

DIFFUSION INTERNE

Infrastructures

Ces ponts très dégradés qui menacent la vie des territoires

La France compte environ 250 000 ponts, dont 10% sont en mauvais état, souligne la mission d'information sur les ponts du Sénat dans son rapport rendu fin juin. Faute de moyens pour les réparer, les restrictions de circulation et les fermetures se multiplient, dégradant l'activité économique et l'attractivité des territoires concernés.

C'est le feuilleton de l'été des infos trafic: depuis le 30 mai et jusqu'au 30 septembre, le pont de Givors, situé au sud de Lyon et qui permet à l'A47 de franchir le Rhône, est en travaux. Or cet ouvrage de l'Etat, géré par la direction interdépartementale des routes centre-est (Dirce), supporte un trafic de 90 000 véhicules par jour, dont 13 000 camions! Les fermetures et restrictions de circulation sur cet axe contraignent beaucoup d'automobilistes à emprunter d'autres itinéraires, en particulier via le centre-ville ou la zone commerciale de Givors (19 300 hab., métropole de Lyon). « Certes, ces travaux étaient devenus indispensables, mais ils provoquent des bouchons monstres sur notre commune », déplore Christiane Charnay, la maire (PCF).

La Dirce a détecté des infiltrations d'eau qui menacent la structure de l'ouvrage et des dégradations de la couche de roulement de plus en plus fréquentes. Ce qui n'a rien d'exceptionnel. Au moins 10%

des 250 000 ponts « sont en mauvais état structurel, dont 8,5% de ceux des départements et 18 à 20% de ceux des communes et de leurs groupements », signale la mission d'information sur les ponts du

Dans le Val-d'Oise, plus de 50% des entreprises ont subi l'impact des réductions de circulation sur le viaduc de Gennevilliers.

Sénat, qui a rendu son rapport le 27 juin. Point alarmant: 61% des 1200 élus locaux qui ont témoigné sur la plateforme de consultation dans le cadre de cette mission sont préoccupés par l'état de certains ouvrages gérés par leur collectivité.

PAS LE CHOIX, IL FAUDRA FERMER Ils constituent un enjeu majeur de sécurité. Le cas du pont du canal des Cinq-Abbés, qui relie Sainte-Radégonde-des-Noyers (Vendée) et Marans (Charente-Maritime), est éloquent. Car ce pont en pierre du XVIII^e siècle supporte aussi un ouvrage hydraulique: des portes à flots qui évitent que la mer ne

remonte dans les terres. Or il présente des dégradations avancées et préoccupantes, a récemment diagnostiqué le Cerema (*), sans compter qu'il s'enfonçe. « La commune n'a pas les moyens de payer les travaux évalués entre 500 000 et 750 000 euros, soupire René Froment, maire (SE) de Sainte-Radégonde-des-Noyers [910 hab]. Cela représente trois ou quatre ans d'investissement communal. »

L'ouvrage est emprunté par une dizaine d'agriculteurs et des riverains, mais également par des camions ou des camping-cars guidés jusque-là par leur application GPS, afin d'éviter les bouchons. Pourtant, son tonnage est limité à 3,5 tonnes depuis vingt ans. La sous-préfète a mis en demeure les communes d'installer un portique à 2,30 mètres mais il a déjà été détruit deux fois. « Si la voûte du pont bascule lors d'une tempête, les portes à flots seront touchées et les territoires en amont inondés, prévient René Froment. Si l'Etat ne met pas la main à la poche, je n'aurai pas d'autre choix que de fermer le pont. C'est la sécurité de nos habitants qui est en jeu. »

Si l'on prend le cas du viaduc de Gênes (Italie), qui s'est partiellement effondré le 14 août 2018, les conséquences ont été très lourdes: 43 morts et des pertes financières évaluées à 422 millions d'euros par la chambre de commerce de la ville. Les fermetures totales ou partielles d'ouvrage sont préjudiciables à la

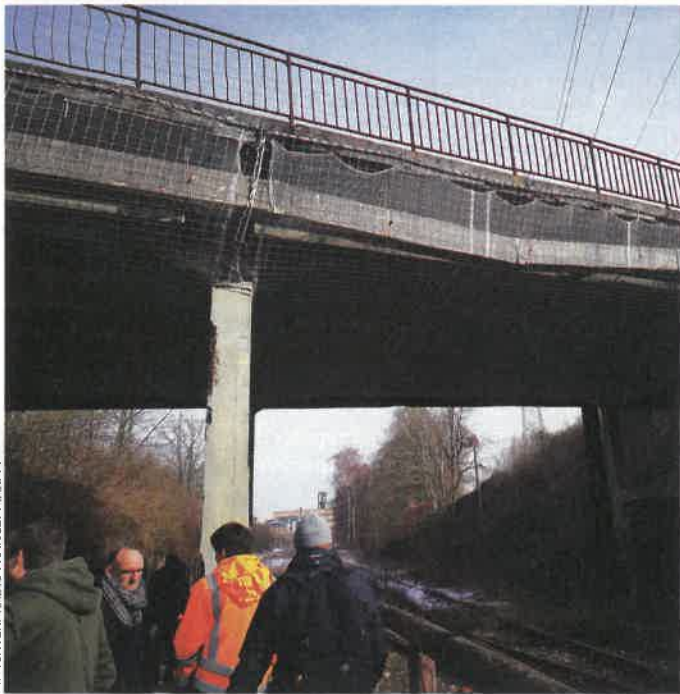
DES DURÉES DE VIE TRÈS VARIABLES

La durée de vie des ponts a été réévaluée par le Cerema, de façon statistique, en fonction des risques qu'ils présentent compte tenu de leur conception, de leur dimensionnement et de leur exécution. Elle s'étale de 35 ans à 100 ans selon les techniques utilisées et l'époque de leur construction.

| Famille d'ouvrage | Age moyen | Durée de vie | Date critique de construction |
|--------------------|-----------|------------------|---|
| Béton armé | 30 ans | 80 ans | Avant 1940. |
| Béton précontraint | 30 ans | 70 ans | Avant 1975 pour la conception et 1970 pour les matériaux. |
| Maçonneries | 145 ans | De 150 à 250 ans | Avant 1870 pour les ponts en briques. |

Source: Cerema.

Petite-Rosselle (Moselle) 6 400 hab.



M. FICHTER / RADIO FRANCE / MAXPPP

Mise à nue, la ferraille du pont de Rosselmont, à Petite-Rosselle, rouille. L'état inquiétant de l'ouvrage nécessite des travaux que la commune ne peut financer.

Un ouvrage orphelin en attente de réparation depuis dix ans

541 000 euros, c'est la somme qu'il faudra réunir pour démolir puis reconstruire le pont de Rosselmont, situé sur la commune de Petite-Rosselle et qui la relie à Forbach. Chaque jour, 1 000 véhicules empruntent cet ouvrage en béton armé dont le tonnage a été limité à 3,5 tonnes car son état est inquiétant : la ferraille mise à nue rouille. Or de nombreux réseaux passent sous le tablier : assainissement, fibre optique, adduction d'eau potable. « Nous avons demandé à l'Etat de prendre en charge les travaux, dont le montant dépasse largement les capacités budgétaires de la commune, expose Gérard Mittelberger, le maire [SE]. Et une fermeture paraît inconcevable car elle pénaliserait les

usagers, contraints de faire un détour de plusieurs kilomètres, et créerait des bouchons sur les voies de contournement. » Mais l'Etat considère que le pont appartient à la commune, propriétaire de la parcelle sur laquelle il est érigé. Une argumentation balayée par le maire : « Cet ouvrage a été construit sur sol d'autrui pour transporter le charbon, puis reconstruit en 1946 par les houillères, dont le patrimoine a été transféré à l'Etat en 2007, pointe-t-il. Le désaccord remonte à plus de dix ans, alors que je n'étais pas encore élu. » Pendant de ce temps, le pont rouille...

Contact

Gérard Mittelberger, maire,
g.mittelberger@mairie-petiterosselle.fr

mobilité des habitants, mais aussi à l'activité économique des territoires concernés. « La situation à Givors n'est pas une première, à chaque fois qu'il y a un problème sur le pont, la ville est asphyxiée, déplore Christiane Charnay. Et cela ne va pas s'arranger car la métropole de Lyon est en expansion et les flux ne vont qu'augmenter. »

ENCLAVEMENT SUBI

Dans le Val-d'Oise, 51% des entreprises ont subi l'impact des réductions de circulation sur le viaduc de Gennevilliers. De 21 à 25% déplorent une perte de chiffre d'affaires significative, en particulier dans la construction et l'industrie, selon la chambre de commerce et d'industrie du Val-d'Oise. Une partie du mur de soutènement de cet ouvrage, où 190 000 véhicules transitent chaque jour, s'est effondrée le 15 mai 2018. Sa fermeture

partielle jusqu'en mars 2019 a touché la mobilité des salariés et des fournisseurs, les livraisons, etc.

Enfin, les fermetures partielles et a fortiori totales des ponts pèsent sur l'attractivité des territoires qu'ils desservent. Ainsi, en Seine-et-Marne, la commune de Guérard (2400 hab.) « est enclavée, déplore Daniel Nalis, son maire [SE]. Depuis la fermeture des ponts, il faut faire un détour d'une quinzaine de kilomètres pour atteindre l'autre rive et en particulier rejoindre l'autoroute A4, vers Paris ou Marne-la-Vallée. C'est une gêne considérable pour les habitants - certains doivent parcourir dix kilomètres quand ils accompagnent leurs enfants à l'école -, mais aussi pour certaines entreprises qui les empruntaient plusieurs fois par jour. » Les deux ouvrages qui reliaient les communes de Guérard et de Tigeaux, et comptaient

chaque jour plus de 1200 passages ont été fermés à la circulation en 2014, à un mois d'intervalle, en raison de leur très mauvais état. « Nous avons pris cette décision pensant que nous trouverions de l'aide pour financer les travaux qui s'élèvent à un million d'euros pour chaque pont, soit la moitié du budget de la commune, relate Daniel Nalis. Nous avons sollicité la communauté d'agglomération, le département, la région et l'Etat, sans résultat pour le moment. »

Pour sortir de ce type d'impasses, le Sénat propose de créer un schéma départemental des ouvrages « afin d'identifier les ponts situés sur des itinéraires routiers à forts enjeux pouvant faire l'objet d'un cofinancement entre plusieurs collectivités ». ●

Isabelle Verbaere

(*) Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

0,8%
de la valeur à neuf
des ponts

C'est le budget qu'il faudrait consacrer à la maintenance de ces ouvrages chaque année, dont 0,2% pour la surveillance et l'entretien courant et 0,6% pour l'entretien spécialisé et les réparations. Soit 250 000 euros pour un patrimoine de 50 ponts d'une valeur de 31,25 millions d'euros.

Source : « Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers. Guide technique à l'usage des communes », Cerema, 2018.