

—
**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

1^{ère} REUNION DE 2006

Séance du 16 février 2006

CG 06/1^{ère}/II-03

**PROJET DE PLAN QUINQUENNAL DE RENOVATION
DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT DES CANAUX
DU TYPE « BOW-STRING »**

—
Un élément important de notre patrimoine est constitué par les ponts franchissant le Canal de Garonne et le Canal dit « de Montech ».

Au nombre de 74 ces ponts supportent, pour **24 d'entre eux, des voies départementales**. Antérieurement entretenus par Voies Navigables de France, pour le compte de l'Etat, ils sont désormais de la compétence des collectivités territoriales à la suite d'un arrêt du Conseil d'Etat, en date du 3 mars 2004, opérant un revirement de jurisprudence et au terme duquel **le pont appartient au gestionnaire de la voie qui l'emprunte**, même s'il a été construit et entretenu pendant plusieurs décennies par le propriétaire de la voie d'eau franchie.

L'état physique de ces ouvrages nécessite, désormais, que nous nous saisissons de ce problème autant pour **ceux qui nous incombent directement que pour les ponts à la charge des communes** qui ne pourront, à défaut de concours financiers, être maintenus ou remis en état.

Je vous propose donc, après la présentation des éléments de ce dossier, d'étudier l'économie d'une **action départementale pluriannuelle** pour la rénovation de ces ouvrages de franchissement du Canal de Garonne et du Canal de Montech, de type « Bow-string ».

I - HISTORIQUE

Le département du Tarn-et-Garonne est traversé par le Canal de Garonne et sa liaison avec le Tarn (embranchement Montech-Montauban).

Construit au XIX^{ème} siècle entre 1839 et 1856 pour assurer la continuité du Canal du Midi jusqu'à Bordeaux, le Canal fait partie du domaine public de l'Etat.

Le franchissement des canaux dans le département est assuré par 74 ouvrages, 64 pour le Canal de Garonne 10 pour l'embranchement de Montech à Montauban.

La répartition par voies portées se décline ainsi :

- **24** permettent le franchissement par des routes départementales,
- **3** permettent le franchissement par la route nationale 113 transférée au Département depuis le 1er janvier 2006,
- **1** permet le franchissement par la route nationale 20 dans l'agglomération de Montauban non encore transférée,
- **39** permettent le franchissement par des voies communales,
- **2** permettent le franchissement par des chemins ruraux,
- **3** permettent le franchissement par la voie ferrée,
- **2** permettent le franchissement par l'autoroute.

Entre 1931 et 1934, 27 de ces ouvrages (20 sur voies communales et 7 sur routes départementales) à l'origine ponts suspendus, sont remplacés par des ponts en béton armé de structure en arc dite « Bow-string ».

Jusqu'en 1986 ces ponts ont été considérés propriété de l'Etat et entretenus par le Service de la Navigation. Cependant ce service ne disposant pas de ressources suffisantes pour réaliser les grosses réparations nécessaires, a demandé des crédits au Ministère des Transports : une note du 10 juin 1986 du Ministère chargé des Transports au préfet de la Région Midi-Pyrénées a alors modifié la position couramment adoptée vis à vis de ces ponts, en considérant qu'ils n'appartiennent pas à l'Etat mais aux collectivités gestionnaires des voies dont les ponts assurent la continuité.

Cette décision a été attaquée par le Conseil Général. La longue procédure s'est terminée en 2004.

- 4 mars 1999, le Tribunal Administratif de Toulouse rejette la demande du Conseil Général,
- 13 mars 2003, la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux confirme ce jugement,
- 3 mars 2004, un arrêt du Conseil d'Etat conclut à la non admission de la requête du Département.

Ce transfert de charge d'entretien conduit à un important transfert financier (entretien et grosses réparations) et de responsabilité.

II – LE PATRIMOINE DU RESEAU DEPARTEMENTAL

Les ouvrages supportant des routes départementales et franchissant le Canal se composent :

- d'un pont suspendu (Coudol RD 15) qui franchit également la Garonne à Saint-Nicolas et qui vient d'être remis en état,
- de 2 ponts en béton armé
- de 4 ponts en béton précontraint
- de 10 ouvrages en maçonneries
- **de 7 bow-string.**

La question la plus cruciale concerne les **ponts bow-string.**

Ces ouvrages ne sont pas adaptés aux contraintes de circulations actuelles. Ils sont limités en tonnage (de 3,5 à 16 tonnes suivant leur état) et sont de faible largeur.

Ces ponts sont en très mauvais état et ne sont pas réparables . Ils vont devenir dangereux dans un proche avenir.

Je vous propose d'envisager de les remplacer dans le cadre d'un **programme quinquennal.**

La réfection de ces ponts entraîne pour certains des modifications géométriques des accès qui sont à l'étude. Je vous proposerai un phasage de réalisation de ces remplacements lors de la décision modificative n° 1.

Le remplacement d'un ouvrage est estimé en moyenne à **475 000 €**

L'exécution de ce plan quinquennal pourrait prendre la forme d'un marché pluriannuel, avec une première tranche ferme en fonction des éléments que je vous communiquerai en DM1, assortie de tranches conditionnelles nous permettant d'étaler les travaux suivant l'urgence.

Les autres ponts sur le Canal plus récents et plus solides, présentent un état qui ne nécessite que des travaux d'entretien spécialisé, ils seront intégrés dans le programme normal d'entretien et de réparation des ouvrages d'art.

Les trois ponts de la RN 113 transférée au Département, ne posent pas de problème de structure.

III – LE PATRIMOINE DU RESEAU COMMUNAL

Il se compose de 41 ouvrages, 2 sur chemins ruraux et 39 sur voies communales.

Les 41 ouvrages se répartissent ainsi :

- 4 ouvrages métalliques
- 3 en béton armé
- 14 en maçonnerie
- **20 bow-strings**

L'état exact des bow-strings communaux n'est pas connu avec précision car ils ne font pas l'objet d'un suivi aussi systématique que les ouvrages départementaux et ceux de l'Etat. Toutefois cet état varie en fonction de l'agressivité du trafic et donc de l'importance économique de l'ouvrage.

Ils pourraient être classés en deux catégories :

- *Catégorie 1* : **les ouvrages ayant une vocation économique importante** tels que dessertes d'entreprises ou voies d'accès à un village,
- *Catégorie 2* : **les ouvrages n'ayant qu'un intérêt local** de desserte et de faible importance.

La nécessité de remplacer ces ouvrages sera évaluée au cas par cas. Si le remplacement s'avère nécessaire **les ouvrages classés en catégorie 1** seront proposés pour une inscription aux **Contrats de Pays** et pourraient être financés à hauteur de **50 % par le Conseil Général et la Région**, les autres 50 % seront financés par la Collectivité maître d'ouvrage.

Les ouvrages de catégorie 2 seront financés dans le cadre de la politique générale d'aides aux communes à **hauteur de 30 %** du montant des travaux, le reste étant à la charge du maître d'ouvrage.

A l'examen des éléments communiqués, je vous demanderais :

- de bien vouloir délibérer et vous prononcer sur le principe d'un plan quinquennal de rénovation des ouvrages départementaux,
- de mettre en oeuvre une nouvelle politique pour ce type de pont du ressort des communes et communautés.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission travaux publics, voies de communication, aménagement urbain,

Vu l'amendement déposé par la commission des travaux publics, voies de communication, aménagement urbain,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Approuve le plan quinquennal de rénovation des ouvrages départementaux de franchissement des canaux de type « bow-string » ;
- décide la mise en oeuvre d'une nouvelle politique pour les ponts « bow-string » relevant du ressort des communes et communautés de communes dans les conditions suivantes :
 - classement en deux catégories :
 - catégorie 1 : ouvrages ayant une vocation économique importante (desserte d'entreprises ou voie d'accès à un village)
 - catégorie 2 : ouvrages n'ayant qu'un intérêt local de desserte et de faible importance
 - examen de critères objectifs (comptage de trafic routier...) permettant une meilleure évaluation de chaque dossier
 - examen de la nécessité de remplacer ces ouvrages au cas par cas
 - financement :
 - catégorie 1 : inscription aux contrats de Pays
subventions Région et Conseil Général 50 %
solde à charge pour la collectivité locale maître d'ouvrage 50 %

- catégorie 2 : financement départemental dans la politique générale d'aides aux communes à hauteur de 30 %
solde à charge de la collectivité locale maître d'ouvrage 70 %
- les dossiers de demandes de subvention déposés seront soumis à l'avis préalable de la 2^{ème} commission, avant décision.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,