

*Tribune*

Réseau routier en danger : on nous trompe sur la cible !!!

A la suite de la catastrophe de Gênes, un rapport commandé par le Ministère en charge des transports portant sur le réseau routier national non concédé a fait l'objet de nombreux commentaires. Il s'agit du rapport d'audit rédigé par des sociétés étrangères, en l'occurrence suisses (Nibuxs et IMDM).

Une part d'entre eux comporte des erreurs ou sont biaisés. Dans ce contexte, il est surprenant que le Ministère en charge des infrastructures n'ait pas davantage réagi et n'ait pas demandé à ses experts de prendre la parole sur la place publique pour expliquer aux médias la situation française. Cela pose question !

D'autant que cette passivité a laissé la part belle à des interventions d'officines qui n'ont fait, parfois, que défendre leurs propres intérêts. Pire, la communication du Ministère n'a pas dissipé les ambiguïtés évidentes sur la constitution réelle du patrimoine routier français dont le réseau « National » ne représente qu'une petite part (12 000 sur 250 000 ouvrages), au demeurant assez récente, mais supportant néanmoins une part de trafic importante.

Après le temps de l'émotion légitime face à la catastrophe et ses nombreuses victimes, il nous est apparu nécessaire en qualité de première organisation syndicale représentant les agents des services concernés de prendre la parole, forte de notre représentativité notamment parmi les ingénieurs et techniciens du ministère des Transports.

• Les routes nationales en France : une situation contrastée

Même si les raisons techniques de l'effondrement du pont de Gênes restent à définir, plusieurs hypothèses peuvent être avancées :

- problèmes de conception (fréquents sur cette classe d'ouvrages des années 1960-70),
- manque de décisions politiques,
- in-fine possible défaut de surveillance qui n'a pas su prévenir des désordres devenus majeurs à l'insu des gestionnaires.

Mais c'est surtout l'absence de décision politique qui paraît la plus regrettable dès lors que l'on savait que cet ouvrage, situé sur un itinéraire stratégique, présentaient de graves pathologies.

En France, les ouvrages de cette classe d'âge et de cette importance, qu'ils se situent sur le réseau national, réseau concédé ou départemental sont répertoriés depuis longtemps et ont fait l'objet de réparations ou de reconstructions dès les années 1990. Certains peuvent être encore être sous un régime de surveillance renforcée qui conduirait, dans une situation similaire, à interrompre la circulation et à évacuer les abords dès l'apparition des premiers désordres et quel qu'en soit le coût pour la collectivité.

En France, les ouvrages d'art des grands réseaux font l'objet d'une surveillance organisée depuis les années 1980. Le réseau technique du Ministère des Transports et celui des DIR (directions interdépartementales des routes), fort de près de 200 spécialistes, est très vigilant sur la façon dont les ouvrages anciens se comportent. Régulièrement, de nouvelles pathologies ou de nouvelles classes

d'ouvrages à risques sont mis en évidence au bénéfice de l'ensemble de la communauté des gestionnaires. Ce réseau, par sa compétence, sa répartition géographique et sa connaissance fine du patrimoine est le seul à même de prévenir, autant que possible, des accidents comme celui de Gênes sur le réseau National.

Le rapport publié par le Ministère et commandé à des experts suisses s'appuie sur des données factuelles issues de campagnes dites « Image de la qualité des ouvrages » (IQA). Les pourcentages publiés ne sont donc pas faux mais simplement mal expliqués ou tendancieux : ce rapport indique ainsi que 30 % des ouvrages d'art du réseau national (au nombre de 12 000) nécessiteraient des réparations. En réalité, IQA révèle que 30 % des ouvrages présentent des « désordres évolutifs », ce qui n'est pas la même chose. C'est donc à tort qu'il a été évoqué à leur sujet la nécessité d'effectuer rapidement des travaux : certes, ceux-ci doivent être effectués à temps mais aussi, en bonne gestion, en fonction de l'évolution des désordres et suivant une programmation optimale par rapport à l'exploitation, etc... La présence de tels désordres n'est nullement anormale car ils sont inhérents aux matériaux et procédés utilisés et ne mettent pas plus en danger les usagers que quelques piqûres de corrosion sur la carrosserie des automobiles qui passeront toutes, tôt ou tard, au garage...

Plus encore, à propos des 6 à 7 % d'ouvrages d'art qui nécessiteraient des travaux « structuraux » : c'est exact mais pourquoi préciser que ces ouvrages risqueraient de s'effondrer si on ne procède pas rapidement à des travaux ? Cela n'a pas de sens de parler « d'effondrement » : si l'on va par là, tous les ouvrages sont programmés pour s'effondrer « à terme »... Cela laisse inutilement (ou volontairement ?) planer une notion de « risque » sur l'état des ouvrages empruntés par les usagers. Or ce risque n'existe pas du fait, précisément, de l'organisation de la surveillance. Ces ouvrages ne sont absolument pas sur le point de s'effondrer et il est absurde de laisser circuler l'information contraire.

Les ouvrages les plus critiques ne sont pas évoqués dans le rapport. Il s'agit des ouvrages dits « 3U » de l'IQA ; ils représentent un volume beaucoup plus faible de l'ordre de 1 % des ouvrages. Leur situation peut être liée au vieillissement de ponts connaissant des désordres structurels non traités ou à d'autres causes. Ces ouvrages font l'objet de programmation de travaux ou de mesures de protections y compris de fermeture quand cela doit s'avérer nécessaire.

Aussi, le réseau national est-il bien en sécurité et il aurait été nécessaire, pour le moins, de dissiper quelques malentendus à ce sujet tout en insistant sur la nécessaire augmentation des budgets et des moyens humains, afin de ne pas alourdir la charge ou les indisponibilités dans les années à venir. Sauf à laisser crier « au loup » pour mieux justifier de la privatisation de ce réseau...

Il est vrai, cependant, que les Ministères successifs en charge des infrastructures, tirant des conclusions biaisées du Grenelle de l'Environnement de 2006, ont pris du retard sur la programmation des travaux, en raison des budgets en berne et de priorités d'un autre ordre. Ainsi, la part de ces ouvrages nécessitant des travaux a-t-elle eu tendance à augmenter ces dernières années et l'enjeu du moment est d'éviter que le taux de désordres évolutifs ou d'ouvrages nécessitant des réparations structurelles n'augmentent dans les années à venir. Le Ministère des Transports en a pris récemment conscience et a obtenu une hausse de ses crédits d'investissement pour 2019 – qui demeure, néanmoins, de faible ampleur et insuffisante au regard des besoins.

Le Ministère a également pris du retard dans la gestion des moyens humains indispensables à la pérennisation du réseau : une question posée de façon récurrente - mais jamais traitée au bon niveau - est celle de la pérennisation de la compétence technique publique irremplaçable dans ce domaine tant au sein des DIR que du réseau technique : désormais, nous sommes à la croisée du chemin entre départs massifs de spécialistes en retraite et pression budgétaire empêchant le recrutement de jeunes ingénieurs et techniciens en nombre suffisant pour assurer un renouvellement des générations...

Pourtant, ce réseau, par sa compétence, sa répartition géographique et sa connaissance fine du patrimoine est encore le seul à même de prévenir, autant que possible, des accidents comme celui de

Gênes sur le réseau National, au moins, mais également sur le réseau Départemental qui se tourne vers nos spécialistes dans les cas les plus critiques.

• **Le vrai danger est ailleurs**

Si les ouvrages du réseau « national » concédé ou non concédé sont bien surveillés, en revanche, au-delà, d'autres ouvrages pourraient soulever de sérieuses inquiétudes en France.

Le patrimoine routier des conseils départementaux est relativement bien suivi. Bien qu'ils aient reçus en transfert de l'État un patrimoine vieillissant, et malgré les coupes sombres dans leurs budgets d'investissement ces dernières années, les Départements sont peu ou prou, en moyenne, dans la même situation que l'État. Cependant, compte-tenu de l'âge de leurs ouvrages, la part de leurs budgets à consacrer aux infrastructures pourrait fortement augmenter dans les années à venir. De la même façon qu'à l'État, la question du renouvellement des compétences dans les services est posée, alors qu'une part importante des compétences aujourd'hui mobilisables au sein des Conseils Départementaux reste héritée du transfert d'agents des DDE en 2007, et alors même que leur accès à l'expertise du réseau scientifique et technique de l'État n'a jamais sérieusement été étudié.

Mais le cas du patrimoine des communes et des EPCI est beaucoup plus inquiétant. En effet, il n'existe pas de « culture » de l'entretien des ouvrages dans les petites collectivités notamment depuis la fin de l'assistance technique pour raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (Atestat). Ces collectivités sont donc laissées à elles-mêmes sur ce sujet et n'assurent pour la plupart même plus l'entretien courant ou la simple surveillance de ces ouvrages, faute d'information mais évidemment aussi de moyens humains et financiers. Bien souvent, les communes interviennent quand des éléments visibles de dégradation surviennent mettant en péril la sécurité des usagers. Certains Conseils Départementaux pallient ce défaut d'assistance de l'État, mais ces mesures ne sont pas systématiques et semblent souvent peu organisées notamment en ce qui concerne la surveillance des ouvrages.

Or les effectifs d'ouvrages concernés sont très importants : il s'agirait ici de près de 100 000 ponts, souvent très anciens et vétustes.

L'État aura beau jeu de dire qu'il n'est pas responsable de la situation des ouvrages qu'il ne surveille plus. Pas vu ! Pas pris ! La décentralisation est passée par là ! Pourtant, si sa responsabilité juridique n'est pas engagée, il est à craindre que sa responsabilité politique, le soit en cas d'accident grave.

• **Alors, pourquoi des analyses aussi biaisées?**

Force de constater qu'aucun ne se fait l'écho de ces questions et que le Ministère laisse faire. S'agit-il de justifier une nouvelle Agence des routes ? Voire une privatisation de la surveillance et du contrôle des routes nationales ?

Il est vrai que certains grands lobbies privés sont en embuscade pour s'approprier la « gestion » du réseau routier... Mais si les bureaux d'études privés peuvent présenter des complémentarités utiles par rapport au réseau technique de l'État, les entreprises sont elles-mêmes confrontées à des déficits de compétences du fait de la réduction des budgets d'investissement depuis de nombreuses années. En tout état de cause, la connaissance du réseau et des pathologies actuelles ou à venir reste, à ce jour (et comme dans tous les pays développés), au sein des services techniques et scientifiques de l'État tant pour ce qui concerne tant le réseau national que les réseaux des collectivités.

• **Les « véritables » urgences**

Animée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et les ex-Centres d'études techniques de l'équipement, les DDE assuraient une

surveillance fine du territoire qui a pratiquement disparu de la sphère communale et inter-communale. Pourtant, ce réseau participait de l'égalité entre les usagers et s'inscrivait pleinement dans des missions de service public sur tout le territoire français.

Il est temps que le Ministère en charge des infrastructures restaure une assistance auprès des collectivités en matière d'ouvrage d'art notamment. Il est temps d'arrêter de détruire l'ingénierie publique. Le Ministère des Transports doit cesser la suppression des effectifs et recruter dans les corps d'agents qualifiés les personnels nécessaires, au bénéfice de l'ensemble de la Nation.

Un service public technique et scientifique indépendant, fort, au plus proche des gestionnaires est le seul garant de la sécurité des usagers du réseau routier à long termes, garant du bon état global du réseau routier français comme élément d'attractivité économique (la France est passée de 2011 à 2015 du 1er au 7ème rang international sur la qualité du réseau routier)

Cette réflexion que la FEETS FO soutient et dont elle est porteuse, réalisée par les agents et experts qualifiés doit être entendue par les pouvoirs publics.

« Gênes » est à nos portes mais ne situe pas là où certains, plus soucieux de l'instant, et d'autres, avides de profit, nous l'indiquent.

Notre devoir était de sonner l'alerte, au gouvernement de prendre ses responsabilités !

Le 7 septembre 2018

Jean Hédou

Secrétaire général de la FEETS FO

- IQOA : Image Qualité des Ouvrages d'Art
- Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Pour tout contact : Jean Hédou, Secrétaire général de la FEETS FO, Tél 06 85 12 74 46