



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **EXAMEN PROFESSIONNEL POUR L'ACCÈS AU GRADE DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR PRINCIPAL DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**SESSION 2023**

CODE EXAMEN PROFESSIONNEL : TSPDD-69-EXAPRO

**QUESTIONNAIRE**

**(Durée : 2 heures - Coefficient 3)**

CODE EXAMEN PROFESSIONNEL : TSPDD-69-EXAPRO-EEI

**Exploitation et Entretien des Infrastructures**

## **Épreuve écrite d'admissibilité :**

Répondre, par un court développement, à une série de deux à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques portées par les ministères chargés du développement durable et du logement. Ce dossier ne peut excéder quinze pages.

Cette épreuve est destinée à mesurer les connaissances du candidat et à évaluer les compétences suivantes : compréhension, analyse et synthèse.

**Toute note strictement inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.**

## **À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET**

- Les candidats doivent remplir en totalité le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition (code concours, code épreuve, la spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans leur convocation).
- L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire ou de tout autre document est interdit.
- Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie.
- Les candidats ne doivent faire apparaître aucun signe distinctif dans la copie, ni leur nom ou un nom fictif, ni signature ou paraphe.
- Pour rédiger, seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé. L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif proscrit.
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé, cela peut empêcher la numérisation de la copie et par conséquent sa correction. Les ratures propres à la règle sont préférables.
- Les feuilles de brouillon ou tout autre document ne sont pas considérés comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction.

**Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.**

## Questionnaire

(Durée : 2 heures – noté sur 20 points)

Le dossier comprend **6 documents** et **14 pages** y compris celle-ci.

### Liste des documents

<b>DOCUMENT 1</b> (3 pages)	Sécurité des ponts : la dégradation se poursuit malgré les mises en garde du Sénat – juin 2022 – extrait du site du journal « Vie Publique ».	Pages 5/16 à 7/16
<b>DOCUMENT 2</b> (1 page)	Programme National Ponts – janvier 2022 – extrait du site du Ministère de l'Économie.	Page 8/16
<b>DOCUMENT 3</b> (1 page)	Etat des ponts : trois ans après son rapport choc, le Sénat tire à nouveau la sonnette d'alarme - juin 2022 – article extrait du site du journal « Le Figaro ».	Page 9/16
<b>DOCUMENT 4</b> (1 page)	Image du patrimoine des ouvrages d'art communaux, rapport national intermédiaire - décembre 2022 – rapport extrait du site du CEREMA.	Page 10/16
<b>DOCUMENT 5</b> (2 pages)	L'entretien du réseau routier en France – septembre 2018 – extrait du site du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.	Pages 11/16 et 12/16
<b>DOCUMENT 6</b> (4 pages)	Sécurité des ponts : éviter un drame – juin 2019 – extrait du site du Sénat.	Pages 13/16 à 16/16

**Consigne pour rédiger vos réponses :**

Le numéro de chaque question à laquelle vous répondez doit être indiqué au début de votre réponse, sous la forme « Q n° ... ». La réponse à la question doit être rédigée à la suite, dans la même feuille de composition.

**Question 1 :**

Synthétiser la politique de surveillance et d'entretien des ponts du Réseau Routier National non concédé (5 à 10 lignes maximum).

**Question 2 :**

Présenter un état des lieux du patrimoine des ponts en France en expliquant les causes de la dégradation globale de ce patrimoine (10 à 15 lignes maximum).

**Question 3 :**

Présenter les préconisations émises pour améliorer l'état du patrimoine des ponts en France en décrivant notamment le programme national ponts (15 à 20 lignes maximum).

**Question 4 :**

En mobilisant les documents et vos connaissances personnelles, décrire les conséquences qu'ont pu avoir les actes de décentralisation sur l'état du réseau routier en général ? Quels risques et quelles opportunités peuvent impliquer ce type de réorganisation dans le futur ? (20 à 25 lignes maximum).

# Sécurité des ponts : la dégradation se poursuit malgré les mises en garde du Sénat



Publié le 30 juin 2022 - Temps de lecture 3 minutes - Par : La Rédaction

Le pont Morandi s'est effondré à Gênes, en Italie, en août 2018. Dans ce contexte, le Sénat avait engagé un travail d'évaluation des ponts et des ouvrages d'art en France. En 2019, face à une dégradation lente et constante, des recommandations avaient été formulées sur la sécurité des ponts. Mais ont-elles été suivies ?

En France, il y a 200 000 à 250 000 ponts routiers dont :

90% sont gérés par les collectivités territoriales :

- communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) (80 000 à 100 000) ;
- départements (100 000 à 120 000) ;

10% sont gérés par l'État :

- sur le réseau routier national non concédé (RRNNC) (12 000) ;
- sur le réseau routier national concédé (RRNC) (12 000).

Dans un rapport sur la sécurité des ponts remis le 15 juin 2022, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat estime qu'entre 30 000 et 35 000 ouvrages seraient en mauvais état structurel. Ce chiffre a été réévalué à la hausse : dans un rapport sur la sécurité des ponts qui avait été publié en 2019, près de 25 000 ponts posaient des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers.

## Des constats de 2019 confirmés en 2022

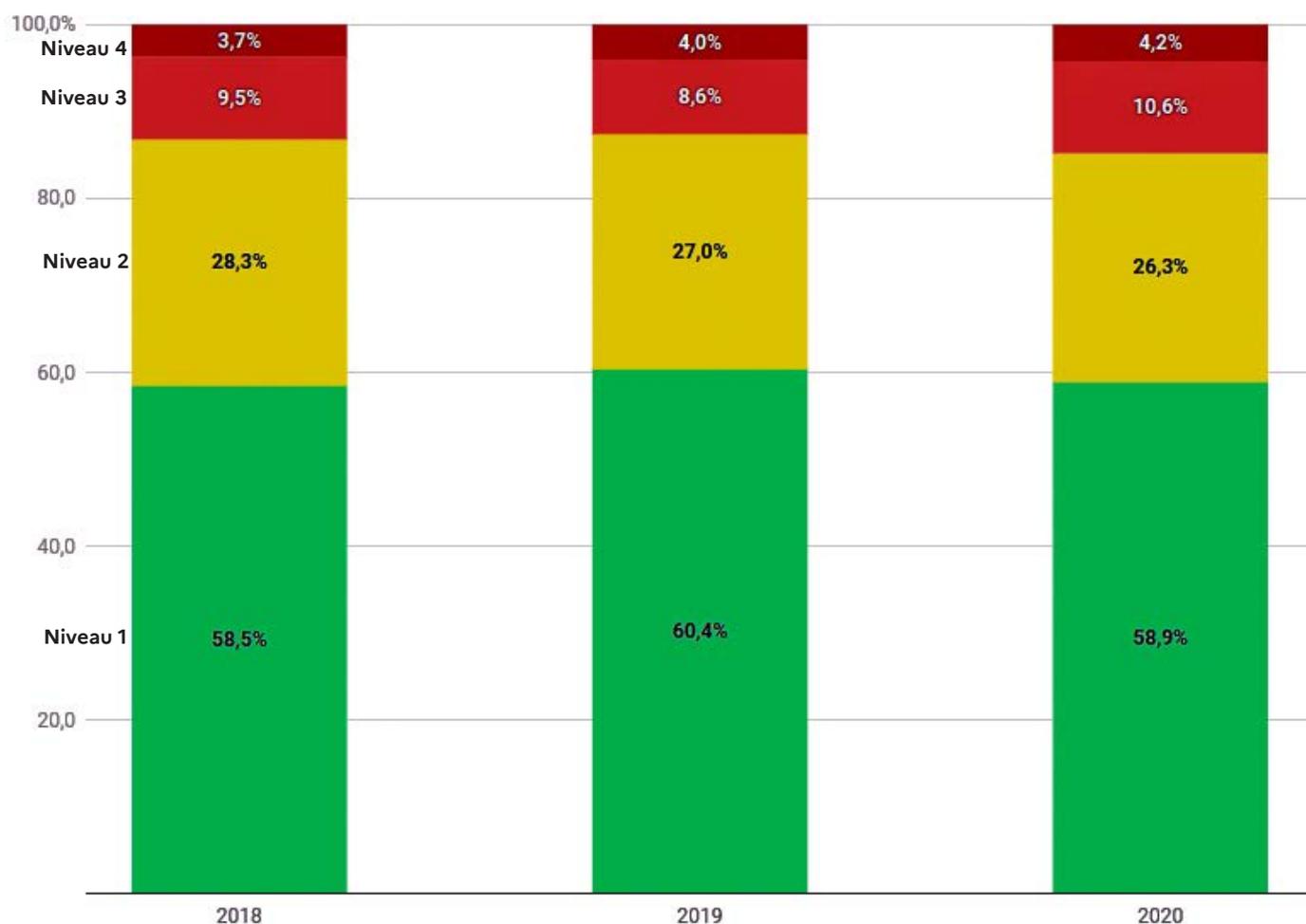
La commission souligne que la dégradation de l'état des ponts se poursuit en dépit des mises en garde du rapport du Sénat de 2019.

De nombreux ponts sont en mauvais état structurel :

- 7% des ponts du RRNNC (854) et 12% en surface (contre 10% en 2018) ;
- 2,1% des ponts du RRNC (253) ;
- au moins 10% des ponts départementaux (contre 8,5% en 2019) ;
- environ 23% des ponts communaux (contre 18% à 20% en 2019).

## Répartition de l'état des ponts, toutes familles confondues, pour les départements

- Niveau 1 : ouvrage en bon état structurel
- Niveau 2 : ouvrage dont la structure présente des défauts nécessitant des travaux d'entretien spécialisé
- Niveau 3 : ouvrage dont la structure est altérée et qui nécessite des travaux de réparation
- Niveau 4 : ouvrages dont l'altération de la structure peut conduire à une réduction de la capacité portante à court terme



24 départements pour 27 913 ponts en 2018, 23 868 ponts en 2019 et 25 560 en 2020

Graphique: Vie-publique.fr / DILA • Source: [ONR, rapport annuel 2021](#) • [Récupérer les données](#) • Créé avec [Datawrapper](#)

Le rapport de 2022 souligne que si 8 recommandations sur 10 formulées en 2019 ont fait l'objet de mesures gouvernementales, ce taux satisfaisant masque "une mise en œuvre largement insuffisante".

L'enveloppe dédiée à l'entretien des ouvrages du RRNNC a augmenté progressivement pour atteindre 120 millions d'euros en 2022. Selon la commission, ce taux aurait dû être atteint dès 2020 et maintenu pendant 10 ans. Le retard dans l'entretien et la réparation des ouvrages d'art atteint déjà 89 millions d'euros.

Les 40 millions d'euros du programme national ponts (PNP) sont insuffisants au regard du retard de 350 millions d'euros accumulé par rapport à la recommandation de 2019.

Seuls 3% des ouvrages les plus dégradés vont bénéficier d'une étude approfondie. Plus de 90 millions d'euros seraient nécessaires pour mener une évaluation de tous les ouvrages présentant des difficultés majeures sur le périmètre du PNP.

Aucun financement n'est prévu pour accompagner les collectivités devant procéder à la réparation ou à la reconstruction de leurs ponts routiers.

## **De nouvelles recommandations**

Face à cette situation, le rapport présente sept propositions afin de remédier à cette dégradation continue :

- pérenniser le PNP et conforter le Cerema dans un rôle de guichet unique ;
- constituer un fonds pérenne pour accompagner les collectivités territoriales (de 350 millions d'euros, abondé de 130 millions d'euros par an) ;
- maintenir à 120 millions d'euros par an les moyens consacrés par l'État à l'entretien des ouvrages du réseau routier national ;
- constituer un système d'information géographique national unique permettant de recenser les ouvrages et d'orienter le trafic routier en cas de problème de sécurité ;
- intégrer les dépenses de maintenance des ouvrages dans la section investissement du budget des collectivités (sur 10 ans) ;
- définir un cadre juridique global et planifier l'entretien des ouvrages sur la durée ;
- remettre à niveau l'expertise et les compétences publiques en matière de gestion des ouvrages d'art.

# Programme national ponts

Vérifié le 11 janvier 2022 - Écologie Urbanisme et aménagement - Collectivités locales

Le programme national pont consacre 40 M€ pour le recensement et l'évaluation des ponts et murs communaux de 11540 communes de France. Il contribue à appuyer ces collectivités dans la bonne la gestion de leur patrimoine d'ouvrages d'art.

## De quoi s'agit-il ?

Pour les 11540 communes bénéficiaires, un recensement et une visite de reconnaissance des ponts et murs de soutènement aval est réalisé entre septembre 2021 et fin 2022 par un bureau d'études privé spécialisé en ouvrages d'art sous le pilotage du Cerema.

Pour un panel d'ouvrages parmi les plus sensibles à l'échelle nationale, une évaluation plus détaillée sera le cas échéant réalisée dans un second temps.

Dès l'issue de la phase de recensement et de reconnaissance, les collectivités bénéficiaires recevront un carnet de santé pour chacun des ouvrages rentrant dans le dispositif. Cet outil permettra ainsi à la collectivité d'avoir une visibilité sur les caractéristiques de l'ouvrage et les actions d'entretien et prévention à réaliser.

En parallèle, le travail de recensement va permettre de renseigner une base de données nationale des ouvrages d'art communaux.

## Qui peut en bénéficier ?

Le programme s'adresse aux communes volontaires respectant les critères du décret n°2002-1209 du 27 septembre 2002, sur la base des potentiels fiscaux des critères de répartition 2020.

Au total près 28 000 communes étaient concernées, et 11540 communes se sont inscrites pour en bénéficier durant l'enquête qui s'est déroulée de janvier à août 2021. La phase d'inscription est close.

## Comment en bénéficier ?

Les 11 540 communes bénéficiaires sont contactées par un bureau d'études pour la réalisation des visites de recensement et de reconnaissance de leurs ouvrages sur leur territoire.

## Calendrier de mise en œuvre

En France métropolitaine les visites de recensement et de reconnaissance auront lieu de septembre 2021 à septembre 2022. En outre-mer, elles auront lieu à partir de fin 2022 jusqu'à mi 2023.

Liens utiles

<https://www.cerema.fr/fr/programmenationalponts>

## Etat des ponts : trois ans après son rapport choc, le Sénat tire à nouveau la sonnette d'alarme - juin 2022 – article extrait du site du journal « Le Figaro ».

### Le « chantier du siècle »

Bruno Belin résume au Figaro la stratégie à mettre en œuvre en quelques points identifier les ouvrages en France, déterminer qui en est le propriétaire, constater leur état, les surveiller, les entretenir et financer ce travail avec le soutien de l'État. A titre d'exemple, « *pas loin de l'ordre de 10%* » des ponts, aujourd'hui, sont « *orphelins* », et ne sont gérés par personne, souligne le sénateur.

« *Il faut commencer par faire un recensement précis, avoir la carte d'identité puis le carnet de santé de chaque ouvrage d'art en France* », décrit-il. Un travail « *colossal* ». Le rôle du Cerema, sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, est ici central et doit être conforté. Les collectivités locales auront besoin d'experts pour les seconder, ajoute le sénateur, rappelant qu'une « *commune de 400 habitants n'a pas les services techniques et les ingénieurs requis* ». Sur ce point, si le Programme national ponts « *mobilise d'importants moyens humains* », via 150 experts du Cerema et des bureaux d'études, celui-ci ne couvrirait qu'un tiers des communes, et devrait donc être renforcé. L'appui financier devra aussi être au rendez-vous, par exemple via un fonds voté hors budget annuel, les inspections et les travaux voyant leur facture monter rapidement « *à sept ou huit chiffres* ». « *La commission estime les besoins de financement en matière de travaux de réparation entre 2,2 et 2,81 milliards d'euros, pour le seul bloc communal* », cite en exemple le document, en partant du principe que 23% des ponts routiers poseraient « *des problèmes de sécurité ou des défauts significatifs* ».

Ces moyens certes massifs – il s'agit du « *chantier du siècle* », selon le Sénat – sont indispensables, plaide Bruno Belin, qui rappelle qu'il en va de la sécurité des usagers. « *Il y a partout des petits ponts, des petits ouvrages dont personne ne s'est jamais vraiment préoccupé, au niveau communal* », note l'élu de la Vienne. Et une partie non négligeable d'entre eux doit impérativement être renforcée, afin d'éviter des drames.

Financé à hauteur de 40 M€ dans le cadre de France Relance, le Programme National Ponts permet d'accompagner les communes dans une meilleure connaissance de leur patrimoine d'ouvrages d'art. Il se déploie au travers d'une vaste opération territorialisée de recensement et de reconnaissance des ponts et des murs de soutènement pilotée par le Cerema et menée en collaboration avec l'ingénierie privée.

Le Cerema pilote le programme sous tous ces aspects : élaboration de la boîte à outils méthodologiques adaptées aux petites collectivités, mobilisation de l'ingénierie privée, suivi et contrôle de la qualité, constitution et publication de la base de données nationale des ouvrages, envoi du carnet de santé aux communes. L'ingénierie privée intervient en complémentarité du positionnement du Cerema. Missionnée par ce dernier au travers d'accords-cadres nationaux, elle assure les visites de recensement puis d'évaluation sur le terrain.

Sur l'ensemble du territoire métropolitain (y compris Corse), 27 736 communes étaient éligibles au Programme national Ponts. Parmi elles, 11 540 communes se sont portées volontaires pour bénéficier du programme.

À la date du 04/11/2022, 41 586 ouvrages ont été recensés. Seuls 28 831 ouvrages ont été totalement validés : 19 650 ponts et 9 181 murs de soutènement situés en aval de la route<sup>2</sup>. Les analyses statistiques de ce rapport portent uniquement sur les 28 831 ouvrages validés.

La majorité des communes visitées possède 5 ouvrages ou moins mais certaines en possèdent plus de 70. Les ouvrages présents sont en majorité des ponts en maçonnerie, des ponts à tablier en béton et des murs en maçonnerie. Les ponts ont une longueur moyenne située entre 5 m et 10 m. Il s'agit donc principalement d'ouvrages de dimensions modestes. Les murs ont une longueur moyenne de 33 m. On estime que la plupart des ouvrages ont été construits avant 1950.

26% des ponts et 15% des murs présentent des désordres structuraux significatifs ou majeurs. Ces ouvrages nécessitent des études plus approfondies puis des travaux de réparation.

25% des ponts et 40% des murs sont en bon état. Ces ouvrages doivent faire l'objet d'une surveillance et d'un entretien régulier.

3 111 ponts (11%) présentent des problèmes de sécurité nécessitant une action immédiate. Dans la majorité des cas, il s'agit d'actions liées aux équipements (garde-corps ...). Toutefois, 1 147 ouvrages (4%) présentent des problèmes de sécurité immédiate du fait de désordres graves sur la structure, ce qui a conduit à des préconisations de limitation de tonnage ou des fermetures d'ouvrages.

A partir des données des 41 586 ouvrages recensés au 04/11/2022, une première estimation des montants nécessaires à la préservation et la réparation des ouvrages a été réalisée. Ce sont ainsi plus de 100 millions d'euros qui sont à prévoir annuellement pour l'entretien et la maintenance à l'échelle des 41 586 ouvrages. Par ailleurs, un rattrapage de près de 2 milliards d'euros serait nécessaire pour remettre à niveau les ouvrages dégradés (études et travaux), dont plus de 350 millions d'euros pour les ouvrages nécessitant une action immédiate suite à des désordres graves de structures. Ces chiffres ne sont pas définitifs, ils seront actualisés au fur et à mesure de l'avancement du recensement des ouvrages.

# Surveillance des ponts du réseau routier national et état des grands ponts de ce réseau

## La surveillance des ponts du réseau routier national

Sur le RRN, les ponts sont surveillés selon l'Instruction Technique de Surveillance et d'Entretien des Ouvrages d'Art. Cette surveillance consiste depuis la dernière révision de cette instruction en des contrôles annuels, des visites d'évaluation de leur état tous les 3 ans en moyenne (cotation IQOA – Image qualité des ouvrages d'art du réseau routier national), et des inspections détaillées périodiques tous les 6 ans en moyenne. Les ouvrages les plus pathologiques sont placés sous surveillance renforcée, voire haute surveillance. Dans ces cas, les actions de surveillance sont plus fréquentes et des dispositifs très spécifiques sont mis en place. Un comité d'expert peut parfois être créé pour le suivi et la détermination des travaux les plus appropriés.

La démarche IQOA mise en œuvre depuis 1995 sur les ponts, permet d'évaluer l'état des ponts du RRN. A l'issue d'une visite des différentes parties de l'ouvrage et à partir de catalogues de désordres permettant de les classer suivant leur état et d'identifier ceux susceptibles de poser des problèmes structurels. Un tiers environ des ouvrages est visité et « classé » chaque année.

L'ensemble des données recueillies par la démarche IQOA est traduit par un classement de l'état des ouvrages d'art :

- Classe d'État 1 – ouvrages en bon état apparent,
- Classe d'État 2 – ouvrages ayant des défauts mineurs,
- Classe d'État 2E – ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure,
- Classe d'État 3 – ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence,
- Classe d'État 3U – ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite une intervention urgente avec l'établissement d'un programme de travaux de réparation liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres.

Pour le RRN non concédé, un suivi par classe d'état est effectué pour chacun des gestionnaires en charge de la gestion des ouvrages sur son périmètre géographique. Les programmes d'entretien et de réparation de ces ouvrages, en général pluriannuels, sont établis sur la base des classes d'état, et de la cinétique d'évolution estimée après expertises de cet état.

Sur la base des indicateurs d'état, les gestionnaires mettent alors en œuvre trois types d'interventions sur leur parc d'ouvrages pour le RRN non concédé :

- l'entretien « courant » est réalisé régulièrement. Il s'agit d'interventions non structurelles qui ne nécessitent pas une grande technicité, comme l'enlèvement de la végétation, le nettoyage des avaloirs ou le débouchage des collectes et évacuation des eaux pluviales.
- L'entretien préventif ou spécialisé des ouvrages d'art (en général classe d'état 2 et 2E) porte, pour l'essentiel, sur les équipements et les éléments de protection ainsi que sur les défauts mineurs de la structure qui ne remettent pas en cause la capacité portante de l'ouvrage.

- La réparation des ouvrages d'art (en général classes 2E, 3 et 3U) recouvre toutes les opérations consistant à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans son état de service initial.

Les opérations de démolition/réparation de toute ou partie d'un ouvrage altéré relève également de la réparation. Une réparation doit être précédée d'une intervention immédiate pour assurer la sécurité des personnes, d'une inspection détaillée et si nécessaire d'investigations complémentaires, d'un diagnostic, d'une analyse portant sur le choix du type de réparation, d'une étude approfondie des différentes phases de la réparation tenant compte notamment de l'environnement, des conditions d'exploitation, de la sécurité des personnes. Cette étude sert également à définir les conditions de réception et de contrôle de l'efficacité de la réparation dans le temps.

En ce qui concerne le RRN concédé, le contrôle des concessions par l'autorité concédante s'exerce dans le respect de la responsabilité de la fonction de maîtrise d'ouvrage assumée par les concessionnaires. Le contrôle ne vise donc pas à se substituer aux contrôles que doit mettre en place les concessionnaires dans le cadre de leur responsabilité de maître d'ouvrage. Il consiste principalement à vérifier que le maître d'ouvrage a bien mis en place les procédures de contrôle et les processus qualité lui permettant de remplir ses obligations contractuelles et que ceux-ci sont efficaces.

Ainsi pour le RRN concédé, l'état des ouvrages d'art des sociétés concessionnaires est évalué chaque année par les concessionnaires, tant sur le plan de la structure que des équipements à partir d'indicateurs de performance. En cas de non-respect des objectifs associés aux indicateurs, des pénalités sont appliquées. L'État concédant réalise également des audits biennaux sur l'état et la politique d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art organisés avec chaque société concessionnaire ainsi que sur le respect des textes et des procédures que chaque concessionnaire doit appliquer. Peuvent s'y ajouter des audits approfondis de terrain en vue d'examiner d'importants tronçons du réseau.

## **L'état des grands ponts du réseau routier national**

Les tableaux téléchargeables ci-dessous représentent l'état, à fin d'année 2017, des grands ouvrages du RRN (d'une surface de plus de 7 000 m<sup>2</sup> pour le RRN non concédé ; d'une surface de plus de 5 000 m<sup>2</sup> pour le RRN concédé) et indiquent la cotation IQOA qui leur a été attribuée suite à leur inspection. Cette cotation est évolutive si les défauts se sont aggravés ou s'ils ont été résorbés à la suite de travaux.

S'agissant des ouvrages classés 3U, ils font tous l'objet d'études ou de travaux de réparation. Dans ce cas, soit les travaux sont en cours, soit ils sont terminés.

En ce qui concerne les ouvrages classés 3, ils font l'objet de diagnostics en cours d'approfondissement ou d'études pour préciser les travaux à réaliser, de travaux en cours, ou bien les travaux sont terminés. Dans les deux cas, la cotation va évoluer significativement mais seulement après une nouvelle inspection conformément aux textes régissant le suivi des ouvrages.

Dans les deux cas, la cotation va évoluer significativement mais seulement après une nouvelle inspection conformément aux textes régissant le suivi des ouvrages.

#PONTS

Commission de  
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

# SÉCURITÉ DES PONTS : ÉVITER UN DRAME

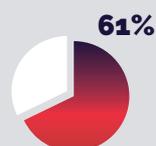
**Jeudi 27 juin 2019, la mission d'information sur la sécurité des ponts, présidée par Hervé Maurey (Union Centriste) et dont les rapporteurs sont Patrick Chaize (Les Républicains) et Michel Dagbert (Socialiste et républicain), rend publiques ses conclusions.**

**Le point de départ :** le 14 août 2018, l'effondrement du pont Morandi à Gênes provoque la mort de 43 personnes et relance les débats sur l'état du patrimoine des ouvrages d'art en France, 20 ans après la catastrophe du tunnel du Mont Blanc le 24 mars 1999.

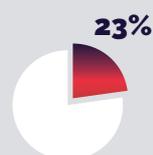
Le 3 octobre 2018, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable crée une mission d'information dotée des prérogatives d'une commission d'enquête.

- Une cinquantaine d'acteurs et d'organismes entendus
- 3 déplacements (Italie, Moselle, Seine-et-Marne)
- 1 200 témoignages recueillis

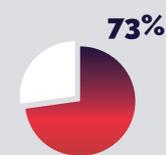
Les résultats de la consultation des élus des communes et intercommunalités sur la plateforme du Sénat



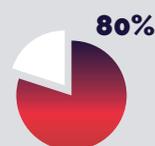
indiquent que l'état de certains ponts constitue une source de préoccupation



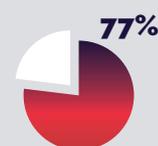
ont imposé des restrictions de circulation



affirment ne disposer d'aucune base de données de recensement de leurs ouvrages d'art



estiment ne pas disposer des ressources nécessaires pour la surveillance et l'entretien



considèrent ne pas disposer d'un soutien suffisant en matière d'expertise publique



JUN 2019



www.senat.fr



# UNE CARTOGRAPHIE DES PONTS EN FRANCE



LA PRIORITÉ : CRÉER UN FONDS D'AIDE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DE **1,3 MILLIARDS D'EUROS D'ICI À 2030** POUR DIAGNOSTIQUER TOUS LES PONTS DU BLOC COMMUNAL ET RÉPARER LES PONTS LES PLUS DÉGRADÉS.

UNE SITUATION **ALARMANTE**

**1\_Le nombre exact de ponts routiers en France n'est pas connu**, en l'absence de recensement exhaustif des ponts gérés par les collectivités territoriales



**2\_L'état des ponts routiers, qui s'est dégradé ces dernières années, est inquiétant**



**3\_L'état des ponts gérés par les communes et les intercommunalités est encore plus préoccupant**

- Un nombre de ponts parfois méconnu
- Des problématiques spécifiques : les ponts "orphelins" et les ponts de rétablissement

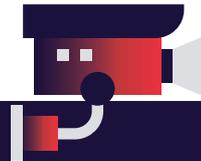
## Comment est-on arrivé là ?

**UN VIEILLISSEMENT DU PATRIMOINE**

- Les ponts ont une durée de vie limitée et nombre d'entre eux arrivent en fin de vie.
- Des ponts à risques : ponts en béton précontraint de première génération, ponts et buses métalliques.
- Le vieillissement des ponts s'accélère (réchauffement climatique, usage des outils GPS qui orientent des véhicules lourds vers des ouvrages non conçus pour supporter de telles charges).

**UN SOUS-INVESTISSEMENT CHRONIQUE DANS L'ENTRETIEN**

- Les dépenses de **l'État** sont nettement inférieures aux valeurs de référence : 0,2% de la valeur à neuf est investi en France contre 1% en Allemagne et 1,5% recommandé par l'OCDE.
- Le maintien d'un budget au niveau actuel (45 millions d'euros par an) conduirait à un doublement du nombre de ponts en mauvais état d'ici dix ans.
- Confrontées à des baisses de dotations très importantes depuis 2014, **les collectivités territoriales** ont été contraintes de réduire leurs dépenses de voirie en fonctionnement et en investissement.

**DES LACUNES DANS LA POLITIQUE DE SURVEILLANCE ET D'ENTRETIEN**

- La méthode d'évaluation de **l'État** présente des limites, tandis qu'une **tension sur les effectifs** consacrés à l'entretien des ouvrages d'art est à relever, de même qu'une **raréfaction des compétences publiques** en matière d'ingénierie spécialisée.
- **Les départements** sont confrontés à des difficultés importantes pour mettre en place des politiques de gestion de leurs ponts et à un **déficit de personnel et de compétences**, ainsi qu'à des **problèmes de perte d'archives** relatives à certains ponts.



## LES 10 PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION

### AXE 1 :

**Lancer dès 2020  
un « plan Marshall »  
pour les ponts  
sur dix ans**

**1.** Porter à **120 millions d'euros par an dès 2020** le montant des moyens affectés à l'entretien des ouvrages d'art de l'État (contre 60 millions d'euros actuellement et 74 millions d'euros comme l'envisage le Gouvernement pour la période 2018-2022).

**2.** Créer un **fonds d'aide aux collectivités territoriales doté au minimum de 130 millions d'euros par an** (diagnostic et remise en état de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités).



**3.** Mettre en place un système d'information géographique (SIG) national afin de référencer tous les ouvrages d'art en France, qui pourra être utilisé par les opérateurs de GPS pour mieux orienter le trafic routier, et créer un coffre-fort numérique permettant aux gestionnaires de voirie de conserver les documents techniques relatifs aux ponts.

**4.** Mettre en place un « carnet de santé » pour chaque pont.

**5.** Intégrer les dépenses de maintenance des ouvrages d'art dans la section « investissements » des budgets des collectivités territoriales, pour une période transitoire de 10 ans.

**6.** Lancer une concertation avec les collectivités territoriales en vue de la prise en compte de l'amortissement des ponts dans les outils de comptabilité publique.

### AXE 2 :

**Sortir d'une culture  
de l'urgence au  
profit d'une gestion  
patrimoniale**



### AXE 3 :

**Offrir une offre  
d'ingénierie  
aux collectivités  
territoriales**

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

**8.** Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités à travers l'appui de l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT) et la mobilisation des moyens du Cerema.

**9.** Encourager la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal.

**10.** Créer un schéma départemental permettant d'identifier les ponts pouvant faire l'objet d'un co-financement entre plusieurs collectivités territoriales.

