

Mauvais état des ponts : quelles solutions ?



Elodie Cerqueira

Lors d'un débat qui s'est tenu le 2 octobre, les sénateurs ont interrogé le gouvernement sur les mesures financières, techniques et technologiques à mettre en place à la suite des conclusions rendues en juin dernier par la mission d'information de la sécurité des ponts.

« On a eu Gènes, on a eu Taïwan, on a failli avoir Gennevilliers, j'aimerais que ça s'arrête là et j'aimerais que l'État (...) soit en capacité de mettre les moyens nécessaires pour éviter un drame dans notre pays. »

Les conclusions d'Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, lors du débat au Sénat sur la sécurité des ponts du 2 octobre dernier, ne sont pas équivoques et **appellent à la prise en charge par l'État du financement de l'entretien des ouvrages d'art français.**

Ponts en dégradation continue

Le 27 juin dernier la mission d'information du Sénat sur la sécurité des ponts a rendu son rapport. Il est sans appel : « personne ne sait dire aujourd'hui avec exactitude combien il y a de ponts en France ».

On estime qu'il y en aurait « entre 200 000 et 250 000 » dont 90 % gérés par des collectivités territoriales. Leur état « s'est dégradé de manière continue ces dernières années pour atteindre aujourd'hui un niveau préoccupant ».

Le rapporteur de la commission, Patrick Chaize, ne mâche pas ses mots face à Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Les sénateurs qui ont investigué près de huit mois pour établir un état des lieux de l'état des ponts en France ont proposé dix mesures et demandent **une réponse du gouvernement** sur les solutions qui seront adoptées et l'agenda de leur application.

Le principal enjeu est celui de la sécurité des citoyens. Si les ponts classés dangereux sont fermés à la circulation, Patrick Chaize déplore qu'on totalise « **au moins de 25 000 ponts en France où la structure est altérée** ou gravement altérée » avec des risques d'effondrement réels pour certains d'entre eux et dont la fermeture préventive sera très probablement envisagée.

En revanche, pour l'heure on ne connaît pas le nombre exact d'ouvrages concernés ni leur capacité de résistance dans le temps. La disponibilité des infrastructures est aussi une source d'inquiétude. Les restrictions et les fermetures de circulation induisent des difficultés qui pénalisent directement les usagers.

Demande d'investissements et d'un plan Marshall

Les sénateurs expriment à l'unisson l'urgence de la situation et demandent **des investissements immédiats** ainsi que la répartition des responsabilités entre les gestionnaires d'infrastructures et les communes, démunies face à l'ampleur de la tâche.

Ils **demandent donc à nouveau la mise en place d'un plan Marshall**, avec un fonds d'aide aux collectivités locales, et le renforcement de l'ingénierie et de la recherche. Par ailleurs, Michel Dagbert, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, précise **attendre « beaucoup de la future agence de cohésion des territoires »**.

Face au 45M€ consacrés actuellement à l'entretien des ouvrages, Jean-Baptiste Djebbari annonce que, dès 2020, **l'enveloppe passera à 79M€, puis à 120M€ en 2023**, comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités. De même, il compte sur le soutien de l'ingénierie du

Cerema ou de la future agence nationale de la cohésion des territoires. Le secrétaire d'État n'a pas argumenté la demande d'un plan Marshall.

Le gouvernement prévoit **un inventaire de l'ensemble des ouvrages d'art** afin d'établir un « état de santé » pour chacun d'eux et doit prévoir des « pas de maintenance de un à trois ans » afin d'établir un calendrier. À la question du sénateur Jean-Michel Houllégatte de la nécessité de « développer la recherche pour que les innovations puissent être faites notamment avec l'utilisation des nouveaux matériaux », le secrétaire d'État répond que « cela devrait être un futur désirable ».