



LES RENCONTRES
DE L'ENTRETIEN
DES OUVRAGES D'ART

28 novembre 2024 – LE VIGAN

CONCLUSION

Lionel Llobet

Président du STRRES

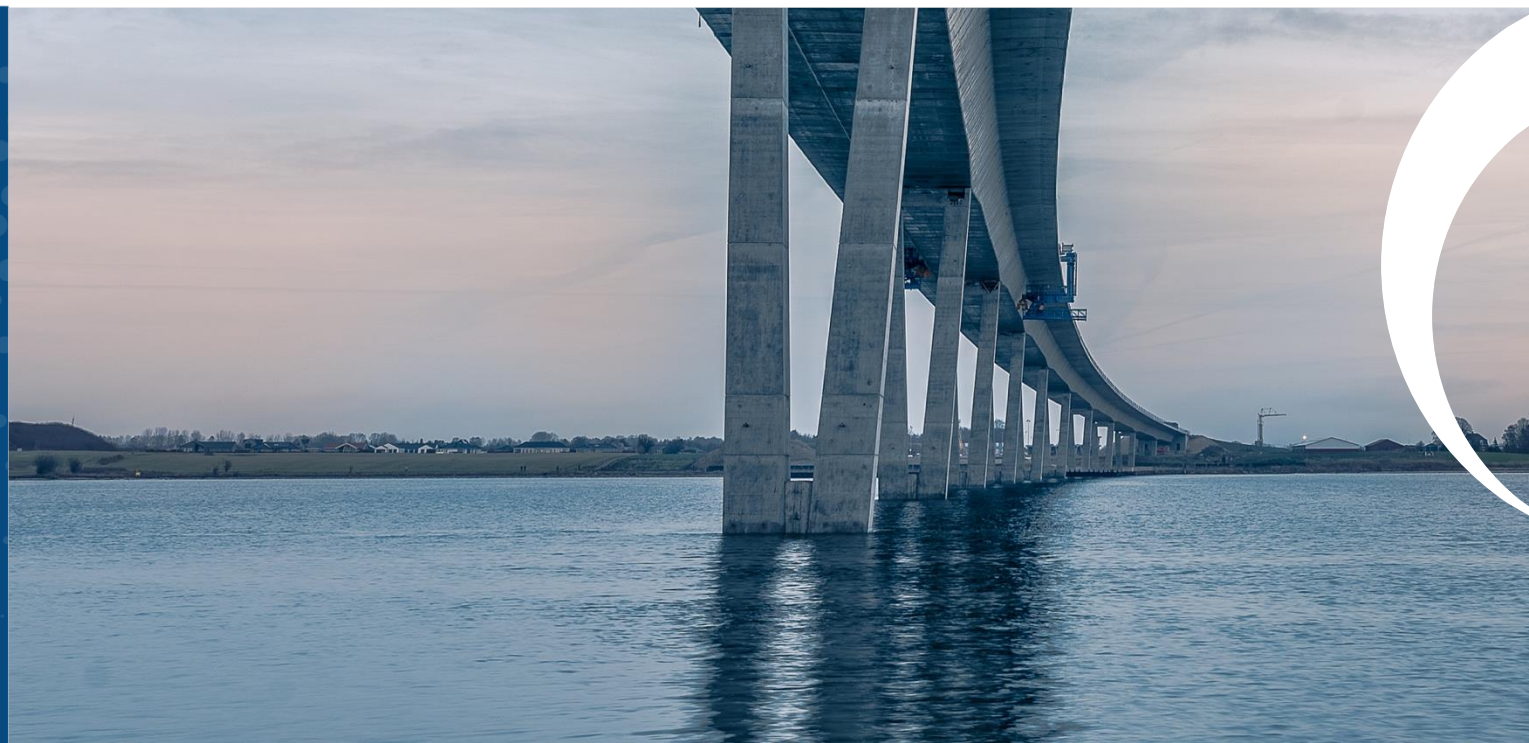




SOMMAIRE

- 01.** QUI SOMMES-NOUS ?
- 02.** DE QUOI PARLE-T-ON ?
- 03.** DE L'INTERET DE L'ENTRETIEN ET DE LA SURVEILLANCE DES OUVRAGES
- 04.** L'EXEMPLE DU PONT DU BONHEUR
- 05.** FOCUS SUR LE CARNET DE SANTÉ
- 06.** SE FAIRE AIDER TECHNIQUEMENT
- 07.** SE FAIRE AIDER FINANCIÈREMENT

01



QUI
SOMMES-NOUS ?

01. QUI SOMMES-NOUS ?



UN SYNDICAT PROFESSIONNEL AVEC 85 ENTREPRISES ADHERENTES

spécialisées dans les travaux
d'entretien, de réparation
et de réhabilitation des structures de
Génie civil (ponts, murs de
soutènement, tunnels, digues,
barrages...).

4 500 SALARIES
1 MD€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES

**+ 24 MEMBRES
CORRESPONDANTS**



5 GRANDES FAMILLES DE SAVOIR-FAIRE :

béton et maçonnerie - métal -
bois - ouvrages en fondation et
consolidation des sols -
équipements.



UN SAVOIR-FAIRE RECONNU PAR LA FNTF

au travers de 17 identifications
professionnelles démontrant la
capacité technique des
entreprises à réaliser des travaux
de réparation et de renforcement
de structures.



DES INTERLOCUTEURS TECHNIQUES DE PREMIER PLAN POUR LES COLLECTIVITÉS

01. NOTRE ORGANISATION

Le Président



Vice-Présidents



TRESORIER



SECRÉTAIRE



1 conseil d'administration de 18 membres

CORRESPONDANTS RÉGIONAUX



NOTRE ORGANISATION

Un conseil d'administration
de 18 membres

Présidé par Lionel Llobet

(Cofex Méditerranée)

Vice-présidents :

Christophe Paulard (Technirep) - Pascal Ribolzi (Berthold)

20 correspondants régionaux
présents en :

AURA, Nouvelle Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Ile-de-France, Normandie, Occitanie, Pays de la Loire et PACA

Technique –
innovation
Fabien Tesson
(Freyssinet)

Communication
Sylvain Romoeuf
(Romoeuf)

Formation
Jean-François
Ribes
(NGE Génie Civil)

Développement
durable
Gil Espic
(Etandex)

Identification
professionnelle
Patrick Blondelle
(Demathieu et Bard)

Lobbying
Lionel Llobet
(Cofex Méditerranée)

Santé -
Sécurité
Cédric Simon
(Colas GC)

7 commissions thématiques

02



DE QUOI PARLE-T-ON ?

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Entre 200 000 et 250 000 ponts routiers en France :

- 12 000 appartiennent au réseau d'Etat non concédé :
18 % en mauvais état
- 12 000 appartiennent au réseau d'Etat concédé :
3,4% en mauvais état
- 100 000 à 120 000 ponts appartiennent aux départements :
8,5% en mauvais état
- 80 000 à 100 000 ponts appartiennent au bloc communal :
62 % avec au moins un défaut de structure.
- **9 400 ponts orphelins**

35 000 ponts en très mauvais état en France.

- > 840 ponts de l'Etat et 8 000 ponts communaux présentent un risque d'effondrement.
- > Tous les 30 km, nous franchissons un pont fortement dégradé.



L'EXEMPLE DES PONTS EN MAÇONNERIE

60% des ponts français sont en maçonnerie (pierres et briques).

Ils datent d'avant le XXe siècle et sont fondés sur pieux bois, battus à travers la couche d'alluvions.

Les fragilités de ces ouvrages :

- Problèmes liés aux conséquences de l'abaissement des cours d'eau :
 - > **Très sensibles aux phénomènes d'affouillement, d'érosion régressive engendrant la diminution de l'épaulement de la zone des pieux bois**
 - > **Il est donc impératif que le lit du cours d'eau ne se creuse pas et que la tête des pieux soit toujours immergée (risque rapide de pourrissement)**
- L'accroissement du trafic est également un facteur très important pour certains de ces ouvrages :
 - > **Risque de basculement des tympans**



L'EXEMPLE DES PONTS MODERNES

Depuis le début du XXe siècle, les ponts sont en béton armé, en béton précontraint ou en métal.

Les fragilités de ces ouvrages :

- Les pathologies du béton :
 - > La réaction électro-chimique entre la chaux contenue dans le ciment du béton et l'acier des armatures se traduit par **la corrosion des aciers et donc l'éclatement du béton**
 - > **TOUS** les ouvrages en béton sont potentiellement atteints
 - Ces dégradations s'accroissent de façon exponentielle avec le temps.
 - Un pont est potentiellement dangereux dans la mesure où l'on ne le surveille pas régulièrement (réalisation de visites, diagnostics).
 - Et, s'il n'est pas surveillé, il ne peut pas être correctement réparé.

Les technologies qui permettent de protéger ces ouvrages existent.



LES MURS DE SOUTÈNEMENT

Ne les oublions pas non plus : les murs de soutènement.

Au même titre que les ponts, d'autres ouvrages soutiennent nos routes, comme les murs de soutènement, très nombreux dans certaines régions. :

- Les pathologies qu'ils peuvent présenter sont similaires à celles des ponts :
 - > Très souvent, **le simple débouchage des barbicanes** (système d'évacuation d'eau) suffit à prolonger sa durée de vie
 - > Ainsi, ils entrent à part entière dans la gestion d'entretien des ouvrages des collectivités.



03



DE L'INTÉRÊT DE LA SURVEILLANCE ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES

DE L'INTÉRÊT DE LA SURVEILLANCE ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES



Un ouvrage qui n'est pas régulièrement entretenu est un ouvrage qui se dégrade

- Le patrimoine des ponts est **vieillissant et fragile**.
- Un pont que l'on ne surveille pas se dégrade de façon invisible.
- Si on le laisse se dégrader, les problèmes croissent de façon exponentielle et le coût de réparation aussi.

Entretenir ses ouvrages régulièrement, c'est éviter difficultés et coûts aux habitants d'un territoire

- Les ponts constituent les **points névralgiques** des réseaux routiers.
- Le dysfonctionnement d'un pont de quelques mètres de longueur peut perturber profondément et durablement le bon fonctionnement d'un territoire.

DE L'INTÉRÊT DE LA SURVEILLANCE ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES



Entretien des ouvrages
régulièrement, c'est
économique

- **Entretien systématiquement un ouvrage permet de ralentir sa dégradation et donc de diminuer les budgets nécessaires pour les grosses réparations (dont le coût peut rapidement être multiplié par 10 par rapport à un entretien courant).**
- **Gérer régulièrement ses ouvrages, c'est maîtriser le budget futur lié à des réparations lourdes.**

Entretien des ouvrages
régulièrement, c'est
écologique

- **Entretien plutôt que reconstruire : c'est préserver des espaces naturels, produire moins de déchets, consommer moins de ressources. Pour un meilleur bilan carbone et pour préserver la biodiversité, il y a urgence à avoir une politique d'entretien régulier des ouvrages.**



Les ponts et murs qui vous appartiennent

- Les ponts appartiennent au gestionnaire de la voie portée.
- En l'absence de titre de propriété, les murs qui soutiennent une voie appartiennent au gestionnaire de la voie soutenue.
- Le propriétaire d'un ouvrage peut déléguer tout ou partie de la gestion à une autre entité

Pas d'obligation mais des responsabilités

- Pas de «règlement sur la façon de faire» pour gérer son patrimoine ni d'obligation de (re)mettre «aux normes actuelles » les ouvrages existants
- Mais des responsabilités (civiles et pénales) de la sécurité d'usage. Les normes de conception prévoient la mise en oeuvre d'un système de surveillance et d'entretien

LES CONSÉQUENCES DE L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ



Être responsable, ça veut dire quoi ?

- le maintien de la **sécurité** d'utilisation nécessite au minimum la mise en place d'une **surveillance organisée**.
- Une « **faillite** » aux obligations de surveillance et d'entretien est susceptible de **sanctions**.
- La collectivité a une **obligation de moyens** (organiser la gestion) et non une **obligation de résultats**.

Quid de la responsabilité pénale pour faute caractérisée ?

- Dans un accident lié à un défaut d'entretien de la voirie, la **responsabilité pénale de l'élu** peut être recherchée au titre des «**délits non intentionnels**».
- La **faute caractérisée** est appréciée au regard de la **connaissance que l'élu avait du risque et des mesures concrètes qu'il a prises**, en prenant en compte les **compétences, le pouvoir et les moyens** dont il disposait.



EXEMPLE : ANALYSE DES IMPACTS LE PONT DU BONHEUR

04.

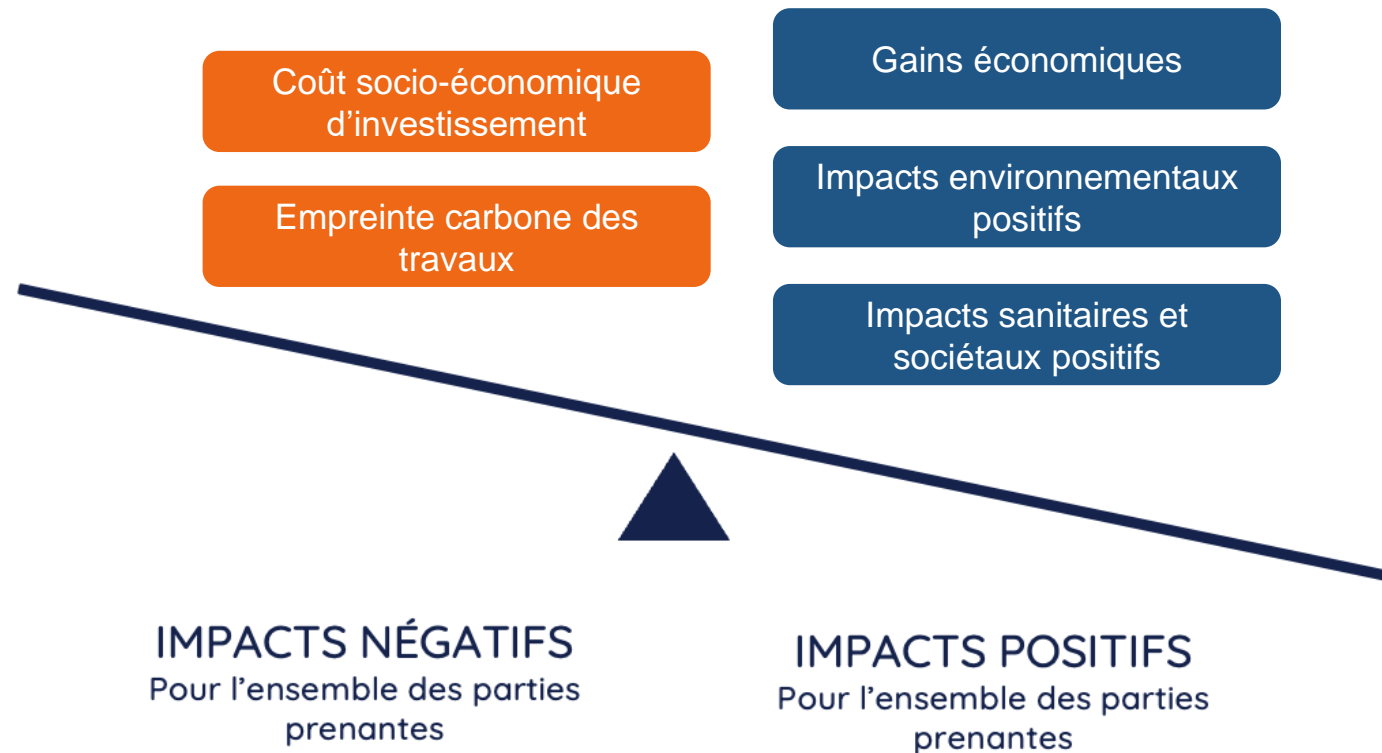
UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR CITIZING, QUI OBJECTIVE LES CONSÉQUENCES DU SOUS-INVESTISSEMENT DANS LA RÉNOVATION DES OUVRAGES D'ART EN FRANCE

CETTE ÉTUDE MOBILISE LA MÉTHODE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE. IL S'AGIT D'UNE MÉTHODE NORMÉE ET CADRÉE PAR L'ÉTAT. ELLE MONTRE QUE SI LA RÉNOVATION DES PONTS REPRÉSENTE UN COÛT BUDGÉTAIRE IMMÉDIAT, ELLE PERMET D'ÉVITER D'AUTRES COÛTS, LARGEMENT SUPÉRIEURS.



3 spécificités :

- Tous les impacts sont pris en compte
- Ils sont traduits en euros
- Ils sont comparés par rapport à une situation sans rénovation



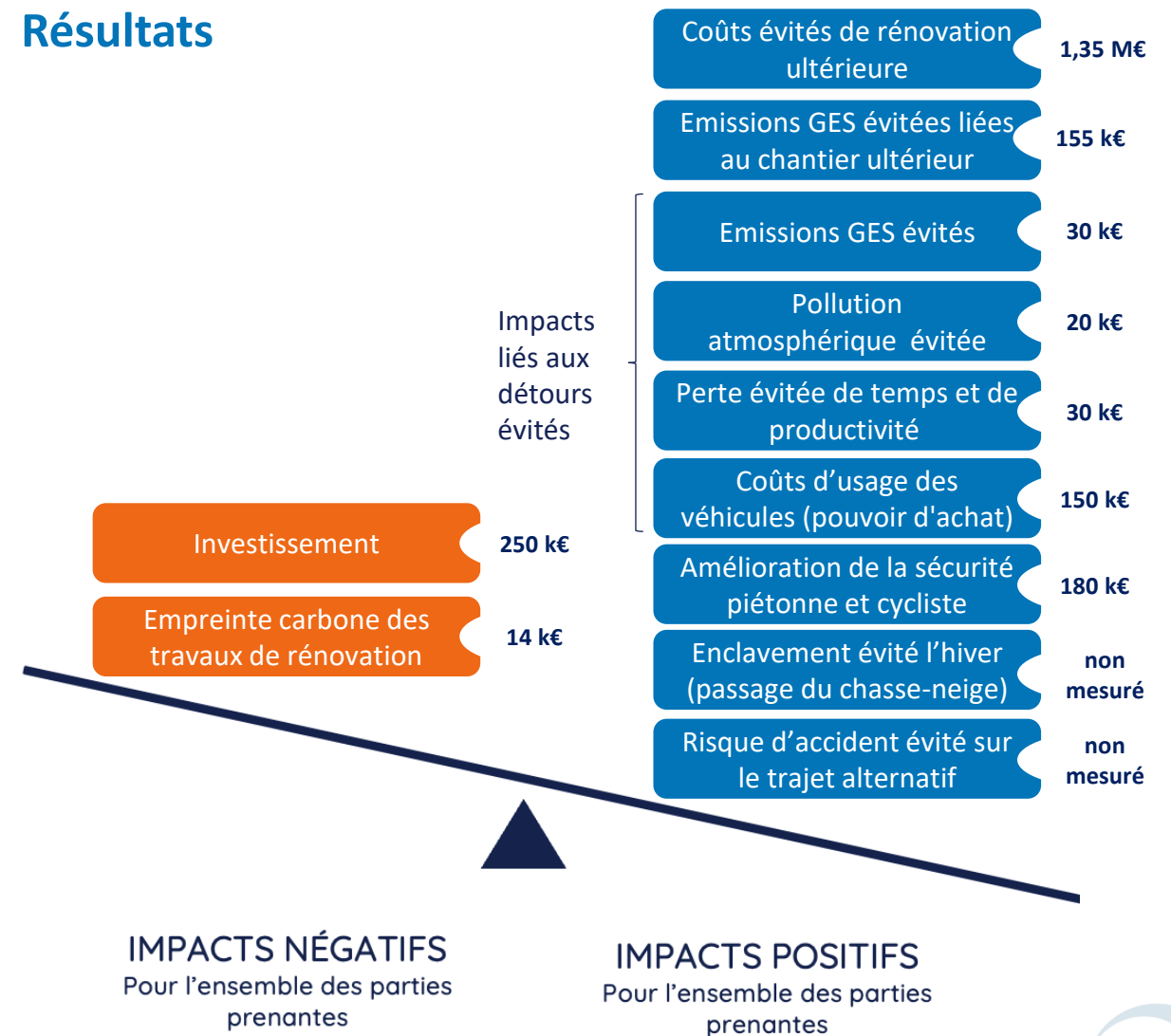
L'EXEMPLE DU PONT DU BONHEUR : RÉALISER LES TRAVAUX DE RÉNOVATION DU PONT DU BONHEUR A PERMIS À LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMISER 1,7 M€

Contexte

- Le pont du bonheur se situe en milieu rural et relie 130 habitations à Saint Sauveur Camprieu (Gard).
- Une fréquentation journalière élevée, particulièrement liée au tourisme avec la présence du lac du Bonheur
 - 800 piétons et 50 cyclistes
 - 80 véhicules légers et 20 poids lourds
- Ne pas réaliser les travaux, c'était prendre le risque d'une fermeture à horizon 5 ans pendant plusieurs années...
- ...entraînant des détours de 3 km pour les véhicules légers et aucun trajet alternatif pour les poids lourds
- Soit près de 460 000 km supplémentaires en véhicules légers et utilitaires sur 3 années de période d'étude.



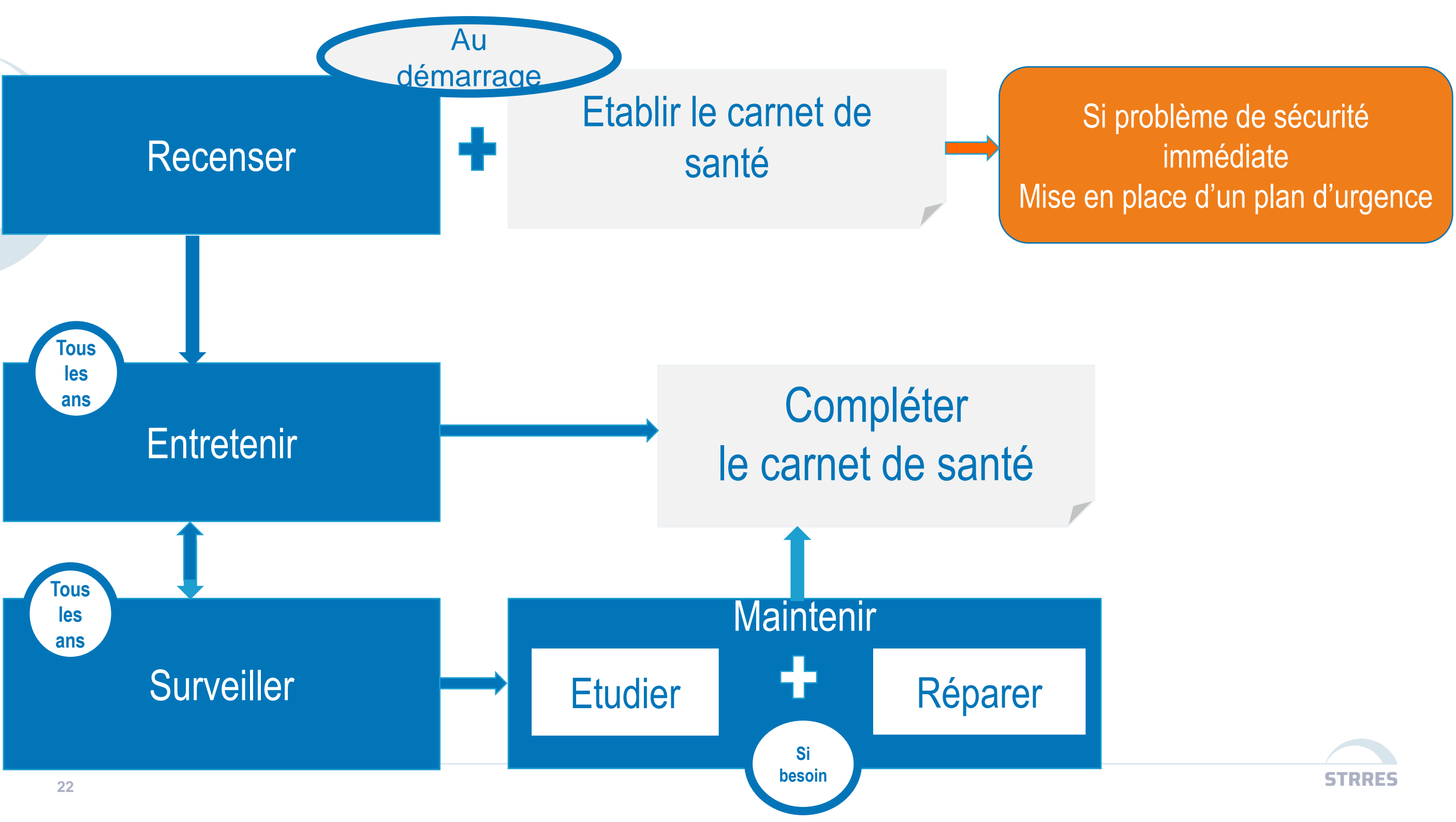
Résultats



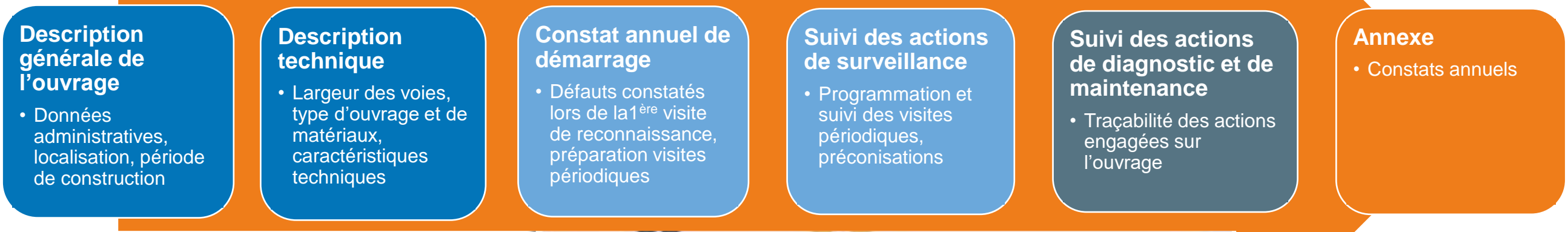
05



COMMENT BIEN ENTREtenir SES OUVRAGES FOCUS SUR LE CARNET DE SANTÉ



FOCUS SUR LE CARNET DE SANTÉ





06

SE FAIRE AIDER TECHNIQUEMENT

SE FAIRE AIDER TECHNIQUEMENT

Les ATD

- Les Agences Techniques Départementales mettent des techniciens à disposition des communes adhérentes de l'ATD, pour les accompagner dans les démarches d'entretien et de réparation de leurs ouvrages d'art.

Le CEREMA

- Centre d'expertise partagé entre l'Etat et les collectivités locales adhérentes
- Pilote du Programme National Ponts

Les bureaux d'études de l'IMGC

- L'organisation professionnelle qui regroupe les principaux acteurs privés et publics de l'Ingénierie de la Maintenance des ouvrages

Les entreprises du STRRES

- 82 entreprises de Travaux Publics spécialisées dans les travaux d'entretien, de réparation et de réhabilitation des structures de Génie civil

La Banque des territoires (groupe Caisse des dépôts)

- Elle propose une offre d'accompagnement global à la fois pour aider à **connaître le parc** (dans le contexte du Programme National Ponts), **identifier les ouvrages à risque**, mais aussi pour financer les travaux.



07

SE FAIRE AIDER FINANCIÈREMENT

SE FAIRE AIDER FINANCIÈREMENT

Aides-Territoires

- Plateforme qui centralise l'ensemble des aides à la réalisation d'un projet

DETR, DSIL

- Les ouvrages d'art potentiellement éligibles
- La préfecture de département détermine la catégorie d'opérations éligibles à la **DETR**.
- Priorités fixées annuellement au niveau national par l'Etat pour la **DSIL**.

Programme National Ponts – Travaux

- 32 000 communes éligibles
- **Subventions jusqu'à 60 % des travaux** (reconstruction, réparation, restauration + études)
- demandes de subvention sur www.demarches-simplifiees.fr

FCTVA

- La réparation d'ouvrages peut bénéficier du **FCTVA** à la condition que ces dépenses augmentent la durée d'usage ou la valeur.

Agence France locale

- Partenaire du Cerema et de l'ANCT, l'AFL accompagne les collectivités bénéficiaires du **Programme National Ponts**
- Prêts long terme (jusqu'à 40 ans), prêts relais (dans l'attente d'une subvention). Pas de seuil minimal d'emprunt

Banque des territoires (Caisse des dépôts)

- **Mobi-prêts** (prêts à taux fixes et réduits jusqu'à 50% de l'investissement et 25 ans)

MERCI DE
VOTRE ATTENTION

STRRES 
Les réparateurs
d'ouvrages d'art