

Rapport sur l'état alarmant des ponts communaux

Depuis plusieurs années, les ingénieurs, mais aussi les politiques, alertent sur l'état des ouvrages d'art en France [1][2]. Notre patrimoine – plus de 250 000 ponts, pour beaucoup anciens - nécessite un entretien rigoureux et, à la différence des grands maîtres d'ouvrage comme l'État, les départements, les sociétés d'autoroutes ou la SNCF, les petites communes sont souvent démunies sur ce sujet : absence d'état des lieux de leur patrimoine de ponts, de leur état, de procédure standard d'entretien (il existe cependant des documents techniques tels que [3]) et manque de financements.



Pont sur l'Alrance à Brousse-le-Château (Aveyron) (Photo B. Godart)

Notez que la France n'est pas la seule concernée par le vieillissement des ouvrages d'art : on pense à l'effondrement en 2024 d'un pont en béton à Dresde (Allemagne), pays où les experts estiment que de nombreux ponts ont besoin d'une rénovation urgente ou même d'être reconstruits ; aux États-Unis, de nombreux ouvrages souffrent d'un déficit patent d'entretien, comme illustré par l'effondrement du pont métallique autoroutier de Minneapolis en 2007 ; en Italie, l'effondrement du pont de Gênes en 2018 a été le déclencheur d'une prise de conscience de l'importance du sujet [4].

En France, le Sénat [2] chiffrait en 2019 à plus de 25 000 le nombre de ponts en mauvais état structurel et posant 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 de leurs groupements).

Dans la continuité du rapport sénatorial, l'IGEDD¹ a produit en 2021 un rapport [8] sur les capacités nécessaires pour pouvoir maintenir, gérer, diagnostiquer, voire réparer les ponts et murs routiers de l'ensemble des réseaux français ; il a proposé un certain nombre de mesures en matière de remontées d'information sur l'état des ouvrages, de recrutement de spécialistes et d'experts et de compléments de formations initiale et continue par un volet « entretien et maintenance ». La mission s'est appuyée sur des expériences étrangères jugées intéressantes, en particulier au Japon, au Royaume-Uni et en Suisse.

Pour répondre à cet enjeu de sécurité majeur, l'État a confié à l'établissement public Cerema² un programme visant les ouvrages communaux, qui a permis de recenser et d'évaluer plus de 63 000 ouvrages dans près de 15 000 petites communes du territoire national [5]. Les communes concernées sont celles de moins de 10 000 habitants et de faible potentiel fiscal. Depuis fin 2023, un programme de financement est également en cours (55 M€) pour des travaux de réparation destinés aux ouvrages les plus dégradés et présentant notamment un enjeu de sécurité ou de continuité de desserte locale.

Ainsi, 63 180 ouvrages du réseau routier communal (ponts et ouvrages de soutènement) ont été recensés et évalués entre 2021 et 2024 par le Cerema et quelques bureaux d'études associés à l'opération. Chaque ouvrage dispose maintenant d'un carnet de santé remis aux maires des communes concernées. Les trois pathologies principales rencontrées sont liées à des défauts de maçonnerie, à la corrosion des aciers ou à l'action d'un courant d'eau altérant les fondations des appuis.

L'état des ouvrages évalués peut être résumé dans le tableau suivant :

	Ponts	Murs de soutènement
Nombre d'ouvrages évalués	40 711	22 469
Bon état	9 770	8 988
Au moins un défaut	14 656	5 168
Désordres structuraux significatifs ou majeurs	10 178	3 146
Problèmes de sécurité du fait de désordres graves	2 036	1 123

1 Inspection générale de l'environnement et du développement durable

2 Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Le Cerema estime le coût annuel de l'entretien des ouvrages recensés à 140 millions d'euros (M€). La remise en état de ce patrimoine nécessiterait un rattrapage de près de 3 300 M€, dont 740 M€ pour les ouvrages nécessitant une action immédiate (désordres graves de structure). Un premier financement des travaux a été débloqué pour 2023-2025.

Ce travail du Cerema doit être salué, il l'est d'ailleurs dans le rapport de suivi publié par le Sénat en 2022 [6], qui souligne aussi l'importance du travail qui reste à faire. Pour sa part, IESF souhaite insister sur les points de vigilance suivants :

- sur l'ensemble des communes éligibles, à peine la moitié ont sollicité le Cerema et bénéficié du programme de recensement et d'évaluation ;
- la question de la fermeture d'ouvrages dans un état très dégradé reste posée ;
- un certain nombre d'ouvrages (15 % de ponts et 23 % de murs) n'ont pas pu être évalués : difficultés d'accès ou de visibilité qui nécessiteraient des moyens spécifiques ;
- le financement attribué à ce jour est loin de permettre une mise à niveau satisfaisante, voire une sauvegarde, des ouvrages.

Des compléments sur le patrimoine d'ouvrages des collectivités territoriales peuvent être trouvés dans le rapport 2024 de l'Observatoire national de la Route [7].

Documentation :

[1] https://www.iesf.fr/offres/doc_inline_src/752/Ponts-en-France-AvisIESF.pdf (2018)

[2] Sénat : Rapport d'information n°609 : *Sécurité des ponts : éviter un drame* (2019)

[3] Cerema : Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers : guide technique à l'usage des communes (2018)

[4] https://www.iesf.fr/offres/doc_inline_src/752/IESF_Effondrement-Pont-Morandi-Genes.pdf (2019)

[5] https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/plaquette_lessynthese_bilanpnp_def.pdf (2024)

[6] <https://www.senat.fr/rap/r21-669/r21-669-syn.pdf>

[7] https://www.idrrim.com/ressources/documents/source/2/11468-IDRRIM_Rapport_ONR_2024.pdf

[8] Rapport de l'IGEDD : Développement des capacités de réalisation de la restauration des ouvrages d'art routiers, établi par Anne Bernard-Gély et Frédéric Ricard (rapport n° 013011-01) (2021)