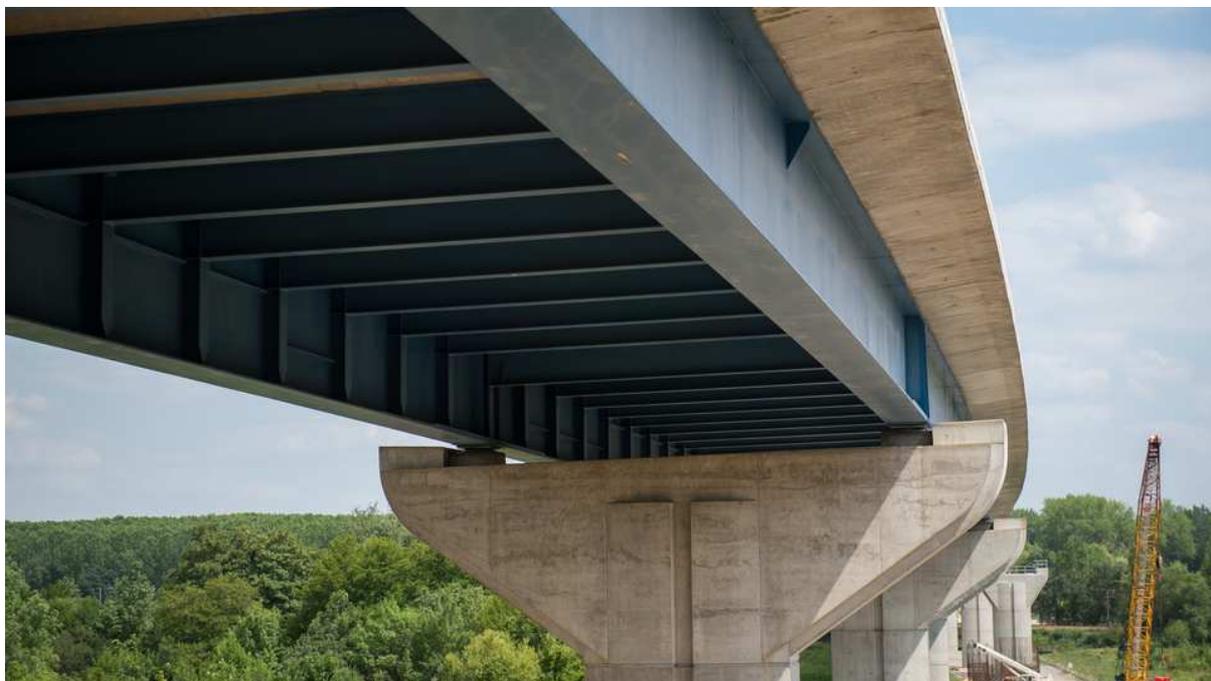


UN GENES A LA FRANÇAISE ? LE SENAT LANCE SON ETAT DES LIEUX DES PONTS



LA COMMISSION D'ENQUETE, FORMEE LA SEMAINE DERNIERE, COMMENCE SES TRAVAUX CETTE SEMAINE. ELLE VEUT NOTAMMENT APPORTER UN ECLAIRAGE INEDIT SUR L'ENTRETIEN DES OUVRAGES QUI SONT A LA CHARGE DES COLLECTIVITES LOCALES.



Par Guillaume Jacquot @Algdelest

L'effondrement à Gênes en Italie du pont Morandi, causant la mort de 43 personnes le 14 août, a constitué une forme d'électrochoc. Les regards se sont très vite tournés vers les ponts et viaducs français. Les questions qui se posent sont nombreuses. Dans quel état sont-ils ? Comment garantir la sécurité des usagers qui les empruntent ? Et surtout, comment assurer le financement de leur entretien ?

C'est dans ce contexte que s'est constitué au Sénat une mission d'information sur la sécurité des ponts. En séance, le 3 octobre, l'hémicycle a accordé à l'unanimité, les pouvoirs d'une commission d'enquête à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Regardez :

Comme toute **commission d'enquête**, ces prérogatives permettront aux dix commissaires de la mission d'entendre des personnalités sous serment, mais aussi d'exiger des documents pour nourrir leur travail. « On ne va pas faire qu'en parler. On va gratter le fond, se donner les moyens d'investiguer au plus profond, pour avoir un avis concret, pragmatique et réel »,

explique à Public Sénat le sénateur de l'Ain Patrick Chaize (LR), co-rapporteur de cette mission, qui s'étalera sur six mois maximum.

DRESSER UN ETAT DES LIEUX DE LA SITUATION DES OUVRAGES FRANÇAIS

« Nos ponts constituent un actif stratégique pour le développement économique et la mobilité dans les territoires et nous avons l'obligation d'agir pour éviter un drame humain », a déclaré la semaine dernière Hervé Maurey, le président (Union centriste) de la mission.

Les investigations des parlementaires vont rapidement débiter. Deux réunions constitutives seront organisées cette semaine, à l'issue desquelles seront établi le périmètre de la mission et le programme de travail. Les auditions devraient démarrer dès la semaine prochaine.

Avec environ 200 000 ponts, de gabarits variés, recensés sur tout le territoire, le Sénat ne sera pas en capacité de mener un état des lieux exhaustif sur un laps de temps aussi court. Les plus utilisés seront passés en revue prioritairement.

UN SUJET RECURRENT AU SEIN DE LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SENAT

Au-delà d'une actualité qui entre en résonance avec leurs travaux, les sénateurs rappellent qu'ils sont des habitués de ces problématiques. « Avant même ce qui s'est passé à Gênes, c'était un sujet récurrent dans nos débats sénatoriaux », note Patrick Chaize.

En 2011, par exemple, **une proposition de loi** déposée par la sénatrice communiste Évelyne Didier (et promulguée en 2014) avait été défendue pour mieux répartir les responsabilités – et donc le financement – entre les collectivités territoriales et les gestionnaires pour les infrastructures routières.

En tant que chambre des territoires, le Sénat insiste bien sur le fait que 80% des ponts dans le pays sont à la charge des collectivités territoriales. La part est importante, d'autant en cette période où les départements, communes et régions sont priés de modérer leurs dépenses. Et où l'État a concédé un nombre important de voiries aux collectivités, « avec les charges qui vont avec », insiste Patrick Chaize. « La mission cherchera à évaluer si les collectivités territoriales disposent bel et bien des capacités techniques et budgétaires pour exercer leurs compétences en matière d'entretien », précise le Sénat.

7% DES PONTS EMPRUNTES PAR LES NATIONALES ET AUTOROUTES POURRAIENT DEVENIR HORS D'USAGE D'ICI 20 ANS

Hasard du calendrier, un mois avant la catastrophe de Gênes, **un rapport gouvernemental** a mis en évidence « l'insuffisance » des « moyens consacrés à l'entretien et à la gestion du réseau » à la charge de l'État.

Le rapport a également souligné l'importance de la prévention. « Il est beaucoup plus économique de procéder à un entretien régulier que d'attendre l'apparition de désordre pour intervenir », peut-on lire. Sur les 12.000 ponts concernés par le rapport, un tiers « nécessite des réparations ».

À budget constant, l'audit mené pour le ministère révèle que 7% des ponts pourraient devenir « hors service » d'ici 2037 à cause de leurs dommages « sérieux » et du risque d'« effondrement ». Actuellement, les dépenses d'entretien du réseau national non-concédé, soit 12.000 kilomètres de voiries, avoisinent 700 millions d'euros. De 2022 à 2037, cette somme pourrait doubler pour éviter une détérioration du réseau.

Fin 2017, **selon le ministère des Transports**, deux ponts traversés par des autoroutes réclamaient une intervention urgente : le viaduc de Caronte (Bouches-du-Rhône) et le viaduc d'Echinghen (Pas-de-Calais). Dans un cas comme dans l'autre, les travaux se poursuivent. Le ministère recensait également à l'époque 21 autres ponts de plus de 7000 mètres carrés à la « structure altérée » et nécessitant des travaux.

La situation au viaduc d'Echinghen, dans le Pas-de-Calais (reportage de Samia Dechir)
Depuis, un autre cas soulève aussi des inquiétudes : l'affaissement préoccupant du viaduc de Gennevilliers (**revoir la question orale du sénateur LR Arnaud Bazin à son sujet**), situé au nord-ouest de Paris et traversé par l'A15. Le 15 mai dernier, la moitié d'un mur de soutènement s'est effondrée.

Consciente qu'un certain nombre de ponts nécessite des consolidations, la commission d'enquête va donc chercher à connaître « l'ampleur du mal » sur un spectre bien plus large que le réseau national.