

L'entretien des ponts, un enjeu avant tout local

BatiActu.fr Publié le 08/01/2019 à 11:56

ADTECH

DIFFUSION INTERNE



Pont de Normandie © François Roche - Wikimedia CC

AVIS D'EXPERTS. Suite à la catastrophe du pont Morandi à Gênes (Italie), la France s'est inquiétée de l'état de ses propres ponts. Depuis, une inspection a révélé qu'un câble de précontrainte du viaduc de l'île de Ré avait cédé. Le groupe Ginger, rappelle le rôle primordial des collectivités locales dans l'entretien des ouvrages d'art.

Il existe environ 200.000 ponts en France, de toutes tailles et de toutes natures. Certains, particulièrement importants ou spectaculaires, comme le viaduc de Millau ou le pont de Normandie (ici en photo), sont exploités par des concessionnaires privés. Une situation qui concerne 15.000 ouvrages (soit 8 % du parc). L'Etat, quant à lui, est gestionnaire de 12.000 autres ponts (7 % de l'ensemble) dont une certaine partie, estimée à un tiers par le ministère de la Transition écologique et solidaire, "*nécessite un entretien ou de grosses réparations*". Environ 840 de ces ouvrages présenteraient tout de même des risques d'effondrement à terme... Quant à l'immense majorité du parc existant, 170.000 ponts (soit 85 %), elle reste gérée par des collectivités locales. [Le groupe d'ingénierie et de conseil Ginger fait remarquer dans son dernier billet](#) : "*Et c'est là que le bât blesse car il est difficile, voire impossible à ce jour, de donner une vision précise de l'état de santé de ces ouvrages. Les ponts ancrés dans la ville, eux, sont considérés et suivis, mais c'est généralement moins le cas de certains ponts forestiers ou passerelles situées en périphérie des villes et communes*".

L'association de l'Ingénierie de la maintenance du génie civil (IMGC) estime que 60 % des ponts sont constitués de briques ou d'éléments maçonneries, 30 % sont en béton et 10 % en métal. Des matériaux qui ont tous des spécificités, comme le rappellent les ingénieurs de Ginger : *"Les ponts en maçonnerie vont se montrer sensibles aux agressions hydrauliques, alors que les ponts en métal vont particulièrement subir la corrosion, et les ponts en béton sont généralement touchés de fissuration et de corrosion des armatures"*. Ainsi, les désordres peuvent être mineurs, sans nécessité d'intervention immédiate, tout comme ils peuvent être majeurs avec une structure altérée imposant des travaux d'urgence. Pour assurer la pérennité des ouvrages d'art et les maintenir en fonctionnement afin d'assurer l'homogénéité des territoires, les experts rappellent tout l'intérêt de mettre sur pied un programme de maintenance de long terme, plutôt que d'attendre une situation d'urgence, ceci afin de répartir sur la durée les travaux et dépenses.

Le bureau d'études distingue trois étapes : tout d'abord **l'étude documentaire**. Des recherches doivent ainsi être menées pour chaque pont, afin de déterminer l'année de construction, les matériaux utilisés, les actions entreprises depuis et obtenir des plans et rapports d'études. *"Mieux cette connaissance préalable sera documentée et plus le suivi des ouvrages sera précis, car il permettra de détecter des désordres qui n'existaient pas lors de la précédente inspection"*, assurent les spécialistes. **L'inspection** constituera la deuxième étape. Visuelle et rapide, elle relèvera les détériorations visibles comme la rouille, les fissures, nids de poule ou formation de calcite. Une inspection détaillée sera ensuite entreprise, sur la base des premières observations et sur celle d'analyses métrologiques, d'auscultations ou de contrôles non destructifs. Le recours à des nacelles ou des drones, pour atteindre toutes les parties de l'édifice (piles, pylônes, tablier), pourra être nécessaire. Des actions à entreprendre feront l'objet de **préconisations** dans un rapport qui donnera des recommandations prioritaires.

Le billet de Ginger souligne : *"Les inspections visuelles ont leurs limites (...) Une fois qu'un désordre est identifié, il faut le quantifier. Et pour cela il est nécessaire de réaliser un diagnostic détaillé pour prélever des échantillons, déterminer par des analyses poussées de l'état de dégradation ou les métrés d'acier corrodés à changer. Il faudra, éventuellement, coupler ce diagnostic à des calculs pour déterminer un degré d'urgence plus précis"*. Les experts insistent également sur la logique qui consisterait à adopter une approche préventive plutôt que curative : *"Attendre l'apparition de désordres manifestes avant de se soucier de leur maintenance est en effet souvent plus onéreux"*. Et de rappeler que les maîtres d'ouvrages sont tenus à la réalisation de visites annuelles, à minima.