



LE BUDGET

Ponts :
le compte
n'y est pas

Des conclusions guère rassurantes. Après l'effondrement du pont de Gênes, qui a fait 43 morts, un audit externe réalisé récemment pour le ministère des Transports est remonté à la surface. Selon ce dernier, 30 % des 12 000 ponts français devraient être réparés et 7 % présentent carrément un risque d'effondrement ! Certes, ce rapport ne concerne que les routes et les ouvrages d'art exploités directement par l'Etat (voir ci-contre), « mais il est parfaitement représentatif de l'état global des ponts français », assure Christian Tridon, président du Syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures (Strres). Ce qui pose la question du coût de la remise en état de ces très nombreux ouvrages d'art endommagés, souvent construits dans les années 1970-1980, qui souffrent du passage continu des véhicules mais également de la corrosion due au sel déposé en hiver. « La valeur neuve de l'ensemble des ponts hexagonaux est de 200 milliards d'euros, or toutes les études montrent que, pour en assurer le bon fonctionnement, il faut allouer chaque année 1,5 % de cette somme à la maintenance », poursuit Christian Tridon. Soit quatre fois plus que les maigres 670 millions d'euros accordés en 2017 à la réparation de ces infrastructures. « C'est tout aussi dangereux qu'économiquement absurde, puisqu'on se retrouve à payer



J. WITTI/SPSA

Urgence En France, 7 % des 12 000 ponts gérés par l'Etat présentent un risque d'effondrement.

des fortunes pour remettre les ponts en état, alors qu'une maintenance faite de manière régulière nous aurait coûté bien moins cher », se désole Georges Mothron, maire (LR) d'Argenteuil, qui, en mai dernier, a dû faire face à l'effondrement d'un mur de soutènement du viaduc de Gennevilliers, qui traverse sa ville (photo). Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a assuré qu'un effort serait fait et que le budget maintenance pourrait passer à 800 millions d'euros. On est encore bien loin du compte et Bercy n'a pas encore donné son feu vert. Pour l'ex-ministre des Transports Dominique Bussereau, cela pourrait être l'occasion de relancer le débat sur l'écotaxe. « Compte tenu des tarifs établis à l'époque, celle-ci rapporterait annuellement près de 4 milliards d'euros, de quoi remettre en état le réseau routier mais aussi le réseau ferroviaire. » Pas sûr pour autant que le gouvernement Macron ait très envie de réveiller le fantôme des Bonnets rouges... **Emmanuel Botta**

ON EN PARLE

Les ponts dépendant de l'Etat sont-ils nombreux ?

Sur les 200 000 ponts présents sur le territoire, l'Etat en gère environ 12 000, les sociétés d'autoroute, 15 000. Les 173 000 autres se trouvent dans le giron des collectivités locales.

Pourquoi les collectivités ont-elles des difficultés à entretenir leurs ouvrages d'art ?

Un rapport établi par l'Inspection générale des finances, en août 2017, souligne que le diagnostic est « beaucoup plus complexe » à réaliser que pour les routes et « appelle des moyens d'observation sophistiqués ». Cela a un coût, notamment pour les collectivités comptant de nombreux ponts.

Sont-elles obligées de réaliser un suivi de ces infrastructures ?

Légalement, non. Mais la plupart des départements ont mis en place des outils, note l'Observatoire national de la route. Le conseil départemental des Alpes-Maritimes, par exemple, a acheté deux drones pour surveiller ses ouvrages d'art, dont l'usage coûte moins cher que la mobilisation d'un hélicoptère. **L. G.**



Un retour de l'écotaxe ?

Plusieurs élus, dont l'ancien secrétaire d'État aux Transports Dominique Bussereau, ont proposé de rouvrir le débat sur l'écotaxe, abandonnée en 2014 après plusieurs mois de manifestations et de sabotages. Dans son rapport de début février, le COI proposait une série d'autres pistes, comme la mise en place temporaire d'une vignette forfaitaire pour les poids lourds. Selon le président du COI, Philippe Duron, cette solution - consistant à

faire payer les transporteurs pour une période donnée et non plus à la distance parcourue comme avec l'écotaxe - pourrait rapporter « *un peu plus de 300 millions d'euros* » par an. « *C'est une solution simple, qui permettrait de mettre sur un pied d'égalité les poids lourds français et les poids lourds étrangers* », plaide Mathieu Orphelin. ■



Ces départements où l'entretien des ponts tombe à l'eau

A PRÈS LE DRAME de Gênes, voici un document curieusement passé inaperçu. Rédigé il y a un an par l'Inspection générale des finances et celle de l'administration, ce rapport de 246 pages dresse un état des lieux alarmant des dépenses consacrées à la voirie par les collectivités territoriales.

On y découvre que, faute d'argent, 23 % des routes communales et départementales se trouvent en « mauvais » ou « très mauvais » état. Et qu'il y a du mouron à se faire pour les 170 000 ponts du réseau secondaire. « L'état d'un grand nombre d'ouvrages d'art est préoccupant, au moins à moyen terme, notamment pour ceux construits dans le troisième quart du XX^e siècle », s'alarment les auteurs.

Et d'expliquer qu'un grand nombre de collectivités n'ont pas les moyens d'entretenir

leurs ouvrages d'art – sans parler du savoir-faire. Dans un département du centre de la France dont les rapporteurs taisent le nom, « 30 % des ouvrages, soit 400, sont signalés en mauvais état ». Pire : faute d'argent et d'« entreprises compétentes dans le département »,

seuls deux ou trois ponts vétustes sont renouvelés chaque année. Rassurant...

Au bord du gouffre

Avec la décentralisation, l'Etat s'est peu à peu délesté de l'entretien des routes, pour ne garder que 2 % de l'asphalte – celui des nationales. Le reste a échu aux départements, et surtout aux communes, qui n'ont pas l'oseille pour l'assumer. D'après l'OCDE, il serait nécessaire de consacrer chaque année à l'entretien des ponts au moins 1 % de leur valeur à la construc-

tion. En France, il faudrait mettre 2 milliards par an sur la table, selon Christian Tridon, le président du Syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures. Aujourd'hui, on ne débourse que 800 millions...

Non seulement l'argent manque, mais il n'est pas réparti de manière équitable. Là où Paris consacre 237 000 euros par kilomètre et par an à sa voirie, on dépense 100 fois moins dans la Creuse. Cartes à l'appui, le rapport pointe huit

départements (Lot, Ariège, Creuse, Cantal, Allier, Nièvre, Yonne, Saône-et-Loire) où les routes doivent se contenter de moins de 8 000 euros annuels au kilomètre, alors que, dans six autres, on dépasse les 50 000 euros.

Au sein de nombreuses petites communes, la dangerosité des ouvrages d'art s'évalue au doigt mouillé. Comme le notent les rapporteurs, « il n'y a pas d'obligation de suivi des viaducs et des ponts sur les routes des collectivités territoriales ». Depuis l'effondrement du pont de Tours, en 1978,

seuls ceux du réseau national sont systématiquement évalués tous les trois ans.

Ce bilan de santé, les rapporteurs préconisent de l'imposer d'urgence à tous les ponts en France. Il faudra ensuite trouver de quoi financer les travaux de remise en état : 50 milliards d'euros, au bas mot, selon Christian Tridon, qui évalue, au total, à 13 000 le nombre d'ouvrages à réparer d'urgence dans l'Hexagone.

Pas étonnant que le dossier suscite une certaine Gênes...

Christophe Labbé