



**HAL**  
open science

**Entretien : l'État sur le pont ?, Droit de la voirie - La  
revue des propriétés publiques, janv.-févr. 2020, n° 210,  
Tribune, p. 1**

Christophe Roux

► **To cite this version:**

Christophe Roux. Entretien : l'État sur le pont ?, Droit de la voirie - La revue des propriétés publiques, janv.-févr. 2020, n° 210, Tribune, p. 1. Droit de la voirie et du domaine public, 2021. hal-03156310

**HAL Id: hal-03156310**

**<https://hal.science/hal-03156310>**

Submitted on 16 Jun 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Entretien : l'État sur le pont ?

Publié à la revue *Dr. Voirie*, janv.-févr. 2021, n° 218, Tribune, p. 1.

Pont Morandi de Gênes (aout 2018) ; pont de Mirepoix-sur-Tarn (nov. 2019) ; pont d'Aulla, (Toscane, avr. 2020). Ajoutons à ces catastrophes tous les ponts qui, dérèglement climatique oblige, s'effondrèrent au passage de la tempête Alex (oct. 2020), démontrant que, au-delà de la Meurthe-et-Moselle, les « ponts à moussons » et les rivières Kwai se multiplient désormais en France. Qu'a-t-on fait, depuis lors, pour « éviter un [nouveau] drame » de ce genre (*H. Maurey, Sécurité des ponts : éviter un drame, Rapp. Sénat, juin 2019. – V. Ph. Yolka, Requiem pour un pont, Dr. voir. 2019, n° 209, p. 133*) ? Jusqu'alors bien peu, lors même que les chiffres anxiogènes du rapport précité s'égrènent comme autant de mise en garde, invitant à ne surtout pas rendre son tablier : 10 % des ponts français présenteraient de lourdes défaillances et nécessiteraient rénovation impérieuse. Du côté doctrinal, la thématique n'a guère plus ému (*v. J.-G. Mabinga, La condition juridique des ponts en droit administratif : Dr. adm. juill. 2002, p. 10*), lors même que, à bonne hauteur, l'ouvrage d'art en question se présente comme un concentré corrosif et corrodé des vacuités liées à la gestion domaniale.

La première tient tout entière dans l'inventaire de ces traits d'union, leur nombre exact dans l'hexagone étant suspendu quelque part en l'air entre 200 et 250 000 ; sacré delta tout de même, révélant d'abord les faillites récurrentes françaises dans cet exercice – pourtant basique – de bon père de famille. Le défi(cit) de la connaissance ne s'arrête pourtant pas là : quand les ponts sont recensés, leur état de santé se révèle inconnu ou lacunaire, le diagnostic se faisant le plus souvent à l'œil (à défaut du doigt mouillé). Inévitablement, c'est au stade de leur entretien que rejailit la seconde difficulté. Ici comme ailleurs, la sujétion domaniale manque on le sait de vigueur (*Ch. Palluel, L'entretien des biens publics, une obligation générale introuvable : Dr. adm. 2018 étude 10*), en se déclinant de manière sectorielle et parcellaire (*v. CGPPP art. L. 2124-25*), seuls les drames et la mise en jeu multiforme de la responsabilité de l'Administration semblant susceptible de faire sortir de l'inertie. À cela, additionnons le byzantinisme de la répartition de sa charge, comme par exemple, dans le cadre des « ponts de rétablissement » (*CGPPP, art. L. 2123-9 et s.*). Corrélativement, les faiblesses de ces contraintes ont le don d'exacerber l'immobilisme des collectivités territoriales et de l'État, « amants du Pont-Neuf » se regardant l'un l'autre, visiblement en mal de fiasco généralisé. D'un côté, surjouant les ingénues de circonstance, les premières semblent parfois feindre d'ignorer l'étendue de leur patrimoine et de leurs obligations afférentes ; de l'autre, force est d'admettre que le second se montre « éminemment » moins possessif quand il s'agit de mettre la main au portefeuille, sa faculté toute particulière – comme en matière routière depuis la loi n° 2004-809 du 13 aout 2004 – à se délester du patrimoine frugivore n'étant plus à démontrer.

« *Passent les jours et passent les semaines...* ». Après deux ans de réflexion, et sans s'aventurer (un pont) trop loin, l'État semble néanmoins avoir pris un peu la mesure de l'urgence. 40 millions d'euros ont ainsi été débloqués pour étayer rapidement le carnet de santé des ouvrages d'art ; pilote de cette mission, le CEREMA entend acter le passage aux ponts connectés (*Le pont des espions ?*) permettant la détection automatisée des anomalies. Plus probant, 100 millions d'euros annuels (contre 60 jusqu'alors) seront affectés à partir de 2021 pour l'entretien de ponts sur le réseau

national. C'est – très – insuffisant (20 millions supplémentaires seraient nécessaires *a minima*) et nul ne pourra s'en réjouir au regard du « Plan Marshall » initialement espéré ; mais par lassitude et momentanément au moins, de soulagement, il y aura de quoi pousser quelques soupirs.

**Christophe Roux**

Professeur de droit public

Directeur de l'EDPL (EA 666)

*Université Jean Moulin Lyon 3*