

Ouvrages de rétablissement des voies : les collectivités sollicitées par l'État

D'ici fin 2019, elles peuvent compléter le recensement provisoire des ponts surplombant des infrastructures de transport. Avant répartition des charges.



© Pierre Rousseau/CI Images

Sujet brûlant pour les collectivités, l'entretien des ouvrages d'art est redevenu une préoccupation de premier plan depuis l'effondrement du pont Morandi à Gênes en août 2018. En écho à ce drame, une mission d'information sénatoriale, présidée par Hervé Maurey, était installée il y a près d'un an, pour faire le point sur l'état des ponts en France. Selon son rapport publié en juin dernier (1), au moins 25 000 ponts sont « *en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers* », dont probablement 18 à 20 % côté bloc communal.

Outre le « *sous-investissement chronique* » dans l'entretien de ce patrimoine « *vieillissant* », une donnée est surprenante : nul ne connaît le nombre exact des ponts en France. L'enchevêtrement des compétences et le regroupement des intercommunalités consécutif à

5 000 ponts surplombant les voies ferrées ne feraient pas l'objet d'une convention de financement.

la loi NOTRe ont peu à peu fait disparaître les archives liées à ces ouvrages, tout comme l'expertise propre à leur maintenance.

Sujets de discorde

Parmi ces ouvrages, les ponts, passerelles, tunnels... construits pour rétablir une voie de communication appartenant à une collectivité, interrompue par une infrastructure de transport (routière, ferroviaire ou fluviale) de l'État ou de ses établissements publics (SNCF Réseau, Voies navigables de France), sont ceux qui posent le plus de difficultés. Il faut dire qu'un certain flou juridique a longtemps régné en la matière.

Jusqu'à la loi du 7 juillet 2014 (2), une jurisprudence établie du Conseil d'État imputait aux seules collecti-

vités propriétaires de la voie interrompue la responsabilité et le coût liés à ces ouvrages, considérés comme des « *éléments constitutifs des voies* ». Avec des situations ubuesques pour les élus locaux, qui se voyaient contraints d'assumer la charge d'ouvrages liés au passage d'une LGV ou d'une autoroute, dont ils n'avaient pas décidé du tracé.

Destinée à sécuriser les collectivités, la loi de 2014, portée par la sénatrice Éveline Didier, a fixé des règles de répartition des charges pour les ouvrages construits après son entrée en vigueur. Outre l'obligation de conventionnement, le texte instaure un « *principe de référence* » : la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transport de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage, lorsque les collectivités ont un potentiel fiscal inférieur à 10 M€. Un seuil fixé par un décret de 2017 (3), résultat de la concertation de l'État avec les acteurs concernés, dont l'AMF.

S'agissant des ouvrages existants, la loi prévoyait leur recensement d'ici au 1^{er} juin 2018. Mais c'est l'été dernier que le ministère de la Transition écologique et solidaire a publié un inventaire provisoire. Un travail ayant permis d'identifier des ouvrages non encadrés juridiquement, sujets de discorde. Selon un premier pointage dévoilé par le rapport sénatorial, 1 870 ponts surplombant le réseau routier géré par l'État (58 % côté départements et des EPCI et 42 % côté communes) seraient concernés, soit une charge de maintenance « *de l'ordre de 24 M€ par an* », selon les chiffres

Conventions à négocier

Sur les 15 400 ouvrages de rétablissement des voies existants, le ministère de la Transition écologique et solidaire a recensé 2 296 ouvrages litigieux côté réseau routier national (sur 2 700 au total), 5 191 côté réseau SNCF (sur 8 300), et 2 612 côté VNF (sur 4 400). Jusqu'au 31 décembre 2019, les collectivités peuvent présenter leurs observations et compléter cette liste provisoire, par mail ou voie postale. La liste définitive devrait être publiée d'ici au 1^{er} avril 2020. Les élus disposent donc de peu de temps pour faire le point sur les ouvrages existants sur leur territoire, et entamer la négociation des conventions avec l'État et ses établissements publics.

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

transmis par l'État aux rapporteurs. Pire, 5 000 ponts surplombant des voies ferrées ne feraient l'objet d'aucune convention de financement, et 1 650 auraient un statut indéterminé – pour un coût d'entretien estimé entre 54 et 167 M€, relevant potentiellement de SNCF Réseau. Dans ce contexte, l'État invite les élus locaux à compléter son inventaire avant fin 2019 (lire ci-dessus).

Caroline SAINT-ANDRÉ

(1) Rapport du Sénat n° 609 « Sécurité des ponts : éviter un drame ». (2) Loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014. (3) Décret n° 2017-299 du 8 mars 2017.