

DOSSIER DE PRESSE

# LES PONTS EN GIRONDE

gironde.fr





## Sommaire

**Les ponts en Gironde** p. 4 & 5

**La surveillance et l'entretien** p. 6 & 7

**Des interventions spécifiques  
pour les ponts dégradés** p. 8

## Un plan ponts : des efforts budgétaires importants pour sécuriser les déplacements girondins

En 2025, malgré de fortes contraintes budgétaires, le Département déploie un Plan ponts pour répondre à la préservation de son patrimoine et faire face aux évolutions climatiques et aux changements d'usages.

Le budget consacré est ainsi :

- doublé en investissement : **4,6 millions d'euros** (2,2 millions d'euros en 2024)
- augmenté en fonctionnement : **1,68 million d'euros** (1,04 million d'euros en 2024)

Le Département est chargé de l'aménagement et de la sécurisation des infrastructures routières : ponts, viaducs et murs de soutènement.

Ces ouvrages assurent la continuité des réseaux routiers. Ils jouent un rôle fondamental dans la mobilité quotidienne et participent au développement économique et social des territoires.

Dans une période où le vieillissement des ponts peut conduire à des restrictions de circulation, voire à des fermetures imprévues, leur maintenance et leur modernisation sont des enjeux majeurs pour garantir la sécurité des usagers, préserver la liberté fondamentale de circulation et répondre aux défis climatiques et environnementaux.

## LES PONTS EN GIRONDE

La Gironde est le département le plus vaste de France et l'eau y est très présente : Garonne, Dordogne, l'Isle... Cette géographie impose un maillage fin de ponts et d'ouvrages d'art pour assurer la continuité des déplacements.

Le Département gère, hors Métropole, un patrimoine considérable : **1770 ponts, 390 murs de soutènement et 1 tunnel de piste cyclable**, majoritairement composé de structures maçonnées ou en béton armé (constituées d'une armature en acier).

Parmi les ouvrages les plus emblématiques du territoire :

- ▶ le pont de pierre de Libourne, conçu par les mêmes architectes que celui de Bordeaux, mesure 220 mètres et a été élargi en 1975 pour la circulation piétonne
- ▶ les ponts dits Eiffel, dont le viaduc de Cubzac-les-Ponts qui mesure 1km de long
- ▶ les ponts suspendus, comme le plus ancien celui du Rouergue à La Réole, permettent le franchissement de grande portée

**Un patrimoine considérable dont la valeur est estimée à près d'1 milliard d'euros.**

### Nombre et longueur des ponts



**1770**

ponts

**205 550**

m2 de tablier



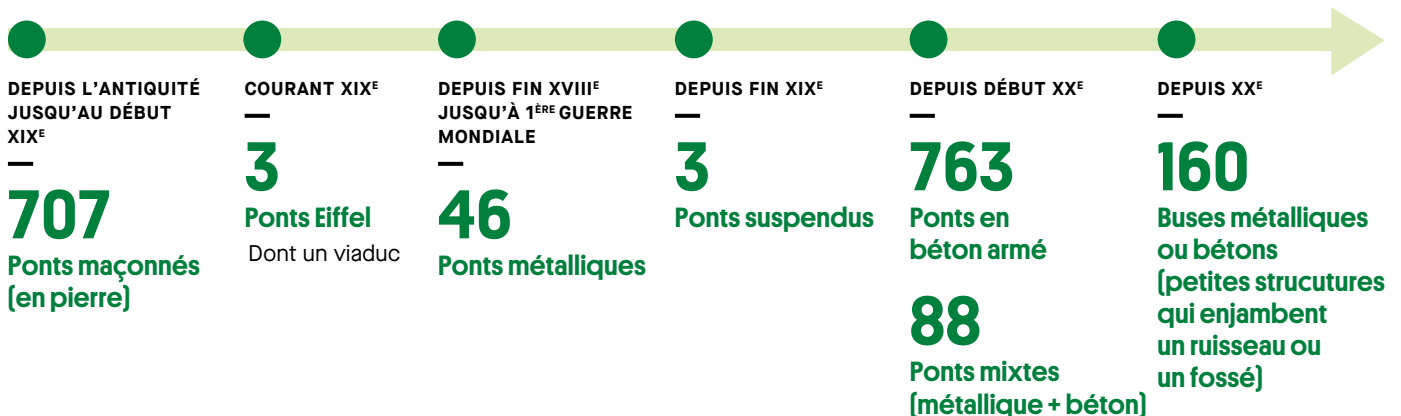
**8 %**

sont **supérieurs**  
à 50 mètres

**77 %**

sont **inférieurs**  
à 10 mètres dont  
1 sur 2 fait moins de 5 mètres

### Répartition des types de ponts selon leur époque de construction



## Les plus emblématiques et répartition par territoire



### Légende

— Périmètre des Maisons départementales des infrastructures de mobilité

📍 Les ponts Eiffel

📍 Les ponts suspendus

📍 Pont de pierre

## LA SURVEILLANCE ET L'ENTRETIEN

**1 pont sur 10**  
serait à risque en France  
soit 25 000 ponts

La durée de vie théorique d'un pont est d'environ 100 ans (sans reprise structurelle majeure), notamment pour les ouvrages construits après les années 2000. La longévité moyenne s'établit plutôt autour de 70 ans, avec de fortes disparités selon les matériaux employés et le type de construction.

Le vieillissement des ponts résulte de la dégradation progressive des matériaux, aggravée par les conditions environnementales. Le dérèglement climatique accentue ce phénomène, en raison de la fréquence et de l'intensité accrues des événements météorologiques extrêmes.

À cela s'ajoutent l'évolution des usages, l'augmentation du trafic et la circulation de véhicules de plus en plus lourds, alors que les ouvrages n'avaient pas été conçus à l'époque pour supporter de telles charges, ce qui a pu accélérer leur vieillissement.

Selon les estimations, 1 pont sur 10 en France serait à risque, soit 25 000 ponts, souvent de petits, voire de très petits ouvrages dont la plupart sont concédés de longue date aux Départements, sans compensation à la hauteur de l'entretien qu'ils exigent.

### Une surveillance régulière assurée par les équipes territoriales

Chaque pont fait l'objet d'un suivi rigoureux, assuré par des agents dédiés des six Maisons départementales des infrastructures de mobilité, sauf en cas de particularités techniques nécessitant l'intervention de bureaux d'études spécialisés comme le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

#### Deux types de contrôles sont réalisés :

- chaque année : une visite de contrôle pour observer l'évolution de l'état du pont et identifier les travaux d'entretien courant et les réparations légères
- tous les six ans : une inspection détaillée et approfondie

**Ces délais peuvent être ajustés selon l'âge et l'état de l'ouvrage.**

### Un nouvel outil de classification pour prioriser les interventions

Afin de mieux cibler les priorités d'intervention le Département s'est doté en 2024, d'un nouvel outil de classification : l'Image Qualité Ouvrages d'Art (IQOA).

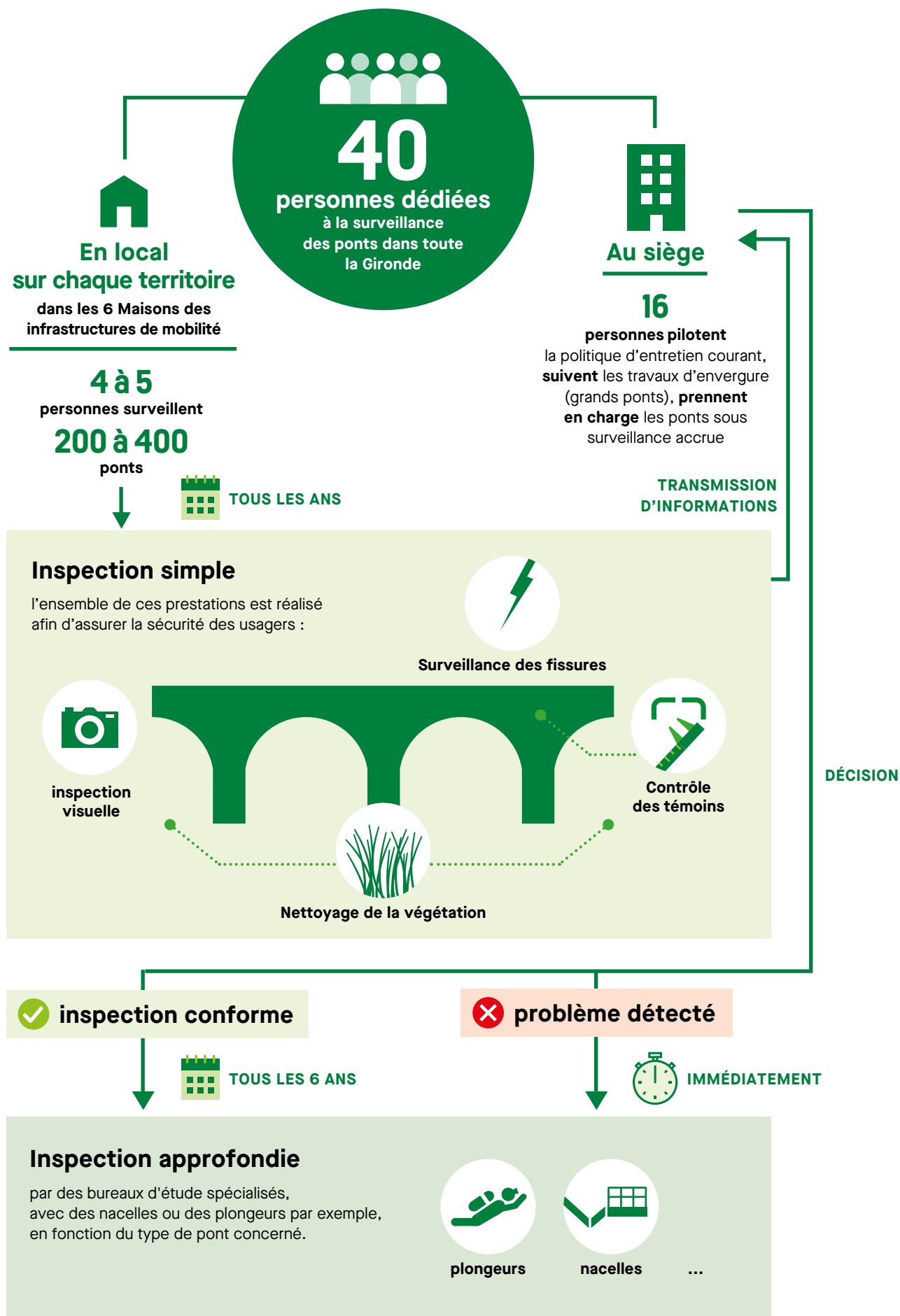
Ce système de notation, défini par l'État, classe les ponts selon leur état :

- Classe 1 : bon état apparent
- Classe 2 : entretien spécialisé à prévoir, sans urgence
- Classe 2E : entretien spécialisé urgent
- Classe 3 : structure altérée nécessitant des travaux, sans caractère d'urgence
- Classe 3U : structure gravement altérée et nécessite travaux urgents

95 % des ponts étaient classifiés en bon état en 2024 (de 1 à 2E). Ce pourcentage évolue chaque année, selon les inspections, la classification et les travaux réalisés.

[Les ponts en Gironde en vidéo sur gironde.fr](https://www.gironde.fr/les-ponts-en-gironde)

**95 %**  
des ponts en Gironde  
classés en bon état  
en 2024



## DES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LES PONTS DÉGRADÉS

Les ouvrages classés en mauvais état font l'objet d'un suivi tant technique que socio-économique :

- ▶ études de pré-diagnostic et inspections renforcées
- ▶ études de réhabilitation ou de reconstruction,
- ▶ information et concertation avec les communes et les usagers
- ▶ évaluation de la gêne occasionnée (en tenant compte de la localisation, du trafic, des déviations, des impacts économiques, etc.)

En fonction de ces éléments une hiérarchisation pluriannuelle est établie.

Des équipes projets du Département assurent le suivi de ces opérations en collaboration étroite avec le CEREMA. Cela permet de bénéficier d'analyses renforcées et d'établir des plans d'action adaptés.

Trois ponts sont actuellement sous surveillance renforcée :

- **le pont du Rouergue à La Réole** : fermé à la circulation depuis 2021, y compris aux piétons et cyclistes en période hivernale. Une concertation publique sur l'avenir du pont est programmée du 14 juin au 14 juillet 2025.
- **le pont de Bonzac à Saint-Denis-de-Pile** : fermé depuis février 2024, en attente de démolition. Une concertation publique aura lieu du 18 juin au 18 juillet 2025 concernant son projet de reconstruction.
- **le pont du bois à Izon** : actuellement fermé à la circulation. Les travaux sont prévus au dernier trimestre 2025.

## Soutien aux entreprises impactées

Lorsque la fermeture d'un ouvrage entraîne des conséquences économiques pour les professionnels et commerçants locaux, le Département peut mettre en place une commission d'indemnisation amiable. La CCI de Bordeaux Gironde, mandatée par la collectivité, accompagne les entreprises dans la constitution de leur dossier.

Le Département anime cette commission, établit les propositions d'indemnisation, les soumet au vote de l'assemblée départementale, puis procède aux paiements.





Viaduc de Cubzac-les-Ponts

**Contacts presse**

Typhaine Cornacchiari

06 18 18 22 44

[typhaine.cornacchiari@gironde.fr](mailto:typhaine.cornacchiari@gironde.fr)

Anne-Gaëlle Mc Nab

06 14 50 03 63

[anne-gaelle.mcnab@gironde.fr](mailto:anne-gaelle.mcnab@gironde.fr)

**[gironde.fr](http://gironde.fr)**

