

## ▲ L'accident au viaduc de Gênes, vers un projet de loi sur la surveillance des infrastructures en France !

Routes, ponts et tunnels, autant d'infrastructures dont les normes de sécurité sont à l'ordre du jour. Coïncidant avec la catastrophe survenue au viaduc de Gênes, la suite logique du rapport de l'audit sur l'état du réseau routier national commandé par le gouvernement, conduit vers un projet de loi de programmation des infrastructures qui se profile pour la rentrée...



Le vieux pont métallique de Tergnier emprunté chaque jour par des centaines d'automobilistes.

Alors que l'Italie vient de vivre, il y a quelques jours, [un accident tragique au Pont Morandi à Gênes](#) faisant une quarantaine de morts et plusieurs blessés, les voix s'élèvent au sujet de la surveillance des ouvrages en France. En effet, considéré comme l'un des plus meurtriers de ce type en Europe depuis 2001, l'accident du viaduc de Gênes relance le débat sur l'état des ouvrages et infrastructures. Gexpertise et ses collaborateurs témoignent leur profonde solidarité aux familles touchées ainsi qu'à son partenaire italien GD TESTE qui, heureusement n'a pas été touché directement par cette tragédie.

### Demandé par le gouvernement, le rapport de l'audit inquiète...

Quelques semaines plus tôt, a été remis au gouvernement le rapport sur l'état du [réseau routier national non concédé](#). L'accident au Pont Morandi lui a servi un intérêt insoupçonné. Responsables politiques, société civile, usagers des réseaux, tous s'interrogent sur ce sujet après la catastrophe de Gênes. L'entretien, le renouvellement, la reconversion et la modernisation des infrastructure de l'état, la garantie de la qualité du réseau pour assurer la sécurité sont autant de points soulevés par ledit rapport. Dans un bilan alarmant, le rapport recense parmi « les 12 000 ponts du réseau, un tiers » qui requiert des travaux de réparation. Michel Virlogeux, ingénieur fran-

çais des ponts et chaussées et concepteur du Viaduc de Milau insistait dans une [interview dans le parisien](#), sur la mise en œuvre de systèmes de surveillance et de maintenance des ponts en France. Il note une disparité dans la surveillance des ouvrages selon qu'ils appartiennent à des sociétés concessionnaires dont « les inspections sont bien réalisées », à l'état qui « ne se contrôle pas lui-même » et aux collectivités qui, ne bénéficiant plus des services de l'état et manquant de moyens propres, « décident du moment des inspections ».

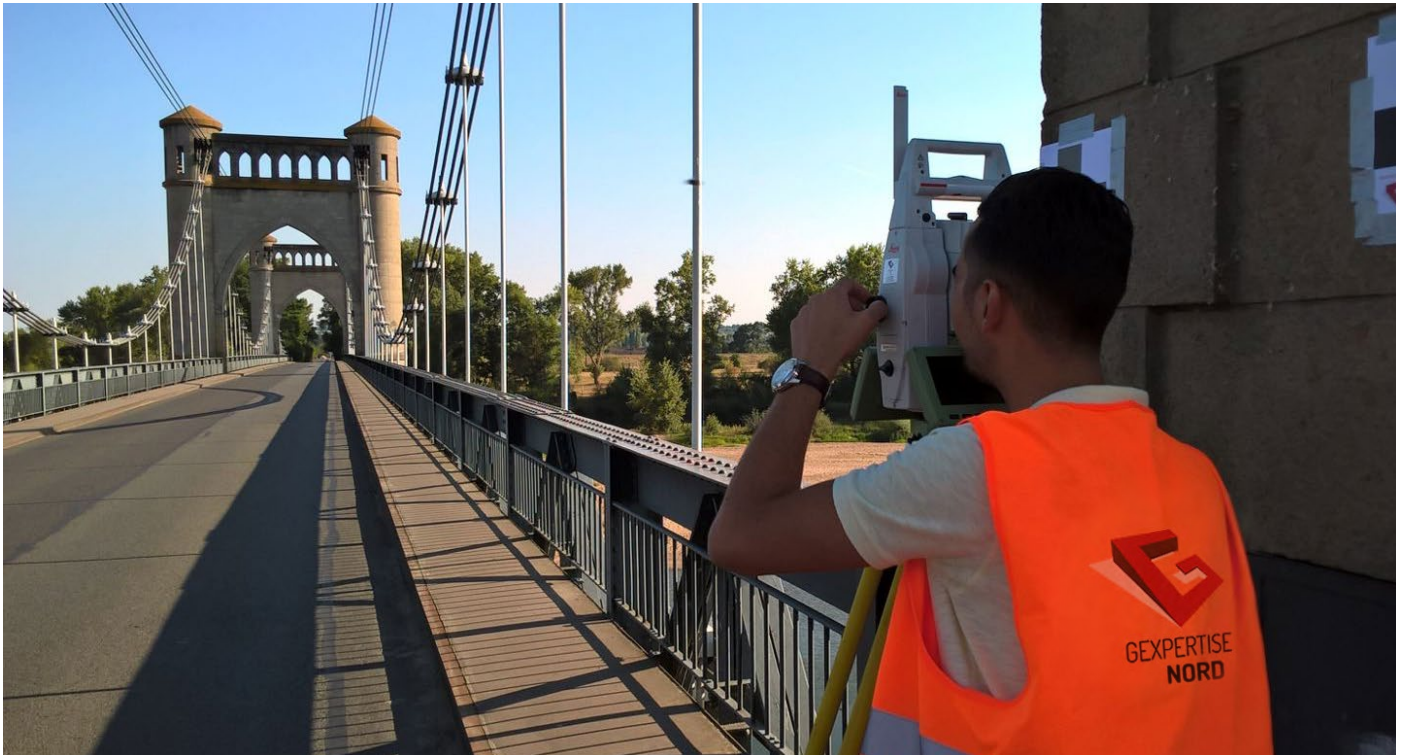


### Vers un projet de loi de suivi actif des infrastructures...

Onze accidents en cinq années, tel est le triste et regrettable bilan sur les infrastructures en Italie. Au lendemain de la catastrophe de Gênes, la ministre des transports Madame Elisabeth Borne n'a pas tardé à réagir. Un projet de loi doit rapidement être à l'ordre du jour dans l'assemblée nationale dès la rentrée. En effet, pour répondre à l'urgence soulignée par le rapport sur le réseau routier national non concédé, la ministre planche sur un projet de loi de programmation des infrastructures afin de favoriser « une visibilité dans la durée » car « La sécurité sera la priorité ». Elle a affirmé sur [France Info](#) que « tous les ponts font l'objet de visites annuelles et de visites plus détaillées tous les trois ans » en soulignant l'augmentation, par le gouvernement, « de 100 millions d'euros les crédits pour l'entretien des ouvrages en 2018 ». A l'issue du conseil des ministres du 22 août 2018, l'état demande aux collectivités une accélération au sujet des diagnostics de l'état des ouvrages sous leurs responsabilités.



Elisabeth Borne (La ministre des Transports), lors d'une session parlementaire à Paris, le 21 juillet 2018 (Bertrand GUAY / AFP/Archives).



Les géomètres-topographes de Gexpertise lors d'une mission de relevé scan laser 3D du pont de Langeais.

## Pour un éclairage sur le sujet, les spécialistes se prononcent...

En France comme partout en Europe, un nombre considérable d'ouvrages datent de l'après seconde guerre mondiale. Comme l'indique le rapport sur l'état du réseau routier national non concédé, certains, à défaut d'être entièrement à reconstruire, requièrent une surveillance et parfois des opérations de maintenance sérieuses.

« Le maintien en employabilité des infrastructures vieillissantes est un enjeu important » souligne Matthieu Bourdon, Directeur du pôle Monitoring de Gexpertise. « Mesurer et surveiller la stabilité des ouvrages ainsi que des bâtiments environnants, qualifier les données et les garantir pour la sécurité des personnes et des biens, alerter sur des comportements inhabituels des ouvrages et accompagner dans des prises de décisions, telles sont les missions des ingénieurs spécialisés dans l'instrumentation et l'auscultation » a-t-il ajouté.

Le caractère soudain et total de la ruine de l'ouvrage est inhabituel et totalement inacceptable. En effet, « les ingénieurs conçoivent ce type de structures afin qu'elles disposent d'éléments structurels redondants et de coefficients de sécurité suffisants

pour leur permettre d'assurer leur stabilité, et ce, lorsque la défaillance d'un élément survient », détaille Matthieu. Ainsi, le suivi, la compréhension et la maintenance régulière de l'ouvrage permettent de réparer ces défaillances afin de prolonger sa durée de vie en toute sécurité et à moindre coût. « Le caractère brutal et total de l'effondrement du pont Molandi sous-entend, vraisemblablement, un dépassement des états limites de rupture de la partie de l'ouvrage qui s'est effondrée » développe-t-il. Les améliorations programmées récemment sur cet ouvrage semblent malheureusement avoir été réalisées trop tardivement ou de manière inadéquate car ce pont était, sans doute et depuis long-

temps, déjà au-delà de ses capacités. Selon lui, « les premières expertises devront mettre en lumière la responsabilité de ceux qui ont choisi de fermer les yeux sur ce risque pendant des années, en privilégiant le court terme et l'exploitation de l'ouvrage ». La France dispose de nombreux spécialistes dans ce domaine. Il s'agit surtout de continuer à investir dans notre patrimoine d'infrastructures.

« Ne rien faire aujourd'hui, accroîtra sensiblement demain les coûts de réparation et d'exploitation » explique l'expert avant d'exhorter à : « se concentrer sur la gestion de cette "dette grise" et des risques associés sous peine de les faire supporter aux générations futures ».

### Quelques Chiffres

- ◆ 266 000 ponts routiers en France
- ◆ 1 pont tous les 5 kilomètres
- ◆ 12 000 ouvrages sur le réseau national
- ◆ 98% du réseau géré par les collectivités
- ◆ 1 pont sur dix est en très mauvais état
- ◆ 6% des ponts menacés de devenir « hors-service »
- ◆ 50% des surfaces de chaussées à renouveler



### Votre contact



**Matthieu Bourdon,**  
Directeur du Pôle Monitoring  
de Gexpertise

Tél. : 01 46 26 14 23  
Mobile : 06 64 18 20 28  
E-mail : [m.bourdon@gexpertise.fr](mailto:m.bourdon@gexpertise.fr)

75, Avenue Henri Ginoux /  
92120 Montrouge

[www.gexpertise.fr](http://www.gexpertise.fr)