

Le drame de Gênes peut il arriver en France ? Mauvais état des ouvrages !

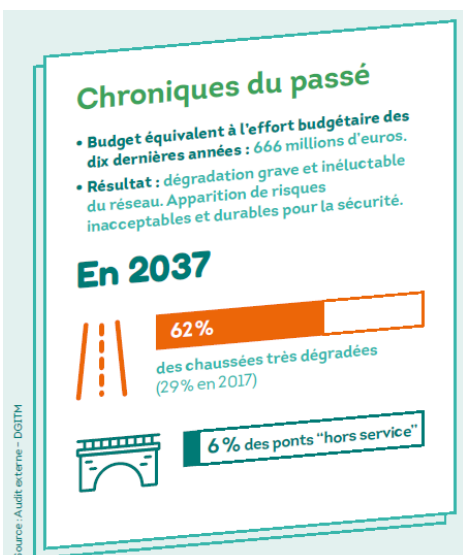
Un pont d'un grand axe autoroutier qui s'effondre dans un pays européen en Italie, comment peut-on expliquer cela ? Les conséquences sont graves, 43 personnes y ont laissé leur vie, d'autres seront meurtris à jamais, toute une ville, une région, un pays sous le choc qui vont se poser à jamais la question, comment a t'on pu en arriver là ?

Bien sûr, des experts, tous plus avisés les uns que les autres, y vont de leurs explications, pointant notamment la conception et le vieillissement du pont Morandi. L'enquête devra donner les causes de cette catastrophe. Pourtant la première réaction du gouvernement italien a été de retirer la concession au gestionnaire privé de l'autoroute dénonçant ainsi le défaut d'entretien. Est-ce déjà une première réponse ?

Est ce qu'un tel drame peut arriver en France ?

Au regard du rapport d'audit sur le réseau national non concédé remis à la ministre des transports par deux sociétés suisses, Nibuxs et IMDM, cette question paraît toute à fait légitime.

En effet, ce rapport pointe le mauvais état d'une partie des ouvrages, ceux-ci ne sont réparés en moyenne que tous les 22 ans, **30 % d'entre eux nécessitent de grosses réparations** et pour **7 % des cas, les dommages sont plus sérieux**, présentant à terme un risque d'effondrement.



Mais surtout si les budgets restent constants, **dans 20 ans 62% des routes seront fortement dégradées et 6% des ponts « hors services »**

La CGT n'a pas attendu le résultat de cet audit externe pour dénoncer le déficit d'entretien du réseau et des ouvrages. **Cela fait des années que les agents sur le terrain le constatent : moyens d'investissement réduits, périodicité d'interventions allongées, baisse constante des effectifs, conditions de travail de plus en plus difficiles, insécurité accrue, dégradations des réseaux...**

La loi de décentralisation de 2004 a été une étape importante pour la gestion du réseau routier avec le transfert d'une partie des compétences routières en 2006 vers les collectivités territoriales. L'Etat a réorganisé son réseau national non concédé autour de 11 DIR mais a continué à pratiquer une politique de réduction des moyens et effectifs, qui a eu des effets désastreux sur la politique d'entretien du réseau.

Le ministère en charge des transports disposait d'un réseau scientifique et technique en capacité de mesurer la qualité du réseau routier et des ouvrages d'art. Celui-ci a été fortement restructuré suite à la loi de décentralisation, constitué en deux établissements publics : CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). Ils sont aujourd'hui en grande difficulté subissant la politique de réduction des moyens et effectifs avec un fort risque de nouvelles restructurations entre les projets de nouvelle gestion du réseau routier national (RNF) et la future agence de cohésion des territoires (ANCT)...

DIR et CEREMA : surveillance des ouvrages d'art

Le réseau routier national non concédé (RRN) utilise pour la gestion de ses ouvrages d'art les Instructions Techniques pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art (ITSEOA) et la méthode IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art).

Cette méthode IQOA a été déclinée pour les ponts, les murs de soutènement et les tranchées couvertes notamment. Cette méthode s'appuie sur une cotation des désordres conduisant à une classification des ouvrages

Concernant l'organisation, les Pôles de Gestion des Ouvrages d'Art (PGOA) des 11 DIR gèrent l'ensemble des OA sur RRN et font appel aux groupes Ouvrages d'Art du CEREMA pour réaliser les inspections détaillées périodiques des ponts (la périodicité de retour étant en moyenne de 6 ans).

Des visites annuelles de type patrouille sont réalisées tous les ans par les implantations des DIR ainsi que des visites triennales

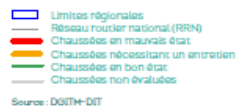
Les PGOA sont chargés de collecter l'ensemble des données de surveillance, qui débouchent bien entendu sur des opérations d'entretien courant, d'entretien spécialisé, de réhabilitation, exceptionnellement de démolition.

Dans le cadre des diagnostics et des calculs nécessaires à la réalisation d'un projet de réhabilitation, les PGOA font également appel aux équipes du Cerema. **Mais, malgré une méthode robuste, faute de moyens humains et financiers, la situation des ouvrages se dégrade.**

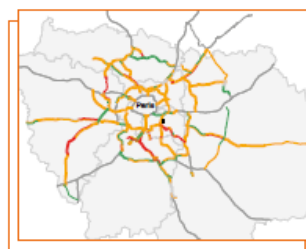
Le constat du rapport est éloquent la France, avec en moyenne 600 millions d'euros par an consacrés aux dépenses d'entretien et de gestion du réseau routier national non concédé, a accordé moins de moyens financiers pour l'entretien des réseaux que ses voisins européens.

Le ministère des transports a bien prévu de financer 1 Milliard €/an sur 10 ans ce qui correspond à 400 millions €/an en plus par rapport au financement moyen actuel. Cependant ce montant supplémentaire annoncé par la ministre ne précise pas la part consacrée à

L'état des chaussées sur le réseau routier national non concédé (2016)



Le réseau francilien



Le curatif plus coûteux que le préventif

Selon toutes les études sur le vieillissement des ouvrages d'art, il est beaucoup plus économique de procéder à un entretien régulier que d'attendre l'apparition de désordre pour intervenir. Sur la durée de vie totale d'un ouvrage, un traitement curatif (réparations pour dommages structurels) coûte environ trois fois plus cher qu'un entretien régulier permanent.



Rénovation du pont de l'A6 sur l'Esnonne à Ormoy.

l'entretien courant. Part aujourd'hui nettement insuffisante pour une bonne qualité et sécurité des réseaux et ouvrages. Les arbitrages sur le PLF 2019 et sur le projet de loi LOMI préciseront la réalité des crédits supplémentaires et les modes de financement.

Le ministère en charge des transports reconnaît aujourd'hui l'insuffisance d'entretien des réseaux et des ouvrages. La ministre annonce un projet de loi avec une programmation des infrastructures sur les deux prochaines décennies. Selon la ministre, "Cette programmation devra s'appuyer sur **des ressources financières solides et pérennes**, en privilégiant, chaque fois que c'est possible, **le paiement par l'utilisateur ou par le bénéficiaire final des infrastructures**".

Le projet annoncé d'une agence des routes présenté par la DGITM semble suspendu. Bercy visiblement estime que les pistes de nouvelles concessions et de partenariats public-privé n'ont pas été suffisamment exploitées.

La CGT s'oppose fermement à ces hypothèses de transfert au secteur privé. Nous connaissons la philosophie d'un secteur privé qui cherche à faire des profits et continue de rétribuer ses actionnaires. Les entreprises sont prêtes pour cela à rogner sur toutes les marges, notamment sur la masse salariale mais aussi sur l'entretien et la maintenance.

C'est sans doute ce qu'a privilégié la société concessionnaire italienne et qui explique le retrait de sa concession par l'Etat italien.

Plusieurs facteurs sont à prendre en considération dans la détérioration des infrastructures routières : le déficit d'entretien régulier mais aussi l'augmentation du trafic notamment poids lourds. Dans certaines métropoles, les ouvrages, notamment en zones périurbaines, n'ont pas été conçus pour supporter un trafic urbain, national voire international aussi important. En Ile de France, nous avons l'exemple du pont de Gennevilliers, géré par la DIR, sur l'A15 dont la pile est en train de s'affaisser.

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL CONTINUE D'AUGMENTER

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 2,5 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes et voies rapides (+ 2,3 % dont + 1,9 % sur les autoroutes concédées) et sur les autres routes nationales (+ 4,2 %).

La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente faiblement (+ 0,3 %).

**Source : compte de transports de la Nation 2017*

Suite au drame de Gênes, on ne peut plus dire que le risque d'effondrement n'existe pas. En France plusieurs rapports, précédant les audits de 2018, ont tiré le signal d'alarme sur le niveau d'entretien des réseaux et des ouvrages. Le gouvernement semble en avoir pris conscience mais quels moyens va-t-il accorder ? La logique libérale du gouvernement aurait tendance à confier plus de gestion au secteur privé et à trouver des sources de financement auprès des usagers.

Pour la CGT, le problème doit être abordé d'une toute autre manière. **Les infrastructures routières répondent à des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux, elles ne doivent pas relever du secteur marchand mais du service public.**

Pour ces raisons fondamentales, l'Etat doit garder **une maîtrise publique** de la gestion en s'appuyant sur : **Une direction nationale des infrastructures de transport : la DGITM** qui par une gestion de l'ensemble du réseau national doit pouvoir :

- Assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités),
- Répondre aux besoins d'informations aux usagers
- Avoir une meilleure gestion en cas de crise

Des services déconcentrés : les Directions Interdépartementales des Routes (DIR)

Ces services déconcentrés doivent être réorganisés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

Des services supports pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec :

- **Des services maintenance d'ouvrage** pour assurer la maîtrise d'ouvrage et piloter les projets routiers neufs
- **Un réseau scientifique et technique assuré par le CEREMA** (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), **l'IFSTTAR** (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), **le CETU** (Centre d'Études des Tunnels)...
- **Des Parcs routiers** avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés.

L'Etat doit pratiquer **une autre politique de transport** en développant des modes de transports alternatifs au transport routier. Rappelons que le transport routier est plus grand émetteur de gaz à effet de serre et premier responsable de la détérioration des réseaux.

L'Etat doit mettre en place une **véritable politique d'aménagement du territoire** en stoppant les concentrations urbaines afin d'éviter les flux de mobilités périurbains générateurs de pollution, de congestion de circulation et de détérioration des réseaux.

Pour la CGT, il y a des moyens pour financer les infrastructures routières et procéder à la régénération des réseaux routiers avec :

- **La renationalisation des autoroutes concédées**, le profit généré par les péages, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, pourrait largement contribuer à l'entretien du réseau routier et à la maintenance des ouvrages et à développer d'autres modes de transports alternatifs au transport routier, moins émetteurs de gaz à effet de serre.
- **L'arrêt des Partenariats Public-Privé** véritable gabegie financière en termes de gestion publique
- **L'affectation des 30 Mds€ annuels de la taxe sur les carburants (TIPCE, Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)** pour le financement des infrastructures
- **L'arrêt des remboursements d'exonération de TICPE aux entreprises de transports** (1Md en 2018, 3Mds en 2021)
- **La création d'une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) pour assurer un financement sérieux en milliard d'euros.**
- **En créant un Pôle financier public qui reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.** Ce pôle financier agissant comme un organisme bancaire permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.