



LA GESTION DU PATRIMOINE D'OUVRAGES D'ART

L'expérience de la Ville de Liège

Au vu de la difficulté à prévoir avec précision les opérations nécessaires sur un ouvrage d'art au cours de sa vie, la maintenance de chaque ouvrage est réalisée à la suite d'une constatation de son état de vieillissement sur le terrain grâce à des contrôles périodiques. Autrement dit, toutes les interventions planifiées ne sont pas des opérations dites de maintenance.

SERVICE DE LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC

Département des Travaux de la Ville de Liège

Tout ouvrage présente, avec le temps, certaines dégradations. Celles-ci sont de différents types et de différentes intensités en fonction des caractéristiques de l'infrastructure, des matériaux et du soin apporté lors de sa construction, des conditions météorologiques ainsi que des sollicitations qui lui sont appliquées. Bien entendu, le niveau d'aptitude d'un ouvrage est évalué lors de chaque visite de contrôle, et au besoin, des mesures sont prises de manière à prolonger sa durée de vie.

Des visites de contrôle sont planifiées par chaque gestionnaire pour les infrastructures dont il a la charge. Dans le cas de la Ville de Liège, celles-ci s'organisent à différents niveaux :

- Chaque division territoriale, principalement de voirie, réalise un contrôle visuel régulier des infrastructures situées

sur son secteur. Elles répondent aussi aux sollicitations éventuelles des riverains concernant ces ouvrages. Ces divisions interviennent directement lorsqu'il s'agit de petites réparations ponctuelles et transmettent l'information au bureau d'études, lorsque l'ampleur de l'intervention nécessaire dépasse la capacité du service ou nécessite une phase d'étude.

- Afin de réaliser des inspections systématiques des ouvrages d'art, trois agents du Service de la Gestion de l'Espace public (G.E.P)¹ ont été formés récemment aux opérations d'inspection, avec l'aide de la Direction de l'Expertise des Ouvrages du Service de la Gestion de l'Espace public, Département des Travaux de la Ville de Liège-Service Public de Wallonie. La fréquence de ces visites de contrôle est variable en fonction du type et de l'état des ouvrages.
- Dans le cas d'infrastructures plus complexes, nous confions chaque année à des bureaux d'études privés des missions de contrôles ciblés.



Le bureau d'études de la G.E.P. répond aux demandes des divisions territoriales et réagit aux résultats des inspections systématiques en procédant aux études nécessaires, avec éventuellement l'aide d'un bureau d'études privé spécialisé. C'est seulement à ce moment précis que les interventions nécessaires sont définies et que leur coût est estimé pour intégration au prochain exercice budgétaire et/ou recherche de subsides éventuels.

Dans certains cas, et à certaines conditions, nous pouvons bénéficier d'investissement de tiers pour rénover ou remplacer

certains ouvrages (par exemple: le remplacement du pont des Tilleuls dans le cadre des travaux de construction de la ligne de tram).

Le cas échéant, des mesures temporaires peuvent également être mises en place afin de préserver l'ouvrage, telles que des limitations de tonnage ou de gabarit.

Il est évident que ces difficultés sont similaires pour les ponts, les murs de soutènement et les bassins d'orage.

GESTION DE L'ESPACE PUBLIC

Ville de Liège

Rue de Namur 2, 4000 Liège - T. +32 (0)4 238 32 03

¹ Service de la Gestion de l'Espace public (G.E.P.): du Département des Travaux de la Ville de Liège

Les outils de gestion du SPW au service des communes

Dans ses missions, la Direction de l'Expertise des Ouvrages du Service public de Wallonie (SPW) a notamment en charge la gestion et l'expertise du patrimoine d'ouvrages de la Région wallonne, soit près de 5 000 ponts. Forte de cette compétence technique, cette Direction fournit une assistance ponctuelle à d'autres intervenants comme par exemple les communes. Lors de ces expertises, le constat a été fait que les communes n'avaient généralement aucune politique de gestion de leurs ouvrages et que certains ponts communaux présentaient des dégradations évolutives pouvant porter atteinte à leur stabilité, et donc à la sécurité des usagers.

ISABELLE FRANQUET

Direction de l'Expertise des Ouvrages (SPW)

Parfois, ces désordres sont tellement importants qu'ils peuvent conduire à la ruine de l'ouvrage comme par exemple un effondrement au moment du passage d'un camion.



Quelques exemples d'ouvrages communaux en piètre état.



Les communes sont propriétaires et gestionnaires de nombreux ouvrages dont elles n'ont parfois même pas connaissance et pour lesquels il n'existe pas d'inventaire, ou à tout le moins pas d'inventaire complet. Souvent, il n'y a pas de programme d'inspection périodique des ouvrages et l'état de santé de ce patrimoine, pourtant vieillissant, est inconnu. En plus des dangers potentiels que cela représente, les coûts d'entretien et de rénovation résultant de ce manque de suivi seront sans conteste tôt ou tard très élevés. De plus, peu de documents (plans, photos, conventions...) relatifs aux ponts sont disponibles. Enfin, la plupart des communes disposent souvent de peu de moyens financiers et humains à consacrer à leurs ouvrages d'art.

C'est pour toutes ces raisons que le Service public de Wallonie (SPW) a décidé de mettre en place, au début de l'année 2015, un projet pilote intitulé « BDOA-Communes ». Ce nom a été choisi car, parmi les outils de gestion des ouvrages dont le Service public de Wallonie dispose, figure la Base de données des ouvrages d'art (BDOA). Il ne s'agit pas d'un programme informatique mais bien d'un site web accessible avec un simple identifiant et un mot de passe. Cet outil existe également en version mobile consultable à l'aide d'un smartphone. Cette BDOA permet, d'une part, d'établir et de répertorier le cadastre des 5 000 ouvrages du Service public de Wallonie (SPW), mais également d'en assurer la gestion au quotidien, par le biais notamment d'inspections, soit générales, dites de type A, soit plus détaillées, dites de type B.

La capture écran ci-dessous montre l'interface de cet outil BDOA pour un ouvrage du patrimoine du Service public de Wallonie.

Les différents onglets permettent d'archiver, par thématique, les informations disponibles sur l'ouvrage, comprenant notamment sa localisation, ses dimensions, sa structure, ses différentes inspections, les réparations éventuelles y ayant été effectuées... L'outil est très flexible et son utilisation sous environnement Windows est très intuitive.

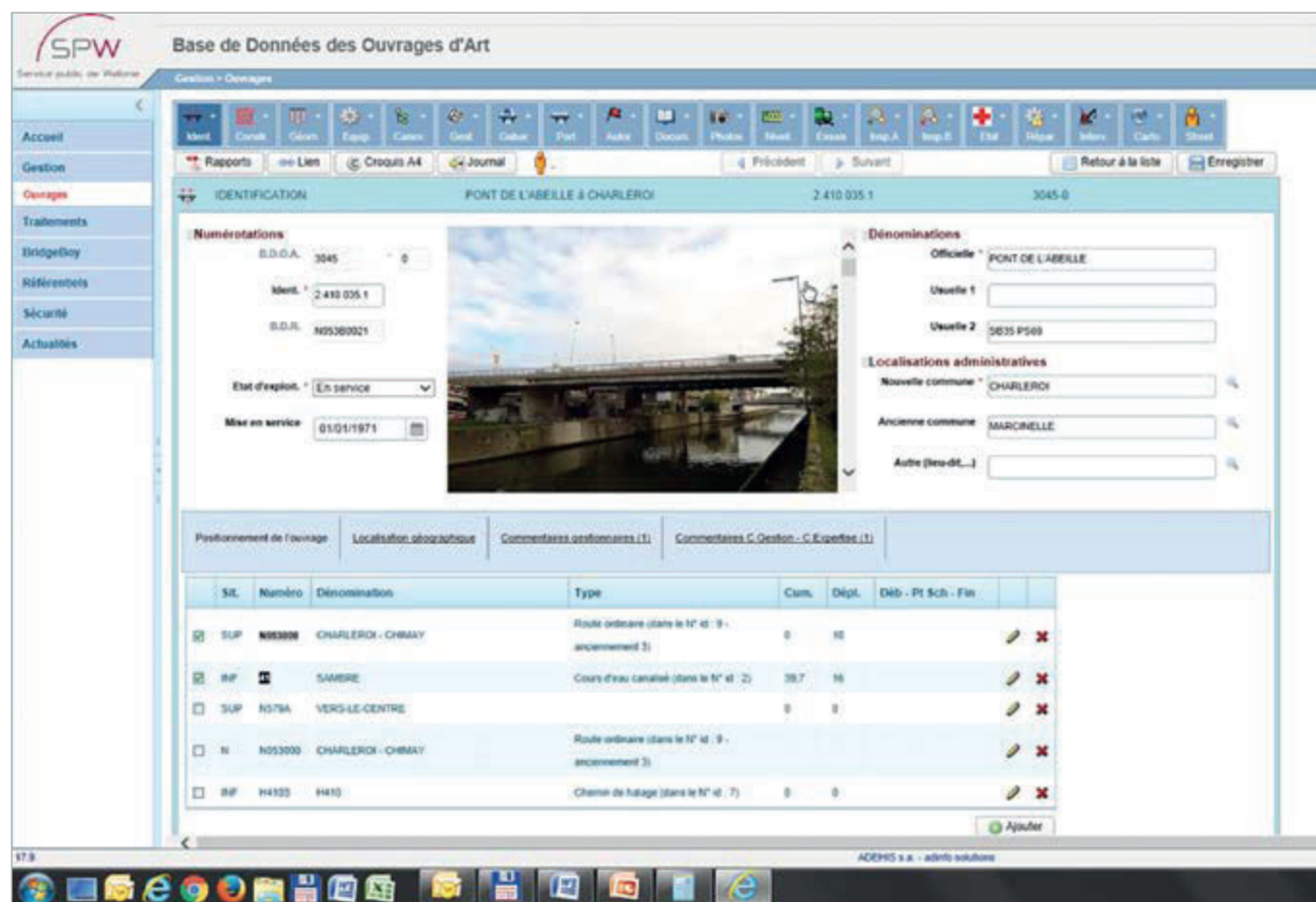
L'objectif de ce projet pilote est d'assister toute commune qui souhaite mettre en place une politique de gestion de son

patrimoine d'ouvrages, en partageant avec elle les outils du Service public de Wallonie et ses compétences. Pour ce faire, dans un premier temps, la Direction de l'Expertise des Ouvrages a proposé aux communes ayant décidé de prendre part à ce projet de mettre à leur disposition une copie de la BDOA, copie dans laquelle les ouvrages communaux ont été encodés par cette Direction après que les Communes aient fourni un tableau récapitulatif reprenant différentes données concernant les ponts dont elles sont le gestionnaire principal ou secondaire.

Actuellement, 15 communes participent à ce projet, pour un total d'un peu plus de 600 ponts encodés. Cela va de la petite commune, qui ne détient que quelques ouvrages, à une commune très importante, comme la Ville de Liège, qui est gestionnaire de nombreux ponts.

L'intérêt de la mise en place de cet outil peut aller de l'utilisation simple du programme en y regroupant le cadastre des ouvrages, leur géométrie principale, des photos et des plans, à une utilisation plus poussée en utilisant les modules d'inspection de la BDOA. De plus, l'outil permet également aux communes de visualiser les ponts appartenant au Service public de Wallonie et se trouvant sur leur territoire.

En plus de la mise à disposition des communes d'une BDOA dédiée, le Service public de Wallonie propose également le partage d'un autre de ses outils de gestion : le Bridge-boy tablette qui facilite les inspections d'ouvrages d'art.





Bridge-boy tablette fonctionnant sous Android

Né du besoin des Directions Territoriales de réaliser des inspections périodiques de ponts avec une qualité homogène et de faciliter les processus pour les inspecteurs de ponts, le Bridge-boy a été développé en vue de guider pas à pas l'inspecteur sur le terrain lors de son inspection et de l'aider à noter toutes les caractéristiques nécessaires à la bonne définition des défauts qu'il rencontre.

Pour utiliser au mieux cet outil, un canevas a également été établi pour fournir une carte d'identité du pont sur base de laquelle l'inspection sera réalisée, répertoriant chaque élément de l'ouvrage et son matériau constitutif afin d'imaginer le parcours d'inspection qui sera proposé à l'inspecteur.

La Direction de l'Expertise des Ouvrages propose également aux communes de les former et de les encadrer à l'utilisation de ces différents outils. Pour la réalisation de leurs premières inspections de ponts sur terrain, l'un des contrôleurs de cette Direction peut également accompagner les futurs inspecteurs de ponts sur site afin de les écoler et de les aiguiller dans cette première inspection.

Dans un premier temps, il avait également été proposé aux communes pilotes de rédiger un cahier spécial des charges pour la passation d'un marché (partiellement subsidiable) pour l'inspection de leurs ouvrages.

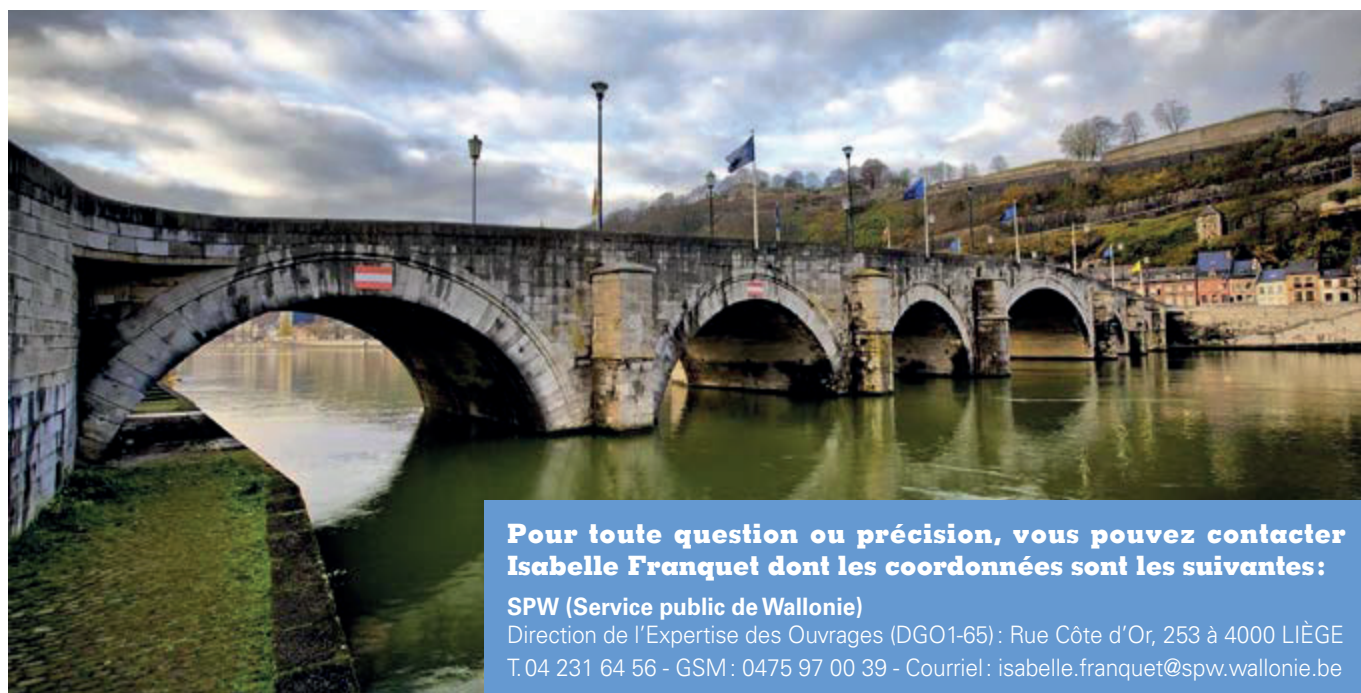
Vu le peu de succès de cette proposition, pour des raisons principalement budgétaires, et vu la volonté du Service public de Wallonie de sincèrement aider les communes dans la gestion de leurs ouvrages, la Direction de l'Expertise des Ouvrages a obtenu l'accord de sa hiérarchie afin de passer un marché à la charge du Service public de Wallonie pour réaliser les inspections A de deux ouvrages de chaque commune pilote. La Direction de l'Expertise des Ouvrages tente par ailleurs de sensibiliser d'autres communes à prendre part à ce projet pilote lors d'inspections ponctuelles réalisées à la demande des communes.

Une rencontre a eu lieu entre le Service public de Wallonie et des représentants des services techniques des cinq provinces wallonnes. Le but de cette rencontre est d'essayer, en collaboration avec ces services, de dynamiser le projet pilote.

L'implication des provinces n'est pas encore clairement définie et va très certainement dépendre des moyens disponibles de chacune d'elles. Cela pourrait par exemple se traduire par des formations des agents communaux ou par la prise en charge d'une partie des relevés de l'état des ouvrages. N'hésitez donc pas à prendre contact avec le service technique de votre province.

Il s'agit d'un projet ambitieux mais sans conteste nécessaire afin de permettre aux communes de mettre en place une gestion efficace et efficiente de leur parc d'ouvrages d'art, dans le but d'éviter tout risque d'accident dans les prochaines semaines/mois/années.

Toute commune qui le souhaite peut encore prendre part à ce projet pilote (qui est entièrement gratuit).



Pour toute question ou précision, vous pouvez contacter Isabelle Franquet dont les coordonnées sont les suivantes :

SPW (Service public de Wallonie)

Direction de l'Expertise des Ouvrages (DGO1-65) : Rue Côte d'Or, 253 à 4000 LIÈGE
T.04 231 64 56 - GSM : 0475 97 00 39 - Courriel : isabelle.franquet@spw.wallonie.be



La responsabilité des communes

Les ponts communaux sont destinés au passage du public, quel qu'en soit le gabarit, et surplombent également parfois d'autres voiries. À ce titre, les obligations du gestionnaire, communal ou non, et de la commune à leur égard restent identiques. L'une des obligations fondamentales d'un gestionnaire de voirie est de garantir la sécurité sur cette dernière. En effet, « un pouvoir de police est reconnu à la région, aux communes et aux provinces sur leurs voiries respectives, pouvoir de police qui est, en partie du moins, le corollaire de leur pouvoir de gestion »¹.



AMBRE VASSART
Conseiller

La Cour de Cassation rappelle souvent que « les pouvoirs publics ont l'obligation de n'établir et de n'ouvrir à la circulation publique que des voies suffisamment sûres : partant, hormis le cas où une cause étrangère, qui ne peut leur être imputée, les empêche de remplir l'obligation de sécurité qui leur incombe, ils doivent, par des mesures appropriées, éviter tout danger anormal, que ce danger soit caché ou apparent »².

La responsabilité du gestionnaire d'une voirie ou d'un pont destiné au passage du public découle de l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil (responsabilité du gardien de la chose) ou de l'article 1382 du Code civil (responsabilité pour faute). Dans le premier cas de figure, la responsabilité fondée sur l'existence d'un vice de la chose (voirie ou ouvrage d'art en l'espèce) est « étroitement liée à l'existence ou à l'inexistence d'un danger anormal pour l'usager de la route. Ce danger anormal doit être mis en relation avec la 'confiance légitime' dont doit pouvoir jouir l'usager de la route »³. Il n'est à ce titre pas prévu qu'un pont supporte des charges exceptionnelles et le gabarit devra servir de base à l'analyse d'un éventuel vice. De même, par exemple, un joint de dilatation est un élément de la chaussée habituel à l'entrée ou à la sortie d'un pont, quel que soit le véhicule de l'usager, automobile ou moto⁴.

En outre, la responsabilité du gestionnaire pourra également être engagée sur la base de l'article 1382 du code civil. Cette responsabilité implique trois éléments constitutifs : une faute, un dommage et un lien de causalité. La faute prise en considération correspond au comportement que n'aurait pas adopté l'homme honnête (le gestionnaire de voirie en l'espèce ou d'ouvrage d'art), diligent et prudent placé dans les mêmes circonstances.

À côté de cette obligation du gestionnaire, la commune a l'obligation de garantir la sécurité sur toutes les voies publiques traversant son territoire, quelle qu'en soit l'autorité gestionnaire, à l'exception toutefois des autoroutes. Cette obligation trouve sa source dans l'article 135, paragraphe 2 de la nouvelle loi communale. La commune doit donc garantir la sécurité des ouvrages d'art qui pourraient occasionner un dommage au public en général, qu'il s'agisse d'un dommage aux personnes ou aux choses.

Cette obligation de sécurité est identique à celle imposée au gestionnaire de la voirie chargé de ne pas commettre de faute de prudence. La responsabilité de la commune sera exclue si le dommage survient à la suite d'une cause étrangère, telle une faute de la victime, par exemple.

Ces obligations, incombant au gestionnaire et à la commune, consistent en des obligations de moyen et non de résultat⁵. Cela signifie que le gestionnaire et la commune doivent user de tous les moyens à leur disposition pour rendre les voiries concernées suffisamment sûres, et ce quand bien même ce résultat ne serait jamais atteint ou atteignable. La commune qui n'aurait pas mis en œuvre les moyens nécessaires deviendrait fautive au sens de l'article 1382 du Code civil. Le juge amené à se prononcer sur le respect de cette obligation comparera le comportement ou l'absence de comportement de l'intéressé avec ce qu'aurait fait le gestionnaire ou la commune normalement prudente et diligente.

Plus concrètement, deux devoirs découlent de cette obligation communale : d'une part, la surveillance adéquate des voiries concernées et, d'autre part, la neutralisation du danger dans un délai raisonnable par des mesures appropriées⁶.

Concernant la neutralisation du danger, il appartient à la commune et au gestionnaire, au vu des circonstances locales, d'apprécier quelle mesure doit être prise. Le pont dangereux doit donc être adéquatement sécurisé mais pas nécessairement réparé dans l'immédiat, pour éviter une responsabilité communale. Dans certains cas, une mise hors d'usage peut suffire le temps nécessaire à l'évaluation des travaux.

¹ Flamme, Fravasse, Chamart et Courtois, Droit administratif approfondi (la voirie), P.U.B., 1971-1972, p.8.

² Cass., 7.3.1963, Pas., 1963, I, p. 744 ; Cass., 9.10.1967, Pas., 1968, p. 174 ; Cass., 21.10.1993, Pas., 1993, I, p. 848 ; Cass., 26.5.1994, Pas., 1994, I, p. 513.

³ Mons, 17.10.1997, R.G.A.R., 1999, n°13.167.

⁴ Pol. Huy, 8 février 2007, J.J.Pol., 2009, p. 72.

⁵ V. not. Civ. Bruxelles, 8.3.1993, J.T., 1993, p. 761 ; Cass., 28.1.2005, inforum 216631 ; 3.2.2005, inforum 201951.

⁶ V. Civ. Louvain, 16.2.2005, Bull. ass., liv. 4, p. 744.