pour améliorer la politique de gestion de ces ponts**.

---

<sup>1</sup> IMDM, Nibuxs, *Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau*, avril 2018.

## **A. METTRE EN PLACE DES OUTILS POUR CONNAÎTRE ET SUIVRE L'ÉTAT DU PATRIMOINE**

La mise en place d'un **fonds d'aide aux collectivités territoriales** doit s'accompagner d'une amélioration durable de la **connaissance générale du patrimoine des ponts qu'elles gèrent et de son état.**

### **1. Un système d'information géographique national pour référencer les ouvrages**

Actuellement, l'État dispose d'un logiciel pour la gestion de ses ouvrages d'art qui est relié à un système d'information géographique.

La mission considère qu'il est nécessaire d'étendre cette pratique aux autres gestionnaires de voirie, en développant un **système d'information géographique (SIG) national** permettant de recenser et de géo-référencer tous les ouvrages d'art en France. Ce SIG permettrait de disposer, en données ouvertes, d'informations relatives à la localisation des ouvrages, à leur dimension ainsi qu'aux restrictions de circulation applicables.

Ces données ouvertes **pourraient être intégrées par les opérateurs de GPS pour éviter d'orienter le trafic routier, et notamment le trafic poids-lourds, vers des ponts qui ne sont pas conçus pour supporter de telles charges.**

Ce SIG serait alimenté sur la base des données transmises par les gestionnaires de voirie et **mis à jour à intervalle régulier par un opérateur national.** Ce rôle pourrait utilement être confié à l'Iddrim à travers l'Observatoire national des routes (ONR).

### **2. Un « coffre-fort numérique » pour conserver les archives relatives aux ponts**

Plusieurs des organismes auditionnés par la mission ont mis en avant la **nécessité d'améliorer la conservation des archives liées aux ponts.**

La Confédération des organismes indépendants tierce partie de prévention, de contrôle et d'inspection (COPREC), en particulier, a estimé utile de **mettre en place un système de gestion de la donnée** pour éviter que la documentation sur les ponts ne se perde.

Pour assurer la conservation des documents techniques, la mission préconise par conséquent **la création d'un « coffre-fort numérique »,** qui constituerait une plateforme mise à disposition des gestionnaires de voirie qui le souhaitent pour leur permettre d'y archiver les documents techniques relatifs à leurs ponts.

La mission considère également nécessaire de créer une obligation pour les entreprises ayant construit des ponts de **transmettre aux collectivités qui en sont propriétaires, à leur demande, les données techniques qu'elles ont à disposition.**

### **3. Des « carnets de santé » pour suivre l'évolution de l'état des ponts**

La mission recommande que les gestionnaires de voirie **mettent en place, pour chaque pont, un « carnet de santé »** ou « **carnet de maintenance** » définissant les caractéristiques de l'ouvrage, la politique de surveillance et d'entretien à prévoir et retraçant toutes les opérations effectuées sur l'ouvrage ainsi que l'évolution de l'état de l'ouvrage.

Ce document leur permettrait **d'assurer le suivi de l'état de leurs ponts et de mettre en place des budgets adaptés à leur patrimoine.** Il s'agit là d'une **recommandation partagée par la majorité des acteurs du secteur routier rencontrés par la mission.**

## ***B. AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE DES DÉPENSES D'ENTRETIEN DES PONTS DANS LA COMPTABILITÉ PUBLIQUE***

Au cours de ses travaux, la mission a constaté que **les ponts sont insuffisamment considérés comme un patrimoine** qui, au même titre que les biens immobiliers ou les biens meubles, doit faire l'objet de provisions pour renouvellement et d'actions d'entretien préventives.

Or, le sous-entretien chronique des ouvrages **oblige par la suite à engager des dépenses de réparation beaucoup plus importantes.** La mise en place d'actions préventives permet *a contrario* de réaliser des économies importantes. L'audit externe indique ainsi que *« sur un cycle de 100 ans, l'introduction d'un entretien préventif systématique pourrait faire économiser jusqu'à 23 % de la valeur neuf de l'ouvrage et pérenniser l'état des ouvrages d'art. »*

De même, à l'occasion de la table ronde organisée par le Sénat sur l'état des infrastructures de transport en 2017, Pierre Calvin, représentant de l'Union des syndicats de l'industrie routière française avait souligné : *« Quand on n'a pas les moyens d'investir un euro pour l'entretien, il faudra, pour atteindre le même résultat, en dépenser dix, dix ans plus tard »*<sup>1</sup>.

C'est pourquoi, compte tenu de l'importance d'augmenter les moyens consacrés à l'entretien des ponts, la mission recommande **d'intégrer dans la section « investissement » des budgets des collectivités les dépenses de maintenance des ouvrages d'art,** qui sont actuellement

---

<sup>1</sup> Rapport n° 458 (2016-2017) « Infrastructures routières et autoroutières : un réseau en danger », fait par M. Hervé Maurey, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable : <https://www.senat.fr/rap/r16-458/r16-458.html>.

considérées comme des dépenses de fonctionnement mais qui permettent d'accroître la durée de vie des ouvrages.

Il s'agit d'une **demande forte portée par les associations de collectivités territoriales**. Comme l'a indiqué le représentant de l'Assemblée des départements de France lors de son audition, *« tout ce qui concerne le contrôle des ouvrages, les audits, etc., est comptabilisé au titre du fonctionnement, lui-même plafonné dans le cas des pactes financiers à 1,2 %. Nous pensons que toutes ces actions de fonctionnement qui contribuent à la pérennisation de l'ouvrage devraient pouvoir être comptabilisées au titre de l'investissement et ne fassent pas l'objet de restrictions »*<sup>1</sup>.

Afin de **créer un effet incitatif**, la mission propose que ce changement comptable soit ouvert aux collectivités **pendant une période transitoire de dix ans**.

Le basculement des dépenses d'entretien des ouvrages d'art dans la section « investissement » **permettrait aux collectivités territoriales de récupérer partiellement la TVA acquittée à l'occasion des travaux**. Les dépenses de fonctionnement étant soumises à contrainte budgétaire dans le cadre des pactes financiers, ce basculement **inciterait les collectivités à procéder à la maintenance de leurs ouvrages**.

Au-delà, la mission propose que soit lancée **une concertation avec les collectivités territoriales** pour adapter leurs outils de comptabilité publique afin d'envisager l'amortissement des ouvrages d'art et le provisionnement de sommes nécessaires à leur entretien. À cet égard, comme l'a rappelé le cabinet de conseil en gestion d'infrastructures suisse IMDM lors de son audition, **l'absence d'amortissements prévus dans la comptabilité publique pour entretenir ces ouvrages est problématique**, car elle ne permet pas la mise en place d'une politique de gestion basée sur un entretien régulier.

Ces évolutions devraient permettre aux gestionnaires de tendre vers une **programmation pluriannuelle des dépenses d'entretien et de réparation des ponts**, sur la base de la connaissance de l'état du patrimoine et de son évolution.

L'amélioration de la politique de gestion des ponts **passé aussi par le déploiement de nouvelles technologies** comme la mise en place de capteurs permettant de surveiller en temps réel l'évolution des structures et des matériaux<sup>2</sup>, ou l'utilisation de drones pour réaliser des inspections visuelles.

---

<sup>1</sup> Voir le compte rendu de la table ronde du 30 janvier 2019 (Chapitre- Travaux en commission).

<sup>2</sup> Cette instrumentation est toutefois onéreuse et n'a vocation à être mise en œuvre que pour les ponts importants ou qui présentent des pathologies particulières.

**En résumé :** afin d'améliorer structurellement la politique de gestion des ponts et de sortir d'une culture de l'urgence au profit d'une gestion patrimoniale, la mission recommande de :

1. mettre en place un système d'information géographique (SIG) national afin de référencer tous les ouvrages d'art en France, qui pourra être utilisé par les opérateurs de GPS pour mieux orienter le trafic routier, et créer un coffre-fort numérique permettant aux gestionnaires de voirie qui le souhaitent de conserver les documents techniques relatifs aux ponts ;

2. mettre en place un « carnet de santé » pour chaque pont permettant de suivre l'évolution de son état et de programmer les actions de surveillance et d'entretien nécessaires ;

3. intégrer dans la section « investissements » des budgets des collectivités territoriales les dépenses de maintenance des ouvrages d'art pour les inciter à accroître ces dépenses pendant une période transitoire de dix ans ;

4. lancer une concertation avec les collectivités territoriales afin d'envisager la prise en compte de l'amortissement des ponts dans les outils de comptabilité publique.

### **III. APPORTER UNE OFFRE D'INGÉNIERIE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

#### ***A. PERMETTRE AUX PETITES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITÉS DE BÉNÉFICIER D'UN APPUI TECHNIQUE DE L'ÉTAT***

##### **1. Aider les petites collectivités territoriales à définir des procédures de surveillance et d'entretien adaptées aux petits ponts**

Compte tenu de la diversité des ponts gérés par l'État et les collectivités, **il serait extrêmement difficile de définir une réglementation commune applicable à l'ensemble des gestionnaires de voirie, qui représenterait une charge excessive pour les collectivités territoriales et ne serait pas justifiée au regard de la taille de leurs ponts.**

La mission considère par conséquent qu'il convient de laisser les gestionnaires de voirie définir eux-mêmes les politiques de surveillance et d'entretien à mettre en place.

Toutefois, afin d'aider les petites communes et les intercommunalités à définir une politique de maintenance adaptée, **la mission propose de définir un référentiel technique allégé au profit des collectivités gérant des petits ponts.**

Comme l'a indiqué l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) lors de son audition, il conviendrait **que les normes appliquées par les services de l'État et définies dans l'instruction technique ITSEOA soient adaptées pour pouvoir être utilisées par les gestionnaires locaux.**

Ce travail pourrait être piloté par le Cerema, en association avec les gestionnaires de voirie locaux. À cette fin, **la mission recommande la création d'un groupe de travail animé par le Cerema** et regroupant les associations de collectivités territoriales pour définir ce référentiel.

Par ailleurs, au regard de la diversité des méthodes d'évaluation employées par les collectivités, la mission partage la recommandation du rapport de revue des dépenses des collectivités territoriales<sup>1</sup> visant à confier à l'Observatoire national des routes (ONR) **la définition d'une démarche partagée d'évaluation de l'état du patrimoine routier**, afin qu'une norme commune d'évaluation puisse être élaborée, avec l'aide du Cerema et des conférences techniques interdépartementales sur les transports et l'aménagement (Cotita).

## **2. Apporter une offre d'ingénierie territoriale en appui aux petites collectivités territoriales**

La mission a pu constater que, s'agissant de la gestion des ponts, la suppression de l'assistance technique des services de l'État pour raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (Atecat) en **2014 a laissé un vide qui n'a été que partiellement comblé par les départements.**

La généralisation de la mise en place, par les départements, **d'une assistance technique aux communes en matière de voirie**, notamment par le biais des agences techniques départementales, est souhaitable. Une telle assistance technique pourrait également être utilement apportée par les intercommunalités qui le souhaitent.

Toutefois, **la mission est consciente des difficultés financières que rencontrent les départements**, qui ne leur permettent de mettre à disposition des autres collectivités leurs capacités en ingénierie que de manière limitée. Seule une partie des départements indique en effet être en capacité d'apporter une telle assistance, comme rappelé précédemment.

---

<sup>1</sup> *Inspection générale des finances, Inspection générale de l'administration, Conseil de l'environnement et du développement durable, Revue des dépenses de voirie des collectivités territoriales, août 2017.*

C'est pourquoi, **elle considère qu'il est primordial de recréer, à l'échelle départementale**, une ingénierie publique pouvant être mobilisée par les petites communes et intercommunalités qui font face à des difficultés dans la gestion de leurs ouvrages.

Il s'agit d'une **demande forte des collectivités territoriales**, qui est notamment ressortie de la consultation des élus locaux mise en place par le Sénat.

**LA DEUXIÈME PRÉOCCUPATION DES ÉLUS LOCAUX :  
POUVOIR RECOURIR À UNE OFFRE D'INGÉNIERIE LOCALE**

Le besoin de bénéficier d'un appui technique pour entretenir leurs ponts est, après la question du financement, **la deuxième préoccupation qui ressort de la consultation des élus locaux lancée par le Sénat**, en particulier de la part des petites communes qui indiquent ne pas posséder l'expertise requise.

De nombreux élus **regrettent la disparition de l'Atesat et souhaitent pouvoir de nouveau s'appuyer sur une offre d'ingénierie locale**.

La commune de Hericourt (Pas-de-Calais) indique ainsi : « *Avant, nous avions une convention avec la DDTM du Pas-de-Calais qui était l'Atesat. Cette convention permettait l'établissement annuel de l'état du patrimoine routier et des ouvrages d'art de la commune avec visite sur place d'un agent. Cela nous était très utile pour le planning d'entretien de nos chemins et nous renseignait sur l'état de nos ponts.* ».

Ce constat est également partagé par la commune de Saint-Maurice-d'Ibie : « *[Le contrôle et l'entretien des ponts] était réalisé par le service de l'État, l'Atesat, qui a malheureusement disparu ! L'assistance technique départementale mise en place par le conseil départemental pour la voirie ne prend pas en compte les ouvrages d'art (ponts) malgré une contribution financière de 1 200 euros par an. Un service d'État devrait être rétabli.* ».

La commune de l'Escal (Alpes-de-Haute-Provence) demande également « *la création d'un service d'ingénierie au niveau départemental chargé du contrôle des structures et capable de préconiser les actions à mettre en place.* ».

La mission rappelle à ce sujet que **l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT)<sup>1</sup>**, dont la création sera effective d'ici à la fin de l'année 2019, devrait constituer un **guichet unique pour les besoins des collectivités territoriales en ingénierie technique et financière**. À cet égard, la mission souligne que la sécurité des ponts, gérés par les collectivités territoriales, constitue par essence **un projet complexe sur le plan technique et financier que l'ANCT a vocation à accompagner en mobilisant ses différents partenaires institutionnels** (Caisses des dépôts et consignations et Cerema en particulier).

Interrogé en séance publique au Sénat le 20 juin 2019 lors de l'examen en nouvelle lecture de la proposition de loi portant création d'une agence nationale de la cohésion des territoires, **le ministre des relations avec le Parlement a d'ailleurs confirmé cette interprétation de l'article 2 du texte**, dans lequel figure la notion de *mobilité*, qui inclut par extension les **infrastructures de transport**. Aussi, la future ANCT pourra, d'une part, apporter un **concours humain et financier** aux collectivités qui

<sup>1</sup> Proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires.



demanderaient à être appuyées dans la surveillance, l'entretien et la réparation de leur patrimoine d'ouvrages d'art et, d'autre part, faciliter l'accès à l'ingénierie publique et privée disponible sur le territoire concerné<sup>1</sup>.

**La mission espère que l'ANCT sera dotée de moyens humains et financiers suffisants pour pouvoir assurer cette mission.**

La mission considère ainsi qu'il est essentiel **que l'ANCT puisse mobiliser l'expertise du Cerema** au profit des collectivités territoriales. Lors de son audition devant la commission, Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, avait ainsi souligné la nécessité pour le Cerema de « **changer de culture** » : *« Je crois également que le Cerema doit changer de culture. (...) si l'on fait un micro-trottoir parmi les élus, je ne suis pas sûre qu'il soit connu par la majorité d'entre eux. Cette agence travaille essentiellement avec l'État et n'a pas tout à fait pris en compte les évolutions récentes entraînées par les dernières lois de décentralisation. Le Cerema doit devenir un outil au service des collectivités territoriales. Il dispose de compétences de haut niveau, de très bons techniciens. »*

Actuellement, les actions de partenariat et d'innovation (API) entre le Cerema et les collectivités **ne représentent que 6 % de ses activités**. Lors de son audition par la mission, son directeur général Pascal Berteaud en a convenu, puisqu'il a indiqué que le Cerema devait entrer dans un rapport plus partenarial avec les collectivités territoriales, **et qu'il conventionnerait avec l'ANCT afin que 40 % de ses activités soient à terme en direction des collectivités**.

**La mission juge cette orientation positive mais estime qu'elle doit rapidement se concrétiser.**

### **3. Clarifier rapidement la situation des « ponts de rétablissement »**

La mission considère également qu'il convient **de clarifier rapidement la situation des ponts de rétablissement**, qui ont été construits pour rétablir des voies interrompues par une infrastructure de transport nouvelle.

La loi « Didier » du 7 juillet 2014 prévoit la **réalisation d'un recensement de ces ponts qui ne font pas l'objet d'une convention** permettant de répartir les charges d'entretien entre le gestionnaire de la voie portée par le pont et celui de l'infrastructure nouvelle.

Ce recensement ayant été réalisé par les services de l'État, il convient désormais **que la liste des ponts devant faire l'objet d'une convention de financement soit arrêtée par le Gouvernement**, afin que ces conventions puissent être rapidement signées.

---

<sup>1</sup> Voir le compte rendu de la séance publique du 20 juin 2019 : [http://www.senat.fr/seances/s201906/s20190620/s20190620\\_mono.html](http://www.senat.fr/seances/s201906/s20190620/s20190620_mono.html)

Par ailleurs, plusieurs élus locaux ont souligné les **problèmes d'application des conventions existantes par SNCF Réseau et Voies Navigables de France**. Comme l'a indiqué l'Assemblée des communautés de France (AdCF) lors de son audition « *les ouvrages de rétablissement soulèvent de vrais problèmes d'application du droit. Il est important qu'on sanctuarise ces conventions et qu'on les fasse strictement appliquer* ».

Il convient donc non **seulement que les nouvelles conventions soient signées mais aussi qu'elles soient appliquées par les opérateurs**.

## **B. RENFORCER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES**

### **1. Encourager la mutualisation de la gestion des ponts**

La gestion d'un patrimoine de ponts nécessite, pour les gestionnaires de voirie, de **disposer de personnels spécialisés dans l'entretien des ouvrages d'art**. Toutefois, pour que l'emploi de personnels spécialisés soit économiquement justifié, il convient que le patrimoine de ponts ait une taille suffisante.

Le Cerema estime qu'un effectif **minimal d'un agent dédié au patrimoine ouvrages d'art est requis pour 50 ponts environ**<sup>1</sup>. En dessous de ce nombre, la gestion du patrimoine pourrait utilement être mutualisée avec d'autres services de voiries.

L'Ifsttar estime pour sa part que **pour qu'un ingénieur spécialisé en ouvrages d'art soit « rentable »**, il doit gérer de l'ordre de 1 000 à 2 000 ouvrages – en étant assisté d'une équipe de techniciens spécialisés dans les ouvrages d'art.

De même, comme l'a fait remarquer l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrrim) lors de son audition, à défaut d'employer des ingénieurs spécialisés dans les ouvrages d'art, **il est nécessaire pour les gestionnaires de voirie de disposer a minima d'une personne en capacité d'écrire un cahier des charges pour recourir à une expertise extérieure**, et qui peut servir d'interlocuteur technique.

Or, de nombreuses communes n'ont pas un patrimoine d'ouvrages justifiant la présence de personnels spécialisés, ni surtout les moyens pour recruter de tels personnels.

---

<sup>1</sup> Il s'agit d'un agent en charge de gérer la base de données des ouvrages, de programmer la surveillance et l'entretien courant, de rédiger les cahiers des charges des prestataires, d'assurer les consultations et le service fait.

Ce constat a amené la mission à s'interroger sur la **nécessité de procéder au transfert obligatoire de la compétence de gestion de la voirie** des communes aux intercommunalités<sup>1</sup>. Toutefois, un tel transfert obligatoire n'est pas souhaité par de nombreuses communes, qui entendent conserver cette compétence, ni par les intercommunalités, car il alourdirait leurs charges. Il ne serait par ailleurs pas adapté dans tous les territoires. En fonction de leur taille et de leurs ressources, les communes peuvent en effet constituer un échelon pertinent pour la gestion de la voirie.

Plutôt qu'une solution uniforme sur tout le territoire, la mission recommande plutôt de **favoriser la mutualisation de la gestion des ponts** soit au niveau des intercommunalités, lorsqu'elles ont une taille suffisante, soit au niveau des départements, **en mettant en commun un ou plusieurs experts en ouvrages d'art**.

**La mutualisation des moyens humains et techniques** apparaît comme une solution pertinente pour maintenir des compétences rares et coûteuses sur un territoire. Cette mutualisation pourrait se traduire par la mise à disposition des communes, par les départements ou les intercommunalités, d'équipes spécialisées dans la gestion des ponts, **en contrepartie d'une participation financière déterminée par la signature d'une convention**.

En effet, **l'expertise du département ou de l'intercommunalité pourrait être mobilisée** sans pour autant que celui-ci se voie confier la maîtrise d'ouvrage des ponts, sur la base d'un conventionnement avec la commune concernée.

---

<sup>1</sup> Le transfert de la compétence voirie est obligatoire dans les communautés urbaines et les métropoles, et facultatif s'agissant des communautés de communes et d'agglomérations. D'après une étude sur la mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc communal publiée par l'Assemblée des communautés de France en 2018, 77 % des 1 237 communautés de communes et d'agglomération exercent la compétence voirie.

**LA MUTUALISATION DE L'ENTRETIEN DES PONTS :  
UNE SOLUTION PLÉBISCITÉE PAR LES ÉLUS LOCAUX**

La mutualisation de l'entretien des ponts est une **solution plébiscitée par 82 % des élus locaux ayant répondu à la consultation lancée par le Sénat.**

Ceux-ci considèrent en majorité que **le département est le niveau le plus adapté (51 %)**, suivi par l'échelon intercommunal (28 %) et l'échelon régional (21 %).

Plusieurs témoignages d'élus locaux **mettent en avant l'intérêt d'une telle mutualisation.**

Comme le relève un élu de la commune de Plélauff (Côtes-d'Armor), « [...] *une mutualisation au niveau départemental pourrait permettre d'avoir du personnel plus qualifié et d'avoir un parc d'ouvrages permettant une gestion organisée. L'échelle intercommunale ne serait pas assez grande pour avoir du personnel compétent* ».

De même, le maire de la commune de Jalesches (Creuse) souhaite « *pouvoir disposer d'un service technique mutualisé bénéficiant d'une haute qualité d'expertise technique et totalement indépendante* ».

**2. Mettre en place un schéma départemental permettant d'identifier les ponts à fort enjeu**

Au-delà de la mutualisation de l'expertise relative aux ponts, la mission considère nécessaire **d'appréhender la gestion des ponts d'un territoire au niveau départemental.** En effet, les ponts, en tant qu'éléments de la voirie, peuvent présenter une importance différente en fonction du réseau sur lequel ils sont situés et du trafic qu'ils supportent.

Ainsi, la mission estime qu'il convient de **sortir de la stricte logique de « maîtrise d'ouvrage », selon laquelle le propriétaire du pont doit en assurer l'entretien,** qui n'est pas forcément pertinente pour appréhender les enjeux liés aux ouvrages présentant un bénéfice pour d'autres territoires.

Plusieurs élus locaux consultés par le Sénat ont ainsi mis en évidence la **difficulté de devoir entretenir des ponts qui appartiennent à un réseau routier utilisé par de nombreux véhicules.** C'est le cas par exemple d'un élu de la commune de Balan (Ain) qui indique : « *nous avons un pont dont l'état se dégrade. Il n'est pas normal que l'entretien de ce pont soit à la charge de la commune alors que les utilisateurs viennent principalement d'une autre communauté de communes. La réfection du pont devrait être à la charge du département et non de la commune* ».

Les départements disposent généralement d'une expertise leur permettant **d'identifier les itinéraires routiers présentant un intérêt socio-économique particulier.**

La mission recommande par conséquent la **mise en place d'un schéma départemental** permettant d'identifier, à l'échelle du territoire, les voies et les ouvrages à fort enjeu.

Un tel document **ouvrirait la possibilité que les travaux de réparation des ponts fassent l'objet d'un cofinancement** de la part de plusieurs collectivités compte tenu de leur importance et de leur intérêt à l'échelle du département. Il permettrait également aux gestionnaires de voirie de **prioriser leurs actions de surveillance et d'entretien sur les ouvrages situés sur les itinéraires fortement circulés.**

Il pourrait par ailleurs être utile pour les collectivités de s'appuyer sur cette connaissance **avant de décider ou non de procéder à la fermeture ou à la réparation de leurs ponts.** Il peut en effet apparaître, à l'échelle départementale, qu'un pont est susceptible d'être fermé définitivement sans que cela ne perturbe le trafic routier, en raison de l'existence d'un itinéraire alternatif.

**Lors de son déplacement dans le département de Seine-et-Marne,** la mission a visité deux ponts surplombant la rivière Grand Morin fermés à la circulation en raison de leur état, situés à quelques kilomètres l'un de l'autre. Lors des échanges avec les élus des communes concernées et les services du département, il est apparu **qu'il pourrait être envisagé de ne réhabiliter qu'un seul des deux ponts** pour rétablir la traversée de la rivière. Le choix du pont à reconstruire pourrait être pris après une analyse du trafic routier réalisée par le département, qui bénéficie d'une expertise en la matière, et faire l'objet d'un cofinancement.

**En résumé : pour combler le vide laissé par la suppression, en 2014, de l'appui technique apporté par l'État aux petites collectivités territoriales, la mission recommande de :**

- 1. définir des procédures de surveillance et d'entretien adaptées aux petits ponts ;**
- 2. apporter une offre d'ingénierie aux collectivités à travers l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT) et la mobilisation des moyens du Cerema ;**
- 3. encourager la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal, par la mise à disposition des communes d'une expertise technique dans le cadre d'un conventionnement ;**
- 4. créer un schéma départemental permettant d'identifier les ponts situés sur des itinéraires routiers à forts enjeux pouvant faire l'objet d'un cofinancement entre plusieurs collectivités territoriales.**



## ANNEXES

### ANNEXE 1 : LES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT ITALIEN À LA SUITE DE L'EFFONDREMENT DU PONT MORANDI DE GÈNES

À la suite de l'effondrement du pont Morandi de Gênes le 14 août 2018, **une enquête judiciaire a été ouverte et une commission d'enquête administrative du ministère des transports a été mise en place.**

Le rapport remis par cette commission d'enquête **a pointé les manquements du concessionnaire du pont, *Autostrade per l'Italia*<sup>1</sup>**, qui aurait sous-évalué les interventions nécessaires pour entretenir le pont alors même que les inspections réalisées avaient mis en évidence des défauts importants.

Le Gouvernement a par ailleurs préparé **un décret-loi, adopté le 20 novembre 2019**, qui prévoit de :

**1. Prendre des mesures d'indemnisation des personnes expropriées de leurs logements détruits ou menacés et de soutien économique aux entreprises touchées économiquement** par l'écroulement (mesures de compensation à la hauteur de leur perte de chiffres d'affaires, institution d'une zone franche urbaine pour stimuler la reprise économique).

La chambre de commerce de Gênes a évalué à **422 millions d'euros les pertes économiques liées à l'effondrement du pont**. Le port de Gênes en particulier a vu son trafic diminuer de 8 % et ses revenus liés à la taxe portuaire baisser de 20 %.

**2. Fixer un cadre juridique relatif à la reconstruction du pont**, dérogeant au code des marchés publics afin d'accélérer les procédures. Ce cadre prévoit qu'*Autostrade* devra financer la reconstruction du pont en abondant un fonds spécial, tout en ayant l'impossibilité d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux.

**3. Renforcer les moyens de contrôle de la sécurité des infrastructures routières**. Le décret-loi prévoit de **confier à une nouvelle Agence nationale pour la sécurité des réseaux ferroviaires et des infrastructures routières et autoroutières**, créé à partir de l'Agence nationale pour la sécurité des réseaux ferroviaires, le soin de déterminer les normes de sécurité des infrastructures, les obligations à la charge des exploitants ainsi que les sanctions administratives en cas de non-respect de celles-ci.

---

<sup>1</sup> *Autostrade per l'Italia est le principal concessionnaire autoroutier de l'Italie, qui exploite 45 % du réseau concédé (environ 3 000 km sur 6 000).*

Cette Agence **pourra réaliser des inspections** pour vérifier la politique de maintenance des concessionnaires et, en cas de défaillance, leur imposer la réalisation d'actions de maintenance ou de travaux de mise en sécurité.

Il est également prévu de **constituer un dossier informatique national des ouvrages publics** recensant leur état. Cette Agence a été formellement mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2019 mais elle n'est pas encore opérationnelle. Son statut et son règlement sont en cours d'adoption, de même que le recrutement du personnel.



## ANNEXE 2 : LA POLITIQUE D'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

### 1. La politique d'entretien du réseau routier national non concédé

L'**Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEOA)**, établie en 1979 et révisée pour la dernière fois en 2011, est composée de quatre fascicules généraux qui présentent les outils fondamentaux de la gestion des ouvrages d'art, ainsi que des guides d'application décrivant les modalités d'entretien de différents types d'ouvrages ou parties d'ouvrages.

Elle introduit **trois niveaux d'intervention** dans la gestion du patrimoine d'ouvrages d'art :

- le niveau décisionnel, chargé de fixer les objectifs à atteindre et prévoir les moyens humains et financiers nécessaires à leur réalisation ;
- le niveau organisationnel, chargé de mettre en œuvre la politique définie par le niveau décisionnel en élaborant les programmes d'entretien et de surveillance et en organisant et coordonnant l'action des différents intervenants ;
- le niveau opérationnel, chargé d'intervenir sur les ouvrages pour réaliser ou contrôler les opérations de surveillance, d'entretien ou de réparation.

Ce document prévoit par ailleurs la constitution d'un dossier d'ouvrage, permettant de retracer les informations relatives à la conception et à la construction de l'ouvrage, aux modalités de son entretien, et à la vie de l'ouvrage (actions de surveillance et d'entretien réalisées ou à venir).

**L'ITSEOA définit le cadre des deux composantes de la gestion des ponts que sont la surveillance de l'état des ponts, d'une part, et l'entretien de ces ponts pour les maintenir en état, d'autre part.**

La politique de surveillance des ouvrages est structurée autour de plusieurs actions périodiques :

- un contrôle de l'ensemble des ouvrages tous les ans, sous la forme d'une inspection visuelle ;
- des visites d'évaluation de l'état des ouvrages tous les trois ans, permettant de noter l'état de l'ouvrage ;
- des inspections détaillées tous les six ans sur les ouvrages non courants ou pathologiques ;
- des inspections détaillées de parties d'ouvrages lorsque cela est nécessaire.

Par ailleurs, des visites et éventuellement une inspection détaillée exceptionnelle peuvent être engagées lorsque surviennent des incidents susceptibles d'avoir endommagé les ouvrages. De même, lorsqu'un ouvrage présente un caractère exceptionnel ou connaît des désordres dont la nature et la cause sont incertaines, le maître d'ouvrage peut décider de le soumettre à une surveillance renforcée.

**La méthodologie retenue pour l'évaluation de l'état des ouvrages effectuée tous les trois ans est la démarche IQOA (Image de la Qualité des Ouvrages d'art).**

Mise en œuvre depuis 1995 sur les ponts, 2006 sur les murs et 2015 sur les tranchées et couvertures, la **démarche IQOA permet de d'évaluer l'état des ouvrages** à partir d'un catalogue de désordres, de les classer en fonction de leur état et d'identifier ceux susceptibles de poser des problèmes structurels.

Les ouvrages peuvent être classés en **cinq classes d'état** :

- **Classe 1** : ouvrages en bon état apparent
- **Classe 2** : ouvrages ayant des défauts mineurs
- **Classe 2E** : ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure
- **Classe 3** : ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence
- **Classe 3U** : ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité des désordres.

L'ITSEOA définit également le **cadre général d'une politique d'entretien des ouvrages d'art** selon trois types d'interventions :

- **l'entretien courant**, devant être réalisé chaque année (par exemple l'enlèvement de la végétation ou l'évacuation des eaux pluviales). Il s'agit d'interventions non structurelles qui ne nécessitent pas une haute technicité, et qui peuvent donc être réalisées en régie ;

- **l'entretien spécialisé**, qui porte pour l'essentiel sur les équipements et les éléments de protection, ainsi que sur des défauts mineurs ne remettant pas en cause la capacité portante de l'ouvrage (par exemple le changement d'un joint de chaussée). Il nécessite des techniques spéciales réalisées par des entreprises spécialisées dans l'entretien des ouvrages d'art ;

- **la réparation**, consistant à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans son état de service initial, devant être réalisée par des entreprises spécialisées dans la réparation des ouvrages d'art.

Afin de suivre et de programmer la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art, les services de l'État disposent d'un **outil informatique de gestion des ouvrages d'art, SIAMOA** (Système d'information d'aide à la maintenance des ouvrages d'art), mis en place au 1<sup>er</sup> juillet 2017 dans les DIR en remplacement du logiciel LAGORA (Logiciel d'aide à la gestion des ouvrages d'art). Il permet de retracer les informations nécessaires sur les ouvrages d'art, en particulier les actions de surveillance et d'entretien réalisées et à venir.

## **2. Le contrôle de l'entretien des ouvrages d'art du réseau routier concédé**

Les sociétés d'autoroutes gèrent un patrimoine important (environ 12 000 ponts) et des ouvrages stratégiques : **118 des 160 ouvrages de plus de 7 000 m<sup>2</sup> sont ainsi situés sur ce réseau.**

Les **cahiers des charges des concessions** et leurs **annexes techniques** prévoient l'application par les sociétés d'autoroutes d'un **référentiel technique**, en particulier l'ITSEOA, comportant les normes devant être appliquées à la maintenance des ouvrages d'art. En vertu de ce référentiel, **les sociétés d'autoroutes sont tenues de procéder à un cycle de surveillance** composé de contrôles annuels, de visites d'évaluation triennales permettant de noter l'état des ouvrages ainsi que d'inspections détaillées tous les cinq à six ans.

Comme l'indique le ministère des transports, le contrôle par l'État concédant des concessions « *s'exerce dans le respect de la responsabilité de la fonction de maîtrise d'ouvrage assumée par le concessionnaire. Le contrôle ne vise donc pas à se substituer aux contrôles que doit mettre en place le concessionnaire dans le cadre de sa responsabilité de maître d'ouvrage. Il consiste principalement à vérifier que le maître d'ouvrage a bien mis en place les procédures de contrôle et les processus qualité lui permettant de remplir ses obligations contractuelles et que ceux-ci sont efficaces* ».

**Ainsi, la performance de gestion des ouvrages d'art est évaluée par les concessionnaires chaque année à partir d'indicateurs de performance.** L'État concédant contrôle en particulier les notes IQOA du patrimoine et les budgets prévisionnels consacrés dans les trois années à venir aux ouvrages d'art. En cas de non-respect des objectifs associés à ces indicateurs, des **pénalités** sont appliquées.

Par ailleurs, l'État concédant est amenée à contrôler l'état d'entretien des ouvrages d'art du réseau concédé lors d'**audits biennaux organisés avec chaque société concessionnaire** (audit sur pièce du respect par les concessionnaires des procédures qu'ils doivent appliquer), et lors d'**audits de terrain** visant à examiner des tronçons du réseau.

Enfin, les contrats de concession prévoient que les ouvrages soient remis à la fin de la concession en bon état d'entretien. À cette fin, sept ans avant la fin de la concession, un rendez-vous de programmation devra être organisé au cours duquel le concédant établira en concertation avec le concessionnaire la **liste des travaux de remise en état des ouvrages d'art aux frais du concessionnaire.**

**Bien que l'État s'assure que les procédures de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art ont bien été appliquées par les concessionnaires, le fait que ces derniers déclarent eux-mêmes les indicateurs de performance pose question. Dans d'autres pays, le concessionnaire est tenu de recourir à une tierce partie pour noter l'état du patrimoine dont il a la gestion.**

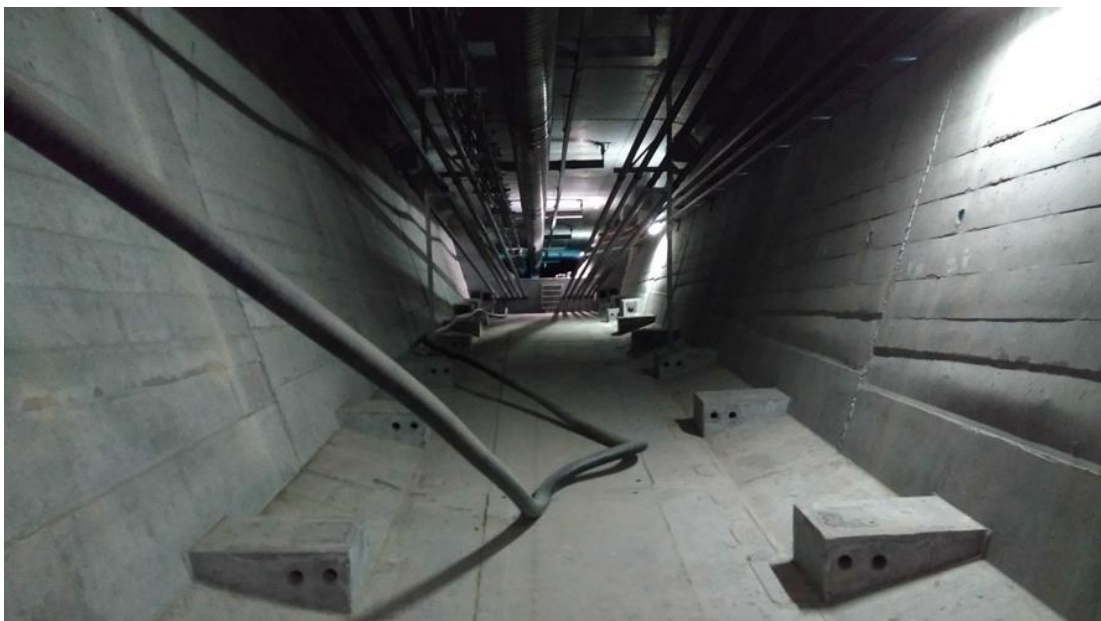
## ANNEXE 3: EXEMPLES DE PONTS PRÉSENTANT DES DÉGRADATIONS

### 1. Le pont de l'Île de Ré (Charente-Maritime)

Le pont de l'île de Ré, long de 2 927 mètres, est le **deuxième pont le plus long de France**. Il a ouvert à la circulation en 1988. Les six viaducs qui le composent ont été réalisés en béton précontraint.



Lors d'une inspection réalisée en septembre 2018, il a été constaté que **l'un des douze câbles de précontrainte en acier de l'un des viaducs avait rompu** du fait de la corrosion.



Des mesures de restriction de la circulation ont été prises par le conseil départemental, gestionnaire de l'ouvrage (interdiction de la circulation des poids lourds de plus de 38 tonnes, réduction de la vitesse maximale autorisée de 80 à 50 km/h) et une surveillance renforcée a été mise en place.

Ce câble a été remplacé au mois de février 2019, de même que deux autres câbles identifiés comme présentant des fragilités.

## 2. Le viaduc de Gennevilliers (Val-d'Oise)

Le 15 mai 2018, une partie du mur de soutènement en terre armée de la culée nord du viaduc de Gennevilliers, situé à hauteur d'Argenteuil, qui porte les voies de circulation de l'autoroute A15 en direction de Paris, s'est effondrée.

Une défaillance du dispositif d'assainissement de l'ouvrage a généré des infiltrations d'eau dans une partie du mur, **conduisant à une corrosion des armatures** et à leur cassure soudaine<sup>1</sup>. La dernière évaluation visuelle du mur, effectuée en 2016, ne faisait apparaître aucun risque apparent de dégradation de la structure.



© Sdis95

---

<sup>1</sup> Réponse du ministère auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports à la question écrite n° 05057 de Mme Jacqueline Eustache-Brinio.

Lors de la table ronde avec des associations de collectivités organisée par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, M. François Poletti, adjoint au maire d'Argenteuil a témoigné des difficultés rencontrées par sa commune suite à cet accident<sup>1</sup> : « *de quatre voies, nous sommes passés à deux voies, ce qui a entraîné des répercussions dans tout le Val-d'Oise : les déviations auraient dû passer par la N104, qui était en travaux. Il n'était donc pas possible de dévier les camions. L'État a beaucoup attendu avant d'agir. C'est ainsi qu'on s'est retrouvé complètement bloqué.* » 190 000 véhicules par jour transitant sur le viaduc, sa fermeture partielle a en effet entraîné des embouteillages très importants sur l'ouvrage et sur les axes de déviation, et généré des nuisances pour les automobilistes et les riverains.

Ce pont avait pourtant déjà connu des désordres et était sous surveillance, comme l'a indiqué M. Poletti : « *Le 29 mai 2016, plus de dix tonnes de sablons se sont déversées dans une rue d'Argenteuil, la rue du désert, qui porte bien son nom ! On avait alors tiré la sonnette d'alarme. Quelques tonnes étaient déjà tombées en 2014. Au mois de juin, ce sont les écailles du pont qui se sont détachées, à la suite de la rupture des câbles qui les retenaient.* »

Après une fermeture totale de quatre jours, la circulation a été rétablie sur deux voies le 19 mai. Une troisième voie de circulation a été rouverte en décembre 2018, et la réouverture totale de l'ouvrage est intervenue le 20 mars 2019.

Le coût total des opérations s'est élevé à **6 millions d'euros** et a été pris en charge par la direction des routes Ile-de-France, gestionnaire de l'ouvrage.

### **3. Les ponts des communes de Guérard et de Tigeaux (Seine-et-Marne)**

À l'occasion d'un **déplacement en Seine-et-Marne**, la mission s'est rendue dans deux communes proches géographiquement qui ont dû tour à tour fermer un pont à la circulation.

Le **pont de Coude**, situé entre Guérard et Dammartin sur Tigeaux, supportait un trafic de 1 100 véhicules par jour **avant d'être fermé en avril 2014 en raison de son mauvais état** (fissures sur les culées et sur la chaussée, corrosion des poutres métalliques et des gardes corps, etc.).

---

<sup>1</sup> Voir le compte rendu de la table ronde du 30 janvier 2019 (Chapitre- Travaux en commission).



### LE PONT DE COUDE À GUÉRARD



Le pont de Rézy, appartenant à la commune de Tigeaux, a été fermé à la circulation peu de temps après le pont de Coude car il présentait également des dégradations importantes.

### LE PONT DE RÉZY À TIGEAUX





Compte tenu de l'importance du réseau routier pour se déplacer en l'absence de transports publics, **ces fermetures occasionnent des difficultés pour les habitants en allongeant sensiblement leurs délais de déplacements** (certaines personnes doivent désormais effectuer 10 kilomètres pour accompagner leurs enfants à l'école).

Elles conduisent en outre à un **report de trafic** sur la route départementale D20, engendrant des problèmes de circulation importants.

Les travaux de réhabilitation de ces deux ponts ont été estimés à **un million d'euros par pont**, soit un investissement hors de portée pour les communes compte tenu de leurs ressources budgétaires (le budget annuel de la commune de Guérard est de 3 millions d'euros).

Une **subvention de 125 000 euros au titre de la DETR 2015** a été attribuée à la commune de Tigeaux, correspondant à 30 % de la première partie des travaux (la démolition du pont actuel), mais ses demandes de subvention pour la deuxième partie des travaux ayant été rejetées, les travaux n'ont pas pu avoir lieu.

Cinq ans après leur fermeture, **en l'absence de solution de financement, ces deux ponts demeurent fermés à la circulation.**

#### **4. Le pont de la commune de Petite-Rosselle (Moselle)**

Lors d'un déplacement en Moselle, l'attention de la mission a été particulièrement attirée sur la **situation du pont de Rosselmont**, situé sur la commune de Petite-Rosselle (Moselle), frontalière avec l'Allemagne, et qui relie la commune à celle de Forbach. Son utilisation est soutenue, avec environ 1 500 véhicules empruntant l'ouvrage par jour, dont des véhicules de secours. L'ouvrage constitue également la principale voie de desserte vers le Musée les Mineurs, labellisé Musée de France (environ 62 000 visiteurs en 2017).

Le pont de Rosselmont a été construit par les **Houillères du Bassin de Lorraine** (HBL), lorsqu'elles utilisaient la voie ferrée pour transporter le charbon du Carreau Wendel vers Freyming-Merlebach, et celles-ci étaient responsables de son entretien. En 2004, les **Charbonnages de France** se sont substitués aux HBL avant que leurs biens, droits et obligations ne soient finalement transférés à l'État en 2007<sup>1</sup>. Le problème est qu'**aucune convention n'a été signée** pour préciser les modalités de prise en charge de l'ensemble des coûts relatifs à la structure de l'ouvrage d'art et l'identité du gestionnaire de l'infrastructure.

---

<sup>1</sup> Décret n° 2007-1806 portant dissolution et mise en liquidation de l'établissement.

Comme l'exposait le maire de la commune, dans un courrier adressé à la ministre des transports en date du 4 septembre 2018, « *la commune de Petite-Rosselle est confrontée à une **dégradation progressive de cette structure, le financement des réparations, dont le montant avoisine 500 000 euros TTC, dépassant sensiblement nos capacités budgétaires, compte tenu des autres travaux à entreprendre dans la ville (voirie et bâtiments publics essentiellement)** » ». Dans sa réponse adressée à la commune en date du 27 novembre 2018, la ministre des transports indique avoir saisi le **ministre de l'économie**, ministère sous la tutelle duquel les Charbonnages de France étaient placés.*

Faisant état d'une situation « très préoccupante », dont le président de la commission, M. Hervé Maurey, s'était notamment fait l'écho lors d'une séance consacrée à l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités au Sénat en mars dernier<sup>1</sup>, **la commune a demandé à l'État de prendre en charge le rétablissement de cette voie de circulation**. Elle financerait pour sa part la réfection de la voirie, des trottoirs et du parapet. Une déviation pérenne de la circulation apparaît inconcevable à l'heure actuelle, tant le détour à effectuer serait pénalisant pour les usagers. En réponse au Président Maurey, **la ministre avait alors confirmé cette orientation** : « *le pont de Rosselmont appartient sans ambiguïté à l'État, eu égard à la reprise par celui-ci du patrimoine des houillères, que vous avez évoquée. Nous avons eu l'occasion de faire le point avec le préfet. Je confirme qu'il appartient à l'État, dans le cadre de sa mission de gestionnaire de l'ancien patrimoine des houillères, de remettre ce pont en état. Les travaux à cette fin vont être programmés* ».

À la suite de ses déclarations, la ministre des transports a toutefois écrit dans un courrier du 6 mai que l'État ne **prendrait pas en charge les travaux de démolition et reconstruction, qui incomberaient à la commune**, celle-ci pouvant bénéficier d'un soutien financier à hauteur de 35 % du coût estimé à travers la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), un montant largement insuffisant au regard du budget de la commune. Selon la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand-Est, **le pont existait avant la création des HBL et il n'est pas recensé comme ouvrage d'art des HBL**.

Le président Hervé Maurey a adressé un courrier à la ministre le 22 mai pour s'en étonner et **lui demander de revoir cette position**.

Au-delà de la **contradiction apparente** entre la déclaration de la ministre du 19 mars 2019 à l'occasion des débats relatifs au projet de loi d'orientation des mobilités et cette information transmise au maire de la commune par le préfet, **la mission relève que l'État tente de façon évidente de s'exonérer de ces responsabilités**.

---

<sup>1</sup> Voir le compte-rendu de la séance publique du 19 mars 2019 : [https://www.senat.fr/seances/s201903/s20190319/s20190319\\_mono.html](https://www.senat.fr/seances/s201903/s20190319/s20190319_mono.html).

**Archives à l'appui, la commune a démontré qu'il est incontestable que l'ouvrage actuel a été réalisé par les Houillères de Petite-Rosselle, incorporées ensuite dans les HBL.** Ainsi, la voie ferrée et le pont ont été construits en 1884 et 1885 par la Compagnie Anonyme des Mines de Houillères de Stiring, pour les besoins exclusifs de l'exploitation charbonnière<sup>1</sup>. En 1947, un nouveau pont a été construit, dont les plans et devis sont estampillés Houillères de Petite-Roselle. Les HBL, constituées en 1946, ont ensuite absorbé les Houillères Petite Rosselle et, par voie de conséquence, les ouvrages édifiés par ces dernières.

Ainsi, au vu de ces éléments, **la commune a formulé une nouvelle demande auprès de la ministre des transports le 29 mai dernier pour solliciter « l'autorisation formelle de lancer la procédure de marchés publics et la réalisation des travaux »** sans risque de se voir opposer un refus de remboursement par la suite.

**Comme la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a déjà eu l'occasion de le faire par la voix de son président et du rapporteur du projet de loi d'orientation des mobilités, la mission souhaite rappeler son soutien aux démarches entreprises par la commune de Petite-Rosselle pour préserver la sécurité des usagers et restaurer une infrastructure importante pour le territoire.**

## **5. Les ponts de l'intercommunalité Bernay Terres de Normandie**

L'intercommunalité **Bernay Terres de Normandie** comporte sur son territoire **environ 70 à 80 ponts**. Un **recensement est un cours** pour connaître le nombre exact de ponts. Il permettra, dans un premier temps, que des inspections visuelles de l'état des ponts soient réalisées, avant que des diagnostics plus poussés soient conduits par des bureaux d'études spécialisés.

**Deux ponts sont actuellement fermés à la circulation** en raison de leur état.

Un **pont situé dans la commune de Beaumontel**, d'une part, dont l'un des piliers s'est affaissé l'été dernier. Ce pont fait actuellement l'objet de travaux de réparation pour un montant d'environ 250 000 euros. Cette opération est financée et réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes, qui ne bénéficie d'aucune subvention, ces travaux n'étant pas éligibles à la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) dans l'Eure. La réouverture de ce pont devrait avoir lieu au mois de juillet.

Un **pont situé dans la commune de Brionne**, d'autre part, qui devra être détruit et reconstruit, pour un coût estimé à 400 000 euros. Dans l'attente de ces travaux, qui seront réalisés en 2020, **un pont provisoire a été loué** afin de permettre de desservir la déchetterie de Brionne.

---

<sup>1</sup> *Un document du 30 juin 1886, à l'entête de la Compagnie Anonyme des Mines de Houillères de Stiring, montre que l'exploitation de la voie ferrée a démarré le 14 octobre 1885 et mentionne « la réalisation du pont en dessous de l'ancienne route de Forbach » par cette compagnie.*



## ANNEXE 4 : ILLUSTRATIONS DES CLASSES D'ÉTAT DES PONTS

### EXEMPLE D'UN OUVRAGE POUR LESQUELS UN ENTRETIEN EST NÉCESSAIRE (CLASSÉS 2E)

*Viaduc sur la RN123*



Illustration 5: Garde corps – Gonflement et éclatement lisse intérieure



Illustration 6: Caillebotis en TPC, fixation de la glissière sur corniche



Illustration 7: Joint de chaussée culée CD – Déchirement complet sur 1 élément



Illustration 8: Joints de trottoirs – Présence de gravats dans les souffles

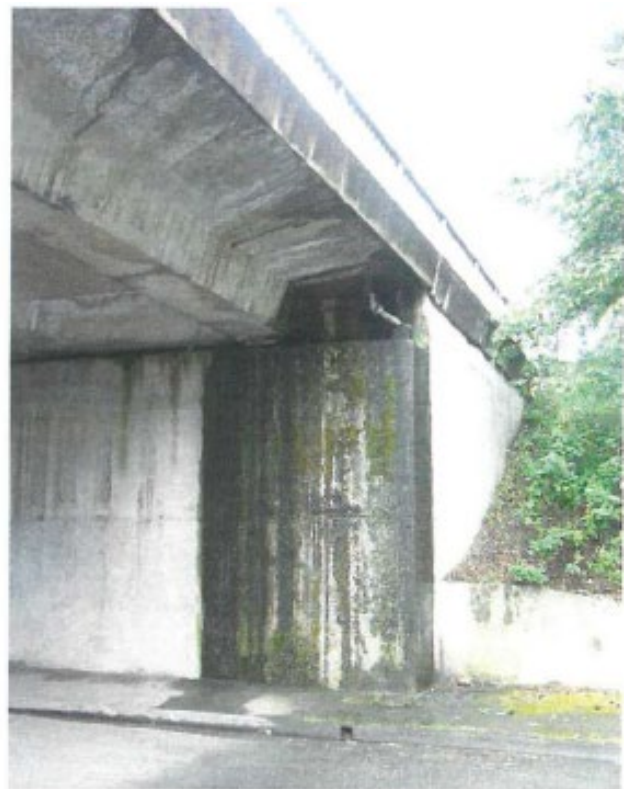
Source : DGITM

EXEMPLES D'OUVRAGES EN MAUVAIS ÉTAT (CLASSÉS 3 OU 3U)

*Buse métallique sur la RN151*



*Pont sur la RN21*



Source : DGITM



## ANNEXE 5 : ILLUSTRATIONS DE PATHOLOGIES DÉVELOPPÉES PAR LES PONTS

### PHÉNOMÈNE DE CARBONATATION DU BÉTON



© Cerema

### PHÉNOMÈNE DE CORROSION DES ARMATURES MÉTALLIQUES



© Cerema





## ANNEXE 6 : QUESTIONNAIRE POUR LA PLATEFORME DES ÉLUS LOCAUX

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

Le 19 novembre 2018



COMMISSION DE  
L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE ET DU  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

MISSION  
D'INFORMATION SUR LA  
SÉCURITÉ DES PONTS

### Questions pour la plateforme de consultation des élus locaux

<i>Question</i>	<i>Format de la réponse</i>
-----------------	-----------------------------

#### 1. Informations générales

De quelle catégorie de collectivité êtes-vous élu ?	<input type="checkbox"/> Commune <input type="checkbox"/> Établissement public de coopération intercommunale (hors métropole) <input type="checkbox"/> Métropole <input type="checkbox"/> Département
Quelle est la population de votre collectivité ?	<input type="checkbox"/> Moins de 500 habitants <input type="checkbox"/> 500 - 1 500 habitants <input type="checkbox"/> 1 500 - 5 000 habitants <input type="checkbox"/> 5 000 - 10 000 habitants <input type="checkbox"/> 10 000 - 50 000 habitants <input type="checkbox"/> 50 000 - 100 000 habitants <input type="checkbox"/> 100 000 - 200 000 habitants <input type="checkbox"/> 200 000 - 500 000 habitants <input type="checkbox"/> Plus de 500 000 habitants

#### 2. État des ponts routiers

Connaissez-vous le nombre de ponts dont votre collectivité est propriétaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Connaissez-vous leur état ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
L'état de certains ponts routiers gérés par votre collectivité est-il pour vous une source de préoccupation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Plutôt oui <input type="checkbox"/> Plutôt non <input type="checkbox"/> Non
Votre collectivité est-elle parfois conduite à restreindre ou fermer la circulation sur un pont routier en raison de son état ?	<input type="checkbox"/> Fermeture <input type="checkbox"/> Restriction <input type="checkbox"/> Non



### 3. Soutien technique et financier

Votre collectivité dispose-t-elle de ressources en interne (agents ou service dédiés) permettant d'assurer le contrôle de l'état et l'entretien des ponts routiers?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Estimez-vous disposer d'un soutien suffisant en matière d'expertise publique ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Plutôt oui <input type="checkbox"/> Plutôt non <input type="checkbox"/> Non
Estimez-vous disposer des ressources nécessaires pour assurer le contrôle de l'état de vos ponts routiers ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Plutôt oui <input type="checkbox"/> Plutôt non <input type="checkbox"/> Non
Estimez-vous disposer des ressources nécessaires pour assurer leur entretien et leur réparation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Plutôt oui <input type="checkbox"/> Plutôt non <input type="checkbox"/> Non

### 4. Perspectives

Selon vous l'entretien des ponts devrait-il être mutualisé ?  Si oui, à quel niveau ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non  <input type="checkbox"/> Régional <input type="checkbox"/> Départemental <input type="checkbox"/> Intercommunal
Quelles autres mesures vous paraissent devoir être mises en œuvre pour faciliter le contrôle et l'entretien de ces ponts ?	<i>Champ libre</i>

#### Pour aller plus loin : les réponses à ces questions sont facultatives

Combien de ponts routiers votre collectivité a-t-elle en propriété ?	<i>Champ libre</i>
Votre collectivité dispose-t-elle d'une base de données permettant de recenser les ponts présents sur le réseau routier dont vous êtes propriétaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Quels montants votre collectivité consacre-t-elle annuellement pour l'entretien et la réparation de ces ponts ?	<i>Champ libre</i>



Avez-vous défini une enveloppe financière annuelle minimale pour l'entretien courant des ponts ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Avez-vous établi une programmation pluriannuelle des investissements à réaliser pour assurer l'entretien et la réparation des ponts ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, quelles sont vos perspectives d'investissement pour assurer l'entretien et la réparation des ponts dans les années à venir ?	<i>Champ libre</i>
Quelle méthodologie utilise votre collectivité pour assurer la gestion et l'entretien de ces ponts (visites périodiques, méthode d'évaluation, indicateurs) ?	<i>Champ libre</i>
Selon cette méthodologie, à combien évalueriez-vous la part des ponts routiers : <ul style="list-style-type: none"><li>- en bon état structurel ;</li><li>- dont la structure présente des défauts nécessitant des travaux d'entretien spécialisé ;</li><li>- dont la structure est altérée et qui nécessitent des travaux de réparation ;</li><li>- dont l'altération de la structure peut conduire à une réduction de la capacité portante à court terme</li></ul>	<i>Champ libre</i>
Quel regard portez-vous sur la qualité, la disponibilité et le coût de l'expertise publique ou privée à laquelle votre collectivité a recours pour assurer l'entretien et la réparation de ces ponts ?	<i>Champ libre</i>



## TRAVAUX EN COMMISSION

### I. TABLE RONDE AVEC DES ASSOCIATIONS D'ÉLUS LOCAUX - MERCREDI 30 JANVIER 2019

**M. Hervé Maurey, président.** - Nous organisons ce matin une table ronde sur la sécurité des ponts avec, pour représenter les différentes associations d'élus, M. Christophe Ferrari, président de la métropole de Grenoble, vice-président de l'Association des maires de France (AMF), M. Charles-Éric Lemaignan, premier vice-président de l'Assemblée des communautés de France (AdCF), par ailleurs conseiller métropolitain d'Orléans Métropole, M. Philippe Herscu, conseiller de l'Assemblée des départements de France (ADF), et M. François Poletti, adjoint au maire d'Argenteuil, qui représente France Urbaine. L'Association des maires ruraux du Puy-de-Dôme, qui devait être représentée par M. Sébastien Gouttebel, ne pourra se joindre à nous en raison des conditions météorologiques.

Ce débat s'inscrit dans le cadre de la mission d'information que je préside sur la sécurité des ponts, que notre commission a créée en octobre 2018, après l'effondrement du viaduc Morandini à Gênes. MM. Patrick Chaize et Michel Dagbert en sont les corapporteurs. Nous avons obtenu au mois d'octobre d'être dotés pour six mois des prérogatives de commission d'enquête, ce qui nous permet d'avoir communication de tous les documents qui nous paraissent nécessaires et d'auditionner toutes les personnes que nous jugeons utile d'entendre. Nous avons déjà procédé à une douzaine d'auditions et allons continuer à le faire. Nous réalisons également un certain nombre de déplacements sur le terrain. Nous serons ainsi lundi prochain en Moselle, pour examiner un ouvrage en mauvais état et rencontrer les élus locaux.

Je rappelle également que nous avons lancé une consultation des élus locaux sur la plateforme dédiée du Sénat. Cette consultation est accessible depuis le 21 janvier et jusqu'au 28 février. Je ne puis que vous inviter à relayer cette information auprès des élus de votre département pour qu'ils y apportent leur témoignage concernant la situation des ponts sur leur territoire.

Nous disposons en France d'un réseau d'infrastructures très dense, qui compte 11 100 kilomètres de voirie, à peu près 200 000 ponts, soit un pont tous les cinq kilomètres. L'État gère directement 12 000 ponts, les concessionnaires 15 000, les départements 100 000 et les communes 80 000. On estime la valeur de ce patrimoine d'ouvrages d'art à 200 milliards, ce qui représente un actif considérable.

Il n'est pas toujours simple pour les collectivités locales de connaître le nombre d'ouvrages d'art implantés sur leur territoire et l'état de ce patrimoine, ni d'en assurer l'entretien. Selon les premières auditions

auxquelles on a pu procéder et les ratios donnés par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM). Il faudrait à peu près 500 millions d'euros par an pour entretenir comme il convient ces ouvrages d'art, dans un contexte de baisse des dotations, de près de 20 % depuis 2014.

L'une des questions essentielles pour la mission que nous avons créée est de savoir comment améliorer la connaissance de ces ouvrages, effectuer un véritable diagnostic et en assurer l'entretien régulier. Le Sénat est, comme toujours, bien conscient du fait qu'il est extrêmement difficile d'ajouter des contraintes et des charges aux collectivités. Il y a quelques semaines, une journaliste - que je préfère ne pas nommer - m'a dit qu'il fallait imposer aux communes de réaliser un diagnostic. C'est compliqué du point de vue financier.

Il serait bon, dans un premier temps, que vous nous fassiez le point sur la manière dont les collectivités que vous représentez appréhendent cette question, à la fois en termes de connaissance et d'exercice de cette compétence et écouter les suggestions de solutions que vous pourriez nous faire pour améliorer la situation.

Vous avez la parole.

**M. Philippe Herscu, conseiller de l'Assemblée des départements de France.** - Les départements, vous l'avez dit, totalisent plus de 100 000 ponts sur le réseau routier, qui compte en tout environ 380 000 kilomètres de routes, l'État en totalisant plus de 12 000 kilomètres. La particularité de nos ponts est d'être deux à quatre fois plus petits que ceux de l'État, en rapport avec le réseau que nous couvrons.

Nos équipes routières suivent soigneusement le patrimoine grâce à l'Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEOA), référentiel utilisé par plus de 60 % des départements. Les données qui suivent sont tirées des travaux de l'Observatoire national de la route.

50 % des départements indiquent effectuer une visite par an au minimum sur les ouvrages en mauvais état. 50 % visitent les ponts tous les deux à neuf ans, les visites se rapprochant en fonction de l'état du bâti et des caractéristiques techniques. On peut avoir différentes typologies de ponts, différentes générations. C'est d'ailleurs une des problématiques importantes : beaucoup de ponts, notamment dans l'Est, ont été construits après la guerre et nécessitent aujourd'hui des travaux lourds, voire des reconstructions.

C'est assez inégal suivant les départements et leur place dans le réseau hydrographique, certaines rivières pouvant être plus importantes que d'autres. Les ponts peuvent être plus ou moins anciens suivant les phases de démolition et de reconstruction que le territoire a pu connaître au fur et à mesure du temps.

L'Observatoire national nous apprend par ailleurs que 64 % de nos ponts sont en bon état structurel, 27,5 % nécessitant des travaux spécialisés sans que la structure elle-même soit touchée. 6,7 % présentent une structure qui nécessite des travaux de réparation, et 2 % ont une structure altérée, ce qui peut conduire à des restrictions de circulation en fonction du tonnage sur 1 % des ouvrages d'art.

Les départements estiment pour une grande majorité avoir les moyens techniques et humains nécessaires pour suivre et organiser l'entretien de ce patrimoine. Cependant, 21 % évoquent des difficultés liées au manque de personnel, notamment au fur et à mesure des départs à la retraite, nos budgets de fonctionnement étant sous pression. Peu de compétences sont par ailleurs disponibles dans le domaine très pointu des ouvrages d'art.

Certains départements regrettent également le manque de compétences des entreprises privées, ce secteur d'activité n'étant pas le plus rentable et nécessitant une spécialisation extrêmement poussée.

L'entretien est bien sûr coûteux dans le contexte de crise que nous connaissons. La part consacrée à la préservation du patrimoine des ouvrages d'art se situe dans une fourchette qui va de 15 % à 20 % des budgets de grosses réparations pour les grands départements à 12 % à 14 % pour les petits départements et les départements moyens, avec une tendance à l'augmentation dans la période récente.

L'enquête que nous avons par ailleurs menée pour compléter celle de l'Observatoire nous révèle qu'environ 0,48 % des ponts devraient être reconstruits dans les cinq ans qui viennent, soit une moyenne de cinq ponts par département. Il peut aussi s'agir de grosses réparations pouvant constituer une alternative à la reconstruction, corrélée à l'âge du pont et aux dégâts occasionnés par la Seconde Guerre mondiale.

Interrogés sur les impacts financiers, les départements estiment que l'entretien et la reconstruction éventuelle posent des problèmes financiers très importants pour 13 % d'entre eux, importants pour 53 %, peu importants pour 28 %, 6 % ne se prononçant pas. Les tensions financières et budgétaires sont importantes si l'on mesure l'écart entre les besoins de renouvellement du parc et les moyens disponibles. Ces tensions sont évidemment bien plus importantes quand on a la responsabilité de grands ouvrages d'art et lorsqu'ils sont anciens.

Les coûts sont également sensiblement renchérissés lorsque les ponts surplombent des voies ferrées ou des canaux, SNCF Réseau et Voies navigables de France (VNF) facturant des coûts jugés exorbitants au titre de l'interruption du trafic, parfois l'équivalent des travaux envisagés. Les relations avec ces opérateurs sont perfectibles.

On a interrogé les départements en leur demandant s'ils considéraient que la SNCF et VNF respectaient leurs engagements concernant l'entretien des ponts prévu dans le cadre de conventions. Ceci fait référence aux ouvrages de rétablissement, l'entretien et la réparation d'ouvrages d'art incombant, d'après la jurisprudence, à celui qui possède la route supportée par cet ouvrage d'art, sauf dans le cas où des conventions ont été conclues précédemment. Une loi prévoyant la conclusion obligatoire de telles conventions a été votée récemment pour les ouvrages neufs, mais le parc ancien, le plus important, n'est pas couvert par des conventions. Lorsqu'il en existe, elles sont parfois l'objet de dissensus. 35 % considèrent que ces opérateurs n'entretiennent pas l'ouvrage à la hauteur de ce qui était prévu dans le cadre de la convention, 37 % répondent négativement et 26 % ne se prononcent pas.

Sont évoqués le non-respect ou la contestation juridique des conventions répartissant les responsabilités d'entretien des ouvrages. Certains départements constatent une absence ou une insuffisance d'entretien aboutissant, *in fine*, à une dégradation de l'infrastructure et à l'obligation de renouveler le pont, parfois une mauvaise volonté ou un manque de réactivité de la part des opérateurs pour transmettre les conventions et les dossiers techniques relatifs aux ouvrages ou les conclusions de visites d'inspection. Il est difficile d'établir le dialogue pour rétablir les conventions sur les ouvrages neufs, du fait des changements fréquents d'interlocuteurs.

Nous avons également interrogé les départements sur leur action au service du bloc local en leur demandant s'ils sont directement ou indirectement en mesure d'apporter une assistance technique aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dans ce domaine, sachant que de nombreux départements travaillent en partenariat et que la loi NOTRe leur donne une compétence d'ingénierie pour raisons de solidarité territoriale. 13 % ont répondu être tout à fait en mesure d'apporter une assistance technique, 58 % en étant capables en partie, en fonction de l'évolution du personnel et des compétences internes, 21 % en étant incapables et 7 % ne se prononçant pas.

Par ailleurs, 26 % des départements affirment avoir mis en place des aides spécifiques pour financer les routes et les ouvrages d'art des collectivités locales. Vous savez que l'on donne plus de 1,6 milliard d'euros de subventions aux collectivités du bloc local sous différentes formes. Certaines mettent en place une ligne budgétaire particulière à ce titre.

Nous avons également interrogé les départements sur leurs préconisations dans le cas d'un plan national. Le premier point évoqué est celui du financement. Il est déterminant pour de nombreux départements et sera croissant à mesure que le patrimoine va vieillir. Beaucoup demandent la création d'un fonds spécifique abondé par l'État - amendes de police, vignette poids lourds... Il y a là tout un patrimoine qui, dans l'état actuel de



nos finances, va poser un problème de plus en plus important pour l'entretien.

Il est également nécessaire de faciliter le suivi et le contrôle de ces ouvrages en temps réel. Tout ce qui concerne le contrôle des ouvrages, les audits, etc., est comptabilisé au titre du fonctionnement, lui-même plafonné dans le cas des pactes financiers à 1,2 %. Nous pensons que toutes ces actions de fonctionnement qui contribuent à la pérennisation de l'ouvrage devraient pouvoir être comptabilisées au titre de l'investissement et ne fassent pas l'objet de restrictions.

Il nous faut également maintenir et développer un centre de ressources spécialisées au niveau national sur la question de la maintenance et de la construction des ouvrages d'art. On pense surtout au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), dont les départements sont le plus grand client. Un droit de tirage doit être prévu dans ce domaine. Nous attendons beaucoup du Cerema en termes d'ingénierie technique. Il a déjà, dans certains départements, préconisé des solutions innovantes, alternatives à la reconstruction de ponts. Vous en verrez un exemple en Moselle.

Il faut donc sans cesse innover, trouver de nouvelles solutions, si possible moins chères. Le *benchmarking* est également nécessaire, tout comme le fait de sans cesse se maintenir à la pointe en matière technique, afin que la France demeure le pays des ponts et chaussées.

Une simplification réglementaire et administrative est également réclamée. Les techniciens nous disent que les dossiers exigés au titre de la loi sur l'eau et de l'environnement sont souvent excessifs. Les contraintes imposées par les architectes des Bâtiments de France sont également pointées du doigt - c'est un classique,

Certains dénoncent des problèmes de gestion prévisionnelle des compétences. Il est par ailleurs très important d'animer la communauté technique et d'avoir des échanges de bonnes pratiques. Les conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement (CoTITA) ne sont sans doute pas suffisantes. Il faut faire davantage, en partenariat avec le Cerema.

Il faut aussi mieux connaître le patrimoine et continuer les travaux que l'Observatoire national de la route mène avec l'Idriss, pour arriver progressivement à un système d'information géographique (SIG) des ponts en France et à une cartographie de leur état, fluidifier et améliorer les rapports avec la SNCF et VNF en les obligeant notamment à respecter les conventions.

Il faut enfin remédier au manque d'entretien des ponts de l'État, qui impose une restriction des tonnages et entraîne un report de la circulation des camions ou des convois exceptionnels sur les ponts appartenant aux départements.

**M. Charles-Éric Lemaigen, premier vice-président de l'Assemblée des communautés de France.** – L'AdCF, depuis 2014, a régulièrement attiré l'attention sur les risques liés à la baisse de l'investissement local. Avant même l'accident du pont de Gênes, nous avons analysé les conséquences de la baisse brutale de l'investissement dans les communes allemandes entre 1995 et 2002. La fédération du patronat allemand s'en était émue et avait réalisé une étude qui montrait en 2014 que 46 % des ponts allemands étaient dans un état critique. L'Italie n'est donc pas la seule concernée. Nous avons attiré l'attention sur l'effondrement de l'investissement des collectivités locales à compter de 2014, et en particulier sur ce qui ne se voit pas. L'entretien des routes, des ouvrages d'art et des réseaux fait partie des thématiques qui ont été les plus « zappées », à la suite de la baisse brutale des dotations de nos collectivités locales due à la crise financière.

Nous avons réclamé des Assises nationales de l'investissement pour dresser un état des lieux précis et définir des priorités qui puissent être déclinées aux niveaux national et régional. Nous avons parallèlement lancé un observatoire à compter de 2015 avec la Caisse des dépôts afin d'analyser la commande publique et examiner les appels d'offres au plus près de la réalité opérationnelle.

On constate bien un effondrement à compter de 2014, avec une légère reprise d'un peu plus de 6 % en 2017. En 2018, les premiers chiffres font apparaître une augmentation d'environ 1 % par rapport à 2017. On n'a donc pas encore, tant s'en faut, retrouvé les niveaux de 2013.

Par ailleurs, les investissements réalisés par les collectivités locales se sont modifiés : on y trouve davantage d'ingénierie et de services, et moins de travaux, ceux-ci continuant à diminuer. Nous attirons l'attention sur cette diminution grave de l'investissement local. Je rappelle que la qualité de nos investissements publics est l'un des rares éléments d'attractivité du pays en Europe.

Nous avons aussi mis en place une collaboration avec la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) et la Fédération française du bâtiment (FFB) pour travailler sur le thème de l'investissement autour de trois axes : des rencontres nationales et régionales consacrées à l'investissement, un travail conjoint sur l'observation des investissements publics locaux, la connaissance des projets et la répartition thématique et l'état du patrimoine, et, enfin, une analyse des bonnes pratiques afin de les diffuser auprès de l'ensemble des collectivités locales. Nous travaillons avec l'Idriss et l'Observatoire national de la route, et c'est pour nous essentiel.

Il n'existe à ce jour aucun lieu permettant d'appréhender la connaissance globale du patrimoine. Autrefois, il incombait aux directions départementales de l'équipement de recenser l'ensemble des ouvrages d'art de leur secteur, et d'analyser leur état. Aujourd'hui, les apports méthodologiques du Cerema sont essentiels. Il devrait être intégré à l'Agence nationale des collectivités territoriales. Il est important que le

Cerema serve d'outil aux collectivités locales. Il faut absolument un système d'information géographique des ouvrages d'art à l'échelle nationale, je le confirme.

Par ailleurs, l'Idrrim avait proposé un système de notation synthétique pour caractériser l'état des ouvrages d'art. En 2017, 43 départements avaient répondu à ce questionnaire. L'Idrrim peut jouer un rôle d'animation pour recenser tous les gestionnaires, quel que soit leur échelon, et pour partager un cahier de maintenance sur chaque ouvrage d'art. Une étude a démontré que lorsqu'on investit peu en réparations d'une route, sa réfection coûte à terme beaucoup plus cher. Il est important que chacun ait une idée des coûts de maintenance et des menaces qui pèsent sur l'ensemble du patrimoine. Des partages d'expériences sont nécessaires pour valoriser les bonnes pratiques. Des solutions peuvent permettre des économies.

La formation doit aussi être traitée. Il faut recenser toutes les propositions. Je partage le diagnostic évoqué tout à l'heure. L'Idrrim dispose d'un comité de formation, de recherche et d'innovations. Il faut valoriser et faire connaître l'ensemble des formations pour que nos collaborateurs aient les capacités techniques d'assurer la maintenance.

Les métropoles ont l'ingénierie et les moyens techniques pour assurer le suivi des ponts, un peu comme les départements. 65 % des communautés de communes et 62 % des communautés d'agglomération ont transféré la compétence de la voirie aux intercommunalités, avec parfois des mutualisations de l'ingénierie. Dans 70 % des cas, les ouvrages d'art sont transférés à l'intercommunalité.

S'agissant des actions, il faut tout d'abord aider les communes et les communautés de communes à identifier les ouvrages d'art potentiellement dégradés, soit grâce à des agents techniques départementaux, soit en recourant à des mutualisations de moyens. Par ailleurs, le Cerema doit être mieux utilisé par nos collectivités.

Les ouvrages de rétablissement soulèvent de vrais problèmes d'application du droit. Il est important qu'on sanctuarise ces conventions et qu'on les fasse strictement appliquer.

Il convient en outre de créer un *pool*, probablement à l'échelle départementale, chargé des questions de sécurité, sous l'égide de la préfecture, afin de créer un plan d'action départemental et de dresser le bilan de ce qui a été fait.

Je partage tout à fait l'idée qu'il faut que la surveillance et l'entretien des infrastructures soient inscrits en section d'investissement afin de ne pas être soumis à la règle du 1,2 %.

Il faut également un fléchage coordonné de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) et de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) pour faciliter l'entretien de ces ponts, un fonds exceptionnel pouvant être alimenté par les amendes et la future vignette poids lourds, complétées par des prêts de la Caisse des dépôts à taux zéro.

Il convient aussi de maintenir une ingénierie de pointe dans le domaine des ouvrages d'art. Le Cerema doit nous fournir de ce point de vue des guides méthodologiques.

Enfin, il faut mutualiser des formations *ad hoc* dans les départements, intercommunalités et communes pour maintenir un niveau de connaissance et d'ingénierie afin de suivre les travaux. Il est fondamental qu'on dispose d'un système d'information géographique national pour lister l'ensemble des ouvrages d'art et leur état.

**M. Hervé Maurey, président.** – Il m'avait échappé que nous disposions d'une « vignette poids lourds ». On a abordé ce sujet avec Didier Mandelli, rapporteur du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). La vignette étant instaurée, le débat est donc clos !

**M. Charles-Éric Lemaigen.** – Je n'ai pas dit qu'elle était instaurée, mais qu'il serait bon que le fonds puisse servir à des travaux sur la sécurité des ouvrages d'art.

**M. François Poletti, adjoint au maire d'Argenteuil.** – J'apporterai plutôt ici un témoignage...

Argenteuil a été touché l'année dernière par l'incident qu'a connu le pont de Gennevilliers, sur l'A15. Ce pont, qui relie le Nord-Nord-Est à Paris, s'est effondré en partie. De quatre voies, nous sommes passés à deux voies, ce qui a entraîné des répercussions dans tout le Val-d'Oise : les déviations auraient dû passer par la N104, qui était en travaux. Il n'était donc pas possible de dévier les camions. L'État a beaucoup attendu avant d'agir. C'est ainsi qu'on s'est retrouvé complètement bloqué. Argenteuil est relié à la petite couronne par trois ponts routiers et un pont de chemin de fer. Le pont de l'A15 dessert tout Paris. On attend d'ailleurs avec impatience qu'il continue jusqu'à Gennevilliers pour que l'on puisse parvenir au périphérique.

Ce pont était cependant sous surveillance : le 29 mai 2016, plus de dix tonnes de sablons se sont déversées dans une rue d'Argenteuil, la rue du désert, qui porte bien son nom ! On avait alors tiré la sonnette d'alarme. Quelques tonnes étaient déjà tombées en 2014. Au mois de juin, ce sont les écailles du pont qui se sont détachées, à la suite de la rupture des câbles qui les retenaient. Argenteuil a été pris d'assaut et envahi durant un mois et demi par tous les véhicules qui s'y sont retrouvés coincés.

**M. Hervé Maurey, président.** – S'agit-il d'un pont sous maîtrise d'ouvrage de l'État ?

**M. François Poletti.** - En effet. Il est géré par la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF).

Le conseil départemental a créé une association pour essayer de faire accélérer les travaux. On a réussi en décembre à faire rouvrir une troisième voie, ce qui n'est pas suffisant. On nous a promis que tout serait rétabli au mois de mars.

Pour l'instant, les dates de travaux ont été à peu près respectées. Je pense que les vérifications n'ont pas été assez poussées. Certains problèmes d'évacuation d'eau ont eu pour effet de corroder les câbles tenant les écailles. Heureusement, on n'en est pas arrivé à un effondrement complet, comme à Gênes, mais cela aurait pu être le cas, même si l'incident est intervenu sur les bords de Seine et non au milieu.

Des réunions mensuelles ont lieu avec le préfet du Val-d'Oise, mais l'État a frôlé la correctionnelle du fait de ses manquements en matière d'entretien. Il a fallu faire intervenir des ingénieurs du ministère des transports. Toutes les solutions ont été étudiées pour réaliser deux voies de l'autre côté, mais cela n'a pas été possible. Il aurait fallu installer des ponts militaires. Si vous voulez passer à présent par le pont de l'A15, prévoyez du temps !

**M. Hervé Maurey, président.** - Il m'arrive de l'emprunter assez régulièrement, quand je vais dans la partie Est du département de l'Eure.

**M. Christophe Ferrari, vice-président de l'Association des maires de France.** - Quelques mots pour vous apporter un éclairage local...

Le territoire métropolitain grenoblois représente 49 communes, 450 000 habitants. Il est parsemé de torrents capricieux qui viennent des Alpes, de plaines, de coteaux et de montagnes. C'est un magnifique écosystème pour les ouvrages d'art de toute nature - ponts, murs de soutènement, etc.

La compétence relative à la voirie a été transférée des communes vers la métropole en 2015, puis en 2017 pour les voiries départementales. Or, nous détectons aujourd'hui des ouvrages orphelins qui n'apparaissent nulle part, et nos inventaires ne font que s'accroître d'année en année. Nous avons recensé à l'origine 1 200 ouvrages d'art sur le territoire métropolitain. À peine deux ans plus tard, à la suite des inventaires complémentaires, nous en comptabilisons 1 500. La question de la domanialité n'est toujours pas résolue pour nombre d'entre eux. La grande majorité se situe dans les communes rurales, montagnardes, périurbaines. Il s'agit là d'un sujet de bloc communal et de solidarité intercommunale.

Pour l'essentiel, ces ouvrages n'ont pas fait l'objet d'un suivi conforme aux obligations réglementaires. Ce n'est évidemment pas la faute des maires successifs.

La métropole a décidé, dès 2017, d'investir à l'horizon 2020 près de 3 millions d'euros pour leur surveillance et leur entretien, et 20 millions d'euros pour les opérations de réparations et de renouvellement d'ouvrages en péril identifié.

Parallèlement, plus d'une centaine d'inspections détaillées sont réalisées chaque année pour rattraper le retard accumulé. Elles révèlent chaque année de nouveaux ouvrages en péril nécessitant des mesures immédiates de mise en sécurité. Cette mise en œuvre est réalisée en lien étroit avec les communes concernées, et se traduit généralement par une limitation voire une interdiction de circulation sur lesdits ouvrages.

Plusieurs ouvrages orphelins en état de péril ne sont pas pris en charge à ce jour, bien que les moyens humains dédiés aient été notablement augmentés par les services métropolitains. Mon équipe est à sept ETP, et nous avons connu un doublement des équipes en trois ans. Nous avons également fait appel à des renforts externes. Cette réalité n'est pas propre au territoire grenoblois.

Quelques pistes de réflexions ont fait l'objet d'un travail approfondi associant les maires et la métropole, ce qui constitue une spécificité grenobloise.

Un soutien financier de l'État est apparu nécessaire en premier lieu, en particulier pour rattraper le retard en matière de recensement. Ce soutien pourrait prendre la forme d'une enveloppe additionnelle dans le cadre des fonds de soutien à l'investissement local ou de la loi d'orientation des mobilités. Il est toutefois compliqué d'évoquer les mobilités sans évoquer les ponts, et il faut donc y veiller.

On ne peut non plus dissocier ces sujets de la contractualisation financière. De nombreuses dépenses en la matière concernent en effet le fonctionnement, notamment en matière de réparations et d'entretien classique.

Je rappelle que des attributions de compensation d'investissement sont aujourd'hui possibles entre communes et métropole, mais non entre les autres collectivités. J'invite les sénatrices et les sénateurs à examiner ce point de près. Cela a été extrêmement utile au financement des ouvrages d'art dans la métropole grenobloise, et a permis un équilibre financier intéressant entre communes et métropole.

En second lieu, l'évolution du cahier des charges des concessions autoroutières n'est pas non plus un mince sujet financier puisqu'il concerne les charges de surveillance, d'entretien, de réparation et de rétablissement des ouvrages construits par le passé.

Il apparaît difficile de récupérer des conventions établies en bonne et due forme par le passé avec les collectivités, les clés de financement pouvant être parfois très variables, alors que les montants sont loin d'être anodins. C'est également un sujet à examiner de près.

En troisième lieu, il convient de renforcer la formation aux métiers du secteur, de veiller à la disponibilité et à la qualification des agents publics et des salariés des bureaux d'études comme des entreprises. On a besoin d'ingénierie et de compétences pour avoir de bons niveaux d'expertise. Cette carence va amener de fait à une augmentation des prix, alors que cet argent pourrait être utilisé à d'autres choses.

Quatrièmement, il faut demeurer vigilant s'agissant des mesures de simplification établies au début de l'année 2018 concernant l'instruction des demandes d'autorisation des convois exceptionnels. Ces mesures pourraient avoir notamment pour effet de conduire à des renforcements excessifs des ouvrages concernés et, *in fine*, à des dépenses publiques peu efficaces, à la charge des gestionnaires de voiries et des collectivités.

Enfin - et je m'exprime ici à titre personnel, et non en tant que représentant de l'AMF - les transferts des pouvoirs de police spéciale attachés à l'exercice des compétences transférées, notamment s'agissant des mobilités en matière de circulation et de stationnement, sont automatiques en l'état actuel de la législation, mais peuvent faire l'objet d'oppositions des maires concernés.

La métropole grenobloise compte sans doute le nombre le plus élevé de communes qui ont transféré leurs pouvoirs de police spéciaux à la métropole dès le début du mandat, ce qui n'a absolument pas écarté les maires des décisions, bien au contraire.

Cependant, pour un certain nombre d'ouvrages en péril, il a parfois pu être difficile, avant le drame de Gênes, d'obtenir des mesures de restriction voire d'interdiction de circulation, malgré des enjeux de sécurité extrêmement importants. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, la responsabilité collective engageant les maires, mais aussi les présidents de métropole et d'intercommunalités.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** - Comment vos adhérents perçoivent-ils l'inquiétude qui pèse sur la sécurité des ponts ?

On a peu parlé des murs de soutènement. Quel est votre point de vue sur ce point ?

Je voudrais également connaître votre vision du point de vue de la comptabilité publique : la gestion patrimoniale de ces ouvrages ne devrait-elle pas être imposée, notamment par le biais d'une comptabilité adaptée, avec des provisions pour renouvellement, comme pour d'autres ouvrages ?

S'agissant du recensement de documents, un coffre-fort national où seraient déposés l'ensemble des documents techniques dans un souci de conservation et d'utilisation ne pourrait-il être constitué ?

Enfin, un transfert de compétences est-il souhaitable selon vous ? Si oui, quel est le niveau qui vous paraît le plus opportun ?

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** - J'insiste sur le recueil des données. On a ici ou là un niveau de connaissance des ouvrages qui peut être très variable. Par ailleurs, on a tendance à oublier que les murs de soutènement sont des ouvrages d'art et qu'ils nécessitent une surveillance importante.

S'agissant des transferts de compétences, vous avez témoigné qu'un certain nombre de collectivités n'avaient pas connaissance de la responsabilité qui était la leur en la matière. Quel niveau de collectivité vous apparaît aujourd'hui le mieux armé pour répondre à ce défi ?

Quant aux compétences techniques, je crois savoir, en tant qu'ancien président de conseil départemental, que nos collaborateurs disposent d'un réseau au sein de l'ADF. Cette compétence peut-elle être mise en commun avec les autres collectivités - communautés d'agglomération et métropoles ?

Enfin, comment est-on capable, au niveau national, de disposer d'une base de données et de la suivre dans le temps ?

**M. Christophe Ferrari.** - Le ressenti des maires de la métropole grenobloise ne fait qu'augmenter d'expertise en expertise. Depuis le drame de Gênes, on ne tergiverse plus pour savoir s'il faut ou non couper la circulation. Certains ouvrages sont usés jusqu'à la corde.

Depuis le drame de Gênes, il existe des lanceurs d'alerte sur les territoires. Nous en avons souvent sur le territoire grenoblois à propos d'un certain nombre de sujets.

Quant aux murs de soutènement, nous les traitons comme les ponts. Il s'agit d'enjeux de sécurité tout aussi sérieux. C'est la nature du risque et non de l'ouvrage qui détermine les priorités.

L'idée du coffre-fort national est excellente. Cela permet de faire coïncider les éléments d'études sans devoir repartir de zéro. Ce partage est évidemment très important.

Enfin, le transfert de compétences est indispensable. C'est un véritable sujet d'ingénierie. C'est dans les petites communes qu'on trouve le plus d'ouvrages concernés. On le voit bien sur le territoire métropolitain grenoblois. Le transfert de compétences permet de positionner l'expertise au bon niveau. Il est nécessaire, à l'avenir, d'envisager les choses sur le plan collectif.



Il va cependant falloir déterminer d'où viennent les recettes. C'est pourquoi il faut que les sociétés d'autoroutes prennent leurs responsabilités. Nous ne lâcherons pas sur ce point. Des aides à l'investissement de l'État pourraient également être nécessaires.

**M. Charles-Éric Lemaignan.** - Il est bien évident que la connaissance crée la conscience du risque. Cela vaut pour les ponts, les murs de soutènement, et l'ensemble des réseaux.

**M. Hervé Maurey, président.** - On ne peut pour autant prôner la politique de l'autruche !

**M. Charles-Éric Lemaignan.** - Absolument. Nous avons connu chez nous des problèmes liés aux inondations : nous nous sommes interrogés sur l'état de nos réseaux, qui ne sont pas bons.

Pour ce qui est de la gestion patrimoniale, pour l'instant, l'amortissement ne joue que pour les biens meubles des collectivités : si on y intègre l'amortissement des ouvrages de voirie, les conséquences en termes de gestion financière globale et de répartition entre l'investissement et le fonctionnement risquent de compromettre l'équilibre de nos collectivités et toutes les contractualisations que l'on a avec l'État. Vous avez évidemment raison sur le fond, mais ceci doit être réalisé dans le cadre d'une réforme globale de la comptabilité.

Le coffre-fort national, quant à lui, apparaît une très bonne idée qui devrait être mise en œuvre sous l'égide du CEREMA.

En ce qui concerne l'ingénierie, on doit essayer, au niveau local - probablement départemental - de recenser tous les éléments pour faire en sorte que les petites communautés de communes et les petites communes ne soient pas oubliées.

En revanche, même si, sur le fond, je partage totalement l'avis de Christophe Ferrari, je me méfie du transfert obligatoire d'une compétence des communes aux intercommunalités. Je pense que le Sénat est particulièrement sensible à ce point de vue. Laissons l'intelligence locale libre de réaliser ces évolutions. Pour les ouvrages d'art, je pense qu'une mutualisation sera vite indispensable, mais il est préférable qu'elle se fasse sur la base d'un accord plutôt que sous la contrainte.

**M. Didier Mandelli.** - J'interviens ici en tant que rapporteur de la LOM. À ce stade, rien n'y figure s'agissant du financement potentiel de la réfection ou de l'entretien des ouvrages. Je trouve intéressant de proposer en parallèle des axes de travail.

Nous avons à cette fin envisagé de conforter les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), de trouver les ressources pour la conforter dans ses différentes missions, auxquelles on pourrait évidemment ajouter, comme c'était le cas à une

époque pour les tunnels, l'ensemble des ouvrages d'art du territoire, même si c'est compliqué.

Le Cerema me paraît constituer une bonne solution pour centraliser les informations. Nous essaierons, dans le cadre des discussions et des auditions qui sont en cours, de formaliser la prise en compte des questions que vous soulevez en termes de financement et de gestion

Vous avez évoqué la taxe poids lourds et un certain nombre de ressources qui ne figurent pas dans la LOM à ce stade. Des affectations sont possibles sur d'autres volets.

Nous essaierons d'apporter des solutions à toutes les questions qui ont été posées ce matin.

**M. Charles-Éric Lemaignan.** - Nous préconisons quant à nous le maintien du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), qui a disparu de la dernière rédaction. Il est important de le maintenir, ne serait-ce que pour définir les priorités, ce qui nous paraît essentiel.

**M. Didier Mandelli.** - C'est une position quasi-unanime : nous le réintroduisons, car le COI est le mieux à même de définir les priorités et les orientations dans la durée.

**M. Claude Bérit-Débat.** - Je voudrais revenir aux ponts et aux murs de soutènement qui appartiennent à de petites communes, le transfert de compétences n'ayant pas été exercé dans ce domaine dans tous les petits EPCI, beaucoup d'ouvrages d'art restant à la charge des communes.

Le diagnostic que vous avez établi est tout à fait exact : on constate un manque de connaissance et d'expertise, mais aussi un manque de moyens. Disposer d'un coffre-fort national pour bien connaître toutes les spécificités des ouvrages est une bonne chose, mais on va buter sur le problème financier. Les intempéries de juin, pour un certain nombre de départements, dont la Dordogne, ont mis en évidence la fragilité des ponts, et les petites communes découvrent le coût phénoménal de remise en état de ces ouvrages d'art. Les assurances ne jouent pas, les aides de l'État sont octroyées au compte-gouttes, et l'on se retrouve dans l'impasse. Comment faire ?

Vous avez évoqué quelques pistes de financement. Je pense qu'il faut proposer des solutions pour les petites communes qui ne sont pas encore rentrées dans une intercommunalité à l'image de celle que vous représentez.

**M. Alain Fouché.** - Je suis élu de mon département depuis 40 ans. Je l'ai présidé après le départ de M. Monory. J'ai toujours été choqué de constater qu'un certain nombre d'administrations étaient un véritable État dans l'État - architectes des Bâtiments de France, DDE...

Je suis toujours frappé par le coût exorbitant de certains travaux par rapport à d'autres pays, en particulier pour ce qui concerne les ouvrages d'art et les ponts. Cela coûte très cher aux contribuables. M. Herscu évoquait de nouvelles technologies permettant de réaliser des travaux à moindre coût et en toute fiabilité. Peut-on avoir plus de précisions dans ce domaine ?

**M. Guillaume Chevrollier.** - Quel est l'impact des nouvelles technologies et des bases de données sur le recensement nécessaire à la bonne gestion du patrimoine ?

Par ailleurs, les moyens du Cerema ont diminué de 5 millions d'euros. Comment percevez-vous cet établissement public créé récemment pour répondre au besoin criant d'ingénierie, particulièrement dans les territoires ruraux ? L'utilisez-vous ? On dit aussi que le Cerema souffre d'un manque de notoriété vis-à-vis des petites collectivités. Le percevez-vous ? Si c'est le cas, comment y remédier ?

**M. Charles Revet.** - J'ai cru comprendre que vous étiez plus que réservé concernant un recensement national, et je partage tout à fait votre point de vue. En effet, cela représenterait des coûts extrêmement importants. Certes, cela va donner beaucoup de travail aux bureaux d'études, mais il va manifestement falloir reporter des travaux.

Je suppose par ailleurs que chaque collectivité responsable dispose de personnel pour assurer le contrôle de l'état des ponts. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) pourrait en faire une priorité.

À ce sujet, vous avez affirmé qu'un représentant du Sénat devait participer au prochain conseil administration de l'Afitf. Christophe Béchu nous a dit hier qu'il n'en comptait aucun. Pourquoi n'en avons-nous pas ? Qui désigne ce représentant ? Qui est-il ?

**M. Hervé Maurey, président.** - La loi organique du 15 septembre 2017 pour la confiance dans la vie politique a précisé que des parlementaires pouvaient siéger dans des organismes extraparlimentaires, sous réserve que cette présence ait été précisée par la loi. La loi du 3 août 2018 visant à garantir la présence des parlementaires dans certains organismes extérieurs au Parlement et à simplifier les modalités de leur nomination a fixé les organismes comportant une représentation parlementaire. L'Afitf en fait partie, et le président du Sénat, Gérard Larcher, y nommera un représentant prochainement.

**M. Charles Revet.** - La Seine-Maritime, dont j'ai été président du conseil départemental, compte trois grands ponts, le pont de Tancarville, le pont de Normandie et le pont de Brotonne. Nous partageons donc les mêmes préoccupations.

**M. Éric Gold.** - Vous avez indiqué que les collectivités ont globalement une capacité d'ingénierie suffisante - au moins pour les plus grandes - concernant le suivi de l'état des ponts et des ouvrages d'art, les murs de soutènement et autres aménagements étant également concernés.

Notre commission est bien entendu attentive aux catastrophes naturelles que l'on peut imputer au dérèglement climatique. À chaque événement, les images nous montrent des ouvrages d'art emportés ou détruits. Le référentiel partagé utilisé par les collectivités prend-il désormais en compte ces conséquences potentielles ?

**Mme Nadia Sollogoub.** - On a évoqué la création d'un groupe de travail départemental à des fins de sensibilisation, mais l'État ne pratique-t-il pas depuis des années la politique de l'autruche ?

J'ai été maire d'une commune rurale qui a subi de violentes inondations, et j'ai voulu intégrer le contrôle de l'état des ponts dans mon dossier de catastrophe naturelle. L'État m'a précisé que ce n'était pas possible. Ce sont donc les services de l'État qu'il faut sensibiliser, dans la mesure où les phénomènes climatiques violents vont se renouveler de plus en plus.

Les maires des petites communes avaient la culture du contrôle des ouvrages locaux, mais il faut faire maintenant appel à des bureaux d'études, à des cabinets et à des entreprises extérieures, ce qui écarte toute possibilité d'action. J'espère, monsieur le président, que le rapport de la commission pèsera donc très lourd !

**M. Hervé Maurey, président.** - Nous ferons tout pour cela !

**M. Guillaume Gontard.** - Je partage tout ce qui a été dit au sujet de la prévention et de l'entretien. J'ai récemment rencontré un ingénieur spécialisé dans les travaux sous-marins qui me faisait part de son inquiétude quant aux piles de pont immergées et à la qualité des fondations, pour lesquelles les travaux sont de plus en plus compliqués et difficiles. Il y a là une véritable urgence.

On a par ailleurs évoqué le besoin en matière d'ingénierie et le Cerema. C'est une vraie question. Le Cerema n'est pas très connu, et le lien n'est donc pas évident.

Un des problèmes spécifiques aux territoires de montagne réside dans les ouvrages de prévention et de sécurité qui se situent en amont des cours d'eau, ceux-ci ayant une répercussion sur les ponts. Or, les effectifs consacrés à la restauration des terrains de montagne (RTM) sont en baisse, et les petites communes ne parviennent plus à entretenir leurs ouvrages

**Mme Christine Lanfranchi Dorgal.** - Je suis tout à fait d'accord avec la présentation de Nadia Sollogoub. Un coffre-fort national serait certes intéressant, mais bien des agences permettent d'avoir une vision des ponts très claire. Toutefois, on constate un manque de communication. Beaucoup

d'agences d'État ou d'associations n'interagissent pas. Il faudrait donc prévoir un plan de communication pour toutes les communes et communautés de communes.

En outre, le budget reste le nerf de la guerre, car il faut avoir les moyens d'agir. Il s'agit de sécurité des personnes ! Cela constitue un enjeu très fort. Tant qu'on ne dégagera pas de budget, on ne pourra pas demander aux collectivités de prendre en charge des ouvrages coûteux qui concernent la mobilité nationale.

**M. Benoît Huré.** - Je souhaite que la suite donnée à ce travail fasse date et que l'on sorte des propos convenus. On nous explique que la facture va être colossale, faute d'entretien. Quelle est la part des dépenses consacrées aux travaux publics par rapport à celles réservées aux études ? On a rétabli des ouvrages d'art sur des cours d'eau qui ne coulent pas l'été ! Je peux témoigner que certains « spécialistes » ne s'y connaissent ni en béton armé ni en travaux publics.

On l'a dit, c'est la sécurité des personnes qui prime. Les autres espèces, si elles pouvaient s'exprimer, riraient bien de nous. Elles ont une capacité d'adaptation remarquable ! Les maires, les élus ne sont peut-être pas ingénieurs, mais ils ne sont pas forcément idiots !

On ne trouve plus aujourd'hui de spécialistes. Les techniciens, les conducteurs de travaux, les ingénieurs étaient hier majoritaires dans les DDE. Aujourd'hui, ce sont les chargés d'études, de vérification, de contrôle et de coordination environnementale qui les ont remplacés. C'est là un véritable problème.

Je compte beaucoup sur les conclusions de ce travail, qui devraient faire date.

**M. Frédéric Marchand.** - Ma question s'adresse aux représentants de l'ADF. Vous avez affirmé que 21 % des départements s'estiment incapables de fournir une assistance technique. Pourquoi selon vous ? Le Lot-et-Garonne a mis en place un processus pour y parvenir. Je pense donc que la mutualisation et le partage des connaissances permettraient de développer les bonnes pratiques.

Par ailleurs, j'aimerais connaître votre avis sur ces plateformes qui conseillent aux automobilistes et à certains poids lourds d'emprunter des itinéraires et des ouvrages d'art qui ne sont pas vraiment faits pour cela.

**M. Joël Bigot.** - À chaque fois qu'on a essayé d'œuvrer pour l'entretien ou la consolidation des ouvrages d'art orphelins qui permettent d'assurer la sécurité des habitants - ponts, murs de soutènement, digues -, on nous a renvoyés dans les cordes au motif qu'ils n'appartenaient à personne. À quel niveau peut-on envisager leur prise en charge ?

**Mme Angèle Prévile.** - M. Ferrari a évoqué l'évolution du cahier des charges des autoroutes. Pouvez-vous nous en dire plus ?

**M. Christophe Ferrari.** – La question de la responsabilité historique n'est pas le problème à mes yeux. Certains ouvrages ont été construits il y a longtemps. Quelques-uns sont très vieux et doivent parfois être reconstruits.

Pourquoi l'entretien de ces ouvrages a-t-il été ralenti ? On sait très bien que le financement des collectivités est majeur. Il suffit de regarder le taux de renouvellement des réseaux d'eau, d'assainissement, etc. pour se rendre compte des effets d'élasticité.

À partir du moment où nous avons connaissance d'un risque, nous avons le devoir d'y remédier, mais l'usure s'accélère peut-être aussi faute d'un entretien continu, à une époque où les moyens des collectivités ne sont plus tout à fait les mêmes. Le défaut d'entretien que l'on constate depuis une dizaine d'années peut expliquer pourquoi certains ouvrages sont dans un tel état.

Le changement climatique est évidemment un élément déterminant dans l'accentuation de l'usure. Il faut donc l'intégrer. Pas un territoire, en France, ne méconnaît le sujet de la vulnérabilité climatique. C'est le sujet même de la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (Gemapi).

L'ingénierie est un autre sujet. On en a besoin, et cela pose la question de la formation des futurs techniciens de notre pays. On a besoin de physiciens des matériaux, et cela manque un peu. Nous aurons demain un problème d'accès aux études, donc à la connaissance. Cela a été dit tout à l'heure.

Les ouvrages orphelins, quant à eux, sont au nombre d'une trentaine sur le territoire métropolitain. Il faudra bien les assumer. Personne ne comprendrait que l'EPCI n'assume pas leur prise en charge. C'est un problème de responsabilité, de sécurité, mais aussi de développement économique des territoires. Il faudra le traiter.

S'agissant des concessions autoroutières, il nous est difficile d'avoir accès au cahier des charges et à un certain nombre de conventions. On réunit les sociétés autour de la table, mais les choses ne sont pas claires. On est dans une négociation assez particulière, dans laquelle c'est finalement la collectivité qui assume l'entretien, alors que ce n'est pas sa responsabilité.

L'agglomération grenobloise compte une autoroute qui sert de digue au Drac et qui nécessite un réaménagement au cœur de Grenoble. On s'est longtemps battu pour savoir quels étaient les travaux nécessaires au renforcement de la digue, avant que celle-ci ne soit transférée à la métropole. Il est nécessaire de clarifier les choses, et nous comptons sur vous pour aller dans ce sens.

**M. Charles-Éric Lemaignan.** - C'est au COI et à l'État de définir la hiérarchie des priorités concernant l'entretien des ponts et d'y mettre les moyens nécessaires. Cela doit se décliner au niveau local par des plans particuliers d'intervention (PPI) à l'échelle des territoires, afin de prendre en charge les ouvrages orphelins.

Plusieurs d'entre vous ont abordé la question de la responsabilité historique. Je voudrais insister sur la responsabilité juridique, point que votre rapport pourrait intégrer. Les maires, les présidents de conseils départementaux et les présidents d'intercommunalités en ont besoin. Il faut un travail conjoint pour élaborer des fiches pratiques, ne serait-ce que pour ceux qui vont se présenter aux élections en 2020. Cela peut en dégoûter quelques-uns, mais c'est indispensable.

S'agissant de l'ingénierie, certains se sont interrogés sur le rôle du Cerema. Il est majeur selon moi. Son intégration dans la future Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) pourrait renforcer son rôle de coordination de l'ingénierie territoriale. Je pense que les opérateurs doivent travailler ensemble pour avoir un catalogue d'informations simple vis-à-vis des collectivités locales. Il est vrai que l'on peut tout trouver sur Internet, mais de façon très désordonnée et en mettant pas mal de temps.

Une véritable coordination du Cerema pourrait permettre de créer des fiches pratiques. Je crois énormément au fait que l'intelligence territoriale produit des expérimentations fabuleuses. En matière de coûts, certaines innovations font l'objet d'expériences ici ou là. Elles doivent être rendues publiques et popularisées. *La Gazette des communes* était, jusqu'à il y a quelques années, un outil fantastique pour savoir ce qui se faisait dans nos territoires. Cette notion a largement diminué, mais il existe de nombreux sites qui évoquent de bonnes pratiques.

Nos territoires ne sont pas obligés de toujours réinventer la poudre. Des expériences fantastiques ont lieu. Le rôle du Cerema et du Sénat est de les populariser.

**M. Philippe Herscu.** - Les élus départementaux ont tout à fait conscience de leurs responsabilités. La difficulté est de faire des budgets consacrés aux infrastructures une variable d'ajustement lorsque les budgets généraux sont extrêmement contraints et présentent peu de visibilité financière. Il existe là un certain antagonisme.

Un travail de sensibilisation doit être réalisé auprès des élus qui ne sont pas dotés des équipes techniques permettant de connaître l'état de leurs infrastructures. Ce n'est pas trop le cas des départements. Nos équipes sont normalement capables de s'en charger, mais ce n'est pas le cas de toutes, d'où le travail de l'Idrri sur la notion de « dette grise », qui porte sur le manque d'investissement nécessaire pour maintenir l'infrastructure à son niveau opérationnel. Cette dette grise s'accroît et la facture devient bien plus lourde que pour un entretien régulier.

Le recueil des données et le coffre-fort national constituent sans doute de bonnes idées, mais la première difficulté consistera à obtenir des informations, beaucoup de collectivités n'en disposant pas faute de techniciens. Pour obtenir ces informations, il faut assumer ses responsabilités de maître d'ouvrage, être capable de passer une commande, solliciter un cabinet, lui dire ce qu'il faut auditer, ce qu'on en attend, etc.

21 % des départements nous ont dit ne pas être en capacité technique d'aider les collectivités. J'ai souligné le problème de la rareté de la compétence : certains départements comptent sur leur territoire plus de 500 communes de moins de 2 000 habitants. On peut toutefois essayer l'hybridation, les centres de ressources, le maillage territorial. L'Association des directeurs de services techniques départementaux (Adstd) s'est transformée en Adtech et s'est ouverte aux autres collectivités. C'est une bonne solution, tout comme les CoTITA, qu'il convient de développer.

Quant aux techniques les moins coûteuses, Mme Herbourg, de Meurthe-et-Moselle, directrice générale adjointe, m'a parlé d'un pont qu'elle comptait remplacer. Le Cerema lui a conseillé une technique de fibrage qui lui a permis de prolonger l'existence dudit pont à moindre coût.

L'une de vos questions portait sur les nouvelles technologies. Elles offrent en effet des moyens dont on ne disposait pas précédemment, comme les drones ou les fibres, avec lesquelles on peut contrôler les fissures, même à distance. Ceci allège le contrôle et permet une intervention intelligente et moins coûteuse. Encore faut-il avoir des personnes capables de mettre ces contrôles en place, de les analyser et de les suivre.

Concernant le Cerema, nous sommes très sensibles à son manque de moyens. On craignait d'ailleurs que l'État ne se désengage de la partie routière, ayant à présent peu de kilomètres à entretenir. Or nous considérons qu'on doit cette ingénierie aux collectivités locales, l'État ayant conservé l'ingénierie au niveau national lors de la décentralisation routière. C'est déterminant pour les collectivités, mais aussi pour les entreprises si l'on veut tester de nouveaux matériaux et être au meilleur niveau.

Le Cerema travaille d'ailleurs avec nous dans le cadre de l'Observatoire de la route afin de mettre en cohérence toutes les grilles d'analyses et de donner une lecture de l'état des infrastructures. Il travaille également à un guide simplifié pour les élus des petites communes, pour savoir ce qu'il faut examiner sur un pont en fonction de sa nature technique, etc. Ce guide, certes simplifié, permettra d'y voir plus clair.

La culture du risque est à redévelopper, d'autant plus lorsque les événements climatiques deviennent exceptionnels. Une cartographie des risques de transgression marine et d'inondations, qui pèsent très lourdement sur les infrastructures, est donc nécessaire.



Les plateformes de guidage constituent un vrai problème. Elles conduisent sur les routes et les ponts des camions en provenance d'Europe centrale, dont certains chauffeurs ne parlent même pas français, voire des engins agricoles particulièrement délétères pour les parapets, qui ne sont pas faits pour résister à de tels chocs.

**M. Hervé Maurey, président.** - Je rappelle que nous avons mis en ligne sur le site du Sénat un questionnaire à destination des élus locaux pour recueillir leur avis et leurs remarques. J'invite les sénateurs et les associations d'élus à relayer cette information. Plus on aura de remontées, de suggestions, de propositions et de remarques, mieux on pourra en tenir compte dans notre rapport.

Je vous remercie pour vos remarques et vos suggestions. Elles nous seront très utiles pour l'élaboration de nos propositions.



## II. EXAMEN EN COMMISSION – MERCREDI 26 JUIN 2019

Réunie le mercredi 26 juin 2019, la commission a examiné le rapport d'information « Sécurité des ponts : éviter un drame ».

**M. Hervé Maurey, président.** – Mes chers collègues, nous sommes réunis ce matin pour la présentation du rapport de la mission d'information sur la sécurité des ponts.

Comme vous le savez, cette mission a été créée dans un contexte particulier : le 14 août dernier, une partie du pont Morandi de Gênes s'effondrait, provoquant la mort de 43 personnes. Ce drame a suscité une vive émotion et relancé, en France, les débats sur l'état des ouvrages d'art, vingt ans après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

La mission que nous avons créée avait ainsi pour objectif d'évaluer la manière dont l'État et les collectivités territoriales entretiennent leurs ponts, c'est-à-dire d'évaluer les politiques de surveillance et d'entretien qui sont mises en œuvre ainsi que les moyens financiers qui y sont consacrés. Nous nous sommes particulièrement intéressés à la situation des collectivités territoriales, qui gèrent 90 % des ponts routiers et qui sont donc fortement exposées.

La mission a rencontré une cinquantaine de personnes au cours de nombreuses auditions et tables rondes, et lors de trois déplacements effectués à Gênes, en Moselle et en Seine-et-Marne. Afin de recueillir le plus grand nombre possible de témoignages d'élus, un questionnaire a été mis en ligne sur la plateforme de consultation des élus locaux du Sénat. Près de 1 200 contributions y ont été déposées, qui ont étayé les constats de la mission.

La mission s'étant vue confier les pouvoirs d'une commission d'enquête, elle a par ailleurs pu avoir communication d'un grand nombre de documents et rapports de l'État sur le sujet.

L'ensemble de ces données et témoignages nous a permis de dresser plusieurs constats sur la situation des ponts en France. Et ces constats sont inquiétants.

Le premier constat, c'est qu'il n'est pas possible aujourd'hui de connaître le nombre exact de ponts en France. Ce constat est surprenant, et en lui-même révélateur des lacunes de la politique de surveillance et d'entretien des ponts.

On estime qu'il existe entre 200 000 et 250 000 ponts en France, dont 24 000 appartiennent à l'État – la moitié étant géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes –, entre 100 000 et 120 000 sont gérés par les

départements et entre 80 000 et 100 000 sont gérés par les communes et les intercommunalités.

En tant qu'éléments permettant d'assurer la continuité des voies de communication, ces ouvrages sont indispensables à l'activité économique – la route restant, de loin, le principal mode de transport de personnes et de marchandises.

Deuxième constat : l'état des ponts routiers s'est dégradé de manière continue ces dernières années et est aujourd'hui préoccupant.

En dix ans – de 2007 à 2017 –, le pourcentage des ponts gérés par l'État nécessitant un entretien sous peine de dégradation ou présentant des défauts est passé de 65 % à 79 %. 720 ponts environ sont actuellement en mauvais état et nécessitent des travaux de réparation.

S'agissant des départements, 8,5 % des ponts dont ils ont la gestion sont en mauvais état, ce qui représente environ 8 500 ponts, et près de 30 % nécessitent des travaux d'entretien spécialisé.

Quant aux ponts gérés par les communes et les intercommunalités, c'est la grande inconnue. Les dernières données disponibles datent de 2008 et ont été collectées dans le cadre de l'assistance que l'État apportait aux petites collectivités pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire – l'Atesat, qui a été supprimée en 2014.

À l'époque, sur 17 600 ouvrages évalués, 16 % étaient en mauvais état et 20 % nécessitaient des réparations.

Tout indique que l'état des ponts communaux s'est dégradé depuis 2008. La suppression de l'assistance de l'État, l'absence de politique généralisée de surveillance et d'entretien des ponts, la dégradation de la situation financière des collectivités territoriales et les réorganisations territoriales successives ont certainement pesé sur l'entretien des ponts.

D'après les experts rencontrés par la mission, il est probable qu'aujourd'hui 18 % à 20 % des ponts des petites communes soient en mauvais ou très mauvais état, soit plus de 16 000 ponts.

Ainsi sur l'ensemble du patrimoine routier, il y a *a minima* 25 000 ponts dont la structure est altérée ou gravement altérée.

Troisième constat : la dégradation de l'état des ponts pose des problèmes de sécurité et de disponibilité.

À la suite d'un audit externe réalisé sur l'état des ponts du réseau routier national non concédé, le ministère des transports a indiqué que 7 % des ponts gérés par l'État « *présentaient à terme un risque d'effondrement* » avec une forte probabilité de devoir être fermés préventivement à la circulation.

Quant aux ponts communaux, la mission a été à de nombreuses reprises alertée au cours de ses travaux sur les problèmes de sécurité que leur état pose. Elle a par exemple été saisie de la situation de la commune de

Sainte-Radegonde-des-Noyers, qui est propriétaire d'un pont dans un état préoccupant qu'elle n'est pas en mesure de réhabiliter. Ce pont supporte un ouvrage hydraulique qui, s'il était endommagé, engendrerait des risques d'inondations pour les territoires en amont. Il s'agit d'un exemple parmi de nombreux autres.

Le mauvais état des ponts se traduit en outre par la mise en place de restrictions de circulation ou de fermetures d'ouvrages. Ces fermetures peuvent être ponctuelles, le temps de procéder à des travaux de réparation, mais elles peuvent également se prolonger lorsque les gestionnaires de voirie n'ont pas la possibilité de financer les travaux nécessaires.

Dans tous les cas, elles pénalisent les usagers dans leurs trajets quotidiens.

Lors de la table ronde des élus locaux que nous avons organisé en commission au mois de janvier, M. François Poletti, adjoint au maire d'Argenteuil avait par exemple témoigné des difficultés rencontrées par sa commune suite à l'effondrement d'une partie du mur de soutènement du viaduc de Gennevilliers en mai 2018. 190 000 véhicules transitant sur le viaduc chaque jour, sa fermeture partielle a entraîné des embouteillages très importants sur l'ouvrage et sur les axes de déviation, et généré des nuisances pour les automobilistes et les riverains - le retour à la normale n'étant intervenu qu'en mars 2019.

Ces problèmes de sécurité suscitent l'inquiétude des usagers et des élus locaux que nous avons rencontrés.

Sur la plateforme de consultation du Sénat, 61 % des élus locaux ayant répondu au questionnaire ont ainsi indiqué que l'état des ponts constituait pour eux une source de préoccupation. Et un sondage récent réalisé par IPSOS a montré une baisse du taux de satisfaction des Français concernant l'état du réseau routier.

Je laisse maintenant la parole aux rapporteurs afin qu'ils vous présentent les raisons pour lesquelles nous sommes dans cette situation, ainsi que les propositions de la mission pour en sortir.

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** – Le constat que vous a présenté le président Hervé Maurey est inquiétant et invite à se demander : comment en est-on arrivé là ?

Trois phénomènes principaux expliquent que l'état des ponts se soit dégradé au cours des dernières années.

Le premier phénomène, c'est le vieillissement du patrimoine des ponts en France. Comme toute infrastructure, les ponts ont une durée de vie limitée, qui est en théorie de 100 ans, mais qui s'établit en pratique autour de 70 ans en moyenne.

Or, de nombreux ouvrages ont un âge avancé. Un quart des ponts gérés par l'État ont été construits entre 1950 et 1975 et arrivent ou arriveront donc prochainement en « fin de vie », soit 2 800 ponts. De même, l'âge du patrimoine des communes dépasse souvent 50 ans.

Par ailleurs, certains types de ponts sont des ponts « à risques », car susceptibles de développer des pathologies particulières, et nécessitent donc une vigilance renforcée.

C'est notamment le cas des ponts en béton précontraint construits avant 1975, des buses métalliques, qui sont soumises à des phénomènes de corrosion importants, des ponts en maçonnerie situés en milieu aquatique ou encore des ponts mixtes acier-béton.

La mission a également été alertée sur le risque d'une accélération à venir du vieillissement des ponts sous l'effet de deux facteurs.

Le réchauffement climatique, d'une part, à travers la multiplication d'événements exceptionnels (crues, tempêtes). Les inondations survenues dans l'Aude en octobre 2018, qui ont provoqué la destruction de quatre ponts, sont un exemple marquant ;

Les conséquences de l'utilisation de certains outils de navigation GPS, d'autre part, qui orientent le trafic, notamment poids lourds, sur des ponts qui ne sont pas conçus pour supporter de telles charges.

La deuxième cause de dégradation de l'état des ponts, c'est l'insuffisance des moyens qui sont consacrés à leur entretien.

Ces dernières années, l'État a consacré en moyenne 45 millions d'euros par an à l'entretien des ouvrages d'art, soit environ 0,2 % de leur valeur à neuf lorsque l'OCDE recommande d'y consacrer 1,5 %.

Ce montant est largement insuffisant pour assurer l'entretien du patrimoine des ponts et éviter que leur état ne se dégrade.

Plusieurs audits du réseau routier récents ont montré que le maintien d'un tel budget conduirait à un doublement du nombre d'ouvrages en mauvais état dans les dix prochaines années, et à un triplement voire un quadruplement de ce nombre en vingt ans, ce qui se traduirait par des risques de sécurité importants pour les usagers.

Ces audits ont évalué entre 110 et 120 millions d'euros par an le budget nécessaire pour améliorer l'état des ouvrages d'art, soit deux fois plus que le budget actuel.

S'agissant des collectivités territoriales, les budgets qu'elles consacrent à l'entretien de leurs réseaux routiers sont fluctuants. Après avoir augmenté entre 2003 et 2013, ces dépenses de voirie ont baissé de près de 30 % entre 2013 et 2017, pour atteindre 11,7 milliards d'euros.

Cette baisse s'explique notamment par la baisse des dotations de l'État appliquée depuis 2014, ainsi que, s'agissant des départements, par

l'augmentation de leurs dépenses relatives aux allocations individuelles de solidarité et par la prise en charge de nouvelles dépenses, par exemple en matière de numérique.

Lors de son audition devant notre commission, l'Assemblée des départements de France avait indiqué que deux tiers des départements estiment que l'entretien des ponts pose des problèmes financiers importants ou très importants.

Le troisième facteur qui explique la dégradation de l'état des ponts, ce sont les limites que présente la politique de surveillance et d'entretien.

L'État applique un référentiel technique qui prévoit notamment une visite d'évaluation des ouvrages tous les trois ans. Toutefois, cette évaluation repose sur un suivi des dégradations visibles qui n'est pas suffisant pour détecter les pathologies qui se développent à l'intérieur des matériaux.

Le cas du pont de Gennevilliers, dont un des murs de soutènement s'est effondré sans que les inspections visuelles n'aient pu le détecter, montre les limites de cette méthode.

Les experts que la mission a rencontrés ont tous convergé pour souligner qu'il était nécessaire d'améliorer la gestion des ponts en évoluant vers une politique de gestion du risque et en consacrant davantage de moyens au préventif plutôt qu'au curatif.

Il existe par ailleurs des tensions sur les effectifs consacrés à l'entretien des ponts dans les services de l'État comme dans les départements, qui rencontrent des difficultés à recruter et à conserver un personnel technique suffisant, en raison d'une raréfaction des compétences en matière d'ingénierie spécialisée.

La mission a également été alertée d'une difficulté à laquelle les gestionnaires de voirie peuvent être confrontés : la perte des archives liées aux ponts. Il arrive en effet que les éléments techniques relatifs aux ponts aient été perdus, notamment à l'occasion de transferts de compétences, ce qui nécessite de procéder à des investigations coûteuses pour les reconstituer.

L'ensemble de constats relatifs au manque de moyens financiers et humains sont plus préoccupants encore s'agissant plus spécifiquement des communes et des intercommunalités.

Il ressort des travaux de la mission qu'une grande partie de ces collectivités ne sont pas équipées pour assurer la gestion et l'entretien de leurs ponts, car elles ne disposent ni de l'expertise interne ni des ressources financières suffisantes.

90 % des élus des communes et des intercommunalités ayant répondu à la consultation du Sénat ont indiqué que leur collectivité ne dispose pas de ressources en interne pour assurer la gestion de leurs ponts. Il

en résulte qu'un grand nombre de communes méconnaissent le nombre de leurs ponts et leur état.

Par ailleurs, les coûts que représentent le diagnostic, l'entretien, la remise en état et la reconstruction des ponts sont souvent prohibitifs pour les petites communes et intercommunalités.

La mission a ainsi été alertée à de nombreuses reprises sur la situation de communes qui sont dans l'incapacité de financer des travaux de remise en état de leurs ponts.

Lors de son déplacement en Seine-et-Marne, la mission a par exemple visité deux ponts appartenant aux communes de Guérard et de Tigeaux fermés à la circulation depuis 2014 en raison de leur mauvais état. Les travaux de réhabilitation ont été estimés à un million d'euros par pont, soit un investissement hors de portée pour les communes compte tenu de leurs ressources budgétaires – le budget annuel de la commune de Guérard étant de 3 millions d'euros.

Enfin, la mission a été alertée sur la situation de ponts qui posent des problèmes particuliers.

Les ponts dits « orphelins », d'une part, dont la propriété n'est pas établie ou est contestée, et qui ne sont par conséquent pas entretenus. La mission a par exemple visité un pont à Petite-Rosselle, en Moselle, qui a été construit par les Houillères du Bassin de Lorraine et qui devrait donc aujourd'hui être pris en charge par l'État. Mais celui-ci refuse jusqu'à présent d'assumer le coût de réparation de ce pont en très mauvais état ;

Les « ponts de rétablissement » des voies qui ont été coupées par de nouvelles infrastructures de transports, d'autre part. Ces ponts peuvent générer des conflits entre les collectivités et les gestionnaires SNCF Réseau et Voies navigables de France s'agissant de leur entretien. En application de la loi du 7 juillet 2014, votée à l'initiative de notre ancienne collègue Évelyne Didier, un recensement de ces ponts qui ne font pas l'objet d'une convention de répartition des charges d'entretien a été effectué. Plus de 17 000 ponts ont été identifiés, qui sont en attente de conventionnement.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** – Face au constat inquiétant qui vous a été présenté, la mission considère qu'il est essentiel de mettre en place des mesures urgentes afin d'enrayer la dégradation de l'état des ponts, en particulier ceux gérés par les communes et les intercommunalités dont l'état est particulièrement préoccupant. Il en va de la sécurité des usagers.

Après des années de sous-financement, la priorité est d'augmenter les moyens consacrés à l'entretien des ponts, en mettant en œuvre un véritable « plan Marshall ».

Ce plan viserait, premièrement, à doubler les montants consacrés par l'État à l'entretien de ses ouvrages d'art, pour les porter à 120 millions



d'euros dès l'année prochaine, soit le niveau recommandé par différents audits pour stopper leur dégradation.

Le Gouvernement a engagé, depuis 2017, une trajectoire d'augmentation des crédits dédiés à l'entretien des réseaux routiers et des ponts, qui est certes positive mais qui est insuffisante au regard des besoins.

Le deuxième volet de ce « plan Marshall », c'est la mise en place d'un fonds d'aide aux collectivités territoriales. Les travaux de la mission ont en effet mis en évidence qu'un grand nombre de collectivités étaient dans l'incapacité d'assurer l'entretien de leurs ponts. Sans une aide financière, l'état de ces ponts ne pourra que continuer à se dégrader à l'avenir.

Ce fonds doit par conséquent poursuivre deux objectifs.

Premièrement, permettre qu'un diagnostic de l'ensemble des ponts des petites communes et intercommunalités soit réalisé d'ici cinq ans.

Deuxièmement, permettre aux collectivités qui en ont besoin de bénéficier d'une aide pour procéder aux travaux de réparation et de reconstruction de leurs ponts d'ici dix ans.

L'objectif est donc que, d'ici dix ans, l'état de l'ensemble du parc des ponts routiers français soit connu, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, et que les ponts les plus dégradés aient fait l'objet de travaux de remise en état.

Ce fonds bénéficierait aux collectivités qui rencontrent des difficultés pour financer les diagnostics et les travaux de réparation de leurs ponts, en fonction de critères liés au nombre de ponts dont elles ont la gestion et à leurs ressources financières, et sur la base d'un cofinancement.

Au regard des besoins estimés par la mission, ce fonds devrait être doté de 130 millions par an pendant une durée de dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total.

Afin d'alimenter ce fonds, la mission recommande d'utiliser les crédits actuellement dédiés au programme de mise en sécurité des tunnels, qui s'achèvera en 2021.

À la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, des mesures fortes ont été prises pour renforcer la surveillance des tunnels et des moyens très importants ont été consacrés à leur sécurisation. Entre 2007 et 2018, 1,2 milliard d'euros ont été alloués à ces travaux.

Nous considérons qu'il ne faut pas attendre qu'un drame se produise pour augmenter les moyens consacrés aux ponts, mais qu'il convient d'agir dès maintenant en réalisant, au cours des dix prochaines années, un effort financier identique à celui consacré aux tunnels.

En dehors de ces moyens financiers, devant être déployés à court terme, la mission recommande de mettre en place des mesures structurelles permettant de développer une gestion patrimoniale des ponts.

Tout d'abord, afin d'améliorer la connaissance et le suivi des ponts, la mission préconise la mise en place de trois outils.

Premièrement, un système d'information géographique (SIG) national, permettant de recenser tous les ouvrages d'art en France.

Deuxièmement, un « coffre-fort numérique » permettant aux gestionnaires de voirie d'archiver les documents techniques relatifs à leurs ponts. Cela permettrait d'éviter les pertes d'archives que l'on constate fréquemment.

Troisièmement, un « carnet de santé » pour chaque pont, permettant d'assurer le suivi de leur état et de retracer les opérations effectuées sur l'ouvrage ainsi que celles à venir.

La mission recommande également d'améliorer la prise en compte des dépenses d'entretien des ponts dans la comptabilité publique.

Les ponts sont aujourd'hui insuffisamment considérés comme un patrimoine qui, au même titre que d'autres biens, doit faire l'objet de provisions pour renouvellement et d'actions préventives.

Or le sous-entretien des ponts se traduit par des coûts de réparation beaucoup plus importants ensuite, ce qu'on appelle la « dette grise ».

Afin d'inciter les collectivités à consacrer davantage de moyens à l'entretien préventif des ponts, la mission recommande par conséquent d'intégrer dans la section « investissement » des budgets des collectivités les dépenses de maintenance des ouvrages d'art, qui sont actuellement considérées comme des dépenses de fonctionnement mais qui permettent d'accroître la durée de vie des ouvrages. Afin de créer un effet incitatif, nous proposons que ce changement comptable soit ouvert aux collectivités pendant une période transitoire de dix ans.

Il conviendrait également de lancer une concertation pour adapter les outils de comptabilité publique afin qu'ils prennent en compte l'amortissement des ouvrages d'art et le provisionnement de sommes pour assurer leur entretien.

Pour terminer, la mission considère qu'il est essentiel d'apporter une offre d'ingénierie aux collectivités territoriales.

Afin d'aider les petites communes et les intercommunalités à définir une politique de maintenance de leurs ponts, il conviendrait d'élaborer et de mettre à leur disposition un référentiel technique allégé - celui utilisé par l'État n'étant pas adapté.

Par ailleurs, il est nécessaire de recréer une ingénierie publique locale pouvant être mobilisée par les communes et les intercommunalités qui font face à des difficultés dans la gestion de leurs ouvrages.

La suppression de l'assistance que l'État apportait aux communes (Atesat), en 2014, a laissé un vide qui n'a été que partiellement comblé par les départements, en fonction de leurs capacités financières.

L'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT), qui sera créée prochainement, devrait permettre de mobiliser une ingénierie technique et financière au profit des collectivités qui en ont besoin.

Le ministre des relations avec le Parlement a confirmé la semaine dernière en séance publique que l'ANCT pourra apporter un appui en matière d'infrastructures de transport, donc d'ouvrages d'art. Mais elle devra pour cela être dotée de moyens humains et financiers suffisants.

De même, il conviendra que l'ANCT puisse mobiliser l'expertise du Cerema au profit des collectivités territoriales, comme s'y est engagé le Gouvernement. Aujourd'hui, les actions de partenariat entre le Cerema et les collectivités ne représentent que 6 % de ses activités...

En dehors de l'appui de l'ANCT, la mission recommande de mutualiser la gestion des ponts des collectivités territoriales soit au niveau des intercommunalités, lorsqu'elles ont une taille suffisante, soit au niveau des départements, en mettant en commun un ou plusieurs experts en ouvrages d'art.

L'emploi de personnels spécialisés ne se justifie économiquement que lorsque le patrimoine de ponts a une taille suffisante, ce qui n'est pas le cas pour de nombreuses communes.

Par conséquent, la mutualisation des moyens humains et techniques, par le biais d'un conventionnement, est une solution pertinente pour maintenir des compétences rares et coûteuses sur un territoire.

Enfin, de manière plus générale, la mission estime qu'il convient de d'appréhender la gestion des ponts d'un territoire au niveau départemental, et de sortir de la stricte logique de « maîtrise d'ouvrage », selon laquelle le propriétaire du pont doit en assurer l'entretien.

La mission recommande par conséquent la mise en place d'un schéma départemental permettant d'identifier, à l'échelle du territoire, les voies et les ouvrages à fort enjeu.

Un tel document ouvrirait la possibilité que les travaux de réparation des ponts fassent l'objet d'un cofinancement de la part de plusieurs collectivités compte tenu de leur importance et de leur intérêt à l'échelle du département.

Voilà, mes chers collègues, les principaux constats et propositions que nous souhaitons vous présenter ce matin.

**M. Jean-François Longeot.** – Malheureusement, le constat est dramatique. Les maires ne savent pas toujours qui est propriétaire de tel ou tel ouvrage. Cette mission aura permis de sensibiliser et d'informer les

maires sur le sujet. Les maires de communes ayant un pont peu utilisé mais en mauvais état sont souvent démunis, face à un problème qui relève de l'ingénierie. Au-delà du volet financier, l'accompagnement technique des collectivités est fondamental. Des défauts d'entretien accumulés sur plusieurs années nous obligent à dépenser des moyens considérables ne serait-ce que pour colmater les brèches.

**M. Patrick Chaize.** – Je rejoins notre collègue Jean-François Longeot, qui conforte les conclusions de notre rapport. Une collectivité ne dispose pas forcément du recensement de ses ponts, souvent car elle n'a pas eu l'idée de le réaliser. Elle ignore généralement vers qui se tourner pour bénéficier d'un appui technique ou financier. Il faudrait donc pouvoir ouvrir et offrir une mutualisation de la gestion des ponts, en évitant les problématiques juridiques, de fonds de concours et de responsabilité que l'on connaît aujourd'hui.

**M. Hervé Maurey, président.** – Je voudrais revenir sur une des mesures que nous préconisons, en réponse à l'intervention de Jean-François Longeot : la mise en place de schémas départementaux pour identifier les flux de véhicules.

Les deux communes de Seine-et-Marne que nous avons visitées avaient chacune un pont totalement fermé à la circulation en raison du coût financier que représente leur remise en état. Mobiliser 1 million d'euros n'est pas évident pour une commune disposant d'un budget annuel de 3 millions d'euros, sachant que ces ponts ne relèvent pas de la compétence de l'intercommunalité. Aujourd'hui, environ 30 % des communes n'ont pas transféré la compétence « voirie » à l'intercommunalité et donc la gestion des ponts. D'ailleurs, la plupart ne souhaite pas le faire, et j'ai relevé, lors de notre déplacement en Seine-et-Marne, qu'il s'agissait d'un sujet sensible. S'agissant de ces deux communes, il n'y a sans doute pas besoin de reconstruire entièrement les deux ponts, mais il faudrait au moins en réhabiliter un et que le département s'implique dans ces travaux car il existe des flux routiers qui sont au minimum d'intérêt départemental.

**Mme Éliane Assassi.** – Je voudrais tout d'abord remercier la commission d'avoir créé cette mission d'information. Il faut reconnaître le travail rigoureux et minutieux du président et de nos rapporteurs. En participant à quelques auditions, j'ai pu constater combien le sujet était vaste et le danger latent. Un plan d'urgence s'impose, et je souscris par conséquent à l'idée de mettre en place un « plan Marshall ».

La proposition de prendre le relais des financements qui ont été utilisés pour les tunnels est intéressante, car elle permettrait de répondre à cette urgence.

Je suis aussi très intéressée par les propositions permettant de répondre aux attentes des collectivités territoriales, en particulier des petites

collectivités. En ce sens, il existe déjà un vrai enjeu pour l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT).

Je suis également sensible à la proposition visant à créer un « coffre-fort numérique » pour archiver les données car, au cours des auditions, nous avons été alertés sur la problématique de la perte des données relatives à certains ouvrages.

En conclusion, je suis ravie du rapport qui nous a été présenté ce matin et je souscris totalement à ses constats et à ses propositions.

**M. Hervé Maurey, président.** – Concernant l'ingénierie, il est vrai que les communes ne sont pas toutes égales entre elles. Certaines communes arrivent à bénéficier d'une ingénierie, car elles sont situées sur un territoire où le département a mis en place une agence départementale technique qui permet d'apporter un appui ou, dans certains cas, l'intercommunalité est compétente en matière de voirie et bénéficie d'une expertise suffisante. Mais dans d'autres cas, les communes ne bénéficient d'aucune aide.

C'est pour cela que nous avons souhaité interroger le Gouvernement à propos de l'ANCT, afin de savoir si elle pourrait appuyer les collectivités territoriales en matière de gestion de leurs ouvrages d'art. Une réponse positive a été obtenue. Reste à voir comment cela se passera concrètement. Il faudra également assurer un lien avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui n'est pas inclus dans l'ANCT. Celui-ci possède une réelle expertise, mais malheureusement ses moyens humains et financiers ont diminué ces dernières années.

**M. Olivier Jacquin.** – Vous plaidez pour une gestion des ponts planifiée à long terme, avec une offre d'ingénierie publique et des fonds mutualisés, vision dont on ne peut que se satisfaire. L'idée de réaffecter les crédits du fonds dédié aux tunnels donne une crédibilité particulière à vos propositions.

Je suis satisfait que la piste d'une gestion privée ou déléguée des ponts par des formules diverses et variées ait été écartée, alors qu'elle aurait été évoquée, sans aucun doute, en d'autres temps. Dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, un amendement a été adopté par les députés à l'initiative de Joël Giraud, qui porte sur les concessions autoroutières : il propose de modifier le code des transports pour revoir la définition de l'autoroute, ce qui serait susceptible de faire rentrer dans le champ des concessionnaires autoroutiers des sections de route alimentant les autoroutes. Il y a donc une extension de la définition des concessions. Dans mon département, il existe un ouvrage d'art très important alimentant une autoroute, qui pourrait être concerné par cette approche.

Concernant la loi de 2014 adoptée à l'initiative de notre ancienne collègue Évelyne Didier, j'ai un exemple dans mon département : nous sommes en négociation avec Voies navigables de France (VNF), l'État et une

commune à propos d'un ouvrage qui a été créé pour franchir un canal et remis à ladite commune qui ne peut le prendre en charge. Les premières réunions ont eu lieu et les discussions s'avèrent très longues et complexes pour savoir qui va payer quoi. L'État reconnaît que la commune ne peut pas le prendre en charge. Toutefois, il va être compliqué que VNF assume sa responsabilité.

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** – Le point que vous soulevez souligne la nécessité de conventionner pour déterminer les modalités de gestion des ouvrages de franchissement. Il convient de trouver la clé de répartition entre l'opérateur et le maître d'ouvrage s'agissant de l'entretien de ces ponts. À ce jour, 17 000 ponts sont en attente de conventionnement, avec VNF, SNCF Réseau, ou l'État.

**M. Hervé Maurey, président.** – En complément de l'intervention d'Olivier Jacquin, je vous signale que le candidat pressenti pour la présidence de VNF sera auditionné prochainement par notre commission, en application de l'article 13 de la Constitution. Vous pourrez ainsi lui poser toutes les questions que vous souhaitez.

Concernant l'amendement de M. Giraud, nous avons été alertés avec le rapporteur Didier Mandelli sur le sujet. Il serait de nature à renforcer le pouvoir des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Nous en avons parlé avec la ministre des transports lors d'un échange préparatoire à la commission mixte paritaire (CMP) et celle-ci en a plutôt minimisé la portée. Il devra être expertisé car, pour être franc, ce ne serait pas la première fois qu'un ministre minimise la portée d'un amendement en le présentant comme technique ou rédactionnel alors que ce n'est pas le cas. Au sein de notre commission, nous ne sommes pas des adeptes des concessions accordées aux sociétés d'autoroutes.

**M. Olivier Jacquin.** – Je suis absolument opposé à ces concessions. À première vue, c'est très bien présenté. D'ailleurs, lors de l'une des premières auditions auxquelles le rapporteur du projet de loi d'orientation des mobilités nous a proposé de participer, l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASF) a défendu une idée similaire à celle du présent amendement. C'est dévastateur. Je voudrais le mettre en perspective avec un amendement proposé par le député Jean-Baptiste Djebbari, mais refusé par l'Assemblée nationale, qui était extrêmement intéressant : il proposait, lorsque les concessions arriveront à leur terme, de mobiliser les recettes des autoroutes pour les infrastructures de transports.

**M. Guillaume Chevrollier.** – Merci aux rapporteurs pour ce travail. La mission pointe plusieurs sujets de préoccupation des élus locaux sur le recensement, la planification de l'entretien et la planification du budget d'investissement nécessaire pour réhabiliter les ouvrages, et elle aborde la question de la clarification de la compétence pour assurer ladite prise en charge.

Je voudrais vous interroger sur la place des nouvelles technologies : comment les exploiter pour optimiser et faciliter le recensement des ponts et la planification des investissements ?

Ma seconde question concerne les besoins d'ingénierie : est-ce que le Cerema est suffisamment identifié par les collectivités locales comme une structure d'expertise pouvant contribuer au recensement des ouvrages et à la planification de l'entretien ? Sachant que le Cerema a vu cette année son budget diminuer de 5 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

**M. Patrick Chaize.** – Les nouvelles technologies sont des solutions intéressantes, sauf qu'en raison de leur coût, elles sont et devront être réservées aux grands ouvrages d'art, qui ne représentent pas la majorité des ouvrages concernés dans le cadre de nos travaux. Néanmoins, des expérimentations utilisant ces nouvelles technologies (capteurs, drones, etc.) ont lieu. Elles permettent d'avoir un suivi permanent et continu de l'état des ponts, de la charge qu'ils supportent ou encore de l'impact des conditions environnementales. À court terme, je n'imagine pas une généralisation de l'utilisation de ces technologies sur l'ensemble des ponts pour des raisons de coût financier.

Concernant le Cerema, il n'est pas assez mobilisé et connu. L'ANCT peut être un relais pour apporter une compétence, en parallèle du Cerema, afin d'accompagner les collectivités, sous réserve qu'il dispose des moyens humains et financiers suffisants.

**M. Hervé Maurey, président.** – S'agissant de l'utilisation des nouvelles technologies, j'ai eu l'occasion de rencontrer une société qui développe un système de pose de capteurs et de suivi. Un contrat annuel permet de suivre la vie du pont. En Italie, des contrats ont été conclus sur ce vol. Mais je rejoins Patrick Chaize : cela représente un coût annuel inenvisageable pour les petits ponts.

Concernant le Cerema, je regrette qu'il ne fasse pas partie de l'ANCT. La voie d'un format réduit de l'ANCT a été retenue en raison de la crainte d'une nouvelle réorganisation du Cerema, susceptible de « traumatiser » plusieurs centaines d'agents. Or, de mon point de vue, il y avait une vraie logique à intégrer le Cerema.

**M. Benoît Huré.** – Merci pour la qualité du travail, qui s'inscrit dans nos missions d'expertise à l'égard des collectivités et de l'État. Les communes et les intercommunalités ont pris conscience de la problématique que vous évoquez. En raison des sommes à engager, la réparation des ponts est souvent reportée. Parfois, il est plus facile de mettre un panneau « tonnage limité ».

Après des discussions avec des responsables techniques de différentes collectivités, il m'a été indiqué que les études environnementales préalables à la mise en œuvre de travaux près des milieux aquatiques – qui sont d'ailleurs les mêmes pour un fleuve que pour un ruisseau intermittent

coulant que l'hiver - peuvent représenter plus de 30 % du coût total des travaux. Il faut également ajouter la lourdeur administrative des dossiers. En raison de la récurrence de ces questions, je souhaiterais qu'il soit possible d'avoir une approche pragmatique : ne pourrait-on pas, pour des questions d'urgence, alléger un certain nombre d'études ? L'année dernière, j'ai assisté à un chantier où le représentant de la police de l'eau lui-même était un peu gêné de venir sur le chantier. Je souhaiterais expertiser les coûts de ces évaluations et que soit mise en place une boîte à outils plus utile.

J'ai entendu que 30 % des communes n'avaient pas transféré la compétence voirie aux intercommunalités. Est-ce que nous ne pourrions pas montrer le chemin en étant incitatifs sur la réalisation d'un tel transfert ? Par expérience, quand les communes les plus réticentes à transférer la compétence voirie y ont été forcées, elles ne veulent plus reprendre cette compétence par la suite, en raison des bénéfices tirés de « l'effet de masse ». Dans certains cas, la défense des petites communes passe aussi en leur montrant en chemin. Il y a des économies à faire.

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** - C'est un crève-cœur pour un certain nombre d'élus de transférer la compétence voirie au niveau intercommunal. Compte tenu de la technicité nécessaire, des montants en jeu et de la responsabilité de celui qui est en charge de l'ouvrage, ce transfert de compétence va se faire naturellement. Il n'est pas utile de s'accrocher à l'exercice d'une compétence si elle pose des difficultés en termes de responsabilité et en matière technique et financière.

Concernant l'ingénierie, le Cerema est plutôt bien identifié par les départements compte tenu des compétences qu'ils possèdent, comme l'illustre par exemple les travaux de l'association professionnelle des directeurs généraux adjoints en charge de la voirie qui participe à des colloques et des études nationales voire internationales. Par contre, les communes et les intercommunalités méconnaissent le Cerema et on se demande d'ailleurs s'il pourra faire face à un fort afflux de demandes et répondre aux sollicitations, ses moyens ayant été réduits ces dernières années.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** - Concernant le transfert de compétence voirie, il faut ajouter que certaines intercommunalités n'en veulent pas non plus ! Il ne peut pas y avoir de généralisation en la matière.

**M. Hervé Maurey, président.** - Je comprends qu'une intercommunalité n'ait pas envie de récupérer une compétence très coûteuse. Lorsque cette question a été évoquée avec les maires de Seine-et-Marne, ils étaient hostiles à un tel transfert, y compris ceux qui n'arrivaient pas à financer la reconstruction de leurs ponts, car ils avaient le sentiment de perdre une compétence importante, contribuant une nouvelle fois à la diminution de leur pouvoir.



**M. Benoît Huré.** – S’agissant de l’impact du coût des mesures environnementales quand il est procédé à des travaux, il faut arrêter d’avoir des sujets tabous. Il faut avoir le courage d’aborder les questions et justifier les solutions retenues si elles sont justifiées.

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** – Dans les préconisations, il est demandé de bâtir un référentiel allégé pour les collectivités territoriales par rapport aux référentiels nationaux appliqués aux ouvrages.

La mission n’a pas abordé les problématiques spécifiques liées à l’eau mais il est évident qu’il ne faut pas venir mettre des entraves disproportionnées par rapport à la nature de l’ouvrage, au trafic supporté et aux potentialités financières de la collectivité.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** – C’est un sujet qui a été identifié mais n’a pas été intégré dans les propositions car il constitue une remise en cause de la loi sur l’eau.

**M. Michel Dagbert, rapporteur.** – Je pense qu’il faut éviter les commissions travaillant en tuyaux d’orgue. Il faut de la transversalité. La délégation aux collectivités a reçu récemment les préfets expérimentateurs à qui sera offerte la possibilité de déroger à certaines réglementations lorsque l’analyse permet de constater qu’il est possible de mettre en place un dispositif plus léger. C’est peut-être par cette voie que la solution sera trouvée.

**M. Didier Mandelli.** – Je vous félicite pour le travail réalisé et vos préconisations, qui démontrent tout l’intérêt de la mission. L’exemple cité de Sainte-Radegonde-des-Noyers, commune vendéenne, illustre la complexité de la situation. Cette commune a un pont écluse – soit un ouvrage hydraulique – qui est très ancien. Il régule l’eau dans une partie du marais poitevin. Il a été fragilisé à l’occasion de la tempête Xynthia. La complexité réside dans le fait que ce pont est à la limite de deux communes, deux départements et deux régions différentes. Cet ouvrage à vocation hydraulique permet par ailleurs d’éviter aux véhicules l’empruntant de faire 20 kilomètres supplémentaires.

Dans le cadre de l’examen du projet de loi d’orientation des mobilités, le sujet a été abordé avec la mission. Des discussions sont menées avec le ministère ainsi qu’avec l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) sur le programme de mise en sécurité des tunnels et j’espère que le travail de la commission permettra au Gouvernement et à l’Afitf d’intégrer le financement nécessaire pour les dix ans à venir en prenant en compte tous les besoins, même s’ils sont nombreux (fluvial, route, etc.). Ce rapport devra servir de socle pour ces travaux.

**Mme Angèle Prévaille.** – Je vous remercie à mon tour pour ce panorama complet, très éclairant, et les propositions intéressantes et pertinentes que vous avez formulées, en particulier s’agissant du

financement. Je vous félicite pour cette idée, ainsi que pour vos préconisations sur le schéma départemental.

Élue locale, j'avais été frappée par le reclassement de la voirie départementale, initiée pour des raisons budgétaires. Pourtant, nous avons au sein des services départementaux des agents techniques experts de ces sujets. Pensez-vous les mobiliser dans le cadre du schéma départemental ?

S'agissant des ponts construits entre 1950 et 1970, je suis effarée de constater la différence entre tout ce qui a pu être fait par le passé et tout ce que nous sommes incapables de conforter ou de garder en état aujourd'hui. Il y a un véritable manque d'investissement dans nos infrastructures.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** - S'agissant des moyens et compétences, ils dépendront de chaque département, des agents et de leur expérience. Nous ne pouvons pas fixer de règle générale, c'est pourquoi nous avons souhaité inciter au développement de schémas départementaux.

Il est vrai que les moyens ne sont plus les mêmes que par le passé, notamment parce que, aujourd'hui, les départements doivent également investir dans des domaines qui n'existaient pas auparavant, comme le numérique. Néanmoins, il faut prendre conscience de la durée de vie des ouvrages et de leur nécessaire renouvellement - c'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous préconisons une gestion patrimoniale incluant des provisions pour le renouvellement.

**M. Hervé Maurey, président.** - Il est évident que tous les départements n'auront pas la même capacité à apporter une assistance en ingénierie aux communes. C'est un choix qui appartient aux collectivités.

**Mme Évelyne Perrot.** - Avez-vous abordé dans le rapport le sujet de l'obligation d'entretien des rives situées près des ponts ? Il faudrait notamment que les riverains débarrassent tout ce qui risquerait d'être emporté en cas de crue, car ce sont des choses qui viennent ensuite buter contre les piliers des ouvrages et les fragilisent.

**M. Hervé Maurey, président.** - Nous n'avons pas abordé directement le sujet, mais nous avons évoqué les conséquences des risques climatiques sur l'état des ponts.

**M. Guillaume Gontard.** - Je tiens également à vous remercier pour les mesures précises et très concrètes que vous avez formulées. Il est important de réaliser les travaux de maintenance.

J'ai rencontré le syndicat des scaphandriers, qui ont dénoncé le manque d'entretien des ouvrages, qui rend leurs interventions de plus en plus difficiles et dangereuses. Avec une maintenance régulière, cela n'arriverait pas, et effectués plus régulièrement, les travaux seraient également moins importants. Je trouve donc très positif de proposer que les coûts d'entretien puissent être assurés grâce au budget dédié à l'investissement.

Par ailleurs, les GPS orientent parfois les camions vers des ponts qui ne sont pas prévus pour un passage intensif de tels véhicules, ce qui contribue à dégrader les ouvrages. Avez-vous formulé des propositions sur ce sujet ?

**M. Hervé Maurey, président.** – S’agissant des navigateurs, les rapporteurs proposent effectivement la mise en place d’un système d’information géographique (SIG) pour rendre l’information disponible.

Quant à la dégradation des piliers, qui va croissante à mesure que l’on repousse les travaux, c’est hélas une vérité générale en matière de voirie. En 2017, lors de nos travaux sur les infrastructures routières et autoroutières, des experts nous avaient prévenus : si on ne met pas un euro dans les infrastructures aujourd’hui, on en mettra dix dans dix ans... D’où l’intérêt d’entretenir et d’anticiper.

Si le budget dédié à la maintenance des ponts de l’État – environ 45 millions d’euros par an en moyenne depuis 10 ans – n’augmente pas, le nombre de ponts en mauvais état aura doublé dans dix ans, et probablement triplé dans vingt ans. À titre de comparaison, en Allemagne, le budget d’entretien des principaux ponts est passé de 450 millions d’euros en 2016 à 780 millions d’euros prévus pour 2020, soit environ 1 % de la valeur à neuf des ponts investi chaque année. Les experts préconisent entre 0,5 % et 0,8 %, l’OCDE recommande même 1,5 %, et nous sommes à 0,2 % ! Nous avons un problème de sous-entretien chronique.

**Mme Pascale Bories.** – Je m’interroge sur la banque de données que vous avez évoquée : qui sera chargé de sa gestion ? Les services du ministère ? Le Cerema ? L’Agence nationale pour la cohésion des territoires ? Il serait d’ailleurs intéressant d’étendre ce principe aux barrages.

Le carnet de santé des infrastructures prévu dans le schéma départemental est une initiative très intéressante, mais le schéma s’appliquera-t-il à tous les ponts, même ceux dont la gestion n’est plus assurée par le département ? Allez-vous inciter à un recensement obligatoire, afin d’assurer que l’alerte sur l’état d’un pont puisse être donnée en cas de besoin ?

Je rebondis enfin sur l’amendement Giraud, évoqué tout à l’heure. Pour ma part, j’y suis très favorable : les élus de mon territoire demandent depuis des années la création d’un nouveau pont entre les deux autoroutes du sud de la France, une liaison est-ouest à Avignon baptisée la « voie LEO ». Or, le ministère ayant une nouvelle fois repoussé aux calendes grecques son investissement dans le projet, nous recherchons donc des financements privés. Un nouvel exemple de désaffection de l’État...

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** – Il nous a semblé opportun que l’institut des rues, des routes et des infrastructures pour la mobilité (Idrim), déjà chargé de l’observatoire national de la route, soit également chargé de cette nouvelle base de données.

S'agissant du schéma départemental, il n'implique pas un transfert de compétences : seulement, compte tenu de son expertise, il nous a paru pertinent que le département soit chargé de l'agrégation des données au sein du schéma, quel que soit le gestionnaire des ponts.

**Mme Nadia Sollogoub.** - Je suis très heureuse d'avoir participé à ces travaux sur un sujet cher aux territoires. Les élus ont beaucoup apprécié d'être interrogés sur ce sujet dans le cadre de l'enquête que nous avons menée auprès des collectivités territoriales.

Lors de l'audition de Voies navigables de France (VNF), ses représentants ont fortement insisté sur le fait que leur métier était la voie d'eau et que, par conséquent, ils ne s'occuperaient pas des ponts. La négociation risque d'être compliquée.

Par ailleurs, la loi sur l'eau, bien que très vertueuse, a considérablement complexifié le petit entretien courant, au point d'échapper aux élus locaux. Pourquoi ne pas profiter de ce rapport pour proposer un assouplissement de l'application de cette loi ? Ce serait une grande avancée pour les agents de terrain.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** - Un paragraphe du rapport porte sur cette question.

**M. Hervé Maurey, président.** - Sans remettre en cause la loi sur l'eau, il est important de montrer que toutes les normes, si vertueuses soient-elles, peuvent avoir des conséquences pratiques difficiles à gérer.

**M. Jean-Marc Boyer.** - Je souhaite revenir sur la compétence en matière de voirie, largement transférée aux intercommunalités. Il me semble que, lors du Grand Débat, les élus ont largement exprimé leur sentiment de dépossession et de perte de pouvoir. Certes, ce transfert est généralement guidé par des choix financiers, mais il est nécessaire de trouver un équilibre entre mutualisation à visée économique et responsabilité des élus locaux.

**M. Hervé Maurey, président.** - Nous ne préconisons pas et nous n'obligeons pas le transfert de compétences ! Si les communes préfèrent gérer seules leurs ponts, sans bénéficier des moyens qui peuvent exister au niveau intercommunal ou départemental, c'est leur choix.

Au début des travaux de la mission, nous nous sommes interdit de proposer des mesures obligatoires qui créeraient des contraintes réglementaires ou entraîneraient un coût pour les collectivités locales. À l'époque, un journaliste qui m'interrogeait m'avait d'ailleurs dit que la solution était simple, qu'il suffisait d'obliger les communes à faire un diagnostic. Y'a qu'à, faut qu'on... Un diagnostic simple coûte environ 5 000 euros par pont. Alors lorsqu'un élu vient me dire qu'il y a 80 ponts sur sa commune...

Il n'y a donc, dans notre rapport et nos propositions, aucune volonté d'imposer des transferts de compétence ou des mutualisations.

**M. Frédéric Marchand.** – J’ajoute ma voix au concert de louanges, car j’ai apprécié la méthode adoptée pour nos travaux et la qualité des auditions que nous avons menées.

J’insiste sur l’importance du coffre-fort numérique, qui, en devenant un référentiel pour tous les services de navigation qui orientent parfois les camions de façon anarchique, permettra d’améliorer la visibilité.

Toutes les propositions formulées dans le rapport satisfont les maires des petites communes.

**M. Michel Vaspert.** – Nous solliciterons certainement beaucoup l’ANCT et le Cerema : espérons qu’ils seront capables de gérer cette soudaine affluence de demandes...

Comme pour beaucoup de missions sénatoriales, les propositions sont très intéressantes. Mais, concrètement, que fait-on pour donner corps à ce travail de fond ? Allez-vous solliciter le gouvernement ? Envisagez-vous le dépôt d’une proposition de loi ? Il faut aller plus loin.

**M. Hervé Maurey, président.** – Le rapport sera remis à la ministre des transports et, en fonction du retour donné par le gouvernement à nos propositions, nous aviserons. Nous pouvons également demander un débat en séance au titre de notre mission de contrôle.

**M. Patrick Chaize, rapporteur.** – Nous avons mené nos réflexions, formulé nos propositions. Maintenant, nous devons travailler sur la concrétisation.

**M. Hervé Maurey, président.** – Nous avons anticipé la fin des travaux de la mission. La commission a adopté un amendement du rapporteur Didier Mandelli lors de l’examen du projet de loi d’orientation pour les mobilités, qui pose le principe de la participation de l’État à l’entretien des ponts. Cet élément figure désormais dans le rapport annexé au projet de loi.

**M. Michel Vaspert.** – Il faut absolument casser l’idée que les missions et rapports restent dans les tiroirs, car le travail mené est généralement remarquable. Je compte sur vous, monsieur le président, pour insister sur ce point lors de la conférence de presse !

**M. Jean-Paul Prince.** – Merci pour ce beau travail.

Pour ma part, la démolition d’infrastructures comme des barrages au nom de la continuité écologique me semble poser problème. Nous devons être très vigilants à assurer une bonne gestion hydraulique au pied des infrastructures. En effet, lorsqu’il n’y a plus d’eau au pied d’un pont sur pilotis... il s’écroule, comme cela a été le cas à Tours avec le pont Wilson ! Les conséquences des actions menées au nom de la continuité écologique doivent être soigneusement étudiées, car elles affectent les infrastructures, mais également le patrimoine.

**M. Michel Dagbert.** - C'est une question que nous n'avons pas expertisée, mais il faudra effectivement assurer la bonne gestion des bassins hydrauliques.

*La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable autorise la publication du rapport.*

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Jeudi 25 octobre 2018

- *Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité* : **MM. David ZAMBON**, directeur général, et **Patrick PORRU**, responsable des affaires techniques.

- *Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement* : **MM. Pascal BERTEAUD**, directeur général, **Georges TEMPEZ**, directeur Infrastructures de transport et matériaux, et **Pierre CORFDIR**, directeur technique, chef du centre des techniques d'ouvrages d'art.

### Jeudi 8 novembre 2018

- *Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux* : **Mme Hélène JACQUOT-GUIMBAL**, directrice générale, et **M. Bruno GODART**, directeur adjoint International - Département matériaux et structures.

- *IMDM* : **M. Yves PUTALLAZ**, directeur.

### Jeudi 29 novembre 2018

- *Association française de génie civil* : **MM. Jean-Bernard DATRY**, vice-président, et **Michel MOUSSARD**, vice-président.

- *Services d'inspection de l'État* : **MM. Jacques RAPOPORT**, inspecteur général des finances, **Bruno ACAR**, inspecteur général de l'administration, et **François-Régis ORIZET**, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts (Conseil général de l'environnement et du développement durable).

- *École des Ponts Paris Tech* : **Mme Sophie MOUGARD**, directrice, **MM. Bernard VAUDEVILLE**, président du département génie civil et construction - professeur, **Karam SAB**, professeur, et **Jean-Michel PEREIRA**, adjoint au président du département génie civil.

### Jeudi 20 décembre 2018

- *Syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures* : **M. Christian TRIDON**, président, et **Mme Corinne LE SCIELLOUR**, secrétaire générale.

- *Ingénierie de maintenance du génie civil* : **Mme Pascale DUMEZ**, présidente, **M. Christophe RAULET**, vice-président.

- *Routes de France* : **MM. Pierre CALVIN**, président, et **Jean-Baptiste de PRÉMARE**, délégué général.

Jeudi 17 janvier 2019

- *Confédération des organismes indépendants tierce partie de prévention, de contrôle et d'inspection* : **Mme Anne-Laure DE CHAMMARD**, présidente de Bureau Veritas Construction, **MM. Laurent PEINAUD**, directeur Construction de Dekra Industrial, et **Jean-Marie STEINER**, directeur de Socotec Infrastructures (Spécialiste des ouvrages d'art).

- *Sociétés concessionnaires d'autoroutes* : **M. Christophe BOUTIN**, délégué général - Association des sociétés françaises d'autoroutes ; **M. Philippe GIGUET**, directeur Infrastructures, patrimoine et environnement - Autoroutes Paris-Rhin-Rhône ; **M. Julien CASTRES SAINT MARTIN**, directeur du patrimoine - Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

- *Association 40 millions d'automobilistes* : **M. Daniel QUÉRO**, président.

Mercredi 30 janvier 2019

- *Table ronde avec les associations d'élus locaux* : **MM. Christophe FERRARI**, maire du Pont-de-Claix, vice-président de l'Association des maires de France, président de la Métropole de Grenoble, **Sébastien GOUTTEBEL**, président de l'association des maires ruraux du Puy-de-Dôme - Représentant de l'Association des maires ruraux de France, **Charles-Éric LEMAIGNEN**, 1<sup>er</sup> vice-président de l'Assemblée des communautés de France, conseiller métropolitain d'Orléans Métropole (Centre-Val-de-Loire), **Philippe HERSCU**, conseiller de l'Association des départements de France, en charge des infrastructures, et **François POLETTI**, adjoint au maire d'Argenteuil, en charge des dossiers tranquillité publique, voirie, sécurité civile - Représentant de France urbaine.

Jeudi 7 février 2019

- *Ministère de la transition écologique et solidaire - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **MM. Jean LE DALL**, adjoint à la directrice, **Nicolas PATIN**, sous-directeur de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic, et **Mme Delphine MAREKOVIC**, adjointe au chef de bureau de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé.

- *Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales - Direction générale des collectivités locales* : **M. Arnaud MENGUY**, sous-directeur des finances locales et de l'action économique.



Mardi 7 mai 2019

- *SNCF Réseau* : **M. Thomas JOINDOT**, directeur technique (DG Industrielle et Ingénierie).

Mardi 28 mai 2019

- *Voies navigables de France* : **M. Thierry GUIMBAUD**, directeur général.



## LISTE DES DÉPLACEMENTS

### I. DÉPLACEMENT EN ITALIE, LES 3 ET 4 DÉCEMBRE 2018

#### Lundi 3 décembre 2018

- *Ambassade de France en Italie* : **M. Christian MASSET**, Ambassadeur de France.

- *Ministère des infrastructures et des transports italien* : **MM. Bruno SANTORO** et **Alessandro PARISI**, directeurs.

- *Azienda Nazionale Autonoma delle Strade* : **MM. Ugo DIBENNARDO**, responsable de la coordination territoriale Nord - Ouest, et **Stefano GRANATI**, senior executive.

- *Sénat italien* : **M. Mauro COLTORTI**, sénateur, président de la commission des travaux publics.

#### Mardi 4 décembre 2018

- *Consulats de France à Milan et à Gênes* : **MM. Cyrille ROGEAU**, consul général à Milan, et **Luc PÉNAUD**, consul honoraire à Gênes.

- *Préfecture de Ligurie* : **Mme Fiamma SPENA**, préfète de Ligurie.

- *Mairie de Gênes* : **M. Stefano BALLEARI**, Assesseur en charge de la mobilité et des transports publics.

- *Autorité portuaire de Gênes* : **M. Paolo SIGNORINI**, président.

### II. DÉPLACEMENT DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE, LE 4 FÉVRIER 2019

- *Mairie de Petite-Rosselle* : **M. Gérard MITTELBERGER**, maire.

- *Échanges avec les élus locaux de la Fédération des maires et présidents de communautés de communes du département* : **MM. Roland CHLOUP**, président de la Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange, **Jean-William FISCHER**, conseiller municipal délégué de Sarreguemines, **Claude HEBTING**, maire de Hombourg Budange, **Pierre HEINE**, président de la Communauté de communes de l'Arc mosellan, **Bernard JACQUOT**, maire de Baronville, **Jean-Claude MAHLER**, maire de Hagondange, **Angel MIDENET**, maire d'Ancerville, **Jean-Pierre HOFFMANN**, directeur du cabinet du maire de Saint-Avold, **Denis NILLES**, conseiller municipal délégué de Sarreguemines, **Pierre ROSAIRE**, maire de Rurange-les-Thionville.

### III. DÉPLACEMENT DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-ET-MARNE, LE 8 AVRIL 2019

- *Rencontre avec les maires de Guérard, Dammartin-sur-Tigeaux et Tigeaux* : **MM. Daniel NALIS**, maire de Guérard, **Bernard LEMOINE**, maire de Dammartin-sur-Tigeaux, et **Mme Danielle POIRSON**, maire de Tigeaux.

- *Conseil départemental de Seine-et-Marne* : **MM. Jean-Sébastien SOUDRE**, directeur adjoint - Direction des routes du département, et **Laurent COUSIN**, conseiller technique au cabinet du président.

- *Échanges avec des maires du département* : **Mme Monique BOURDIER**, présidente de la Communauté de communes du Pays créçois, **MM. Bernard CAROUGE**, maire de Crécy-La-Chapelle, **Sébastien HOUDAYER**, maire de Saint-Augustin, **Hugo PEZZETTA**, président de la Communauté d'agglomération Coulommiers - Pays de Brie, **Mme Laurence PICARD**, vice-présidente en charge de l'aménagement du territoire et des politiques contractuelles - Communauté d'agglomération Coulommiers - Pays de Brie, et **M. Patrick VILLOINGT**, adjoint au maire de Pommeuse - chargé de la voirie.