

ENTRETIEN DES PONTS : UNE ETUDE REVELE UN COUT DE L'INACTION 9 FOIS PLUS ELEVE QUE LE COUT DES TRAVAUX

LES PONTS ROUTIERS EN CHIFFRES

Entre **200 000 et 250 000** ponts routiers en France
12 000 appartiennent au réseau d'Etat non concédé
12 000 appartiennent au réseau d'Etat concédé
100 à 120 000 ponts appartiennent aux départements
80 à 100 000 ponts appartiennent au bloc communal.

40 000 ponts sont en très mauvais état en France.
1 pont tous les 30 km présente une dégradation structurelle importante..

En moyenne, ne pas faire les travaux nécessaires d'entretien des ponts coûte près de 9 fois plus cher que de les réaliser.

➔ La démarche

A l'heure où l'argent public est rare et où les collectivités locales ont tendance à repousser les travaux, le STRRES – le syndicat des réparateurs d'ouvrages d'art - a voulu **chiffrer les incidences du report de travaux de ces infrastructures du quotidien que sont les ponts.**

Pour ce faire, il a mandaté le cabinet d'études indépendant Citizing, qui a étudié 10 ponts de tailles, de techniques et de géographies différentes, qui ont récemment fait l'objet de travaux. Il a quantifié combien cela aurait coûté si les travaux n'avaient pas été réalisés, à la fois financièrement, mais aussi socialement, et du point de vue environnemental. En d'autres termes, il a chiffré le coût collectif de l'inaction.

Méthodologie mise en œuvre : l'analyse socio-économique des projets d'infrastructures

Il s'agit d'une méthode reconnue, normée et obligatoire pour les investissements de l'Etat de plus de 20M€.

Elle consiste à mettre en balance les impacts positifs et négatifs des projets, dans toutes leurs dimensions (économique, sociale et environnementale). Ces impacts peuvent concerner toutes les parties prenantes (les usagers, les riverains, la puissance publique, etc.) et survenir sur le court et le long terme.

Cette méthode a 2 spécificités :

- La situation de réalisation des travaux est comparée à une situation d'inaction (on n'engage pas de travaux)
- Les impacts sont traduits en euros, selon les recommandations de l'Etat. Par exemple, 1 heure perdue pour une détour équivaut à une perte de 25€ // 1 tonne de carbone = 170€.

En permettant de vérifier que les impacts positifs l'emportent sur les impacts négatifs, cette méthode sert 2 objectifs : s'assurer que l'argent public est mobilisé pour des projets qui créent de la valeur collective et renforcer l'acceptabilité des travaux auprès des citoyens

➔ Ce que nous avons découvert

En moyenne, ne pas faire les travaux nécessaires d'entretien des ponts coûte près de 9 fois plus cher que de les réaliser.

En effet, 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, les coûts de réparation et les coûts socio-économiques et environnementaux aussi.

Ce résultat est le fruit d'une étude réalisée sur 10 ouvrages. La valeur selon laquelle ne pas agir ou agir tardivement coûte 9 fois plus cher que d'agir est une moyenne qui reflète imparfaitement les situations uniques de chaque ouvrage. Toutefois, si les chiffres peuvent être sensiblement différents d'un projet à l'autre, on retiendra que le Retour sur Investissement est positif dans 100% des cas.

2 types d'effets de l'inaction se cumulent :

- **Pour le budget de la collectivité.** Il est plus économe de faire les travaux rapidement plutôt que d'attendre : plus on laisse la situation se dégrader, plus les travaux sont importants, et plus cela va peser sur le budget de la collectivité. En moyenne, **il faut compter sur un investissement multiplié par 3 si on reporte les travaux des ponts d'une décennie.** Ce surcoût n'est pas lié à l'inflation, mais aux travaux supplémentaires qu'il conviendra d'engager en raison de la dégradation accrue de l'ouvrage.
- **Les impacts sur les citoyens et les entreprises.** Ne pas faire les travaux, c'est assumer qu'il y aura des fermetures complètes des ponts, longues et parfois définitives, afin d'assurer la sécurité des usagers. Or une fermeture de pont engendre des détours, qui à leur tour génèrent :
 - Des pertes de temps
 - Avec celles-ci, des coûts d'usage des véhicules, qui sont autant de pertes de pouvoir d'achat pour les automobilistes
 - Une probabilité d'accidents de la route supplémentaires
 - Des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques
 - Des pertes d'exploitation pour les commerçants dans les zones concernées

Une conversion en euros (monétarisation) a été effectuée pour l'ensemble de ces impacts, en se basant sur les référentiels de l'Etat, sur les données de fréquentation de chaque pont et sur l'estimation des distances à parcourir en cas de fermeture du pont et de nécessité de détour. En moyenne, **l'impact extra-budgétaire est quasiment 6 fois plus élevé que le coût des travaux nécessaires d'entretien. En d'autres termes, les citoyens et la planète sont les grands perdants des reports de travaux.**

Ainsi reporter les travaux, c'est en moyenne 3 fois plus cher en termes budgétaires et 6 fois plus cher au plan socio-environnemental. Au global à 10 ans, il est donc 9 fois plus coûteux de ne pas faire les travaux plutôt que de les réaliser, malgré des montants de travaux qui peuvent de prime abord rebuter certains décideurs publics court-termistes.

D'autant que les chiffrages proposés sont conservateurs. En effet, certains effets dramatiques liés à la fermeture des ponts dans les territoires enclavés n'ont pas été chiffrés, comme l'isolement, la perte de liens et les pertes économiques.

Pour Lionel Llobet, président du STRRES – Les Réparateurs d'ouvrages d'art :

« LE TEMPS C'EST DE L'ARGENT »

L'étude démontre que reporter les travaux d'entretien c'est dépenser beaucoup plus !

A l'heure où les budgets sont de plus en plus contraints et où l'optimisation des deniers publics est plus que nécessaire, il est avéré que repousser des travaux d'entretien des ouvrages d'art, c'est dépenser inutilement l'argent public et augmenter l'impact carbone. C'est aussi faire peser sur les citoyens des coûts injustes qui amputent leur pouvoir d'achat aujourd'hui et augmenteront les impôts de leurs enfants demain.

Qu'allons-nous laisser à nos enfants ??? Des dettes et une planète en piteux état. Il est encore temps de réagir. rapidement.

Pour Julie de Brux, fondatrice de Citizing

Chez Citizing, notre spécialité, c'est la méthode, pas les objets auxquels on l'applique. Ainsi, nous ne savons jamais avant de démarrer, sur quels résultats nous allons tomber. Au fur et à mesure que nous avançons dans l'étude de ces ponts et dans la modélisation des incidences de l'inaction, nous étions impressionnés par ce que nous trouvions. Qui pourrait penser qu'un petit pont avec une fréquentation de moins de 500 véhicules par jour puisse générer, en cas de fermeture, jusqu'à plusieurs millions de kilomètres de détours par année de fermeture ?

Par ailleurs, tout au long de ce travail, nous nous sommes efforcés d'interroger les professionnels des ouvrages d'art et d'en retirer des hypothèses prudentes de modélisation des impacts économiques, sociaux et environnementaux. Les chiffres présentés ici, sont vraiment des estimations a minima.

Les 10 cas étudiés

La méthode d'évaluation socio-économique a été adoptée pour 10 ouvrages récemment réhabilités, sélectionnés pour leur variété en termes de :

- Géographie, la plupart des régions étant représentées, avec des territoires ruraux, urbains et semi-urbains
- Taille d'ouvrage
- Typologie de maître d'ouvrage, avec des ouvrages propriétés de communes, de départements comme de l'État
- Types de structure (maçonnerie, béton, métallique)

Ainsi, on retrouve à la fois, le pont du Bonheur dans le Gard, pour lequel le montant de rénovation s'est élevé à environ 200 k€, et qui enregistre une fréquentation quotidienne d'à peine plus d'une centaine de véhicules par jour ; et à l'opposé, le pont de Groléjac qui enjambe la Dordogne, qui a nécessité plus de 10M€ d'investissement et enregistre une fréquentation de l'ordre de 4500 véhicules et 250 poids lourds par jour.

Dans l'ensemble des études de cas, la mise en évidence des distances supplémentaires à parcourir en cas de fermeture (d'une durée plus ou moins longue selon l'ampleur des travaux nécessaires) est frappante : + 5 km pour contourner le pont du Tilleul, +12 km pour le pont du Doubs, +13,5 km pour le pont d'Andelys, +20 km pour le pont du Port qui Tremble, +25 km pour le pont de Groléjac, ...

Multipliées par les données de fréquentation, ces distances supplémentaires par trajet aboutissent à des distances supplémentaires par année de fermeture qui se comptent en centaines de milliers de kilomètres, voire en millions de kilomètres. Le bien nommé pont du Bonheur, avec sa fréquentation quotidienne d'environ 110 véhicules par jour et ses détours nécessaires de 3 km en cas de fermeture (qui aurait duré 3 ans en cas de report des travaux, alors qu'une simple circulation alternée a été suffisante lors des travaux de 2023), génère près de 120 000 km de détours par année de fermeture.

Dès lors, le coût sociétal de ces détours est colossal, comme le suggèrent les illustrations ci-dessous :

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€

1 € dépensé en 2023 = 7,6€ de coûts évités liés à l'inaction

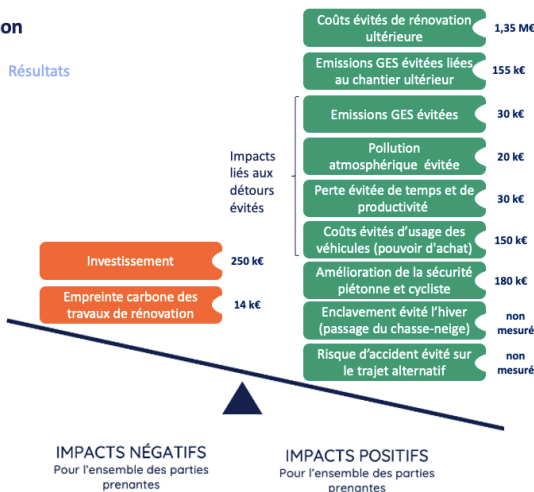
Contexte

- Le pont du bonheur se situe en milieu rural et relie 130 habitations à Saint Sauveur Camprieu (Gard).
- Une fréquentation journalière particulièrement liée au tourisme avec la présence du lac du Bonheur
 - 800 piétons et 50 cyclistes
 - 80 véhicules légers et 20 poids lourds
 - Hypothèse de hausse de fréquentation de 10% d'ici 2027
- 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 plus de 300 000 km supplémentaires parcourus par les véhicules légers et utilitaires sur les 3 années de fermeture.



Citizing

Résultats



L'exemple du pont de Cournon : réaliser les travaux de rénovation du pont de Cournon a permis à la Société d'économiser 87,5 M€

1 € dépensé en 2023 = 26€ de coûts évités liés à l'inaction

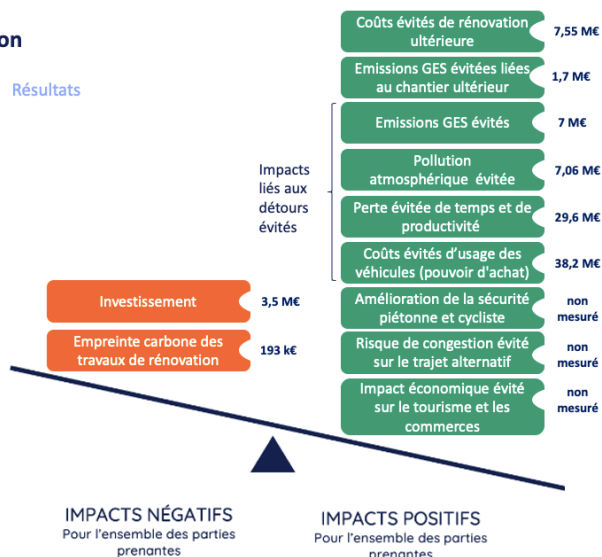
Contexte

- Le pont de Cournon se situe sur la M212 et la RD212, sur le territoire des communes de Cournon-d'Auvergne et Pérignat-sur-Allier.
- Il constitue l'un des trois ouvrages stratégiques du territoire permettant de relier la rive droite à la rive gauche de l'Allier dans le département du Puy-de-Dôme à proximité immédiate de Clermont Auvergne Métropole.
- Le trafic sur ce pont est dense avec environ 14 000 véhicules par jour, dont 3,3 % de poids lourds.
- Ne pas réaliser les travaux, c'était prendre le risque d'une fermeture pendant plusieurs années, à horizon 10 ans pour les poids lourds et à horizon 15 ans pour les véhicules légers...
- ...entraînant des détours de 14 km pour tous les véhicules
- Soit au total, près de 224 millions de km supplémentaires sur les 8 années de fermeture aux poids lourds et 3 années de fermeture aux véhicules légers



Citizing

Résultats



Plus d'informations sur www.stres.org

A propos du STRRES-Les réparateurs d'ouvrages d'art : nous sommes un syndicat professionnel adhérent de la Fédération Nationale Des Travaux Publics (FNTP) avec 90 entreprises adhérentes et 20 membres correspondants.

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

A propos de Citizing : nous sommes une agence experte en évaluation et mesure d'impact économique, social et environnemental et en sécurisation réglementaire.

En se fondant sur une méthode singulière et novatrice alliant expertise académique et opérationnelle, notre équipe de 16 analystes et consultants délivre des résultats experts, impartiaux et accessibles à tous.

Contact STRRES – Les réparateurs d'ouvrages d'art :
Corine Le Sciellour – clesciellour@stres.org – 06 31 55 63 72