

Sécurité des ponts : au moins 25.000 ouvrages toujours en mauvais état en France



INFRASTRUCTURES - Il y a deux ans une mission d'information avait estimé à 25.000 le nombre de ponts en mauvais état structurel en France. Rénover l'ensemble de ces ouvrages à risque prendrait une décennie.

Le drame de Mirepoix-sur-Tarn n'est que l'arbre qui cache la forêt. Un an après le terrible effondrement du pont qui a entraîné la mort de deux personnes dans cette commune de la Haute-Garonne, les travaux n'ont toujours pas commencé pour démonter et rénover cet ouvrage qui n'était pourtant pas classé à risque.

Or cette tragédie a révélé le danger qui plane sur de nombreux ponts. Selon un rapport parlementaire remis au cours de l'été 2019 à la ministre des Transports Elisabeth Borne, ce sont pas moins de 25.000 ouvrages qui sont considérés comme étant en "*mauvais état structurel*". Des infrastructures vétustes en raison de leur vieillissement et mais aussi du manque d'investissement pour leur entretien et qui posent des problèmes de disponibilité mais surtout de sécurité pour leurs usagers.

Le nombre de ponts routiers inconnu

"Certaines collectivités ont pris l'option de fermer à la circulation certains ponts parce qu'ils devenaient dangereux, parce que les collectivités ont été sensibilisées. D'autres le font un peu moins avec la pensée suivante : tant qu'il n'y aura pas de catastrophe on laissera faire...", relève le sénateur LR Patrick Chaize, co-auteur du rapport sur la sécurité des ponts

Autre point alarmant du rapport d'information : le nombre exact des ponts routiers n'est pas connu. Un constat qui a sans doute motivé l'Etat à voter une enveloppe de 10 millions d'euros dans le cadre de la dernière loi de finances pour recenser les ouvrages dangereux.

La mission sénatoriale réclame un Plan Marshall

Cette première étape bienvenue ne doit être vue pour les rapporteurs de la mission d'information que comme les prémisses d'un "Plan Marshall" pour les ponts visant notamment à créer un fonds d'aides aux collectivités territoriales doté de 130 millions par an pour une durée d'une décennie, soit 1,3 milliard d'euros au total.

"Avant de pouvoir remettre en condition le réseau routier français et particulièrement tous les ouvrages d'art qui sont gérés par les communes, il va falloir s'y mettre dès à présent et il va falloir bien sûr attendre une décennie pour que ça soit fait", soutient Boris Weliachew, ingénieur spécialiste de la prévention des risques majeurs et partageant l'analyse du rapport.

Casse-tête administratif

La mission, qui avait été mise en place en 2018 après l'effondrement du pont Morandi à Gênes en Italie qui avait fait 43 morts, dresse enfin une autre difficulté : le casse-tête administratif autour de la gestion de ces ouvrages. Un grand nombre de ponts dessert plusieurs communes voire plusieurs départements. À cela s'ajoute d'autres partenaires publics comme les Voies Navigables de France (VNF) ou la SNCF ce qui ralentit la prise de décision pour la rénovation des ouvrages.

Un exemple criant est celui du pont de Condrieu qui enjambe le Rhône depuis 1934. Emprunté chaque jour par 9000 automobilistes, il est pourtant placé sous surveillance depuis 2013 en raison de la corrosion de sa structure et de l'effritement de ses câbles de suspension. Huit ans plus tard, les départements du Rhône et de l'Isère ont acté sa rénovation qui débutera l'année prochaine et prendra fin en 2025.