AIN Polémique

Entre l'Ain et le Rhône, ce pont fragile mais trop cher à réparer

Le récent rapport parlementaire sur les ponts a mis en exergue la difficulté d'entretien des édifices par les collectivités de préserver un patrimoine fragile. Exemple a Balan avec un pont dont l'état se dégrade.

Sur la route de Jons, l'état de corrosion des buses d'acier est bien visible Photo Progrès/Frédérique GUILLET

« On n'a pas le premier sou pour faire des travaux sur ce pont. Sinon, cela aurait beaucoup trop de conséquences sur le budget d'investissement communal. » Pour Gérard Bouvier, maire de Balan, la situation est claire : la réparation du pont de la Moras, qui enjambe la lône du Rhône éponyme, et qui échoit à la commune de 2 900 habitants, n'est pas possible en l'état actuel des finances communales.

Avec ses buses en acier fortement corrodées, le pont a été cité dans un récent rapport parlementaire. « Construit en 1970, le pont n'est pas dégradé. Il n'y a pas de danger immédiat mais le pont devra être réparé dans les cinq ans qui viennent », remarque l'édile.

« Le coût de la réparation est de l'ordre de 120 000 à 150 000 euros, ce qui n'est pas envisageable pour nous », note le premier magistrat balanais. « À titre d'exemple, cette année, nous avons financé en investissement un seul projet à hauteur de 50 000 euros », souligne Gérard Bouvier.

Le maire met en avant « l'endettement de la commune » qui limite la capacité d'investissement à quelque 100 000 euros, réparations courantes (voirie, travaux dans les écoles...) comprises.

Pont communal, mais route départementale utilisée par tous

Au-delà de la gageure financière que représenteraient ces travaux, Gérard Bouvier met en avant l'utilisation de la route de Jons qui, si elle est communale, est principalement utilisée par « des usagers de l'Ain, du Rhône et qui se rendent dans les zones industrielles de Chassieu, de Saint-Exupéry... ». Pour le maire de Balan, il n'est donc « pas normal que l'entretien du pont soit à la charge de la commune alors que les utilisateurs sont majoritairement issus d'autres secteurs ». « Même si on peut obtenir des subventions, la facture reste trop élevée pour nous », insiste-t-il. La prise en charge des ouvrages d'art par le conseil départemental dans leur totalité, et pas seulement la partie « chaussée », serait la solution pour éviter aux communes de supporter les charges liées à la gestion des ponts.

Non loin du pont de Balan, le pont de Jons, qui franchit le Rhône, est déjà cogéré par les départements de l'Ain et du Rhône.

François LE STIR

« Un plan Marshall » pour les ponts ?

Patrick Chaize, sénateur de l'Ain. Photo Progrès/Laurent THÉVENOT

Le sénateur (Les Républicains) de l'Ain Patrick Chaize est l'un des rapporteurs de la mission d'informations sur la sécurité des ponts. Il souligne que « chaque pont a une durée de vie qui dépend de son matériau de construction, de sa conception et de sa longueur ». Pour l'élu, il est primordial « de réaliser les travaux quand ils s'avèrent nécessaires, il ne faut pas les repousser car cela peut accélérer le vieillissement de l'édifice ». C'est pour cela qu'il faut « définir les priorités d'investissement », indique le rapporteur d'une mission qui souligne dans son rapport la nécessité d'un "plan Marshall"[1] pour les ponts. Un plan qui porterait le montant des moyens affectés à l'entretien des ouvrages d'art de l'État à 120 millions d'euros par an dès 2020 (contre 60 millions d'euros actuellement et 74 millions d'euros envisagés pour la période 2018-2022). La mission entend voir la création d'un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions par an pendant dix ans.

1- Du nom du plan américain de reconstruction de l'Europe après la Seconde Guerre mondiale.

REPÈRES

200 000 à 250 000 ponts routiers

90 % des ponts sont gérés par les collectivités, dont environ 50 % par les départements (entre 100 000 et 120 000 ponts) et 40 % par les communes et intercommunalités (entre 80 000 et 100 000 ponts). 10 % des ponts gérés par l'État, soit environ 24 000 ouvrages, dont 12 000 situés sur le réseau routier national non concédé et 12 000 sur le réseau concédé géré par les sociétés d'autoroutes. 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 intercommunalités).

2 800 ponts en fin de vie

Un quart des ponts de l'État, soit 2 800 ouvrages, 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 nviron 0,5 % des ponts départementaux devront être reconstruits dans les cinq ans à venir, soit en moyenne 5 ponts par département.