

... le rapport d'information (droit de suite)

SÉCURITÉ DES PONTS : FACE AU « CHANTIER DU SIÈCLE », L'URGENCE D'UNE ACTION PUBLIQUE PLUS AMBITIEUSE

1. LA DÉGRADATION DE L'ÉTAT DES PONTS SE POURSUIT EN DÉPIT DES MISES EN GARDE DU RAPPORT DU SÉNAT DE 2019

En 2019, la commission avait visé juste¹ : ses **principaux constats et estimations**, pourtant **inquiétants**, sont aujourd'hui **confirmés** par les données les plus récentes.

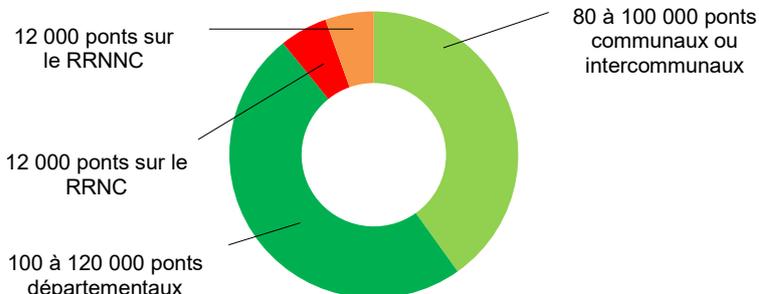
1 Fait révélateur des **lacunes** de notre politique d'entretien des ouvrages d'art, il est toujours **impossible** de connaître précisément le **nombre de ponts** en France. Les dernières études confirment les **estimations** de la commission établies en 2019.



**200 000 à 250 000 ponts routiers
en France :**

- **90 % gérés par les collectivités territoriales** (communes et EPCI, d'une part, et départements, d'autre part)

- **10 % gérés par l'État** (sur le réseau routier national non concédé [RRNNC] et sur le réseau routier national concédé [RRNC])



2 En 2019, la commission avait estimé à **plus de 25 000 le nombre de ponts en mauvais état structurel** posant des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers.

Trois ans plus tard, **ce chiffre doit malheureusement être réévalué à la hausse** : en réalité, **30 à 35 000 ouvrages seraient en mauvais état structurel**.



Dans le détail :

7 % des ponts du **RRNNC** (854 ouvrages) et **12 %** en surface, contre 10 % en surface en 2018
2,1 % des ponts du **RRNC** (253)

au moins **10 %** des ponts **départementaux** (environ 10 000) contre 8,5 % estimés en 2019 par la commission

environ **23 %** des ponts du **bloc communal** (environ 23 000) contre 18 à 20 % estimés en 2019 par la commission

sont en **mauvais état structurel**.

« L'État du patrimoine de ponts est globalement **moins bon** en 2020 que les années précédentes, pour l'État ou pour les départements. »

Observatoire national de la route (ONR), rapport 2021

¹ Rapport d'information n° 609 (2018-2019) de MM. Patrick CHAIZE et Michel DAGBERT, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (26 juin 2019).

2. 80 % DES PROPOSITIONS DU SÉNAT ONT ÉTÉ SUIVIES D'EFFET MAIS LA RÉPONSE PUBLIQUE DEMEURE NETTEMENT INSUFFISANTE



8 des 10 recommandations formulées en 2019 ont fait l'objet de mesures annoncées par le Gouvernement. Ce taux de reprise satisfaisant en apparence masque pourtant une mise en œuvre largement insuffisante.

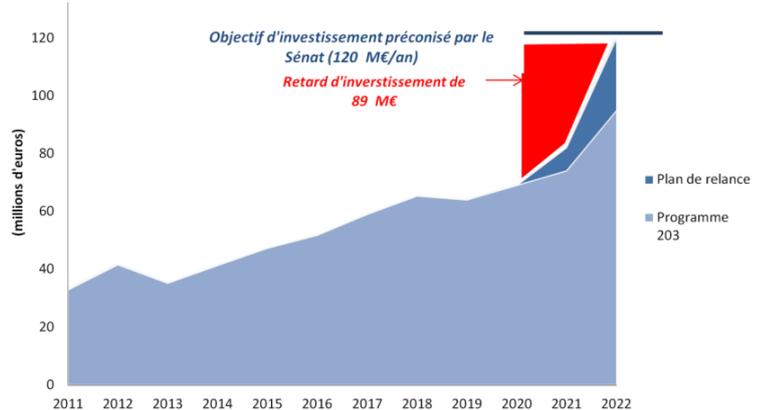
A. PLUTÔT QU'UN « PLAN MARSHALL », DES MOYENS INSUFFISANTS, DISPERSÉS ET PEU LISIBLES



des besoins de financements identifiés pour les ponts routiers de l'État ont été couverts à ce jour (proposition 1).

L'enveloppe dédiée à l'entretien et à la réparation des ouvrages d'art du RRNNC – 45 M€ en moyenne entre 2011 et 2018 – a augmenté progressivement pour atteindre 120 M€ en 2022, conformément à la proposition formulée en 2019. Pour la commission, ce seuil aurait dû être atteint dès 2020, et maintenu à ce niveau pendant 10 ans. Ainsi, le retard accumulé atteint déjà 89 M€.

Évolution des moyens consacrés aux ouvrages d'art du RRNNC

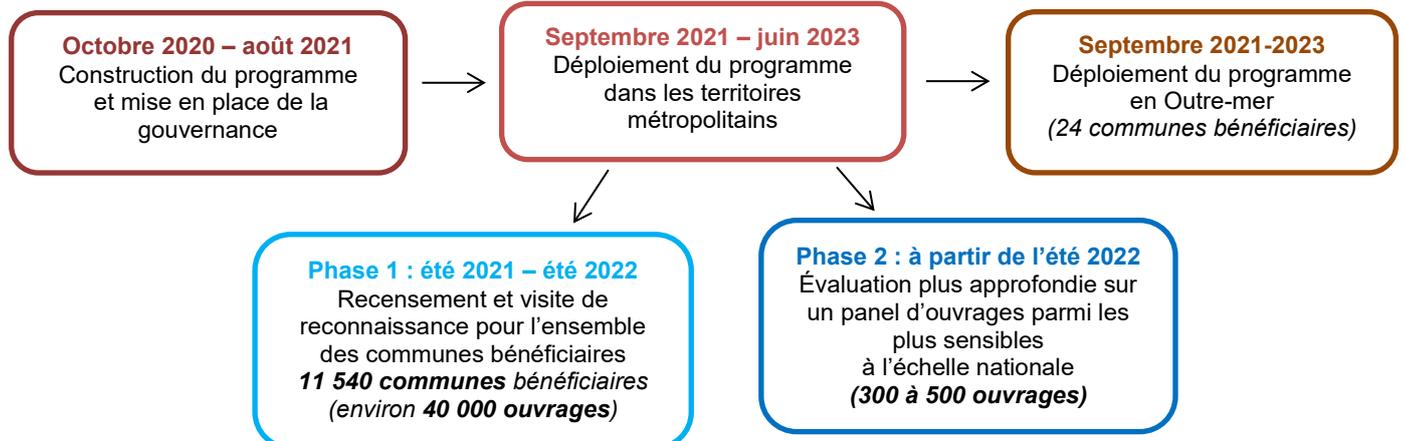


des moyens nécessaires au diagnostic et à la réhabilitation des ponts des collectivités territoriales identifiés par la commission ont été déployés (proposition 2).

La mise en œuvre du Programme national ponts (PNP), piloté par le Cerema, est une réelle avancée. Pour autant, force est de constater que les moyens déployés ne sont pas à la hauteur des enjeux pour enrayer la spirale de dégradation des ponts gérés par les collectivités territoriales. Pire, ces moyens ne permettront même pas au programme d'atteindre ses objectifs.

ZOOM SUR LE PROGRAMME NATIONAL PONTS (PNP)

CALENDRIER



MOYENS FINANCIERS

40 M€ dont :

24 à 27 M€ pour la phase 1 de recensement et de reconnaissance

3 à 6 M€ pour la phase 2 d'analyse des ouvrages les plus sensibles

6 M€ pour les missions accomplies par le Cerema et le développement du système d'information dédié

4 M€ pour l'appel à projets « ponts connectés » et **4 M€** de cofinancements

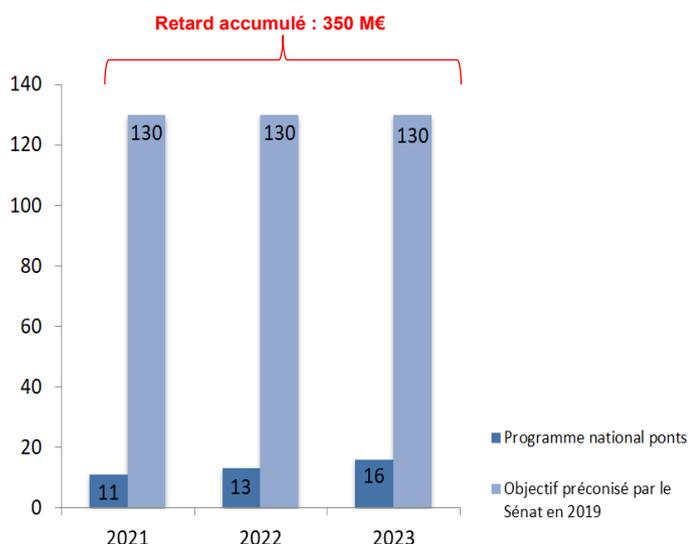
Les 40 M€ déployés sur 3 ans ne sont manifestement pas à la hauteur des besoins : le **retard accumulé** depuis 2020 s'élève déjà à **350 M€**, par rapport à la recommandation de 2019.

Aussi, **seuls 300 à 500 ouvrages** parmi les plus sensibles devraient pouvoir bénéficier d'une étude approfondie (phase 2), soit **seulement 3 % des ouvrages les plus dégradés**. Plus de **90 M€** seraient nécessaires pour procéder à l'évaluation approfondie de tous les ouvrages soulevant des difficultés majeures, sur le seul périmètre couvert par le PNP (11 564 communes).

Enfin et surtout, **aucun financement n'est prévu** pour accompagner les collectivités qui en ont besoin pour procéder à des **travaux de réparation et de reconstruction de leurs ponts routiers**.

Si les collectivités territoriales, en particulier les départements, ont accru leurs **dépenses** d'entretien des ouvrages d'art depuis 2019 (rapport ONR 2021), elles **ne peuvent affronter ce défi sans le soutien de l'État**. En supposant que la proportion de ponts routiers posant des problèmes de sécurité ou des défauts significatifs soit homogène sur l'ensemble du territoire national (**23 %**) – soit 18 400 à 23 000 ponts communaux – la commission estime les besoins de financement en matière de travaux de réparation entre **2,2 et 2,8¹ Md€, pour le seul bloc communal**.

Évolutions des moyens consacrés par l'État aux ouvrages d'art des collectivités territoriales



B. MODERNISATION DE LA GESTION PATRIMONIALE DES OUVRAGES : DES PROGRÈS À AMPLIFIER

Dès 2019, la commission avait préconisé de **sortir de la culture de l'urgence** au profit d'une **gestion patrimoniale des ouvrages d'art** par quatre leviers :



La **création d'un système d'information géographique national (SIG)** permettant de géo-référencer tous les ouvrages d'art en France et d'orienter, *via* les systèmes GPS, le trafic des poids lourds susceptible de poser des problèmes de sécurité à certains ouvrages, en particulier aux ponts routiers.



environ des **ponts sont ou seront bientôt référencés dans un SIG mais le SIG unique** préconisé en 2019 n'a **pas été créé** (*proposition 3*).



La **mise en place, pour chaque pont, d'un « carnet de santé »** définissant les caractéristiques de l'ouvrage, la politique de surveillance et d'entretien à prévoir.



des ponts devraient bénéficier d'un **carnet de santé** permettant de suivre l'évolution de son état et de programmer les actions de surveillance et d'entretien (*proposition 4*).



L'**intégration, dans la section « investissement » des budgets locaux, des dépenses de maintenance des ouvrages d'art**, afin d'inciter les collectivités territoriales à investir dans l'entretien spécialisé et la réparation des ouvrages.



Si la loi de finances pour 2020 a étendu la possibilité de bénéficier du FCTVA aux dépenses d'entretien des réseaux, **les dépenses de maintenance, entretien et réparation des ponts et ouvrages d'art relèvent toujours de la section de fonctionnement** (*proposition 5*).



Le **lancement d'une concertation** afin d'envisager la **prise en compte de l'amortissement des ponts dans les outils de comptabilité publique**.



Aucune concertation n'a été lancée à la connaissance de la commission (*proposition 6*).

¹ Ces hypothèses reposent respectivement sur un périmètre de 80 000 et de 100 000 ponts, avec un coût de rénovation de 120 000 €/pont.

C. SOUTIEN EN INGÉNIERIE POUR LES COLLECTIVITÉS : UNE PREMIÈRE RÉPONSE INTÉRESSANTE, QUI RESTE À AMPLIFIER

Soutenir les collectivités territoriales en matière d'ingénierie est un **préalable indispensable** à une meilleure gestion de leur patrimoine d'ouvrages d'art. La commission avait formulé **4 recommandations** pour permettre aux collectivités de **bénéficier d'un appui technique** sur ce sujet.

Définir des **procédures de surveillance et d'entretien adaptées aux petits ponts** (proposition 7).

Une **méthodologie simplifiée** a été établie pour les besoins du Programme national ponts.



Apporter une **offre d'ingénierie** à travers l'ANCT et la mobilisation des **moyens du Cerema** (proposition 8).

Le déploiement du Programme national ponts **mobilise d'importants moyens humains** (150 agents du Cerema et des dizaines de bureaux d'études) au profit des collectivités territoriales. Il ne couvre néanmoins que **33 %** des communes.



Encourager la **mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental** par la mise à disposition des communes d'une expertise technique dans le cadre d'un conventionnement (proposition 9).

Si l'article 42 de la loi « 3DS »¹ permet le **transfert de maîtrise d'ouvrage d'une collectivité à une autre**, le suivi qualitatif de cette proposition est à ce jour difficile à évaluer.

Créer un **schéma départemental** permettant d'identifier les ponts situés sur des itinéraires routiers à forts enjeux pouvant faire l'objet d'un cofinancement entre plusieurs collectivités territoriales (proposition 10).

Cette recommandation n'a pas été mise en œuvre à ce jour.



3. AMPLIFIER, ACCÉLÉRER ET APPROFONDIR : FACE AU CHANTIER DU SIÈCLE, L'URGENCE D'UNE ACTION PLUS AMBITIEUSE

À l'approche de la **fin des concessions autoroutières** et à l'aune de la perspective des **transferts** à certaines **régions de voies du réseau routier national**, la commission formule **7 propositions complémentaires** pour **enrayer la spirale de dégradation de nos ouvrages d'art** et faire face l'un des « **chantiers du siècle** ». Pour autant, **4 de ces 7 propositions** constituent en réalité la **réitération** de propositions formulées par la commission en 2019.

¹ Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

7 propositions adoptées à l'unanimité

Proposition 1 [État, Cerema] – Face au « mur d'investissements » qui s'annonce, conforter le Cerema dans la conduite du **programme national ponts (PNP)**, pérenniser ce programme et simplifier l'accès des collectivités territoriales à des prestations de conseils techniques et financiers (rôle de « guichet unique », augmentation de ses effectifs et ressources techniques, mise à disposition des maires de supports d'information et de guides méthodologiques, **élargissement du champ des bénéficiaires du programme**, inscription du PNP dans le code des transports)

Proposition 2 [État] – Constituer un **fonds pérenne** pour accompagner les collectivités territoriales dans la surveillance, l'entretien et la réparation de leurs ouvrages d'art et apporter des évolutions resserrées au **fonctionnement de la DSIL** (création d'un fonds doté de **350 M€** pour rattraper le retard accumulé depuis 2020 et abondé de **130 M€/an**, extension des critères d'attribution de la DSIL à des études de sécurisation d'ouvrages d'art constituant un danger imminent)

Proposition 3 [État] – Maintenir à **120 M€ par an** en rythme de croisière les **moyens consacrés par l'État à l'entretien des ouvrages d'art du réseau routier national** et augmenter de **89 M€** supplémentaires les autorisations d'engagement pour rattraper le retard accumulé depuis 2020

Proposition 4 [État] – Constituer à horizon **2025 un système d'information géographique national unique (SIG)**, recensant l'ensemble des ouvrages d'art du territoire national et permettant d'orienter le trafic routier, le cas échéant, en cas de problème de sécurité sur un ouvrage (**fusion** des SIG existants et en cours de création en veillant à l'**interopérabilité** des données, renforcement des **obligations** pesant sur les opérateurs de services numériques d'assistance au déplacement – GPS)

Proposition 5 [État] – Intégrer les dépenses de maintenance des ouvrages d'art dans la section « investissement » des budgets des collectivités pendant une période transitoire de **10 ans** à compter du 1^{er} janvier 2023

Proposition 6 [État] – Définir un cadre juridique global pour faire face à ce « chantier du siècle » et planifier l'entretien et la réparation des ouvrages d'art dans la durée (double obligation de déclaration de la propriété d'un ouvrage d'art pour les personnes publiques sur une plateforme dédiée et mise en place d'un « carnet de santé » par pont, définition d'un régime d'inspection et d'entretien réguliers des ouvrages, conditionnée au soutien financier et technique obligatoire de l'État)

Proposition 7 [État] – Remettre à niveau l'expertise et les compétences publiques en matière de gestion des ouvrages d'art par la déclinaison opérationnelle des recommandations du rapport du CGEDD de janvier 2021¹

POUR EN SAVOIR +

[Mission d'information sur la sécurité des ponts](#)

[Rapport d'information sur la sécurité des ponts de 2019](#)

[Mission d'information sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale](#)



Jean-François Longeot

Président
Sénateur
du Doubs
(Union centriste)



Bruno Belin

Rapporteur
Sénateur de la
Vienne
(Les Républicains)

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

01.42.34.23.20



¹ CGEDD, janvier 2021, « Développement des capacités de réalisation de la restauration des ouvrages d'art routiers ».