

LES RÉSULTATS

J'AI MAL À MA ROUTE

QUELLES SONT LES ROUTES LES PLUS DÉGRADÉES DE FRANCE ?



Copyright : « 40 millions d'automobilistes », 2016

Réalisé par : « 40 millions d'automobilistes »

Crédits photo : « 40 millions d'automobilistes »,
Union des Syndicats de l'Industrie Routière
Française, © COLAS - Joachim Bertrand.

Fotolia.com : daizuoxin, dell, Elenathewise, artcalin,
efks, ollirg, Miredi, Jackin, mirpic, Famed01, poliki,
Rocky Grimes, standret, Julien Eichinger.



PIERRE CHASSERAY

Délégué général de « 40 millions d'automobilistes »

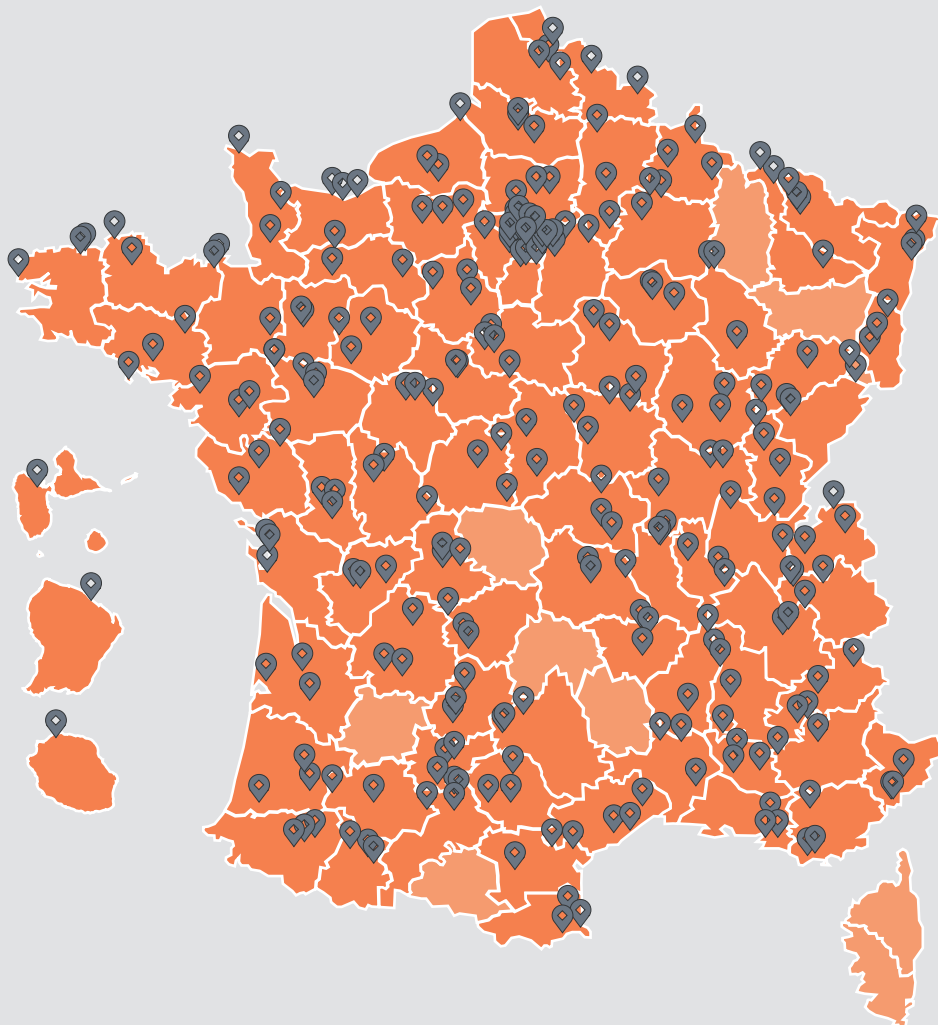
Et si chacun assumait sa responsabilité? Lorsqu'il s'agit de parler de sécurité routière, c'est sans cesse le même refrain d'une chanson que l'on connaît par cœur: il faut accentuer la répression pour limiter le nombre d'accidents. Et pourtant, comment imaginer que l'on puisse inlassablement accumuler les textes et mesures répressives sans tomber un jour dans l'excès de mesure? La réglementation plus stricte, toujours plus sévère, ne résout pas tout. La sécurité routière ne se résume pas à des sanctions toujours plus lourdes. À quoi bon punir de 135 euros le dépassement d'1 km/h de la limitation de vitesse? 1 km/h de trop par inadvertance et c'est 12% du SMIC qui s'envole...

Cette impunité, cette intolérance, est toujours justifiée par l'absence de limite à la lutte contre l'insécurité routière. Alors pour quelle raison l'État ne se l'impose-t-il pas à lui-même? Car oui, il est inadmissible que nos routes se dégradent sans la moindre attention des Pouvoirs publics. Et aucune étude sérieuse depuis 1995 n'ose évaluer l'impact réel d'une route mal entretenue sur la sécurité routière. Oui, à force de ne pas entretenir, nous détruisons notre patrimoine routier, cette richesse de mobilité que l'on a mis des années à construire, kilomètre par kilomètre.

Cet état des lieux que nous vous proposons aujourd'hui, cette carte compilée d'informations remontées par les automobilistes eux-mêmes, met l'accent sur quelques routes, symboles d'une France qui réduit à peau de chagrin ses investissements dans l'entretien de nos routes. Une chose est sûre, nous ne tolérerons aucun accident sur ces routes où la responsabilité de l'infrastructure routière peut être clairement engagée.

Grâce à la publication de cette première carte au Gouvernement, aux parlementaires, aux conseillers régionaux, départementaux ainsi qu'à tous les maires de France, plus personne ne pourra se réfugier derrière l'argument du « On ne savait pas ».

CARTE 1 : SIGNALEMENTS SÉLECTIONNÉS POUR CHAQUE DÉPARTEMENT





SOMMAIRE

COMPRENDRE LA ROUTE ET SES ENJEUX	7
• Petite histoire du réseau routier français	8
• La route, voie de circulation et de communication	11
• Construire, aménager, exploiter et entretenir les routes : obligations et moyens des gestionnaires	15
LA ROUTE, RUBAN NOIR DE TECHNOLOGIE	21
• Qu'est-ce qu'une route?	22
• Et demain, la route sera... ..	25
• Pourquoi la route se dégrade-t-elle?	29
• Principales altérations du réseau et conséquences sur la sécurité des usagers	31
« J'AI MAL À MA ROUTE », UNE INITIATIVE POUR SENSIBILISER À LA DÉGRADATION DU PATRIMOINE ROUTIER FRANÇAIS	39
• Les routes françaises, un patrimoine en péril	40
• « J'ai mal à ma route », une action participative et mobilisatrice	43
• Informer les Pouvoirs publics et inciter à l'action	46
FICHES DÉPARTEMENTALES	49
• Les 3 routes les plus dégradées par départements	51



COMPRENDRE LA ROUTE ET SES ENJEUX

PETITE HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS

« AUPARAVANT, LE PAYS, C'ÉTAIT LE VILLAGE D'À CÔTÉ (...) ET TOUT D'UN COUP, IL Y A EU DES ROUTES POUR SE RELIER ENTRE NOUS (...). LA ROUTE A TOUT FAIT, ELLE A UNIFIÉ LE PAYS, ELLE A FAIT LA FRANCE. »

Loránt DEUTSCH, *Faites entrer l'invité*, Europe 1.

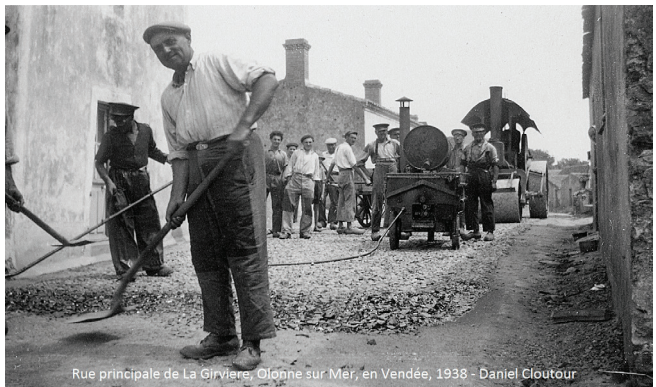
Notre réseau routier est hérité de l'Histoire de France et du développement de ses territoires. Il a subi de multiples transformations physiques et organisationnelles au cours de son évolution, au gré des stratégies mises en oeuvre par les différents régimes politiques et des mutations économiques et sociétales.

Au 1^{er} siècle de notre ère, le territoire de la Gaule dispose déjà d'un réseau routier important et relativement bien entretenu, qui permet la circulation des chars et favorise donc des communications terrestres efficaces, en particulier pour les échanges marchands. Les voies de circulation sont parfois

empierreées et encadrées de fossés, mais consistent le plus souvent en de simples chemins de terre.

L'Époque romaine ne fait que reprendre en grande partie le tracé des anciennes routes gauloises en y apportant quelques améliorations. La construction et l'entretien des routes dépendent surtout des besoins de déplacements des armées et du développement des principaux centres démographiques et d'affaires. Les voies romaines sont fonctionnelles et de bonne facture : elles mettent en oeuvre des techniques de construction rigoureuses et plutôt perfectionnées pour l'époque.

Les routes du Moyen Âge sont largement superposées aux anciennes voies romaines, mais elles se détériorent rapidement et le réseau évolue peu dans ces années sombres. Les voyageurs qui souhaitent les emprunter doivent s'acquitter d'un droit de



Rue principale de La Girvière, Olonne sur Mèr, en Vendée, 1938 - Daniel Cloutour

peage auprès des seigneurs qui en sont propriétaires et ont la charge de leur entretien, mais négligent le plus souvent cet aspect.

8 | J'ai mal à ma route: quelles sont les routes les plus dégradées de France ?

À partir du XVIII^{ème} siècle, la construction d'un réseau structuré et maillé devient une véritable préoccupation pour le Pouvoir central. L'administration des Ponts et Chaussées, fondée en 1747, a la responsabilité du développement et de l'entretien des routes les plus importantes. Ce sont ainsi près de 30 000 kilomètres de voies principales qui sont construites par l'État au cours du siècle, les chemins ruraux restant à la charge des habitants.

En 1776, des normes de construction sont imposées pour la première fois pour les routes.



En 1776, la première classification des routes du Royaume est établie, qui répartit en quatre catégories toutes les voies de circulation, des « routes royales » sillonnant le territoire, jusqu'aux plus petites voies d'intérêt local. Des normes de construction sont imposées pour la première fois pour les routes royales: un *memorandum* est rédigé, élaborant la première approche scientifique de construction des routes et les méthodes prenant en compte la préparation des sols et la répartition des charges pour éviter la déformation de la chaussée.

Sous le Premier empire, les routes royales prennent le nom de « routes impériales ». Il s'agit de quatorze routes principales, toutes au départ de Paris et reliant la capitale aux grandes villes de l'Empire. Ce sont en fait les ancêtres de nos routes nationales (qui ne prendront ce nom qu'en 1830). Les routes d'importance secondaire, qui relient entre elles ces grandes villes, constituent le réseau départemental. Une première nomenclature (qui consiste au début en une simple numérotation des voies en fonction de leur importance dans l'irrigation du territoire) est mise en place, dans le but de hiérarchiser l'attribution des crédits de construction et d'entretien (les financements publics diminuent à mesure que l'importance de la route décroît).

Après l'Empire et avec le développement et l'avènement de l'ère industrielle, les routes doivent s'adapter au commerce, à l'échange de marchandises et aux transports de voyageurs. Les Ponts et Chaussées densifient le réseau et rénovent les routes existantes. Les chemins vicinaux, à la charge des communes et sous le contrôle des préfets, sont créés en 1824.

À la fin du XIX^{ème} siècle, les principaux efforts d'investissement dans les infrastructures de transports portent sur le développement du chemin de fer, réputé moins coûteux et plus efficace que le réseau routier pour le transport de marchandises. Toutefois, le territoire

français est désormais parcouru par plus de 14 000 kilomètres de routes nationales et 48 000 kilomètres de routes départementales en bon état.

Le Code de la route et les premiers panneaux de signalisation apparaissent en 1924.

Avec l'apparition et la démocratisation de l'automobile au début du XX^{ème} siècle, les irrégularités de chaussées deviennent problématiques : sans revêtement ni signalisation, les routes sont dangereuses à pratiquer. Le Code de la route et les premiers panneaux de signalisation apparaissent en

1924. Entre les deux guerres mondiales, l'État français fait goudronner les voies nationales et départementales. Par la suite, sous l'impulsion des politiques de mobilité et grâce aux investissements publics, le réseau continue de s'étendre et de se densifier et les premières autoroutes sont construites dès les années 1960.

Le réseau que l'on parcourt aujourd'hui quotidiennement est le résultat de ces siècles d'évolution, à la fois en termes d'extension des voies de circulation et de savoir-faire dans la réalisation des travaux (prise en compte du trafic, matériaux utilisés, méthodes mises en œuvre...).

Le réseau que l'on parcourt aujourd'hui quotidiennement est le résultat de ces siècles d'évolution.

LA ROUTE, VOIE DE CIRCULATION ET DE COMMUNICATION

LA ROUTE, PREMIER RÉSEAU SOCIAL

La mobilité joue un rôle essentiel dans l'histoire de l'homme et des territoires. À ce titre, les routes constituent le premier réseau social : elles sont un lien entre les hommes et un vecteur de partage dont chaque citoyen est usager.

La route ne se contente pas de permettre le transport d'une personne ou d'un bien d'un point A à un point B : elle a aussi une fonction relationnelle, qui en fait un socle de la vie quotidienne et autorise les échanges de toute nature.

Les évolutions récentes des nouvelles technologies et des modes de vie, de consommation et de déplacements ne font qu'accentuer ce rôle. La route ne se contente pas de permettre le transport d'une personne ou d'un bien d'un point A à un point B : elle a aussi une fonction relationnelle, qui en fait un socle de la vie quotidienne et autorise les échanges de toute nature.

« LA ROUTE NAÎT DE L'IDÉE QU'IL EXISTE UN AUTRE, AVEC QUI ON PEUT ÉCHANGER. »

Christian GRATALOU, géographe-historien à l'Université de Paris VII.

La route est un élément structurant de tous les territoires. Elle doit permettre l'accès aux services quotidiens dans les meilleures conditions de sécurité, de fluidité du trafic et de confort. C'est d'autant plus vrai dans les zones rurales et isolées, où les habitants ont rarement d'autres choix que de circuler en voiture. De la qualité de la voirie et de la densité du maillage dépend la satisfaction des besoins des personnes et, dans ce contexte, le réseau routier participe largement à l'amélioration de la qualité de vie, à l'accès au travail, aux loisirs, à la culture.

LA ROUTE, OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le réseau routier est un élément dynamique du développement économique national et régional.

D'une part, parce que la structure de l'économie française a largement évolué vers une stagnation -voire un recul- des secteurs primaire (production agricole) et secondaire (industrie), au profit du secteur tertiaire (développement des services). Ces nouvelles activités ont profondément modifié la nature des échanges : alors que le transport de matières premières diminue considérablement, celui des produits finis augmente. En conséquence, la part du transport routier, plus adapté aux échanges de produits manufacturés, est en forte augmentation.

D'autre part, l'ouverture des frontières et la mondialisation des marchés impliquent une organisation logistique accrue pour les entreprises et une optimisation des vitesses de transport.

Enfin, la situation géographique de la France au carrefour de l'Europe du Nord et du Sud engendre un important trafic routier de marchandises et donc des besoins conséquents en termes d'infrastructures.

Si bien que le réseau routier assume aujourd'hui 87% des trajets de transport de personnes (contre seulement 10% pour le ferroviaire et 2% pour le transport aérien) et 87% du transport de marchandises. Mais si la densité et la qualité du réseau routier français – reconnues à travers le monde entier – ont été longtemps un atout indéniable pour la compétitivité et l'attractivité du pays, depuis plusieurs années, la France se voit régulièrement rétrogradée dans les différents classements mondiaux sur la qualité et la compétitivité des infrastructures de transport. Pour préserver la richesse économique et culturelle du pays et continuer à attirer les investisseurs étrangers, la France doit donc travailler à maintenir ce patrimoine en bon état et adapter le réseau aux nouvelles exigences de mobilité.

Le réseau routier assume aujourd'hui 87% des trajets de transport de personnes et 87% du transport de marchandises.



LA ROUTE, GARANT DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Le *projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport*¹ rappelle les conclusions du programme REAGIR², qui met en exergue que « 95% des accidents comport[ent] des facteurs se rapportant à l'utilisateur » (alcool, vitesse, fatigue...), « 28% [...] au véhicule » et que « 47% des accidents comport[ent] des facteurs se rapportant à l'infrastructure ». L'accident de la route est donc une combinaison des facteurs conducteur-véhicule-infrastructure, dans laquelle la part de mise en cause du dernier des trois facteurs

¹ Rapport n° 29 (2001-2002) de M. Jean-François LE GRAND, fait au nom de la commission des affaires économiques.

² Depuis 1983, le programme REAGIR permet aux préfets de nommer des enquêteurs bénévoles issus d'associations (puis des professionnels de Gendarmerie, de la Police nationale et de l'Équipement depuis 2004), les IDSR (Inspecteurs départementaux de la Sécurité routière), pour déterminer les causes des accidents de la route et proposer des améliorations visant la disparition ou l'atténuation des facteurs de risques étudiés.

doit inciter les Pouvoirs publics à placer les infrastructures au centre des préoccupations de sécurité routière, car elles constituent une des principales pistes d'action pour améliorer les conditions de sécurité sur le réseau routier.

**47% des accidents
comport[ent] des
facteurs se rapportant à
l'infrastructure.**

Déjà dans les années 1960, un volet « infrastructures » est intégré aux premières politiques de sécurité routière, pour mieux adapter la route au trafic et réduire les risques inérents à la configuration et à l'aménagement des chaussées.

Dans les années 1980, les endroits au taux d'accidents mortels élevés – les « points noirs » – sont identifiés et font l'objet d'un traitement spécial en vue de leur résorption.

Aujourd'hui, on peut considérer que ces points sont éradiqués, mais de nombreux progrès sont encore possibles, qui imposent une réelle prise de conscience du rôle prépondérant de l'infrastructure, à la fois dans la diminution de l'occurrence des accidents et dans la réduction de leur gravité.

Depuis 2005, la démarche SURE³ impose un audit des routes, visant à prendre en compte l'aspect « sécurité » dès l'élaboration du projet de construction ou de réaménagement des routes et jusqu'au processus de contrôle de la qualité des nouvelles infrastructures réalisées suite à la mise en service de la route. Ces politiques de sécurité sont basées sur le concept récent selon lequel la route doit pouvoir pardonner les erreurs humaines, élaboré en fonction de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques de la route. À ce sujet, il est dorénavant clairement établi que la dégradation des chaussées, l'usure du revêtement (en cela qu'elle diminue l'adhérence des véhicules et augmente donc les distances de freinage), le manque d'entretien des équipements de la route (dont les marquages au sol et la signalisation verticale) (voir p.37-38) et l'absence ou le mauvais état des dispositifs de retenue constituent une cause ou un facteur aggravant de l'accidentalité (voir p.34-35).

Pour remédier à ces facteurs, la politique de sécurité des infrastructures s'articule désormais autour de trois axes :

³ Lancée en 2001, la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes existantes) est élaborée par la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation routières) pour mettre en oeuvre les préconisations du Livre blanc de la sécurité routière de 1989, dont l'objectif était de mettre en place un « contrôle technique » de la sécurité des infrastructures routières. En particulier, il s'agissait d'acquérir une meilleure compréhension du rôle de l'infrastructure dans le mécanisme des accidents de la route et dans leurs conséquences pour déterminer les actions à entreprendre.



- La mise à jour des normes techniques relatives à la construction et à la transformation des routes nationales et autoroutes et la réalisation des travaux adaptés (contournement d'agglomérations, construction de

routes à chaussées séparées, transformation de carrefours en croix en carrefours giratoires...);

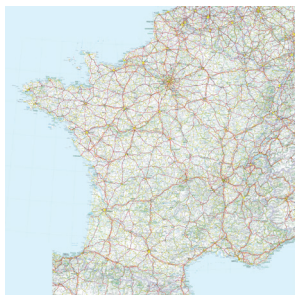
- L'entretien continu de l'ensemble des routes du réseau et la réhabilitation d'anciens ouvrages routiers (renouvellement des couches de roulement (voir p.22), la mise en place des marquages, l'entretien des accotements (voir p.16), la viabilité hivernale⁴...);
- La réalisation d'aménagements de sécurité spécifiques sur les routes déjà en service, à partir des diagnostics publiés par le programme SURE. Ce volet intègre notamment le traitement des obstacles latéraux et la mise en place de glissières de sécurité avec écran moto (voir p.34).

⁴ L'hiver entraîne des conditions de circulation particulières. Les actions visant la viabilité hivernale (la préservation de la praticabilité des routes) du réseau comprennent l'information aux usagers et la mobilisation des personnels des DDE (Direction départementale de l'Équipement) pour des opérations préventives (salage, surveillance des routes...) ou curatives (déneigement).

CONSTRUIRE, AMÉNAGER, EXPLOITER ET ENTRETENIR LES ROUTES : OBLIGATIONS ET MOYENS DES GESTIONNAIRES

QUI EST RESPONSABLE DES ROUTES ?

Le réseau routier français est estimé à 1 071 176 kilomètres, dont 9 053 km d'autoroutes.



La loi définit le domaine public routier comme « l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées »⁵. Autrement dit, l'ensemble des 1 071 176 kilomètres du réseau routier français⁶ est la propriété de l'État ; il en a la responsabilité et doit en assurer la gestion et l'entretien. Pour l'assister dans cette tâche, il a recours à la concession ou au transfert de compétences :

- L'État gère seul les autoroutes non-concédées (2 609 km de voies) et le réseau routier national (8 901 km de routes nationales) tel que défini par la loi du 13 août 2004 : il s'agit des routes appartenant au réseau principal « structurant »,

qui drainent les trafics à longue distance et assurent la desserte des grandes métropoles régionales. Localement, ce sont les 11 DIR⁷ qui exercent les responsabilités liées à l'exploitation, la gestion, l'entretien et la rénovation du réseau routier national en s'appuyant sur les politiques élaborées au niveau central ;

- Dès les années 1950, l'État a eu recours au régime de la concession pour le financement et la gestion des 9 053 km d'autoroutes dont il a confié la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation à des sociétés privées ;
- Les routes départementales (377 323 km) sont gérées par les Conseils départementaux. En 2004, près de 18 000 km de routes nationales présentant un intérêt local marqué ont été reclassés en routes départementales et transférés aux départements ;
- Les voies communales et les chemins ruraux (environ 673 290 km) ont été confiés aux communes et EPCI⁸. Contrairement aux autres voies de circulation, les chemins ruraux font partie des biens privés de la commune, ce qui leur confère un statut juridique particulier : leur entretien ne figure pas parmi les travaux constituant une dépense obligatoire pour la

⁵ Article L2111-4 du Code général de la Propriété des Personnes publiques.

⁶ Les chiffres relatifs à la longueur des différents réseaux routiers mentionnés s'entendent au 31 décembre 2014.

⁷ DIR : Direction interdépartementale des Routes.

⁸ EPCI : Établissements publics de Coopération intercommunale (district, syndicat d'agglomération nouvelle, communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine).

commune, bien qu'ils soient affectés à l'usage public. En revanche, « l'autorité municipale est chargée de la police et de la conservation des chemins ruraux »⁹.

SUR QUELS ÉLÉMENTS L'OBLIGATION D'ENTRETIEN DES ROUTES PORTE-T-ELLE?

L'État et les collectivités territoriales doivent assumer « les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes »¹⁰. Il appartient donc au gestionnaire de trouver la meilleure solution pour préserver le patrimoine dont il est dépositaire et optimiser la dépense publique.

Cette responsabilité ne s'entend pas seulement en ce qui concerne la chaussée (l'endroit où circulent les véhicules motorisés), mais tous les éléments constitutifs de la voirie, c'est-à-dire l'assiette de la route (voir schéma p.22) (la chaussée, les accotements, les terre-pleins centraux, les ouvrages d'art...) et ses dépendances (le sous-sol, les talus et fossés, les clôtures, murets, trottoirs, pistes cyclables, arbres...).



Les équipements routiers, en cela qu'ils répondent aux besoins de la circulation routière (ils contribuent à la sécurité des usagers et favorisent la fluidité du trafic), font également l'objet d'obligations en matière d'investissement, d'aménagement et d'entretien. Ces équipements sont de différentes natures et remplissent diverses fonctions: on distingue ainsi les équipements de signalisation routière (les marquages de chaussée, les panneaux de signalisation, les balises et les feux de circulation) et les équipements de protection des usagers (les dispositifs de retenue des véhicules et des piétons, d'atténuation des chocs ou de protection contre l'éblouissement).

⁹ Article L161-5 du Code rural et de la pêche maritime.

¹⁰ Articles L131-2 et L141-8 du Code de la voirie routière.

Précisons cependant que, si la loi prévoit en effet que «les dépenses d'entretien des voies communales» font partie des «dépenses obligatoires»¹¹ pour la commune ou l'intercommunalité compétente (considérées comme des dépenses dites «de fonctionnement»), les dépenses liées aux travaux neufs et aux grosses réparations – qualifiées alors de «dépenses d'investissement» – ne sont en revanche pas obligatoires. La distinction réglementaire entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement est précisée dans la circulaire «relative aux règles d'imputation des dépenses du secteur public local»¹²:

- Les dépenses de fonctionnement comprennent les dépenses d'entretien ou de réparation destinées à conserver la voirie dans de bonnes conditions d'utilisation ou à la remettre en bon état d'utilisation (pour les chaussées et les accessoires des chaussées: accotements, trottoirs, pistes cyclables, talus, soutènements, ouvrages d'écoulement des eaux, ponts, signalisation, plantations, élagage et ventilation), au maintien des conditions normales de circulation (balayage, nettoyage et viabilité hivernale) et aux moyens de service (personnel, gestion des frais administratifs, entretien et réparation des bâtiments, des installations, du matériel et de l'outillage).
- Les dépenses d'investissement concernent les «travaux pouvant être immobilisés», c'est-à-dire tous les travaux qui ont pour but l'amélioration du service rendu à l'utilisateur, le remplacement d'ouvrages, la construction de voies nouvelles et les modifications substantielles et améliorations apportées à la chaussée et aux accessoires des chaussées.

DE QUELS OUTILS LES GESTIONNAIRES DISPOSENT-ILS POUR ORGANISER L'ENTRETIEN DES ROUTES ?

En cette période de difficultés économiques et de restrictions budgétaires (les sommes investies et allouées par l'État aux collectivités locales pour subventionner la construction et l'entretien des réseaux routiers dont elles sont responsables diminuent d'année en année), les gestionnaires de voirie concentrent leurs efforts sur le maintien à niveau des routes, non sans difficultés.

Dans ce contexte et pour assurer une bonne gestion du patrimoine routier, le gestionnaire se doit d'avoir recours à une politique d'entretien rigoureuse. Il est donc impératif de mettre

¹¹ Article L2321-2-20 du Code général des Collectivités territoriales.

¹² Annexe 2 - Application du critère de distinction entre dépenses d'investissement et dépenses de fonctionnement aux travaux de voirie de la circulaire n°INTB0200059C du 26 février 2002.

en place une procédure de surveillance régulière du réseau routier concerné pour détecter au plus tôt d'éventuelles dégradations des infrastructures, mesurer l'évolution du trafic routier et établir un diagnostic qui soit le plus précis possible.

À partir de ces observations, il convient d'évaluer les besoins, de hiérarchiser les investissements réalisables et de définir un programme d'entretien annuel ou pluriannuel, qui doit privilégier l'entretien préventif aux interventions de réhabilitation d'urgence (ou « entretien curatif »), pour éviter que les routes n'atteignent un degré de dégradation trop avancé, qui est de nature à mettre en péril la conservation de la chaussée et donc le confort et la sécurité des usagers.

DE QUELS MOYENS FINANCIERS LES GESTIONNAIRES DISPOSENT-ILS POUR REMPLIR LEURS OBLIGATIONS ?

La valeur patrimoniale (autrement dit le coût du remplacement à neuf) du réseau routier français est estimée à près de 2 000 milliards d'euros, soit environ l'équivalent du PIB¹³ annuel de la France, dont 1 750 milliards d'euros pour les seuls réseaux départementaux et communaux. Un patrimoine conséquent donc, qui nécessite aussi des moyens financiers importants pour en préserver la qualité et l'efficacité, et ce d'autant plus que « la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires » et qu'elle répond notamment « aux enjeux de lutte contre la fracture territoriale ». ¹⁴

La valeur patrimoniale du réseau routier français est estimée à près de 2 000 milliards d'euros.

Pour organiser, hiérarchiser et répartir les dépenses nécessaires à l'entretien et à la rénovation du patrimoine routier français, l'État dispose d'un établissement public administratif faisant fonction d'outil financier – l'AFITF¹⁵ – dont la politique et les orientations étaient initialement dictées par le SNIT¹⁶.

Or, le SNIT prévoyait des investissements financiers de l'ordre de 245 milliards d'euros sur 25 ans. Élaboré avant la crise de la dette publique, le projet a été jugé « incompatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques » ; une adaptation du projet a donc

¹³ PIB : Produit intérieur brut, évalué en 2014 à 2 061 milliards d'euros (données de la Banque mondiale).

¹⁴ Extrait du rapport de la commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » (2013), p.14.

¹⁵ AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de transports de France.

¹⁶ SNIT : Schéma national des Infrastructures de Transports. Document stratégique élaboré en octobre 2011 pour la réalisation de projets portant sur les différents types d'infrastructures de transport.



été demandée par le ministre des Transports dès octobre 2012, dans le but «de construire une vision plus soutenable des transports en donnant la priorité aux transports du quotidien».

En juin 2013, le rapport de la commission « Mobilité 21 »¹⁷ a donc réévalué, hiérarchisé et précisé les conditions de mise en œuvre des projets développés par le SNIT pour favoriser « une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur ». Aussi, en même temps que la commission réaffirmait certaines orientations décrites dans le SNIT (en particulier celle qui consistait à mettre l'accent sur le développement des modes de transport alternatifs à la route), elle rappelait la place prépondérante de la route dans le système des transports – y compris dans une vision intermodale – qui implique que la « politique d'investissements de l'État en la matière doit se concentrer sur la préservation du patrimoine et l'amélioration de l'existant », car c'est « en confortant (...) et en garantissant la qualité d'usage des réseaux existants que l'on répondra aux besoins prioritaires de la société en matière de déplacements et de transports ».

En conséquence, la commission « estime indispensable que soient mobilisés des moyens suffisants en matière d'entretien et de modernisation des réseaux », car elle constate que « l'état de certaines chaussées et de certains équipements nécessite, afin d'écartier le

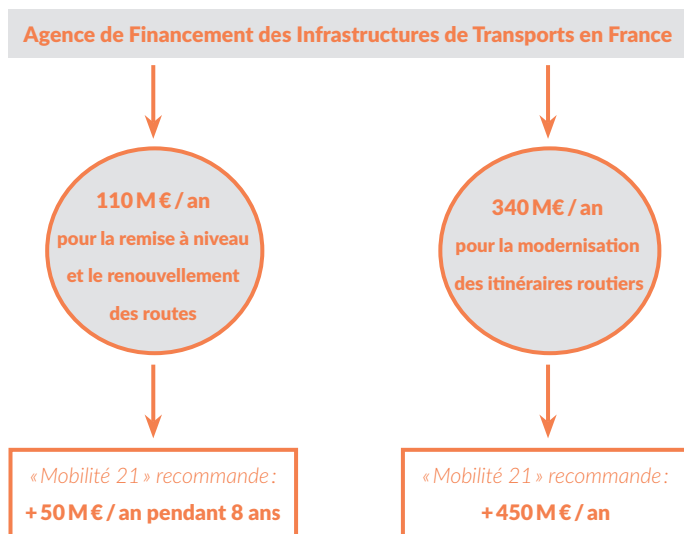
L'AFITF consacre annuellement 110 millions d'euros à des opérations de remise à niveau et de renouvellement des routes et 340 millions d'euros aux programmes de modernisation des itinéraires routiers.

risque de ruine à brève échéance, que soit effectué dans les toutes prochaines années un effort de mise à niveau conséquent (...). Les services concernés ont signalé qu'une augmentation (...) des sommes allouées à la régénération routière serait indispensable. » Il est souligné d'autre part que les besoins d'aménagements, caractérisés par la mise en œuvre « d'opérations répondant prioritairement à des enjeux de sécurité (...) ou de qualité de vie » « rest[ent] importants ».

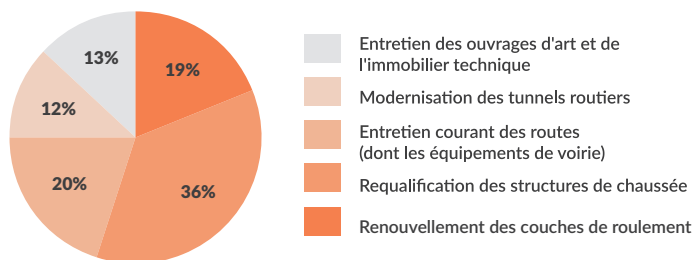
L'AFITF consacre annuellement 110 millions d'euros à des opérations de remise à niveau et de renouvellement des routes et 340 millions d'euros aux programmes de modernisation des itinéraires routiers. Mais « les services concernés considèrent que les montants aujourd'hui alloués à la modernisation du réseau routier national sont insuffisants pour y répondre dans un rythme acceptable ». La

¹⁷ La commission est composée de six élus parlementaires de différentes sensibilités politiques et de quatre personnes qualifiées reconnues pour leur maîtrise et leur connaissance des domaines des transports, de l'économie et de l'évaluation des projets. La commission a été mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des Transports.

commission recommande donc que les crédits octroyés pour les travaux de régénération des routes fassent l'objet d' « une augmentation temporaire de 50 millions d'euros par an sur une durée de 8 ans » et que ceux alloués à la modernisation du réseau soient portés « à au moins 450 millions d'euros par an ». À ce titre, une enveloppe supplémentaire de 120 millions d'euros pour le financement de projets routiers a été consentie par le Gouvernement en février 2016.



Plus concrètement, on peut rappeler qu'en 2014, l'État – avec la participation de l'AFITF – a consacré 643 millions d'euros à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national non-concédé, dont 437 millions d'euros à la préservation du patrimoine, répartis de la façon suivante :



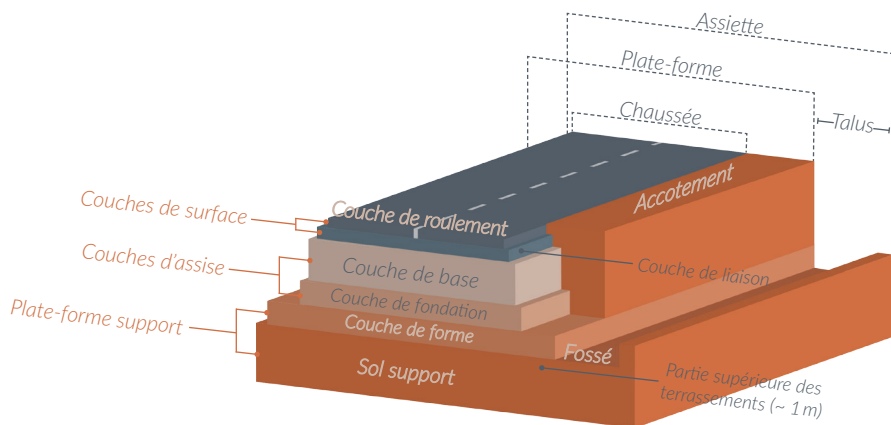
De leur côté, en 2015, les départements ont dépensé un total de 4 506 millions d'euros pour l'entretien et l'amélioration des réseaux routiers départementaux.



**LA ROUTE, RUBAN NOIR
DE TECHNOLOGIE**

QU'EST-CE QU'UNE ROUTE ?

Si les premières voies de circulation n'étaient que des chemins de terre ou grossièrement pavés, les routes modernes mettent en œuvre des technologies et des matériaux élaborés pour répondre au mieux aux caractéristiques géographiques et climatiques du chantier, mais aussi aux besoins spécifiques de mobilité des usagers.



LA PLATE-FORME SUPPORT DE CHAUSSÉE

La structure de la chaussée repose sur un sol support, composé des matériaux naturels du sol en place sur le site de construction (définis en fonction de leur taille : cailloux, graviers, sable, limons ou argile) et parfois de matériaux rapportés, nécessaires à la conception de la partie supérieure des terrassements, d'une hauteur d'environ un mètre.

Sur la surface de ce sol, repose la couche de forme, qui permet d'adapter les caractéristiques des matériaux naturels ou de remblai du terrain aux contraintes imposées par la conception de la chaussée. La couche de forme ne fait pas partie de la chaussée proprement dite : son rôle est de supporter, à court terme, la circulation et les manœuvres des engins de chantier et d'assurer, à long terme, la pérennité de l'ouvrage. La couche de forme a aussi pour fonction de niveler le sol sur lequel la chaussée sera construite.

La couche de forme est généralement composée de matériaux réutilisés qui constituent le sol support, à condition qu'ils disposent de qualités spécifiques : ils doivent être insensibles à l'eau et au gel et de dimension suffisante pour assurer la portance nécessaire à la construction

de la chaussée. Si les matériaux naturels ne satisfont pas ces critères, ils sont traités en vue d'en modifier la nature (on y ajoute des ciments ou de la chaux, pour rigidifier leur structure).

LES COUCHES D'ASSISE

Les couches d'assise ont pour fonction de réduire les contraintes exercées sur la plate-forme support. Elles répartissent les charges verticales sur l'ensemble de la surface de la plate-forme support. Les couches d'assise peuvent être au nombre de deux: la couche de fondation et la couche de base.

La couche de base et, si elle existe, la couche de fondation ont un rôle structurel: elles atténuent les déformations de la chaussée dues au trafic et lui donnent ainsi sa résistance. Elles assurent aussi la protection thermique de la plate-forme support. Leur épaisseur varie de 10 à 30cm.

LES COUCHES DE SURFACE

Il s'agit des couches de liaison et de roulement. Avec les couches d'assise, les couches de surface constituent le corps de chaussée (aussi appelé « structure de chaussée »).

La couche de liaison est facultative. Elle n'existe en général

que pour les axes destinés à accueillir un fort trafic de véhicules ou de nombreux véhicules lourds et renforce la portance des couches d'assise (leur résistance aux forces exercées par les véhicules qui circulent sur la chaussée) et leur imperméabilité. La couche de liaison est une protection efficace pour réduire les risques de formation de dégradations de chaussée, telles que les fissures (voir p.31) ou les ornières¹⁸.



¹⁸ Ornières: trous creusés à la surface de la chaussée par les véhicules.

La couche de roulement est en contact direct avec les pneumatiques des véhicules. C'est sur cette couche que s'exercent les agressions du trafic et du climat. Elle doit remplir des fonctions primordiales : la sécurité et le confort des usagers, l'étanchéité de l'ouvrage, la réduction des bruits de roulement.

La couche de roulement est la partie supérieure de la structure de chaussée, en contact direct avec les pneumatiques des véhicules. C'est sur cette couche que s'exercent les agressions du trafic et du climat. Son épaisseur varie de 1 à 8 cm, mais elle doit remplir des fonctions primordiales :

- La sécurité et le confort des usagers : la couche de roulement doit être uniforme, répondre à des qualités d'adhérence suffisantes et contribuer à l'évacuation des eaux pour éliminer les risques d'aquaplanage ;
- L'étanchéité de l'ouvrage : il s'agit de garantir la protection de la structure contre les infiltrations d'eau et de sels de déverglaçage répandus sur la chaussée l'hiver ;
- La réduction des bruits de roulement : certains matériaux

possèdent des propriétés d'absorption acoustique, permettant ainsi de réduire les bruits de contact pneus/chaussée, qui sont prépondérants au-dessus de 50 km/h pour les véhicules légers et au-dessus de 80 km/h pour les véhicules lourds.

ET DEMAIN, LA ROUTE SERA...

Si les technologies mises en oeuvre dans les infrastructures routières ont radicalement évolué depuis ces dernières décennies, elles sont encore appelées à se perfectionner dans les années à venir, pour rendre toujours plus de services aux usagers, améliorer leur sécurité et réduire l'impact du réseau et des transports routiers sur l'environnement.

À l'aune des expérimentations menées en France – notamment avec le programme de recherches « R5G » (« route de 5^{ème} génération ») mis en oeuvre par l'IFSTTAR¹⁹ – et à travers le monde, on peut d'ores et déjà prédire les caractéristiques de la route du futur. Demain, la route sera donc :

SOLAIRE



Le revêtement routier intégrera des cellules photovoltaïques, capables de capter l'énergie solaire et de produire de l'électricité, tout en permettant la circulation de tous les types de véhicules grâce à une résistance renforcées. Les chaussées ainsi

équipées pourront approvisionner l'éclairage public des villes, alimenter les foyers ou encore recharger les véhicules électriques et hybrides qui les empruntent.

En janvier 2016, la ministre de l'Écologie et des Transports, Ségolène ROYAL, a octroyé une subvention de 5 millions d'euros pour aboutir d'ici 5 ans à 1 000 km de routes solaires. La première dalle a ainsi été posée à Marseille dès le mois de mars; les projets mis en oeuvre depuis restent modestes (quelques dizaines de mètres carrés d'équipement), mais constituent les fondements d'un programme plus ambitieux. D'ici 2018, la centaine de sites

¹⁹ IFSTTAR: Institut français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

pilotes sectionnés pour la phase d'expérimentation permettra de valider les solutions les plus pertinentes.

SILENCIEUSE

Les nuisances sonores font partie des préoccupations principales des Français en ce qui concerne l'environnement routier.

Le bruit de contact pneu-chaussée représente une part importante du bruit extérieur émis par les véhicules routiers ; il est même prépondérant sur autoroute, pour des vitesses proches de 130km/h. Ce bruit de roulement est lui-même essentiellement occasionné par deux phénomènes : l'impact des pneus sur la chaussée, qui provoque des vibrations et génère des sons plutôt graves, et la compression et la détente de l'air piégé dans les alvéoles des pneus, qui s'accompagne d'un « effet ventouse », phénomènes qui se traduisent par des sons plutôt aigus.

Les équipementiers routiers ont développé des revêtements capables de diviser par 8 la puissance sonore perçue.

Conscients des nuisances sonores générées par le trafic routier, les équipementiers routiers ont développé des revêtements dits « acoustiques », qui apportent une réponse efficace à cette préoccupation majeure des riverains, en divisant par 8 la puissance sonore perçue (le bruit généré par le roulement peut être réduit jusqu'à 9 dB) et contribuent ainsi sensiblement à la réduction des nuisances sonores des villes.

RENOUVELABLE ET DURABLE

Depuis quelques années, les entreprises du BTP développent des projets dans le but d'augmenter le taux de recyclage des chaussées.

D'une part, le recyclage dans le domaine des revêtements routiers se généralise depuis les années 2000. Jusqu'ici, la méthode consistait essentiellement à réutiliser une partie des matériaux décapés de l'ancienne couche de surface en les incorporant dans la nouvelle couche de roulement.

Mais depuis quelques années, des entreprises du BTP développent des projets scientifiques dans le but d'augmenter le taux de recyclage des chaussées et de créer des routes renouvelables. Concrètement, il s'agira à l'avenir d'avoir recours à un « bitume végétal » (ou « bitume vert », contenant des liants ou des additifs à base de micro-algues, de dérivés de

pin ou de déchets de l'industrie agro-alimentaire) en lieu et place du bitume d'origine fossile (dérivé du pétrole) utilisé actuellement.

Le procédé n'en est encore qu'au stade de l'évaluation, mais à terme, cette technique innovante devrait permettre d'atteindre un taux de recyclage des chaussées proches de 100% contre seulement 40% aujourd'hui.

D'autre part, les revêtements de chaussée pourraient bientôt permettre de réaliser d'importantes économies d'énergie: une société toulousaine a créé un revêtement innovant, capable de réfléchir de manière optimale la lumière de l'éclairage public et des feux des véhicules grâce à une teinte plus claire, de telle sorte qu'il permet une réduction de la consommation d'énergie.

L'enrobé est expérimenté sur une portion de voie rapide de l'agglomération de Limoges Métropole (Haute-Vienne); après 2 ans d'études, le Cerema²⁰ et l'Ademe²¹ ont mesuré une économie d'énergie allant de 62 à 70% selon les variantes du produit utilisé.

CONNECTÉE

En 2016, 2 000 km de routes devraient être équipés de bornes Wifi auxquelles pourront se connecter des véhicules intelligents.

Un projet initié par Frédéric CUVILLIER (ex-secrétaire d'État chargé des Transports, de 2012 à 2014) est en cours de réalisation: selon ses vœux, 2000km de routes devraient être équipés en 2016 de bornes Wifi auxquelles pourront se connecter 3000 véhicules intelligents.

Les données d'info-traffic (entre autres) collectées par des capteurs situés le long de la chaussée seront transmises aux bornes qui elles-mêmes pourront communiquer aux véhicules connectés des informations. Le but du déploiement de ce système est d'optimiser la gestion du trafic pour réduire les temps de trajets en proposant aux usagers les itinéraires les mieux adaptés en fonction de la fréquentation et de la congestion des axes, et surtout, de renforcer la sécurité des automobilistes en les informant au mieux des situations à risque (travaux, accidents, obstacles, conditions climatiques difficiles...) qui se présentent sur leur trajet.

²⁰ Cerema: Centre d'études sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

²¹ Ademe: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

INTELLIGENTE

La route est le premier garant de la sécurité des usagers ; à ce titre, elle est appelée à évoluer de façon à renforcer encore ce rôle primordial qui lui est dévolu.

Dans cet objectif, de nouveaux matériaux apparaissent sur le marché, qui permettent pour l'un de réduire les risques de sortie de route, pour l'autre d'évaluer en temps réel l'état de la route de façon à en optimiser l'entretien, et pour le dernier de réduire l'impact du climat sur les conditions de circulation des usagers.

Un produit mis au point par un équipementier français permet d'améliorer très nettement l'adhérence du véhicule sur la chaussée, et donc de réduire, par tous temps, les distances de freinage. Ce revêtement très haute adhérence est particulièrement indiqué aux abords des passages piétons, des écoles, des carrefours à feux ou giratoires, dans les virages serrés...

Un autre type d'équipement innovant fait actuellement l'objet d'un test mené par l'IFSTTAR : il s'agit de faire circuler sous la chaussée un fluide permettant les transferts de chaleur entre la couche de surface et le sous-sol, et donc de rendre possible le dégivrage des routes l'hiver et leur refroidissement l'été. De la même façon, le concept de « chaussée réservoir » est étudié par les chercheurs, qui permettrait de stocker les eaux de pluies pour éviter les risques d'inondation des chaussées en cas de fortes averses.

Enfin, la route pourra bientôt s'auto-diagnostiquer et transmettre en temps réel toutes les informations liées à son état (déformations et altérations du revêtement superficiel ou de la structure de la chaussée), grâce à des capteurs connectés à des boîtiers intelligents placés le long de la route. Ce procédé permettra à l'avenir aux gestionnaires de voirie de déterminer avec plus de précisions les investissements nécessaires à l'entretien et à la rénovation des routes et de les réaliser au moment le plus opportun de façon à rationaliser les coûts engendrés par les travaux.

POURQUOI LA ROUTE SE DÉGRADE-T-ELLE ?

La chaussée est soumise en permanence à des agressions multiples qui la fragilisent et en accélèrent l'usure :

LE TRAFIC

Tout passage d'un véhicule sur la chaussée provoque une petite fatigue de la route et l'use. De ce point de vue, les poids lourds sont particulièrement agressifs : le passage d'un essieu de 13 tonnes a autant d'effet sur la structure de la chaussée que celui d'un million de véhicules de tourisme ! La répétition des charges entraîne ainsi une fatigue générale de la chaussée qui présente alors des dégradations. Le frottement des pneumatiques en mouvement sur la couche de roulement conduit également à son vieillissement.



Le trafic, les conditions climatiques, les malfaçons ou encore les accidents font partie des multiples agressions qui fragilisent la chaussée et en accélèrent l'usure.

LES CONDITIONS CLIMATIQUES

L'eau est l'ennemi « numéro 1 » de la route : associée au problème du gel, elle entraîne de nombreux désordres et les variations de température accélèrent le vieillissement des chaussées. L'eau peut atteindre le sol par-dessus (infiltration de la pluie au travers de la chaussée), par les côtés (infiltration par les accotements ou les fossés) ou par-dessous (nappes phréatiques, sources).

LES MALFAÇONS

Les malfaçons d'origines diverses lors de la construction ou de l'entretien (mauvais matériaux, épaisseurs insuffisantes, etc.) et les tranchées exécutées ultérieurement sont causes de désordres.

LES ACCIDENTS

Des dégradations ponctuelles peuvent être causées suite à des accidents de la circulation ou des utilisations anormales de la chaussée.

Les dommages qui résultent de toutes ces agressions peuvent être de différentes natures, qui en déterminent la gravité :

LES ENDOMMAGEMENTS DE SURFACE

Lorsque les dégradations sont localisées ou de faible ampleur, la structure de la route n'est pas à mettre en cause. Seule la couche superficielle de la chaussée (couche de roulement) est touchée; il suffit donc de procéder à une réfection partielle des couches de surface.

LES DÉGRADATIONS STRUCTURELLES

Lorsque les dégradations sont généralisées ou étendues, c'est la structure même de la chaussée qui est endommagée. En général, cela se produit lorsque des dégradations de surface n'ont pas été réparées ou que l'on a négligé d'entretenir régulièrement la chaussée. Il faut alors envisager des travaux de renforcement importants.

PRINCIPALES ALTÉRATIONS DU RÉSEAU ET CONSÉQUENCES SUR LA SÉCURITÉ DES USAGERS

LES DÉGRADATIONS DE CHAUSSÉE



LES FISSURES:

Les fissures sont des cassures de la couche de surface. Elles peuvent être de deux sortes: longitudinales (c'est-à-dire parallèles à l'axe de la chaussée) ou transversales (perpendiculaires à la chaussée). Elles peuvent être dues à une structure insuffisante de la chaussée par rapport au trafic ou à des défauts de construction; les variations de température jouent aussi un rôle important dans le développement des fissures.

Non traitées, ces dégradations peuvent évoluer vers un faïençage ou la formation de nids-de-poule.



LE FAÏENÇAGE:

Le faïençage est constitué d'un ensemble de fissures plus ou moins rapprochées et formant un maillage. Il est causé par une fatigue excessive de la couche de roulement ou d'autres couches de la chaussée pouvant être due à une structure insuffisante de la chaussée par rapport au trafic ou à des défauts de construction.

Le faïençage évolue vers l'arrachement des matériaux de la couche de roulement et la formation de nids-de-poule.



LE NID-DE-POULE:

Il s'agit d'un trou de forme irrégulière et de taille variable, apparaissant à la surface de la chaussée et causé par le départ de matériaux qui constituent la chaussée sur une ou plusieurs couches. Le nid-de-poule est le stade final d'un faïençage non-traité ou le résultat d'un défaut de fabrication.

Non réparés, le nombre et la taille des nids-de-poule peuvent augmenter et ruiner totalement la chaussée.

**« SEUL CELUI QUI
A EMPRUNTÉ LA
ROUTE CONNAÎT LA
PROFONDEUR DES
TROUS. »**
Proverbe chinois.



LES BORDS DE CHAUSSÉE DÉGRADÉS:

Ce sont des arrachements de revêtement, souvent dus à une largeur de chaussée inadaptée au trafic, à une structure porteuse insuffisante, ou encore à un mauvais drainage de l'eau vers les fossés, voire à un mauvais entretien des accotements qui ne drainent plus l'eau vers les fossés.

La plupart du temps, ce type de dégradation survient là où les poids lourds sont contraints de rouler sur une partie de l'accotement en raison de l'étroitesse des voies.

Tableau 1: Techniques, matériaux et coûts de remise en état de la chaussée pour les dégradations ne remettant pas en cause la structure de la chaussée.

Type de dégradation	Travaux nécessaires à la restauration de la chaussée	Techniques et matériaux utilisés pour réaliser les travaux	Prix de la réparation au m ²
Fissures	Pontage	Colmatage des fissures au moyen d'un mastic bitumineux pour limiter l'étendue de la fissure et imperméabiliser la chaussée.	De 3,2 à 5€
Faiénçage, arrachements et nids-de-poule isolés ou bords de chaussée dégradés	Point à temps (automatique ou manuel)	Réparation de la couche de roulement en des points isolés où l'on trouve les dégradations par répandage d'une émulsion de bitume et de gravillons.	
Usure du revêtement et/ou nombreuses dégradations superficielles	Renouvellement de la couche de roulement	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les routes communales ou départementales à faible trafic: restauration de l'étanchéité et de l'adhérence de la couche de roulement par l'utilisation d'un enduit superficiel d'usure (ESU). <ul style="list-style-type: none"> • Pour les chaussées urbaines et les routes départementales à trafic important: réalisation d'une couche de roulement de 2,5 cm d'épaisseur par l'utilisation de matériaux bitumineux coulés à froid (MBCF). • Lorsque la chaussée existante présente aussi de légères déformations ou dégradations: utilisation d'un béton bitumineux très mince (BBTM). 	<ul style="list-style-type: none"> • Moins de 4€ pour l'ESU • Moins de 6€ pour le MBCF • Environ 7€ pour le BBTM

LES AMÉNAGEMENTS INAPPROPRIÉS



LES RALENTISSEURS HORS-NORMES :

Depuis la fin des années 1990, les Pouvoirs publics développent les politiques de sécurité routière à destination des usagers dits « vulnérables » (piétons et cyclistes) en particulier en agglomération. La multiplication des ralentisseurs dans les « zones de rencontre » et les « zones 30 » est une conséquence de ces politiques.

Mais si les ralentisseurs ont prouvé leur intérêt dans la réduction des vitesses pratiquées en ville, ils sont aussi souvent construits « à la va-vite », sans considération des normes et des conditions légales d'implantation. Ils peuvent alors constituer des obstacles dangereux pour les usagers et leurs véhicules et des gênes acoustiques excessives pour les riverains.

Les ralentisseurs peuvent prendre différentes formes. On distingue ainsi :

- Le coussin (ou « coussin berlinois ») : plaque carrée de 6 à 7 cm de hauteur et d'environ 1,80m de largeur, à bords obliques. Il est placé au milieu de la voie, dans chaque sens de circulation ;
- Le plateau (ou « ralentisseur trapézoïdal ») : surélévation de chaussée de 15 cm de hauteur maximum, sur la totalité de la largeur des voies de circulation, et d'une longueur comprise entre 8 et 30m ;
- Le dos d'âne : de forme circulaire ou trapézoïdale, d'une hauteur de 10 cm (+/- 1 cm), d'une longueur de 4 m (+/- 20 cm) et dont la saillie d'attaque est inférieure à 5 mm.

Ces aménagements de chaussée font l'objet d'une réglementation de construction et d'implantation stricte et de recommandations de conception, destinées à garantir non seulement leur efficacité, mais aussi la sécurité des usagers qui empruntent les routes équipées de ces aménagements.

**« SES QUATRE ROUES,
ÉCARTÉES DE HUIT
À NEUF PIEDS À
L'EXTRÉMITÉ DE CHAQUE
ESSIEU, LUI ASSURENT UN
CERTAIN ÉQUILIBRE SUR
DES ROUTES CAHOTEUSES
ET TROP SOUVENT
DÉNIVELÉES. »**

Jules VERNE, Michel Strogoff.



L'ABSENCE DE GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ :

En France, en 2014, 740 personnes ont été tuées sur route hors agglomération lors d'un accident contre un obstacle latéral fixe. Rappelons à ce sujet qu'un choc contre un obstacle latéral peut être mortel pour l'occupant d'une voiture de tourisme dès 35 km/h.

Les obstacles latéraux sont donc des éléments susceptibles d'aggraver, en cas de collision, les conséquences d'une sortie de route. Ces obstacles sont innombrables : arbres (impliqués dans 39% des cas de collision mortelle), fossés et talus (28%), murs (12%), poteaux (10%), et même mobilier urbain et équipements routiers, et sont d'autant plus dangereux qu'ils sont proches de la chaussée. Les accidents consécutifs à une collision avec un obstacle fixe représentent encore à ce jour 16% de la mortalité routière. Pourtant, il existe des méthodes de traitement efficaces de ces obstacles qui peuvent être mises en œuvre pour réduire de façon significative les risques ou les conséquences des chocs latéraux.

Les accidents consécutifs à une collision avec un obstacle fixe représentent encore à ce jour 16% de la mortalité routière. Pourtant, il existe des méthodes de traitement efficaces de ces obstacles qui peuvent être mises en œuvre. Parmi ces solutions figure l'implantation de glissières de sécurité.

Parmi ces solutions figure donc l'implantation de glissières de sécurité. Il s'agit de dispositifs de retenue destinés à prévenir les chocs ou les amortir et ainsi amoindrir la gravité des accidents. Le recours à ce type de dispositifs peut donc s'avérer très utile pour renforcer la sécurité des usagers, mais doit s'appuyer sur un diagnostic précis des risques (nombre et gravité des collisions, type d'obstacle impliqué) et être mis en œuvre avec méthode: les glissières de sécurité constituent en effet elles-mêmes, dans certains cas, des obstacles dangereux

« JE PRENDS LES CHEMINS VICINAUX. JE N'IRAI JAMAIS SUR LES ROUTES NATIONALES ; ON N'Y RENCONTRE QUE DES PLATANES. »

Serge GAINSBORG,
Pensées, provocs et autres volutes.

pour les usagers. Avant d'implanter un dispositif de retenue, il faut donc s'assurer qu'une autre intervention (déplacement ou enlèvement de l'obstacle) n'est pas plus appropriée et que cette action permet d'améliorer significativement la situation. De façon générale, il est cependant avéré que les glissières de sécurité représentent des obstacles moins agressifs que ceux précédemment cités et qu'elles constituent un élément important dans la conception d'une route « qui pardonne » les erreurs de conduite.

Plusieurs produits sont disponibles sur le marché, chacun disposant de caractéristiques qui lui sont propres (niveau de performance, largeur de fonctionnement, effet visuel...) et qui doivent orienter le choix du gestionnaire qui envisage l'implantation d'un dispositif de retenue :

- Les glissières en bois: elles sont particulièrement adaptées pour équiper les routes de montagne ou celles sur lesquelles la circulation se fait à faible vitesse. Leur principal intérêt est leur caractère esthétique, lié à la bonne intégration dans l'environnement visuel ;
- Les glissières métalliques: il s'agit de dispositifs souples, qui se déforment lors du choc et offre une bonne retenue des véhicules, même à vitesse élevée. En revanche, elles nécessitent des interventions fréquentes pour réparation et ne permettent pas toujours un niveau de retenue optimal pour les poids lourds ;
- Les glissières en béton: elles sont rigides et ont donc tendance à favoriser les rebonds et retournements des véhicules en cas de choc. Mais elles constituent aussi les dispositifs les mieux adaptés aux voies de circulation à trafic élevé et, contrairement aux glissières métalliques, empêchent les véhicules lourds de traverser les terre-pleins centraux.

Il convient enfin de préciser que les supports des glissières de sécurité peuvent avoir un effet tranchant: 38 motocyclistes ont ainsi perdu la vie en 2014 lors d'un choc contre un dispositif de retenue. À chaque fois que l'implantation d'une glissière est envisagée, il faut donc également adapter le dispositif à ces usagers particulièrement vulnérables.



LES VIRAGES DANGEREUX:

Chaque année, plus de 500 usagers sont tués lors d'une sortie de route en virage. La dangerosité d'un virage peut être estimée selon différents facteurs: le rayon de courbure, la longueur du virage, sa lisibilité pour l'utilisateur et la visibilité dont ce dernier bénéficie à son approche.

La bonne compréhension de ces éléments par le conducteur est en effet indispensable pour qu'il adapte au mieux son comportement, sa trajectoire et sa vitesse à la situation. Si la configuration de la route ne permet pas à l'utilisateur d'appréhender correctement tous les risques auxquels il est exposé, l'infrastructure doit pallier ces manques. Pour chaque virage et en fonction du niveau de dangerosité identifié, il convient donc de:

**« LA PLUS BELLE PREUVE
DE CONFIANCE DE
L'HOMME EN L'HOMME:
LES PETITES ROUTES
OÙ IL RISQUE LE CHOC
FRONTAL À CHAQUE
TOURNANT. »**

*Philippe BOUVARD, Mille et
une pensées.*

- Favoriser les courbes régulières à large rayon, moins accidentogènes que les virages à faible rayon (cette mesure est à mettre en œuvre lors de l'élaboration du tracé de la route ou lors d'opérations de réhabilitation permettant de reprendre le tracé des courbes trop prononcées et présentant un risque pour la sécurité);
- Assurer une très bonne adhérence de la chaussée par des matériaux adaptés et un renouvellement périodique de la couche de roulement, d'autant plus importante qu'une grande partie des accidents en virage survient lorsque la chaussée est mouillée;
- Aménager les accotements de façon à prévoir une largeur supplémentaire équipée d'un revêtement favorisant une bonne adhérence des véhicules et délimiter la chaussée au moyen d'un marquage sonore (bandes d'alerte audio-tactiles);
- Supprimer ou isoler les obstacles fixes, à la fois pour réduire le risque de collision en cas de sortie de route et pour dégager la visibilité de la courbe;
- Planter une signalisation adéquate (marquages au sol interdisant les dépassements et signalisation verticale : panneaux de danger «virage» ou «succession de virages», abaissement ponctuel de la vitesse maximale autorisée, balises, chevrons...).

Chaque année, plus de 500 usagers sont tués lors d'une sortie de route en virage.

LA SIGNALISATION DÉGRADÉE OU INADAPTÉE



«IL Y A DES CHOSES QU'ON A PARFOIS PEINE À CROIRE : LE TYPE QUI A INVENTÉ LE CODE DE LA ROUTE N'AVAIT MÊME PAS SON PERMIS...»

Philippe GELUCK, *Et vous, chat va?*

La signalisation routière a pour but de faciliter et rendre plus sûre la circulation routière, et de donner des informations relatives à l'usage de la route; elle est d'autant plus importante que la circulation se développe et se densifie. Bien conçue et réalisée, elle réduit les risques d'accidents et facilite les déplacements. Insuffisante, trop abondante ou impropre, elle est facteur de gêne et d'insécurité. Les principes, la nature, les conditions et règles d'implantation des signaux sont fixés par l'*Instruction interministérielle sur la signalisation routière*.

On distingue la signalisation verticale (panneaux, feux, balisage...) de la signalisation horizontale (marquages de chaussée).



LE MANQUE DE SIGNALISATION VERTICALE ET LA SIGNALISATION INCOHÉRENTE:

La conception et l'implantation de la signalisation doit la rendre utile et efficace, ce qui implique le respect des principes suivants :

- La valorisation : les panneaux superflus nuisent à l'efficacité de la signalisation ; ils ne doivent donc être implantés que lorsqu'ils sont utiles. Mais de la même façon, une signalisation non-suffisamment visible par les usagers ou inexistante est de nature à mettre en péril la sécurité des conducteurs, qui ne bénéficient plus alors de toutes les informations nécessaires pour adopter un comportement adapté aux conditions de circulation et aux risques éventuels auxquels ils sont exposés.

De plus, lors de l'implantation des panneaux, il faut tenir compte du fait que l'utilisateur se déplace à une vitesse non-négligeable – ce qui a des conséquences sur sa perception visuelle – et que son attention est sollicitée par les exigences de la conduite. Il ne faut donc pas qu'il ait à réaliser un effort de recherche, de compréhension, de lecture ou de mémoire excessif.

- La cohérence: la signalisation doit être uniforme (c'est-à-dire n'utiliser que les signaux réglementaires), homogène (dans des conditions identiques, l'utilisateur doit rencontrer des signaux de même valeur, implantés selon les mêmes règles).

En outre, les directions signalées doivent être implantées selon le principe de la continuité sur toutes les routes, en réalisant les liaisons nécessaires et en évitant les contradictions ou lacunes susceptibles de créer un trouble à la circulation.



LES MARQUES DE CHAUSSÉE EFFACÉES OU INEXISTANTES:

Les marques de chaussée ont pour but d'indiquer sans ambiguïté les parties de la chaussée réservées aux différents sens de la circulation ou à certaines catégories d'usagers.

Le marquage des chaussées n'est pas obligatoire, sauf sur autoroute et route express. Les lignes complétant les panneaux « stop » et « cédez le passage » ainsi que les lignes d'effet des feux de signalisation doivent aussi obligatoirement être marquées.

La délimitation des voies de circulation joue un rôle essentiel dans la sécurité routière. C'est pourquoi il convient dans tous les cas d'étudier l'opportunité de la mise en place du marquage en fonction des trois principaux critères que sont la densité et la nature du trafic et la largeur

La délimitation des voies de circulation joue un rôle essentiel dans la sécurité routière.

de la chaussée, et de respecter strictement les conditions définies par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière pour recourir au marquage (caractéristiques, produits et couleurs employés). On notera en particulier que :

- « Tout abus dans l'emploi des lignes continues doit être évité car il risque de conduire (...) à des infractions préjudiciables à la sécurité » et qu' « il nuit au bon écoulement de la circulation » ;
- « Les marques routières de rase campagne sont obligatoirement rétroréfléchissantes » et « l'emploi de [ces] marques (...) est très souhaitable dans les zones agglomérées même dotées d'un éclairage public » ;
- « Il est fortement recommandé de tracer une ligne axiale de guidage dans les zones [de rase campagne] où le brouillard est très fréquent » ;
- « Quand les chaussées ne comportent pas de bordure, il peut être opportun de matérialiser les limites de la chaussée par une ligne de rive ».

« S'IL Y A TANT D'ACCIDENTS SUR LES ROUTES, C'EST PARCE QUE NOUS AVONS DES VOITURES DU DEMAIN, CONDUITES PAR DES HOMMES D'AUJOURD'HUI SUR DES ROUTES D'HIER. »

Pierre-Jean VAILLARD, *Le hérisson vert.*



**« J'AI MAL
À MA ROUTE »,
UNE INITIATIVE
POUR SENSIBILISER À
LA DÉGRADATION DU
PATRIMOINE ROUTIER
FRANÇAIS**

LES ROUTES FRANÇAISES, UN PATRIMOINE EN PÉRIL

42 % des Français estiment que l'état des routes se dégrade.



On estime que, sans entretien courant et adapté, une route devient inutilisable au bout de 20 ans. Au-delà des répercussions dramatiques d'un point de vue financier (liées aux coûts engendrés par la reconstruction à neuf d'une route entièrement ruinée), les conséquences sur le développement économique et social du territoire concerné et la sécurité des usagers peuvent être catastrophiques. Selon un sondage réalisé en 2015 par le SER²² et l'organisme Opinion Way, la dégradation des routes constitue une source d'inquiétude pour 75 % des Français²³.

Or, depuis quelques années déjà, se profile le spectre de la dégradation lente mais inévitable – faute d'actions entreprises – des infrastructures routières françaises: le rapport annuel de performances pour 2013 indiquait que 16,2% des chaussées du réseau routier national non-concédé avaient un indice de qualité « mauvais ». Parallèlement, toujours d'après un sondage SER / Opinion Way, 42% des Français estiment que l'état des routes – en particulier communales et départementales – se dégrade.

Ce sont là les premiers signes visibles de la baisse des crédits accordés pour l'entretien courant du réseau par l'État et les collectivités (- 27% chaque année depuis 2011), qui rend impossible aujourd'hui le financement de nombreuses opérations de maintenance curatives ou préventives. Et cela ne date pas d'hier: dès 1992, un rapport de la Cour des Comptes²⁴ faisait apparaître que « l'entretien du réseau non-concédé reçoit des dotations insuffisantes. Les capacités d'interventions du budget d'entretien qui concernent les travaux sur chaussées, la viabilité hivernale, les équipements de sécurité et la signalisation horizontale sont de plus en plus limitées (...). Une telle évolution ne peut que se traduire par une diminution des services offerts aux usagers et la détérioration du patrimoine routier national. »

Autrement dit, faute de moyens financiers suffisants et correctement employés, le réseau routier ne remplira plus, à terme, son rôle dans l'accessibilité, la sécurité et le confort des déplacements routiers de toutes natures. On estime que le taux moyen nécessaire de

²² Syndicat des équipements routiers.

²³ *Les Français et la sécurité routière* (septembre 2015)

²⁴ *La politique routière et autoroutière: évaluation de la gestion du réseau routier national* (mai 1992)

renouvellement des chaussées est de 8%. Or, depuis 2005 et mis à part le cas exceptionnel de l'année 2009 au cours de laquelle ce taux a été atteint grâce au plan de relance routier mis en œuvre par l'État, ce taux est compris entre 4 et 6% seulement, du fait de la diminution des crédits alloués à l'entretien des routes.

Et s'il est compréhensible qu'en cette période de crise économique on dépense les fonds publics avec parcimonie et qu'on rationalise le partage, il faut rejeter impérativement toute posture selon laquelle reporter les opérations d'entretien courant de la voirie à des jours meilleurs permettrait de réaliser des économies. On sait en effet par expérience que dans le domaine de l'entretien routier, ce qui n'est pas investi régulièrement coûte beaucoup plus cher par la suite. En l'occurrence, 1 euro non investi dans l'entretien au moment opportun peut générer jusqu'à 10 euros de dépenses supplémentaires quelques années plus tard et l'entretien préventif, parce qu'il est finalement moins coûteux que l'entretien curatif, doit être privilégié.

1€ non investi dans l'entretien peut générer jusqu'à 10€ de dépenses supplémentaires.

Tableau 2 : Exemples et coûts des travaux d'entretien et de rénovation sur la voirie communale²⁵.

Usure de la chaussée en l'absence d'entretien	Travaux d'entretien recommandés pour maintenir ou restaurer la route à un bon niveau de service	Prix de l'entretien ou de la réparation au m ²
Au bout de 5 à 7 ans : usure normale du revêtement	Renouvellement de la couche de roulement avec un enduit ou un enrobé (entretien préventif)	De 2 à 3,2€
Au bout de 7 à 12 ans : chaussée fissurée	Pontage ²⁶ des fissures et renouvellement de la couche de roulement (entretien préventif)	De 3,2 à 5€
Au bout de 12 à 20 ans : chaussée fortement fissurée et présence de nids-de-poule	Pontage des fissures, reprofilage ²⁷ et renouvellement de la couche de roulement (entretien curatif)	De 6 à 10€
Au bout de 15 à 25 ans : chaussée fortement fissurée et affaissée, présence de nombreux nids-de-poule	Renforcement de la structure de la chaussée au moyen d'un apport de matériaux et renouvellement de la couche de roulement (entretien curatif)	De 10 à 15€
Au bout de 20 à 30 ans : chaussée quasi-détruite, impraticable	Réhabilitation de la chaussée par recyclage ou reconstruction totale (entretien curatif)	De 15 à 20€ pour le recyclage ou de 40 à 60€ pour la reconstruction

²⁵ D'après *La route, un patrimoine* réalisé par le Syndicat professionnel régional de l'Industrie routière de Franche Comté (novembre 2011)

²⁶ Pontage : colmatage.


²⁷ Reprofilage : restitution du profil original de la chaussée.

Chaque gestionnaire de voirie devrait donc garder à l'esprit que réaliser des investissements réguliers dans la maintenance du réseau dont il est responsable est une façon, non seulement de favoriser le développement de son territoire, mais aussi de réaliser des économies à moyen terme, en s'épargnant l'obligation de devoir plus tard engager des dépenses plus onéreuses pour recréer un patrimoine indispensable tombé en ruine faute d'entretien. À ce sujet, il faut garder à l'esprit que, sans entretien, la valeur du réseau français diminue d'environ 425 millions d'euros par an.

Sans entretien, la valeur du réseau français diminue d'environ 425 millions d'euros par an.

Dans tous les cas, pour préserver la mobilité des usagers et optimiser les dépenses, un diagnostic régulier de l'état des chaussées est indispensable, qui permettra de déterminer les actions nécessaires et d'anticiper les montants à y consacrer.

Recommander
Twitter
COMMENT ÇA MARCHE ?
NOTRE ACTION
SIGNALER UNE ROUTE DANGEREUSE
FAIRE UN DON



J'AI MAL À MA ROUTE

Première plateforme de signalement des routes dangereuses, par + 40 millions d'automobilistes
Vous connaissez une route délabrée ou même dangereuse près de chez vous ?

SIGNALER

MOBILISONS-NOUS POUR DES ROUTES PLUS SÛRES !

En France, on estime à 47% la part des accidents de la route liés à l'infrastructure routière. Paradoxalement, les budgets alloués à l'entretien et à la création d'infrastructures routières sont en chute libre depuis de nombreuses années : chaque année, ce sont 25% du budget dédié à la route qui sont supprimés. Parallèlement à cela, le nombre d'accidents de la route repart à la hausse depuis 2014. + 40 millions d'automobilistes + ne cesse de répéter l'importance d'un réseau bien entretenu : face à cette situation, l'association a décidé de s'attaquer aux problèmes des infrastructures et compte sur votre aide pour nous aider à répertorier les routes dangereuses.

SIGNALEMENT EFFECTUÉ PAR...

Prénom *
Entrez votre prénom

Nom *
Entrez votre nom

Email *
Entrez votre adresse email

Confirmation de l'email *
Confirmez votre adresse email

VOTRE SIGNALEMENT

Vous souhaitez signaler... *
Sélectionnez une catégorie dans la liste

Dans quelle ville se trouve votre signalement ? *
Entrez la ville

Sur quelle route ? *
Précisez sur quelle route se trouve votre signalement

À Quel niveau ? *
Si possible, précisez à quel niveau

VOUS AVEZ UNE MINUTE ?

Description
Décrivez votre signalement pour que tous les utilisateurs comprennent de quoi il s'agit. Éventuellement, donnez-nous votre solution pour pallier le problème.

Joindre une photo (jpg, maxi 2Mo)
Parcourir... Aucun fichier sélectionné.

Pour rester informé de la mobilisation ainsi que de nos actions, cochez la case ci-contre.

Nos coordonnées restent strictement confidentielles et ne sont ni échangées ni louées à des tiers. * Champs obligatoires

VALIDER

« J'AI MAL À MA ROUTE », UNE ACTION PARTICIPATIVE ET MOBILISATRICE

Alertée par les inquiétudes régulièrement formulées par les usagers de la route quant à l'état des chaussées et aux conséquences sur leur sécurité ainsi que par les rapports officiels et institutionnels récents, faisant part tout à la fois et paradoxalement de la dégradation générale des routes et de la diminution des budgets alloués à l'entretien et à la préservation du patrimoine routier, l'association « 40 millions d'automobilistes » a lancé le 26 novembre 2015 une nouvelle action participative, baptisée « J'ai mal à ma route » – supportée par le site Internet dédié www.jaimalaroute.com – visant à recueillir les témoignages des usagers, mais aussi à dresser une carte de France des routes les plus endommagées pour sensibiliser (voir carte p.4) et interpeller les Pouvoirs publics sur les enjeux économiques, sociaux et sécuritaires liés à la qualité des infrastructures de transport et aux responsabilités qui leur incombent en matière d'entretien et d'amélioration du réseau routier.

Dans ce but, l'association « 40 millions d'automobilistes » invitait tous les usagers de la route à se connecter au site Internet www.jaimalaroute.com pour signaler les routes les plus dégradées et qui posent le plus de problèmes de sécurité. Pour effectuer le signalement, l'internaute devait identifier dans un premier temps le type de détérioration constaté (parmi une liste proposée; voir p.31 à 38) et apporter le plus d'informations possibles pour permettre de localiser précisément la dégradation (ville, numérotation de route ou rue, point de repère géographique...). Le témoin pouvait enfin rédiger un commentaire pour décrire la dégradation et les éventuels dommages recensés (difficultés de circulation, dégâts matériels, accidents de la route...) et publier une photographie des lieux.

Les témoignages pris en compte pour les phases suivantes de l'opération « J'ai mal à ma route » sont ceux qui ont été déposés avant le 1^{er} mars 2016. À cette date, les éléments fournis par les participants ont permis de vérifier la véracité et la légitimité des témoignages enregistrés. Les signalements jugés injustifiés (ou ne présentant pas suffisamment d'éléments pour permettre de situer ou d'évaluer l'importance de la dégradation mentionnée) ont été retirés des données et ceux qui ont été retenus ont fait l'objet d'un premier classement par départements.

Une dernière classification a enfin été réalisée, qui sélectionne pour chaque département français les trois routes ou rues jugées les plus dégradées et donc potentiellement les plus dangereuses pour les usagers qui les empruntent. Afin d'élaborer au mieux ce classement, des informations complémentaires ont été collectées auprès des auteurs des signalements pressentis pour figurer au « palmarès » des routes les plus dégradées de France. La seconde partie du présent livret expose ce classement (voir p.49 à 94) sous forme de fiches départementales et rapporte les témoignages effectués par les usagers.

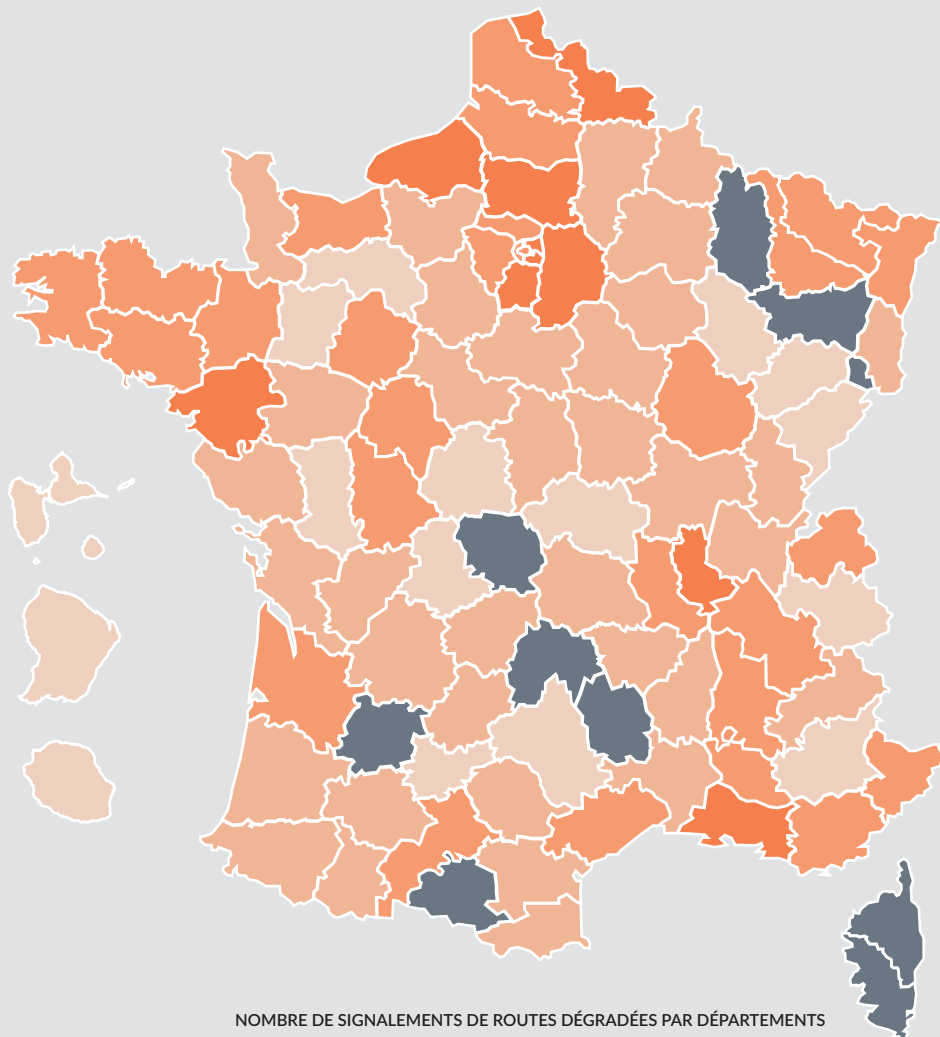
FAITS ET CHIFFRES SUR « J'AI MAL À MA ROUTE »

Entre le lancement de l'opération le 26 novembre 2015 et la date limite à laquelle les signalements ont été pris en compte pour réaliser les résultats publiés dans le présent livret (le 1^{er} mars 2016), le site Internet www.jaimalamaroute.com a recensé 31 186 signalements de routes dégradées provenant de toute la France.

Certaines régions ont enregistré une participation particulièrement forte des usagers de la route à cette action, parmi lesquelles la région Île-de-France (et notamment les départements de la Seine-et-Marne (77), l'Essonne (91), la Seine-Saint-Denis (93) et le Val-de-Marne (94)), la région Hauts-de-France (dont le Nord (59) et l'Oise (60)), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (les départements du pourtour méditerranéen et surtout les Bouches-du-Rhône (13), qui est le département ayant recensé le plus de signalements) et la Bretagne.

A contrario, quelques départements n'ont pu être intégrés aux résultats, faute d'un nombre suffisant de signalements permettant d'estimer précisément les détériorations mentionnées. Ces départements sont au nombre de 10; il s'agit de la Corse-du-Sud (2A), de la Haute-Corse (2B), de l'Ariège (09), du Cantal (15), de la Creuse (23), du Lot-et-Garonne (47), de la Lozère (48), de la Meuse (55), des Vosges (88) et du Territoire-de-Belfort (90). Le fait que ces départements ne figurent pas au « palmarès » des routes les plus dégradées de France ne signifie pas qu'ils soient exemplaires en matière d'entretien des infrastructures routières, mais seulement que l'association « 40 millions d'automobilistes » ne disposait pas, au moment de la publication de ces résultats, de données probantes quant à ces réseaux.

CARTE 2 : NOMBRE DE SIGNALEMENTS DE ROUTES DÉGRADÉES PAR DÉPARTEMENTS



INFORMER LES POUVOIRS PUBLICS ET INCITER À L'ACTION

Lors du lancement national de l'opération «J'ai mal à ma route», l'association «40 millions d'automobilistes» avait informé de sa démarche l'ensemble des élus parlementaires et collectivités locales et territoriales exerçant une responsabilité de gestionnaire de voirie : mairies, communautés de communes, communautés d'agglomérations, communautés urbaines, métropoles, conseils départementaux et collectivités d'outre-mer (voir le courrier adressé aux gestionnaires de voirie, p.47).

Certaines collectivités avaient alors accueilli l'initiative avec intérêt et bienveillance en répondant prestement au courrier de l'association et en assurant «40 millions d'automobilistes» de leur bonne volonté quant à la prise en compte des futurs résultats de l'enquête participative (par exemple : les conseils départementaux de l'Allier, de l'Aveyron, de l'Eure-et-Loir, du Lot et de la Somme, la Métropole Nice-Côte d'Azur...). D'autres avaient à l'inverse fait montre d'un mépris total pour l'action engagée par l'association, qui répondait pourtant à une forte sollicitation des usagers de la route et des administrés.

Après la publication du classement des «routes les plus dégradées de France», l'association «40 millions d'automobilistes» veillera à ce que toutes les routes et rues figurant au palmarès de l'opération «J'ai mal à ma route» fassent l'objet d'un projet de réparation ponctuelle ou de rénovation (ou de remise aux normes pour le cas particulier des dos d'âne) et que les travaux appropriés soient réalisés dans les meilleurs délais.

«40 millions d'automobilistes» veillera à ce que toutes les routes et rues figurant au palmarès de l'opération «J'ai mal à ma route» fassent l'objet d'un projet de rénovation.

COURRIER ADRESSÉ AUX GESTIONNAIRES DE VOIRIE LORS DU LANCEMENT DE L'OPÉRATION « J'AI MAL À MA ROUTE »

Paris, le 26 novembre 2015.

Madame, Monsieur,

Le 26 novembre dernier, «40 millions d'automobilistes», première association d'automobilistes reconnue d'intérêt général, a lancé l'opération « J'ai mal à ma route », destinée à identifier les routes jugées les plus dangereuses par les automobilistes français.

Selon les résultats d'un sondage publiés en septembre 2015, 75% des usagers de la route français se disent préoccupés par la dégradation de l'état des routes et ce à juste titre, puisque l'on estime en effet que 47% des accidents de la route survenant chaque année mettent en cause la qualité ou l'entretien des infrastructures routières.

Dans un but de sensibilisation et de prévention des risques routiers, nous avons donc créé un site Internet - www.jaimalamaroute.com - sur lequel les automobilistes peuvent témoigner de la nécessité de remettre en état certaines chaussées dégradées pour favoriser la sécurité des usagers.

Nous savons déjà que les chaussées principalement pointées du doigt par les automobilistes dans la dégradation générale du réseau routier sont les voies communales et départementales. Nous savons également que depuis l'an 2004 et la déconcentration des responsabilités de l'État vers les collectivités locales et territoriales, les budgets octroyés pour la maintenance et l'amélioration des infrastructures routières n'ont cessé de diminuer.

Aussi, loin de n'avoir pour seul objectif que de dénoncer ces routes dangereuses, l'association «40 millions d'automobilistes» souhaite avant tout sensibiliser les élus locaux, responsables des politiques de mobilité et de sécurité routière, à l'intérêt de réaliser régulièrement les travaux nécessaires au maintien en bon état de la voirie et de créer de nouveaux aménagements lorsque cela est indispensable pour la sécurité des usagers.

Au cours de l'année 2016, nous rendrons public le classement des routes jugées les plus délabrées – et donc les plus dangereuses - par les Français. Celles-ci seront au nombre de 3 par département. Un ou plusieurs axes dont vous êtes gestionnaire pourraient donc figurer dans ce classement.

Le but de cette opération est également de démontrer qu'il est possible pour les collectivités de garantir la sécurité de tous les usagers de la route à moindre frais et qu'il est plus économique d'investir régulièrement de petites sommes pour entretenir le réseau que de laisser la chaussée se dégrader et devoir ainsi réaliser d'importants travaux de remise en état.

Nous profitons donc de cette occasion pour vous rappeler que l'association «40 millions d'automobilistes» se tient à votre disposition pour vous conseiller en matière d'aménagements routiers et d'opération de sensibilisation à la sécurité routière. Aussi, nous serions heureux de répondre à toute demande d'informations ou proposition de collaboration relativement à ces sujets.

Vous remerciant de l'attention apportée à ce courrier, veuillez recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.



Pierre CHASSERAY
Délégué général

The cover features a central orange diamond shape containing the title. The background is a collage of four images: a close-up of a pothole in asphalt at the top, a dirt road with a pothole on the left, a cracked asphalt road in the center, and a close-up of a pothole in asphalt at the bottom right. The diamond is set against a white background with orange geometric shapes at the corners.

**FICHES
DÉPARTEMENTALES**

LES RÉSULTATS PRÉSENTÉS CI-APRÈS REFLÈTENT L'ÉTAT DES ROUTES CONSTATÉ AU 1^{ER} MARS 2016.

Les résultats sont présentés par fiches départementales, classées par ordre du code Insee du département correspondant.

Pour chaque département, la fiche départementale fait état :

- De l'étendue (en kilomètres, au 31 décembre 2011²⁸) du réseau routier du département²⁹ ;
- Du nombre de signalements déposés par les usagers de la route dans le département sur le site Internet www.jaimalamaroute.com³⁰ ;
- Le budget consacré par le département aux dépenses de voirie³¹ et le coût par habitant ;
- Un gros plan (témoignage complet + illustration) sur la route considérée comme la plus dégradée du département ;
- Un aperçu (témoignages résumés) des deux autres routes considérées comme les plus dégradées du département ;

²⁸ À l'exception des départements 973 (Guyane) et 974 (La Réunion) pour lesquels les dernières données disponibles datent du 31 décembre 2009. (voir fiche DOM-TOM p.94)

²⁹ Le nombre de kilomètres mentionné comprend à la fois le réseau autoroutier, les routes nationales, départementales et communales (à l'exception de Paris, qui ne dispose que d'une voirie communale).

³⁰ Nombre de signalements recensés par l'association sur le site Internet au 1^{er} mars 2016.

³¹ Total global des dépenses de fonctionnement et d'investissement liées à la voirie départementale prévues au budget primitif des conseils départementaux pour l'année 2015 et à la voirie communale prévues au budget primitif de la Ville de Paris pour l'année 2016

LES 3 ROUTES LES PLUS DÉGRADÉES PAR DÉPARTEMENTS

≡ Étendue, en kilomètres, du réseau routier dans le département.

⚠ Nombre de signalements déposés par les usagers pour le département.

AIN (01)

≡ 13 040 km ⚠ 220 signalements

€ En 2015, le département de l'Ain a consacré 59,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 95 euros par habitant.

1



Intersection Grande route/Rue des Peupliers, Corbonod – signalée par Laurent G.

« Croisement infiniment dangereux sur la route en direction de Bellegarde, au niveau du hameau La Trille. Il existe une priorité à droite masquée par une haie ; quand on ne connaît pas le lieu, la priorité à droite surprend d'autant plus qu'elle est invisible. Quelques kilomètres plus loin, sur cette même route, une autre voie venant de la droite est marquée par un stop. Quelques kilomètres plus loin, à nouveau une autre priorité à droite. Le schéma routier manque clairement de cohérence. »

2

D85, Arbent – signalée par Jérôme B.

« Bien que ma voiture soit assez haute, en empruntant ce dos d'âne à 20 km/h (pour une zone limitée à 30 !), j'ai bien cru que j'allais laisser mon pare-choc. »

3

Chemin du Bois de la Dame, Jayat – signalé par Mathieu K.

« Juste avant le croisement avec Les Vernes, une déformation importante des accotements provoque une grosse bosse au milieu de la route. »

AISNE (02)

≡ 11 322 km ⚠ 198 signalements

€ En 2015, le département de l'Aisne a consacré 32,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 59 euros par habitant.

1



D925, Route de Vouziers, Condé-sur-Aisne – signalée par Jean-Pierre O.

« Route principale qui traverse le village entre Vailly-sur-Aisne et Soissons. Le macadam est déformé au niveau du virage, fissuré avec affaissement à de nombreux endroits. »

2

D67, Essigny-le-Petit – signalée par Guillaume C.

« La route principale du village, entre la mairie et l'école, est dans un état pitoyable. Le revêtement est à refaire entièrement. »

3

D1003, Varennes – signalée par Patrick C.

« La chaussée est de plus en plus déformée et depuis longtemps, jamais réparée ou refaite. Cela génère un fond sonore très élevé au passage des voitures et camions dans la traversée du village, et cela très en amont du passage effectif. »

ALLIER (03)

≡ 12 141 km ⚠ 86 signalements

€ En 2015, le département de l'Allier a consacré 22,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 64 euros par habitant.

1



Rue du Pont de Bois, Moulins – signalée par Jean M.

« La route est complètement déformée. »

2

Route de Bricadet, Loriges – signalée par Jonathan L.

« Les conduites d'eau ont été refaites, ce qui laisse sur un côté de la chaussée – déjà pas très large – une bande légèrement dénivelée et pleine de gravillons. »

3

Rue Raymont Rondeleux, Cusset – signalée par Julie G.

« Vers le pont et en face du portail en bas du cimetière, il y a un énorme nid-de-poule. »

ALPES DE HAUTE-PROVENCE (04) ≡ 7 216 km ⚠ 89 signalements

€ En 2015, le département des Alpes de Haute-Provence a consacré 28,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 173 euros par habitant.

1



D554, Venterol (Curbans) – signalée par Henrika B.

« Il faut absolument regoudronner cette route qui est très abîmée. Elle est pleine de fissures, de bosses, de nids-de-poule. Cette route traverse le village de Venterol, mais vu qu'elle dépend du village de Curbans, celui-ci ne s'en préoccupe guère malgré les multiples demandes des Venterolais. »

2

D950, Forcalquier – signalée par André S.

« Chaussée déformée, des secteurs jamais restaurés depuis des décennies. Accidentogène, étroite, cette chaussée n'est plus adaptée à la circulation actuelle. »

3

D3, Thoard – signalée par Claude S.

« Route étroite et très sinueuse entre Thoard et Champsercier (aucune visibilité dans les nombreux virages). Moins accidentogène que la D17, mais nécessite une prudence accrue. »

HAUTES-ALPES (05)

⚡ 4803 km

⚠ 110 signalements

€ En 2015, le département des Hautes-Alpes a consacré 22,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 158 euros par habitant.

1



D942, La Bauche, Ventavon – signalée par Catherine L.

« Depuis 22 ans que j'habite dans ce virage, une moyenne d'une dizaine de véhicules finit chaque année dans mon terrain... »

2

D944, Pont-de-Frappe, Forest-Saint-Julien – signalée par Guillaume L.

« Ce bref passage du Pont-de-Frappe dans la descente du Col de Manse est totalement défoncé, ce qui malmène nos mécaniques même à très faible allure. De plus, cela cause des nids-de-poule en hiver: les chasse-neige se heurtent à l'irrégularité du bitume en l'arrachant. »

3

Chemin de Mas de Blais, Briançon – signalé par Béatrice L.

« Nids-de-poule tout le long de cette chaussée. Chaque année de mauvais rafistolages sont faits! »

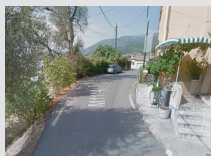
ALPES-MARITIMES (06)

⚡ 6272 km

⚠ 506 signalements

€ En 2015, le département des Alpes-Maritimes a consacré 70,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 64 euros par habitant.

1



Route de la Loubière, Castagniers – signalée par Myriam D.

« Route de la Loubière, en direction de Levens, la route est étroite (il n'y a d'ailleurs pas de trait au milieu de la route en aval du virage) et dans le virage, tous les jours des véhicules sont garés. Il n'y a aucune visibilité quand on descend de Castagniers pour reprendre la M202; on se retrouve nez à nez avec d'autres véhicules qui montent vers Levens. Tout le monde se trouve alors bloqué et les manoeuvres sont difficiles à cause des véhicules stationnés le long de la route. Un jour, les accrochages seront plus graves, surtout si une moto arrive en face... »

2

Chemin du Valbosquet, Antibes – signalé par Miguel G.

« Nombreuses fissures et faïençage avancé du revêtement de la chaussée dans cette rue. »

3

Chemin des Rastines, Antibes – signalé par Miguel G.

« Chaussée extrêmement déformée, trous et nids-de-poule. Circulation intense, virages et mauvaise visibilité. »

ARDÈCHE (07)

≡ 7 270 km

⚠ 199 signalements

€ En 2015, le département de l'Ardèche a consacré 40,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 124 euros par habitant.

1



D558, Saint-Maurice D'Ibie – signalée par Jean J.

«Route étroite, bombée, bords dégradés où deux véhicules se croisent difficilement. Virage dangereux. Situation dénoncée par la Mairie auprès de l'Équipement. Axe devenu important pour l'accès à une route touristique au tonnage limité et avec des ponts submersibles. Pour la parcourir en vélo, je remarque souvent des rétroviseurs et des enjoliveurs de roue dans le fossé.

Portion de route devenue inadaptée avec une densité de véhicules plus importante, qui présente un danger.»

2

Chemin des Listes, Vernosc-lès-Annonay – signalé par Yannick C.

«Cette route ne possède pas d'enrobé. Il suffirait de la goudronner, mais le maire ne veut pas. Il préfère goudronner une aire de stationnement pour camping-car.»

3

D533, Côte du Pin, Saint-Peray – signalée par Roy B.

«De Saint-Peray à La Boussière, cette D533 est très dangereuse, car très fréquentée dans les deux sens. Les dépassements sont quasi impossibles, car il y a beaucoup de camions et de virages sans visibilité.»

ARDENNES (08)

≡ 6 446 km

⚠ 109 signalements

€ En 2015, le département des Ardennes a consacré 32 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 110 euros par habitant.

1



D110, Bertoncourt – signalée par Joël S.

«Du croisement Le Paradis jusqu'à l'entrée de Bertoncourt, la route est utilisée par les bus scolaires et les camions, mais il est impossible de s'y croiser.»

2

D947, Buzancy – signalée par François G.

«Lors de la traversée de la ville, les nids-de-poule, fissures, trous et bosses se succèdent.»

3

A34, Villers-Semeuse – signalée par Christèle B.

«Au niveau du centre commercial, le marquage au sol est pratiquement invisible par temps de pluie la nuit sur l'autoroute.»

AUBE (10)

⚡ 6 909 km

⚠ 132 signalements

€ En 2015, le département de l'Aube a consacré 22,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 72 euros par habitant.

1



D43, Briel-sur-Barse – signalée par Bruno M.

« Depuis plusieurs mois, la chaussée est déformée par des nids-de-poule, ainsi que des monticules de gravats et de boue qui sont déposés sur la chaussée par des véhicules de travaux publics. À cause de nids-de-poule, j'ai cassé une jante de mon véhicule. »

2

Rue des Marots, Troyes – signalée par Erwan L.

« Des nids-de-poule, déformations, niveaux de goudrons différents. Tout le monde roule au milieu de la route si personne n'arrive en face et les suspensions souffrent. »

3

Rue Coulommière, Troyes – signalée par Jean-François B.

« Rue pavée à l'origine, par endroits des traces de bitume, de nombreux trous... »

AUDE (11)

⚡ 11 352 km

⚠ 111 signalements

€ En 2015, le département de l'Aude a consacré 54,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 147 euros par habitant.

1



D115, Pépieux – signalée par Jean-Louis B.

« Route très déformée et étroite, aucune bande blanche, empruntée par des camions 48T qui vont à une station d'embouteillage située en pleine campagne. D'une façon plus générale, toutes les routes de l'Aude sont mauvaises, pas entretenues (les trous et nids-de-poule sont comblés avec un

« bouche-trous » qui fait une bosse). Ce n'est pas pour rien qu'un fabricant de pneus vient tester ses pneus sur ces routes défoncées ! »

2

D418, Sallèles d'Aude – signalée par Sylvie F.

« Routes non refaites, bosselées, avec absence totale de marquage. Absence de trottoir dans les communes... On se croirait dans les années 50 ! »

3

Avenue Charles de Gaulle, Limoux – signalée par Jean-Marie S.

« La route est très abîmée, fissurée et bordée de platanes sans la moindre protection. »

AVEYRON (12)

≡ 16 619 km ⚠ 65 signalements

€ En 2015, le département de l'Aveyron a consacré 45,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 157 euros par habitant.

1



Avenue du 8 mai, Z.I. de Villefranche-de-Rouergue – signalée par Marc M.

« Route à grande circulation de poids lourds, en très mauvais état. »

2

Avenue de Caylet, Villefranche-de-Rouergue – signalée par William L.

« Nombreux trous et raccords avec plaques métalliques qui ne sont plus à niveau. »

3

Lieu-dit Les Issards, Cransac – signalé par Benoît F.

« Des nids-de-poule sur la largeur complète de la route et une longueur d'environ 200 mètres. »

BOUCHES-DU-RHONE (13)

≡ 12 519 km ⚠ 1 562 signalements

€ En 2015, le département des Bouches-du-Rhône a consacré 159,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 79 euros par habitant.

1



Chemin des Clapiers, Gardanne – signalé par Patrice C.

« Ancienne route de campagne devenue surfréquentée suite à la création d'une route importante à proximité. La route est devenue beaucoup trop étroite, pas de signalisation au sol, problème de visibilité en virage avec l'intersection du Chemin de la Garde. L'état général de la route est déplorable : nids-de-poule, bas-cotés dégradés, nombreuses traces de réparations... »

2

A50, Aubagne – signalée par Benoît L.

« La chaussée est déformée sur les deux sens de circulation (4 voies au total). La voiture se comporte comme sur un dos d'âne. Étant parfois en moto, je roule complètement à droite pour éviter tout rebond. »

3

Boulevard du Maréchal Juin, Marseille – signalé par Denis A.

« En direction de La Timone, au milieu du carrefour à feux, devant l'Hôtel du département, grosse fissure dangereuse pour les deux-roues. »

CALVADOS (14)

⚡ 12 628 km ⚠ 418 signalements

€ En 2015, le département du Calvados a consacré 29 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 41 euros par habitant.

1



Chemin du Hamel, Hermanville – signalé par Lise-Marie D.

« Le chemin du Hamel est rempli de nids-de-poule vraiment profonds et de plus en plus larges. Il y en a partout. Cela fait deux ans qu'on habite à Hermanville et il n'y a toujours rien de fait. Cette route est dangereuse et abîme les voitures. Je dois souvent faire régler le parallélisme et mes pneus s'abîment beaucoup plus vite. »

2

Avenue des Devises, Cabourg – signalée par Diane B.

« Cette route est dans un état épouvantable depuis des années. On y fait des rustines régulièrement, qui sautent tout aussi régulièrement. Qu'attend-t-on pour la refaire complètement ? »

3

Chemin des Enclos, Bénerville-sur-Mer – signalé par Caroline A.

« Ornières, trous, bosses, outre les nombreux ralentisseurs mal pavés, dangereux en particulier pour les deux-roues. »

CHARENTE (16)

⚡ 14 098 km ⚠ 197 signalements

€ En 2015, le département de la Charente a consacré 25,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 70 euros par habitant.

1



D72, lieu-dit Chez Siret, Linars – signalée par Laurent C.

« Route défoncée par les travaux de la LGV, puis le raccordement au système d'évacuation des eaux etc... Pas de trottoir ni de lumière, alors que des enfants l'utilisent chaque soir à pieds. Pas de ligne blanche au sol... Route très passante, mais laissée à l'abandon. »

2

D699, Rue de Limoges, Montbron – signalée par Eric D.

« Du centre-ville à la piscine, la route est complètement déformée. Des fissures apparaissent et des nids-de-poule sont en formation. Les marquages au sol sont effacés. »

3

Avenue Jules Ferry, Angoulême – signalée par Aline W.

« Entre la Place Saint-Martin et la Rue de Montmoreau : très mauvais état de la route à la suite des nombreuses saignées faites de façon répétée et rebouchées à la va-vite. »

CHARENTE-MARITIME (17)

📏 17 641 km 🚧 287 signalements

€ En 2015, le département de la Charente-Maritime a consacré 46,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 71 euros par habitant.

1



D125, Rue du Grand Village, Saint-Nazaire-sur-Charente – signalée par Xavier B.

« Au cours des travaux, la totalité de l'aire de roulement a été enlevée et remplacée par du tout-venant recouvert d'une pellicule de bitume léger. Les dégradations sont importantes et ne font l'objet d'aucune remise en état (seulement un peu de gravillons de temps en temps). »

2

D241, Rue du Temple, Saint-Just-Luzac – signalée par Xavier D.

« Chaussée pleine de trous, bosses, irrégularité forte de l'état de la route, quasi impraticable. »

3

D937C, Rue du Onze Novembre, Fouras – signalée par Jean-Christophe G.

« La Mairie a planté il y a quelques années des pins maritimes près de la route. Les racines provoquent des bosses sur la route, qui s'amplifient de plus en plus au fil des saisons. Nombre d'automobilistes font des écarts pour les éviter. »

CHER (18)

📏 9 882 km 🚧 131 signalements

€ En 2015, le département du Cher a consacré 23 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 72 euros par habitant.

1



Rue Louis Mallet, Bourges – signalée par T.S.

« Cette route est dans un état pitoyable: travaux sur travaux depuis 10 ans, marquages en pagaille, fissures et nids-de-poule. Pour une entrée de ville, c'est peu de dire que c'est très dangereux! »

2

Rue George Sand, Saint-Amand-Montrond – signalée par Chantal R.

« Petite rue où la chaussée est très étroite et en mauvais état. Circulation à double-sens, pas de trottoir, avec passage de cars, de camions. Beaucoup de personnes âgées demeurent dans cette rue. »

3

D7, La Tuilerie, Canal latéral à la Loire, Herry – signalée par Daniel J.

« Le talus du canal s'effondre. Un mur en béton a été construit, mais il s'affaisse aussi malgré les palplanches et rétrécit dangereusement la chaussée où passent beaucoup de poids lourds. La situation est installée depuis 8 ou 10 ans! »

CORRÈZE (19)

✚ 11 484 km ⚠ 133 signalements

€ En 2015, le département de la Corrèze a consacré 22,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 91 euros par habitant.

1



D1089, Brive-la-Gaillarde – signalée par Philippe V.

«Route complètement déformée, pleine de bosses, avec de gros nids-de-poule sur toute la D1089 et notamment vers l'intersection avec la Rue Max de Vars où c'est très dangereux. Cela est en l'état depuis 4 ans que je suis à Brive et rien n'est fait pour y remédier, malgré les impôts locaux qui sont très importants sur Brive.»

2

D149, Ségur-le-Château – signalée par Philippe E.

«De Ségur-le-Château à Lubersac, la route est étroite et sinueuse. Les bords de chaussée sont dégradés et très instables.»

3

Intersection D38/D162, Cosnac – signalée par Francis G.

«Il y a déjà eu plusieurs accidents mortels à cause du tourne-à-gauche et de ses bordures en béton. Il faudrait faire un rond-point et niveler le terrain agricole d'à-côté.»

CÔTE D'OR (21)

✚ 12 253 km ⚠ 352 signalements

€ En 2015, le département de la Côte d'Or a consacré 40,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 74 euros par habitant.

1



D109D, Route de Saint-Philibert, Gevrey-Chambertin – signalée par Christophe L.

«Route littéralement défoncée depuis de nombreuses années, les services de la voirie ne font que de petites retouches dérisoires. Faut-il attendre un accident mortel pour réagir?»

2

Intersection D903 / D974, Route de Ruffey – signalée par Thomas D.

«Route étroite et défoncée, virage dangereux présentant de nombreux nids-de-poule.»

3

Intersection D981 / D115L, Clomot – signalée par Elise H.

«Il faudrait un «stop» et non un «cédez-le-passage» ainsi qu'une ligne blanche et non des pointillés: les voitures doublent sur la voie de gauche et font donc face à l'automobiliste qui s'engage sur la D981. À trois reprises, j'ai dû me mettre sur l'accotement car des voitures n'avaient pas eu le temps de se rabattre en face. Il est certain qu'il y aura un accident grave si rien n'est fait.»

CÔTES D'ARMOR (22)

≡ 19 967 km ⚠ 418 signalements

€ En 2015, le département des Côtes d'Armor a consacré 41,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 67 euros par habitant.

1



Rue Feunteun Léo, Perros-Guirrec – signalée par Jérôme L.

« Dans la montée de Feunteun Léo, la route est pleine de fissures, les bords de la chaussée sont arrachés et instables, donc dangereux. Seul le marquage a été refait à neuf. »

2

D366, lieu-dit La Bigotière, Plelin-Trivagou – signalée par Jean C.

« Trop de camions passent par cette route étroite, ce qui provoque des fissures dans les pignons des maisons et une nuisance sonore importante. »

3

Rue Maréchal Foch, Guingamp – signalée par Marie-Claude B.

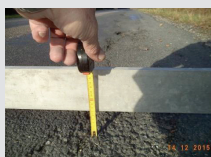
« La rue est complètement déformée. Malgré les divers ajouts de bitume pour tenter de réparer la chaussée, des fissures réapparaissent. »

DORDOGNE (24)

≡ 18 939 km ⚠ 154 signalements

€ En 2015, le département de la Dordogne a consacré 45,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 105 euros par habitant.

1



D107, Bergerac – signalée par Yves C.

« Je prends cette route deux fois par jour depuis 30 ans. Elle est dans un état déplorable : déformée, rapiécée, enneigée l'hiver, nombreux nids-de-poule. Les accidents y sont très fréquents. L'argent des radars devrait servir à sa remise en état! C'est une honte. »

2

Route Napoléon, Négrondes – signalée par Joseph R.

« De l'intersection avec la D73 jusqu'à la commune de Sorges, la chaussée n'est plus entretenue depuis plus de 10 ans : fissures, déformations, nids-de-poule, revêtement fortement dégradé et dangereux. »

3

D8E5, Lalinde – signalée par Bernard C.

« Sur l'ensemble de la route, manque de bitume, nids-de-poule, déformations de la chaussée, trottoirs à l'identique et ce n'est pas la seule voie concernée! »

DOUBS (25)

≡ 9 521 km ▲ 88 signalements

€ En 2015, le département du Doubs a consacré 32,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 60 euros par habitant.

1



Rue de Lavaux, Rancenay – signalée par Jérôme V.

« Route très dégradée dans sa partie montante (déformée, fissures, nids-de-poule...) »

2

D474, Vieux-Charmond – signalée par Régis G.

« À hauteur du lotissement des *Hauts-Bois*, une tranchée a été mal rebouchée lors des travaux de raccordements aux réseaux du lotissement. Il y a donc une forte différence de niveau entre le goudron de la route et celui de la réparation mal réalisée. »

3

D70, Pouilley-les-Vignes – signalée par Sébastien B.

« Entre la boulangerie et le coiffeur, il y a un dos d'âne hors normes. À 30km/h, on explose tout! »

DRÔME (26)

≡ 11 530 km ▲ 351 signalements

€ En 2015, le département de la Drôme a consacré 46,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 92 euros par habitant.

1



D193, Chemin du Marquis de Cabassole, Tulette – signalé Bernard D.

« À la sortie sud de Tulette, depuis au moins une dizaine d'années, des panneaux « chaussée déformée sur 2km » sont en place pour signaler la déformation de la route qui est aussi trop étroite par rapport au trafic. Cette route est empruntée par les gens de l'enclave de Valréas qui se rendent vers Avignon. Elle permet d'éviter la traversée d'Orange. »

2

Intersection N7 / D111a, Étoile-sur-Rhône – signalée par César B.

« Intersection très dangereuse! En plein virage, elle coupe une route à deux voies avec énormément de circulation. Il faut absolument faire un rond-point. »

3

Intersection D179 / D310, Pont de Barret – signalée par Lucie M.

« L'entrée du village est signalée sur la D310, mais pas sur la D179. On entre dans le village sans le savoir, à 90km/h au lieu des 50km/h requis (avec tous les dangers que cela comporte). Un panneau d'entrée est nécessaire. »

EURE (27)

≡ 13 537 km ⚠ 265 signalements

€ En 2015, le département de l'Eure a consacré 40,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 67 euros par habitant.

1



Chemin de Réanville, Saint-Marcel – signalé par Isabelle G.

« Difficile d'éviter les nombreux nids-de-poule qui se forment quotidiennement dans la rue qui descend sur Saint-Marcel depuis que la Rue de Chambray est en travaux. Résultat : un pneu éclaté ! De plus, il est fort difficile de se croiser en voiture sans éviter les trous de la chaussée. »

2

Rue du puits, Berville-la-Campagne – signalée par John D.

« Cette route est tellement déformée par endroits que de larges flaques se forment à la moindre averse. Les engins agricoles y laissent des traces boueuses et déforment aussi les berges. »

3

Boulevard du Jardin l'Évêque, Évreux – signalé par Marie H.

« La rue est vraiment déformée, il y a des nids-de-poule partout. Cela a été la scène de beaucoup de chutes à pied. Sans parler des trottoirs pas droits du tout, c'est vraiment énervant et dangereux. »

EURE-ET-LOIR (28)

≡ 13 296 km ⚠ 222 signalements

€ En 2015, le département de l'Eure-et-Loir a consacré 31,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 71 euros par habitant.

1



Les Grands Pavillons, Saint-Éliph – signalé par Catherine S.

« Il y a une succession de virages sans aucune signalisation qui sont réellement à 90 degrés à cause des murs des maisons. Ça fait peur. Les habitants le savent, mais qu'en est-il des autres ? Je ne comprends pas pourquoi ils ne sont pas signalés. Grave !!! »

2

D339.11, Rue de Fresnay, Chartres – signalée par Maxence R.

« Route déformée, beaucoup de nids-de-poule, les voitures vibrent... Pas digne de Chartres. »

3

Rue de Voves, Le Bois Saint-Martin, Boncé, Montainville – signalée par Henry T.

« Dos d'âne impressionnant ! Impossible de passer à 30 km/h, obligé de le passer en 1^{ère} vitesse. Présence de marques d'outils agricoles sur ce dos d'âne tellement la hauteur et l'angle sont importants. »

FINISTÈRE (29)

✚ 16 904 km ⚠ 627 signalements

€ En 2015, le département du Finistère a consacré 29,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 32 euros par habitant.

1



Voie d'accès au Port, Morlaix – signalée par Margot Y.

«Route complètement abîmée, à refaire complètement, car pleine de rafistolages mal effectués.»

2

Route de Garlan, lieu-dit Kerozar – signalée par Sandrine A.

«En plus du bord de route complètement défoncé, le milieu est plein de trous, la chaussée est complètement déformée. Il y a souvent des accrochages car la rue est trop étroite.»

3

Rue de Saint-Yves, Plougonvelin – signalée par Daniel S.

«Deux chicanes successives rétrécissant la chaussée et induisant une circulation alternée, avec priorité au véhicule montant pour la première et, 20 mètres plus loin, priorité au véhicule descendant pour la deuxième! Un non-sens absolu... Dangereux!»

GARD (30)

✚ 12 511 km ⚠ 152 signalements

€ En 2015, le département du Gard a consacré 57,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 78 euros par habitant.

1



D901, lieu-dit Hameau de Landes, Saint-Privas de Champclos – signalée par Audrey B.

«Il s'agit d'une départementale très fortement empruntée. Elle se trouve sur un territoire touristique et est la jonction pour les entreprises du secteur entre notre territoire et la vallée du Rhône. D'où un nombre important de camions semi-remorques qui transitent. De multiples accidents sont survenus, car plusieurs voitures ont déjà glissé sur cette chaussée.»

2

D146, Mas de l'École, Robiac-Rochessadoule – signalée par Brigitte H.

«Route abîmée suite à des fuites d'eau et mal remise en état.»

3

Rue des Carrières, Jonquières-Saint-Vincent – signalée par Sébastien D.

«De nombreux nids-de-poule sont situés sur cette route. Lorsqu'ils sont réparés, ils reviennent quelques mois plus tard.»

HAUTE-GARONNE (31)

≡ 15869 km ⚠ 354 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Garonne a consacré 80,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 62 euros par habitant.

1



Rue de la Hire, Gagnac-sur-Garonne – signalée par Isabelle P.

« Cette rue est située en zone inondable. Elle est totalement défoncée. Il n'y a aucun panneau de signalisation « accotements dangereux ». Des centaines de voitures passent par là tous les jours pour se rendre sur le site d'Aéroconstellation. La plupart du temps, elles roulent au milieu de la route pour éviter les nids-de-poule. »

2

Boulevard Jean Brunhes, Toulouse – signalé par Sébastien C.

« Sur l'ensemble de ce boulevard, la chaussée est extrêmement déformée: il est tout bonnement impossible de rouler sans abîmer le véhicule, gêner ses occupants. Je suis ambulancier et passe donc mon temps à éviter nids-de-poule et bouches d'égout sur l'ensemble de l'agglomération. »

3

Intersection Rue des Pins/Rue des Acajous, Montberon – signalée par Josée L.

« Marquage complètement effacé. Les gens ne s'arrêtent plus au rond-point. Danger +++ »

GERES (32)

≡ 10747 km ⚠ 132 signalements

€ En 2015, le département du Gers a consacré 27 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 137 euros par habitant.

1



Boulevard des Poumadières, L'Isle-Jourdain – signalé par Dany M.

« Chaussée très abîmée (plus de revêtement, nids-de-poule, fissures, chaussée déformée, marquage effacé, dus aux passages répétés des camions, aux pluies diluviennes et au non-entretien). Cette route est en projet de réfection depuis... Mais c'est toujours reporté. »

2

D174, lieu-dit Au Périssou, Le Brouil-Montbert – signalée par Julien S.

« Nids-de-poule, trous, déformations... »

3

D32, Le Houga – signalée par Julien P.

« Route complètement déformée. La DDE a fait des bosses sur plusieurs kilomètres! Une voiture y a été détruite. »

GIRONDE (33)

≡ 20 663 km ⚠ 682 signalements

€ En 2015, le département de la Gironde a consacré 86,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 57 euros par habitant.

1



Boulevard Daniel Digneaux, Andernos-les-Bains – signalé par Didier D.

«Route totalement dégradée, trous, élévation de la chaussée sur plusieurs centimètres de haut et plusieurs mètres de long. Une route plus que dangereuse avec perte de contrôle et obligation de se déporter.»

2

Allée de Bristol, Place des Quinconces, Bordeaux – signalée par Jeanne B.

«Le revêtement de cette rue est en très mauvais état: il y a des fissures, les agents de la voirie se contentent de mettre une nouvelle couche de goudron par endroit. Résultat: la chaussée est irrégulière et les marquages au sol sont effacés.»

3

D116, Landiras – signalée par Frédéric C.

«Au niveau du pont «Le Batijean», le revêtement a fondu et rend la route très glissante.»

HÉRAULT (34)

≡ 12 632 km ⚠ 349 signalements

€ En 2015, le département de l'Hérault a consacré 98,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 90 euros par habitant.

1



Avenue d'Agde, Pomérols – signalée par André A.

«Cette avenue a un revêtement de sol qui ressemble à un chantier qui a été bombardé! Des trottoirs existent, mais personne ne les utilise car on pourrait se croire sur un terrain de cross. Les riverains qui vont amener leurs enfants à l'école (à proximité) empruntent la chaussée déformée... C'est dangereux!»

2

Chemin de la Craqué, Sète – signalé par Alain J.

«La configuration sinueuse du Chemin de la Craqué et de l'Anglore, la déclivité, l'étroitesse de la chaussée (moins de 4,20 mètres de largeur par endroits) sont totalement inadaptées à l'intensif trafic qui le parcourt.»

3

D112a, Boulevard de la Liberté, Clapiers – signalée par Jean-François T.

«Nombreux nids-de-poule et chaussée détériorée entraînant des écarts dangereux de la part des automobilistes et des deux-roues.»

ILLE-ET-VILAINE (35)

≡ 16 213 km ⚠ 443 signalements

€ En 2015, le département de l'Ille-et-Vilaine a consacré 83,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 81 euros par habitant.

1



Boulevard des Talards, Saint-Malo – signalé par *Didier F.*

« La bande de roulement est complètement défoncée et il y a des nids-de-poule sur toute la longueur. Un axe très fréquenté par les habitants. Honte à la ville de Saint-Malo pour l'état de cette route. »

2

Rue des Longrais, La Chapelle des Fougeretz – signalée par *Vincent N.*

« Route passagère très déformée et sans aménagement piétons. Elle est notamment utilisée par des personnes en fauteuil roulant et par des familles qui doivent partager la chaussée avec les véhicules. »

3

Rue de la Hunaudière, La Guerche de Bretagne – signalée par *Christopher P.*

« Tout un côté de la route est affaissé, il n'y a même plus de revêtement. Difficile de se croiser sans rouler dans les pierres, sans parler des nids-de-poule. Pas de trottoir non plus... »

INDRE (36)

≡ 11 192 km ⚠ 44 signalements

€ En 2015, le département de l'Indre a consacré 41,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 176 euros par habitant.

1



Rue des Madrons, Châteauroux – signalée par *Frédéric D.*

« Route faite de pièces successives, elle n'a jamais été faite réellement sur ces parties! »

2

Rue Chantejot, Issoudun – signalée par *Élodie R.*

« Rue défoncée d'un bout à l'autre. Voie en sens unique. »

3

D54, Pouligny Notre-Dame – signalée par *Claude B.*

« Départementale très étroite et sinueuse, où la visibilité est plus que limitée. Il faudrait entretenir la végétation sauvage qui bouche la vue et poser des barrières de sécurité à certains endroits. »

INDRE-ET-LOIRE (37)

≡ 11 899 km ⚠ 418 signalements

€ En 2015, le département de l'Indre-et-Loire a consacré 39 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 64 euros par habitant.

1



Rue d'Entraigues, Tours – signalée par Mathieu P.

« La Rue d'Entraigues, qui est passante, a de nombreuses déformations dangereuses pour les voitures et les cyclistes. Ces déformations font que la route est bruyante dès qu'une remorque ou un camion-plateau passe. »

2

D81, Civray de Touraine – signalée par Cyril B.

« Un pont à voie unique pas entretenu en sortie de virage, limité à 30 km/h, mais uniquement sur le pont, donc carambolages fréquents. Route très étroite où il faut serrer le côté mais pas trop, les accotements étant profonds. »

3

Rue de la Pusterie, Montlouis-sur-Loire – signalée par Véronique J.

« Chaussée déformée, nombreux nids-de-poule. À la limite du praticable, malgré plusieurs demandes de rénovation à la Mairie depuis de nombreuses années. »

ISÈRE (38)

≡ 16 574 km ⚠ 374 signalements

€ En 2015, le département de l'Isère a consacré 94,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 75 euros par habitant.

1



Rue Alfred de Vigny, Grenoble – signalée par Gérald W.

« Au croisement de la Rue Alfred de Vigny et de la Rue Stalingrad, il y a un affaissement de la route, des fissures, des bandes blanches en relief extrêmement glissantes (notamment en moto, j'ai déjà chuté à cet endroit...). »

2

D1090, Chapareillan – signalée par Pierre C.

« De la portion longeant le village jusqu'au panneau de sortie de commune, la chaussée est très déformée et non entretenue: bosses, fissures, creux. C'est dangereux pour les deux-roues. »

3

Chemin de la Chicane, Meylan – signalé par Jean B.

« À la jonction entre le Chemin de la Chicane et la départementale, il y a un nid-de-poule au centre de la chaussée. »

JURA (39)

≡ 10742 km ⚠ 132 signalements

€ En 2015, le département du Jura a consacré 42 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 155 euros par habitant.

1



D322, Route de Damparis, Champvans – signalée par Hervé F.

« La route est très déformée, avec de nombreuses reprises de goudron, glissantes l'hiver. Un passage à niveau très étroit nécessite une forte attention, avec de grosses flaques d'eau permanentes dans un virage à angle droit. De nombreuses voitures font des sorties de route chaque année. »

2

D22, Colonne – signalée par Maxime G.

« Juste après le pont qui passe sur l'A39, grosse déformation sur la route (bosse non signalée et peu visible sur une partie de la chaussée) qui a failli me projeter dans le décor à moto. Le prochain n'aura peut-être pas la chance de rester assis sur sa selle. »

3

D326, Route des Cascades, Doucier – signalée par Didier R.

« La route est très déformée, apparemment à cause de racines d'arbres présents sur la gauche de la route. Cette chaussée se déforme de plus en plus au fil des années. Or, le site touristique des Cascades du Hérisson accueille parfois jusqu'à un millier de véhicules quotidiennement... »

LANDES (40)

≡ 11495 km ⚠ 110 signalements

€ En 2015, le département des Landes a consacré 44 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 108 euros par habitant.

1



D352, Larrivière-Saint-Savin – signalée par Martine D.

« Portion entre Route de Coutet et Route de Pouy miro, soit environ 1,8 km du bourg. Route très ombragée, en hiver verglas fréquent, route étroite avec champ en contrebas et passage de camions qui vont et viennent de l'usine. La pose d'une glissière est très vivement souhaitée. »

2

D634, Route de sabres, Mont-de-Marsan – signalée par François B.

« La route et les trottoirs sont en piteux état, complètement affaîssés. »

3

Route de Barthes, Heugas – signalée par Laureano G.

« Petite route étroite desservant un lycée agricole et servant de raccourci pour plusieurs petites communes. On y croise comme on peut des ensembles routiers. Le plus dangereux, c'est par temps humide: les bas-côtés sont instables et la route très sinueuse. Plusieurs accidents ont eu lieu. »

LOIR-ET-CHER (41)

≡ 9868 km

⚠ 198 signalements

€ En 2015, le département du Loir-et-Cher a consacré 24,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 71 euros par habitant.

1



Rue d'Auvergne, Blois – signalée par *Éric L.*

« Cette rue, en sens unique, à deux voies et fort trafic desservant deux lycées et le centre administratif de la ville, entre autres, est fortement dégradée, à tel point que souvent les bus prennent la voie de gauche moins abimée. Apparemment, aucune intervention n'est prévue pour refaire le revêtement, qui est dégradé depuis fort longtemps. »

2

Rue de Villebrème, Blois – signalée par *Meryam M.*

« À partir du Leclerc Drive jusqu'à l'école de Ville-Joint, la chaussée est déformée, on est obligé de se reporter sur l'autre voie. »

3

D101, Vouzon – signalée par *Isabelle M.*

« Route défoncée par les passages incessants de poids lourds qui évitent le réseau autoroutier. Scandale qui dure depuis des années. Le Conseil départemental rafistole de temps en temps et met des panneaux de limitation de vitesse (sûrement pour se déresponsabiliser en cas d'accident). »

LOIRE (42)

≡ 12434 km

⚠ 421 signalements

€ En 2015, le département de la Loire a consacré 42 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 54 euros par habitant.

1



D11, Saint-Héand – signalée par *Jean D.*

« En quittant Saint-Héand en direction de L'Étrat, la route a été regoudronnée par une fine couche composée d'une projection de goudron liquide et suivie par l'étalement d'une couche de gravillons. Cette couche s'est dissociée, à la sortie de l'hiver dernier, de l'ancien revêtement et forme de grandes bandes décollées. Aucune réparation à ce jour alors qu'un nouvel hiver arrive. »

2

D49, Saint-Hilaire-sous-Charlieu – signalée par *Olivier R.*

« À la sortie de la commune en direction des Perches, il y a un virage à gauche non signalé qui surprend et qui peut entraîner un saut en contrebas. Plusieurs accidents ont déjà eu lieu à cet endroit. »

3

Le Pont de Rhins-Est, Saint-Vincent de Boisset – signalé par *Alexandre F.*

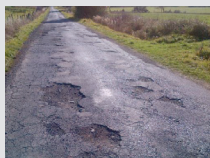
« Dans le virage, un nid-de-poule impressionnant, quand on vient du Coteau direction Saint-Vincent de Boisset avant la barge automobile. »

HAUTE-LOIRE (43)

⚡ 10646 km 🚧 107 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Loire a consacré 27,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 117 euros par habitant.

1



D135, Chomelix – signalée par *Christine M.*

« À partir de Lafarge, sur 2 kilomètres environ... »

2

D26, Vorey-sur-Arzon – signalée par *Marc B.*

« Chaussée déformée et partiellement enfoncée sur les bas-côtés, côté ravin. »

3

D31 / Avenue Jeanne d'Arc / Avenue du Val Vert, Vals-près-Le Puy – signalée

par *Fabien P.*

« Près de l'église, dans le virage devant la mairie, devant le centre culturel au niveau de l'arrêt de bus... Stop aux dos d'âne hors normes! »

LOIRE-ATLANTIQUE (44)

⚡ 17254 km 🚧 1078 signalements

€ En 2015, le département de la Loire-Atlantique a consacré 45,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 33 euros par habitant.

1



Place Maréchal Foch, Nantes – signalée par *Florian G.*

« Sur cette portion, 5 couloirs: 2 pour tourner à gauche, 2 pour tourner à droite et un réservé aux bus. Les marquages au sol commencent à ne plus se voir, surtout pour les automobilistes qui viennent de la gauche. Il y est très facile de se retrouver sur la voie de bus en voulant tourner à droite. »

2

N165, sens Nantes / Vannes, sortie n°20 – signalée par *Yannick D.*

« C'est un virage en épingle. J'y ai fait une embardée à 45 km/h sur chaussée mouillée et appris par les voisins que j'étais la troisième de la journée et qu'en moyenne, il y avait un accident par semaine! »

3

Route de la Hillière, Thouaré-sur-Loire – signalée par *Sébastien C.*

« Une mare se situe à l'endroit le plus étroit et sinueux de cette route. Nids-de-poule en excès, route déformée avec des trous. Galettes de rafistolage l'été qui ne tiennent pas l'hiver et qui creusent encore plus la route. »

LOIRET (45)

✚ 11 311 km ⚠ 330 signalements

€ En 2015, le département du Loiret a consacré 33,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 49 euros par habitant.

1



Rue de Gobson, Orléans – signalée par Perceval L.

« La chaussée est en très mauvais état sur quasiment toute la largeur et toute la longueur de la rue. »

2

Rue Anatole France, Fleury-les-Aubrais – signalée par Cédric B.

« Toute la partie nord de la rue est envahie de fissures. »

3

Rue de l'Azone, La Chappelle Saint-Mesmin – signalée par Jérôme T.

« Cette rue est longue d'environ 500 mètres et est toujours réparée par des rustines. Pour éviter les accidents, la municipalité l'a limitée à 30 km/h. Elle est située en pleine campagne et n'est même pas praticable en vélo. »

LOT (46)

✚ 12 469 km ⚠ 129 signalements

€ En 2015, le département du Lot a consacré 20,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 111 euros par habitant.

1



D653, Labastide-Marnhac – signalée par Gérard V.

« Les véhicules (nombreux) venant de Cahors et voulant tourner à gauche doivent attendre que les véhicules venant d'Agen soient passés pour pouvoir tourner. Ils sont donc à l'arrêt tandis que des véhicules arrivent dans leur dos à une vitesse de 80 à 90 km/h et ne les voient pas à l'arrêt en raison d'une absence totale de visibilité. Il n'y a aucune signalisation pour prévenir de cette bifurcation. Les marques de coups de freins au sol sont permanents, il y a danger de mort. »

2

D811, Cahors – signalée par Céline T.

« Du rond-point de Regourd jusqu'à la sortie d'agglomération en direction de Mercuès, on dénombre de multiples nids-de-poule. »

3

D801, Séniergues – signalée par Emmanuelle C.

« Virage en épingle à cheveux ayant déjà été le théâtre de plusieurs accidents. Il est situé dans une zone à 50 km/h, mais à cette vitesse l'accident est inévitable. »

MAINE-ET-LOIRE (49)

🚧 15 694 km 🚧 242 signalements

€ En 2015, le département du Maine-et-Loire a consacré 38,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 47 euros par habitant.

1



D751, Route de Nantes, Mûrs-Erigné – signalée par *Brendan R.*

« La route est déformée, les dos d'âne sont dangereux (pas fixes), la visibilité pour les personnes arrivant d'autres rues rejoignant celle-ci est mauvaise. Comme c'est une route où les bus passent, il faudrait aménager des plots en béton le long des trottoirs, car les voitures stationnées sur la chaussée et sur les trottoirs gênent la bonne circulation et la sécurité des usagers. »

2

D73, La Membrolle-sur-Longuenée – signalée par *Patrick B.*

« Une mince couche de bitume a été remise sur les bords gauche et droit de cette chaussée, mais le tiers central n'a pas été refait. Résultat: l'axe central de la route conserve un canal d'eau qui se transforme en patinoire en hiver. »

3

Rue Eblé, Angers – signalée par *Benjamin B.*

« Cette rue très passante a subi de nombreux travaux pour le renouvellement des tuyaux de gaz et d'eau. Aujourd'hui, la chaussée s'affaisse à de nombreux endroits. »

MANCHE (50)

🚧 14 588 km 🚧 176 signalements

€ En 2015, le département de la Manche a consacré 60,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 117 euros par habitant.

1



D999E, Voie de la Liberté, Villedieu-les-Poêles – signalée par *Marie-Laure G.*

« Une partie de la rue a été refaite en 2012, mais le reste demeure une catastrophe: bosses, fissures, nids-de-poule... C'est dommage de n'avoir fait le travail qu'à moitié dans cette rue commerçante! »

2

Chemin des Petites Fourches, Cherbourg-Octeville – signalé par *Olivier B.*

« Dos d'âne hors normes! Il est indiqué 30km/h, mais si vous passez à cette vitesse, vous explosez tout. À l'approche de ce dos d'âne et bien sûr en le franchissant, il est aisé de voir que les normes n'ont aucunement été respectées. »

3

Rue de la Banque, Agneaux – signalée par *Jean G.*

« La rue est dans un état déplorable. À plusieurs reprises, la Mairie a été contactée, sans résultat. Elle constitue pourtant un des axes les plus utilisés pour se rendre à l'Institut Saint-Lô. »

MARNE (51)

🚧 10381 km 🚧 225 signalements

€ En 2015, le département de la Marne a consacré 46,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 79 euros par habitant.

1



Quai de Marne, Épernay – signalé par Michel C.

«Comme souvent, cette route a été rebouchée à l'aide de retouches successives et très mal faites, résultant une chaussée toute bosselée, dangereuse et particulièrement pour les deux-roues devant freiner sur ce mauvais état de surface avant le passage piétons pour s'arrêter au stop juste après.»

2

D980, Épye – signalée par Corinne P.

«Il n'existe aucun signalement de l'intersection menant à Beine-Nauroy. Nous habitons une ferme isolée en bord de la D980 et en face de l'intersection Route de Milan. Depuis notre arrivée, il y a eu plusieurs accidents, et nous craignons à chaque fois que nous devons accéder à notre maison.»

3

Place du Général Gouraud, Reims – Signalée par Romain K.

«La place devant Pommery et rejoignant plusieurs boulevards est dans un état lamentable depuis plusieurs années. Nids-de-poule et autres rustines remplissent la place!»

HAUTE-MARNE (52)

🚧 6702 km 🚧 63 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Marne a consacré 31 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 164 euros par habitant.

1



Intersection Avenue Jean-Pierre Timbaud / Rue de Savoie, Saint-Dizier – signalée par Didier V.

«Carrefour avec des feux tricolores très fréquenté. Le revêtement est fortement dégradé par le passage des véhicules (dont les nombreux camions). Cela devient vraiment dangereux.»

2

Route de Beauchemin, Saint-Martin-lès-Langres – signalée par Valérie T.

«Entre Beauchemin et Saint-Martin, c'est une petite route qui n'est pas réparée après des hivers rigoureux. Elle est constellée de trous et il est très difficile de s'y croiser. La circulation a été limitée à 30 pour pallier le problème. Mais est-ce la solution?»

3

Intersection D196D / N4, Hallignicourt – signalée par Bernard G.

«Dans le village, il y a des protubérances de goudron sur la route, provoquées par le passage de camions suite aux travaux de la base 113.»

MAYENNE (53)

8 074 km

88 signalements

€ En 2015, le département de la Mayenne a consacré 18,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 57 euros par habitant.

1



Rue Magenta, Laval – signalée par Pierre B.

« Cette rue est déformée depuis fort longtemps et suite à de nombreux travaux qu'elle a subis. Aucun effort n'a été fait pour la remettre en état. De nombreuses rues à passage important à Laval sont dans le même état. »

2

D162, Rue Berthe Marcou, Changé – signalée par Pierre B.

« Cette entrée de village est en très mauvais état, avec des rives en dévers et un revêtement déformé. »

3

D110, Congrier – signalée par Roger G.

« Cette route n'est pas du tout agréable pour ceux qui l'empruntent tous les jours. Elle est dégradée depuis plusieurs années, réparée par des « rustines ». »

MEURTHE-ET-MOSELLE (54)

8 181 km

396 signalements

€ En 2015, le département de la Meurthe-et-Moselle a consacré 41,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 55 euros par habitant.

1



D172, Gorcy – signalée par Olivier M.

« Route fortement déformée, avec accotement par endroits qui s'en va en miettes... Risques d'aquaplaning lorsqu'il pleut beaucoup: du fait des déformations, de grosses étendues d'eau se forment. De plus, c'est une route avec des virages très prononcés (qui ne sont que très peu signalés!). Le marquage au sol n'est pas non plus des plus visibles. »

2

D156, Audun-le-Roman – signalée par Yoan P.

« Chaussée en très très mauvais état sur une longueur avoisinant les 500 m, une horreur pour n'importe quel véhicule l'empruntant. »

3

N59, Lunéville – signalée par Hervé S.

« En allant vers Baccarat, la chaussée est dégradée sur une dizaine de kilomètres: trous, macadam avec des raccords, sensations de rouler sur de la tôle ondulée, véhicule qui saute... »

MORBIHAN (56)

16174 km 484 signalements

€ En 2015, le département du Morbihan a consacré 61,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 81 euros par habitant.

1



N165, Ploeren, sens Aubray-Vannes – signalée par Katell L.

« Portion de route avec revêtement très dégradé, décollé et avec des fissures. Dangereux pour les voitures mais extrêmement dangereux pour les deux-roues! »

2

Rue des Menhirs, Saint-Pierre de Quiberon – signalée par Pascal F.

« Les routes sont rapiécées et rapiécées et.... On se croirait sur un chemin de terre en forêt. Pour un lieu touristique, ce n'est pas brillant. »

3

N24, bretelle de sortie vers D724 Ploermel, sens Lorient-Ploermel – signalée par Christian P.

« Courbe de sortie très glissante par route humide (barrières de sécurité tapées au moins une fois par mois), mais on préfère changer les barrières que de refaire la route, jusqu'au jour où une voiture finira sur la 4 voies en contrebas... Ce problème dure depuis plus de 5 ans. »

MOSELLE (57)

10976 km 594 signalements

€ En 2015, le département de la Moselle a consacré 35,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 34 euros par habitant.

1



Route d'Aubigny, Ars-Laquenexy – signalée par Axel B.

« La route est complètement délabrée et dangereuse: chaussée déformée, nids-de-poule, fissures, très étroite (on doit se mettre sur le bas-côté dans les trous très profonds pour laisser passer la voiture en face), absence de signalisation... »

2

Rue du Général Metman, Metz – signalée par Hervé M.

« Route très passante truffée de nids-de-poule, parfois recouverts de bosses de macadam, et ce depuis des années, donc tantôt un trou, tantôt une bosse, avec toute la pollution sonore que cela implique. »

3

N52, Clouange – signalée par Thomas C.

« Chaussée dans un état déplorable sur le pont de l'Orne (entre Clouange et Rombas), de nombreuses ornières, le marquage au sol est invisible lorsqu'il pleut. Visibilité quasi nulle de nuit, le cocktail parfait pour se planter... »

NIEVRE (58)

≡ 9 772 km

▲ 136 signalements

€ En 2015, le département de la Nièvre a consacré 20 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 89 euros par habitant.

1



N151, La Pouge, Villiers-le-Sec – signalée par Lionel C.

«Entre Varzy et Clamecy, la chaussée est trop étroite, déformée, les bas-côtés très dangereux et il n'y a pas de refuge. À cet effet, nous avons créé une association dont je suis le porte-parole.»

2

Avenue Jean-Jacques Rousseau, Varennes-Vauzelles – signalée par Nicolas V.

«La route est complètement défoncée! C'est très dangereux car ça «balance» de droite à gauche.»

3

D6, Ruages – signalée par Thierry G.

«Entre Anthien et Ruages, le revêtement est défectueux: en été, le goudron fond et il y a des épandages de graviers. Dangereux pour les motos et les pare-brise!»

NORD (59)

≡ 15 832 km

▲ 1 162 signalements

€ En 2015, le département du Nord a consacré 94,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 36 euros par habitant.

1



Rue des Prés, Estaires – signalée par Maxime L.

«Au niveau du pylône électrique, une succession de petits et moyens nids-de-poule tout le long de cette rue. Monts de terre juste à côté de la route. Lorsqu'il pleut, la boue coule sur la route. Honteux.»

2

Rue du petit camp, Coutiches – signalée par David D.

«Route avec beaucoup de nids-de-poule, principalement sur 300m et sans revêtement sur les côtés, alors que le croisement oblige le passage sur ce côté.»

3

Avenue Leclerc, Hautmont – signalée par Nicolas D.

«Au niveau du numéro 47, c'est la seule parcelle de toute l'avenue qui n'a pas été refaite. Il y a plein de trous, de bosses et même des projections de morceaux de macadam.»

OISE (60)

⚡ 12 526 km 🚧 726 signalements

€ En 2015, le département de l'Oise a consacré 70,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 85 euros par habitant.

1



D60, Grandfresnoy – signalée par Vincent M.

« Cette route qui traverse des champs est en mauvais état depuis des années. De plus, la route est étroite et comporte un virage dangereux. Il y a environ 3 ans, des « rustines » ont été ajoutées sur les bords de la route qui étaient en très mauvais état. Mais depuis, des nids-de-poule se sont formés tout le long entre la route et ces « rustines ». »

2

Rue des arts et métiers, Liancourt – signalée par Jean R.

« Rue à forte pente traversant cette ville. Nids-de-poules, multiples plaques de goudron ajoutées sur plus de 500m. Route dangereuse. Aucune action de la Mairie. »

3

D923, Bornel – signalée par Mickael S.

« Du restaurant jusqu'à la banque: affaissement et nids-de-poule de chaque côté de la route, qui obligent les automobilistes à rouler au milieu de la chaussée. Les voitures y laissent les amortisseurs et les pneus depuis 5 ans minimum. »

ORNE (61)

⚡ 11 987 km 🚧 91 signalements

€ En 2015, le département de l'Orne a consacré 36,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 123 euros par habitant.

1



D43, La Roque, Ménil-Hubert-sur-Orne – signalée par Élise S.

« Route sur laquelle on enchaîne les virages dangereux, à peine signalés par un panneau et non protégés par des glissières de sécurité. Il n'y a même pas de marquage sur les bords de la chaussée pour se repérer la nuit et en cas de pluie ou de brouillard. »

2

Rue Ferdinand de Boyeres, Mortagne au Perche – signalée par Ophélie G.

« La chaussée est toute fissurée et les trottoirs trop étroits ne permettent pas le passage des poussettes ou fauteuils roulants. »

3

Place de la République, Bagnoles de l'Orne – signalée par Yannis A.

« Vaste champ de ruines que ce carrefour: nids-de-poule, fissures, rapiècements qui déstabilisent les véhicules... Tout y est! »

PAS-DE-CALAIS (62)

≡ 15376 km ⚠ 701 signalements

€ En 2015, le département du Pas-de-Calais a consacré 96,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 64 euros par habitant.

1



Intersection Rue Blériot/Rue Bernard Chochoy, Éleu-dit-Leauwette – signalée par *Éric S.*

« Stop devenu inutile depuis que la rue Bernard Chochoy a été mise en sens unique il y a plusieurs années. »

2

Cours Promenade Kennedy, Bruay-la-buissière – signalé par *Mathieu H.*

« Refaire toute la route et les trottoirs, et au plus vite, car ça fait longtemps que ça dure et c'est de pire en pire!!! La route n'est même pas plate, ça fait des années qu'elle est comme ça, ils refont des petits bouts à chaque fois, mais ce n'est même pas plat! »

3

Rue du Pont de Pierre, Béthune – signalée par *Éric G.*

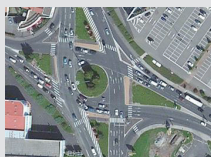
« Chaussée totalement démolie! Des rustines faites, mais qui ne font effet que la première semaine de mise en place, puis qui aggravent la situation de la chaussée. Des nids-de-poule très profonds font leur apparition. Un vrai danger pour les deux-roues et les autres véhicules. »

PUY-DE-DÔME (63)

≡ 20042 km ⚠ 154 signalements

€ En 2015, le département du Puy-de-Dôme a consacré 56,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 86 euros par habitant.

1



Intersection Boulevard Gustave Flaubert/Boulevard Robert Schuman/Rue de l'Oradou – signalée par *Alain P.*

« Gros carrefour avec des feux tricolores. Il y a une sorte de rond-point central et lorsque les gens tournent à gauche, ils oublient que ceux qui arrivent sur leur droite sont au feu vert comme eux. »

2

Rue des Laguettes, Les Martres de Veyre – signalée par *Fernand D.*

« Nombreux nids-de-poule sur environ 100 mètres. La situation a été signalée auprès du maire et du responsable de la voirie, mais rien n'a été pris en considération. »

3

D45, Augerolles – signalée par *Damien B.*

« Cette route est étroite et tous les tournants sont très dangereux. De plus, il n'y a aucun rail de sécurité, le goudron est dégradé sur 5 kilomètres avec des nids-de-poule et un effet accordéon. »

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)

≡ 16 222 km ⚠ 220 signalements

€ En 2015, le département des Pyrénées-Atlantiques a consacré 69,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 102 euros par habitant.

1



Avenue des Lilas, Pau – signalée par Aurélien H.

« Dos d'âne beaucoup trop haut et pointu (le plus haut de Pau à ma connaissance). On est obligé de réduire sa vitesse à 15 km/h pour le passer sans encombre. »

2

D146, Aubertin – signalée par Maxime R.

« De larges fissures parallèles au devers sur toute une voie de circulation, causant un important affaissement de la chaussée et projetant les véhicules vers le dévers. »

3

D9, Ledeuix – signalée par Thierry R.

« Virage très accentué, ni signalé, ni sécurisé, qui présente un dévers considérable. De nombreux camions y ont chaviré! De plus, aucune évacuation d'eau efficace = patinoire à chaque pluie, même en voiture! »

HAUTES-PYRÉNÉES (65)

≡ 6 438 km ⚠ 119 signalements

€ En 2015, le département des Hautes-Pyrénées a consacré 32,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 139 euros par habitant.

1



Allée du Château, Barbazan-Deba – signalée par Vincent B.

« Toute la route est très abîmée, nombreux nids-de-poule et fissures. Aucun aménagement. »

2

D939, Rue du Huit Mai 1945, Lannemezan – signalée par Julien D.

« Route complètement déformée depuis des années maintenant. On se croirait sur une piste de rallye en plein milieu de la ville, inacceptable. »

3

Intersection D26 / D526A, Montoussé – signalée par Julien D.

« Il faudrait un stop sur la D526A. De nombreux accidents y ont eu lieu, car peu de visibilité, mais priorité à droite... »

PYRÉNÉES-ORIENTALES (66)

≡ 5 909 km

▲ 211 signalements

€ En 2015, le département des Pyrénées-Orientales a consacré 49 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 105 euros par habitant.

1



Avenue Julien Panchot, Perpignan – signalée par Richard C.

« Au niveau du rond-point du Lidl en entrant dans Perpignan, la chaussée est très déformée, affaissée et présente de nombreux nids-de-poule et des flaques importantes en cas de pluie, obligeant les usagers à se déporter sur la gauche. »

2

Chemin de la Salanque, Argelès-sur-Mer – signalé par Thierry L.

« La chaussée est particulièrement déformée sur les bords, les véhicules risquent à tout instant d'être déstabilisés par ces dégradations. »

3

D13, Maureillas-Las-Illas – signalée par Patrick P.

« Tout le long, la route est très étroite. La nuit, on ne voit pas les côtés de la route. »

BAS-RHIN (67)

≡ 9 257 km

▲ 484 signalements

€ En 2015, le département du Bas-Rhin a consacré 46 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 41 euros par habitant.

1



Rue du Port du Rhin, Strasbourg – signalée par Luc M.

« Effondrements, déformations en axe et perpendiculaires à la voie, bosses et creux sur les traversées de rails. »

2

Route de Forstheim, Haguenau – signalée par Caroline S.

« Petite route de campagne étroite et en très mauvais état, pleine de nids-de-poule. »

3

Rue des chasseurs, Schiltigheim – signalée par Rudolph R.

« Route défoncée, absence de trottoir, dos d'âne affaissés... Route très dangereuse, fréquentée par de nombreux enfants sur le chemin de l'école. »

HAUT-RHIN (68)

⚡ 6 900 km

⚠ 132 signalements

€ En 2015, le département du Haut-Rhin a consacré 35,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 46 euros par habitant.

1



D466, Guewenheim – signalée par Basile P.

« La chaussée est bordée d'arbres. La route a connu pas mal d'accidents, dont plusieurs mortels ces dernières années. La mise en place de glissières de sécurité devant les arbres permettrait de limiter la mortalité sur cette portion. »

2

Rue du château-fort, Sultz – signalée par Philippe F.

« L'intégralité de la rue est dans un état de délabrement avancé : nids-de-poule, bosses, trous. Les véhicules et la sécurité sont mis à rude épreuve sur cet axe très fréquenté. Des solutions urgentes sont à mettre en place! »

3

Route d'Ingersheim, Colmar – signalée par Sofian H.

« Entre la Comédie de l'Est et l'Intermarché, il y a deux feux à 100m d'écart, et il arrive que l'on doive attendre 5 ou 6 minutes pour pouvoir passer outre ces deux feux. C'est très dérangeant. »

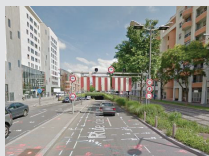
RHÔNE (69)

⚡ 11 445 km

⚠ 792 signalements

€ En 2015, le département du Rhône a consacré 38,7 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 86 euros par habitant.

1



Entrée du tunnel Rue de la Vilette, Lyon – signalée par Leu N.

« La signalisation de limitation de hauteur est inadaptée au vu de la fréquence des accidents. Une solution consisterait à remplacer le portique toujours ouvert et défaillant par un faisceau de détection couplé à des flashes – voire à une alerte sonore – comme ce qui se fait sur les autoroutes. »

2

Montée de Vindry, Pontcharra-sur-Turdine – signalée par Michel J.

« Le revêtement qui vient d'être refait, c'est une tôle ondulée entre le giratoire à la sortie de Tarare et le giratoire à la sortie de Pontcharra! »

3

Rue des Coquelicots, Mions – signalée par Solène S.

« Rue étroite sans marquage au sol et sans éclairage, pas de trottoir alors que beaucoup de jeunes empruntent cette route à pied. Trous en formation. »

HAUTE-SAÔNE (70)

8331 km

88 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Saône a consacré 36,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 148 euros par habitant.

1



Avenue Jean Jaurès, Héricourt – signalée par Laurent L.

« Mon habitation se situe dans un virage dangereux où, d'un côté comme de l'autre, il y a très peu de visibilité. Après plusieurs pétitions envoyées à Monsieur le Maire pour demander un aménagement de ce virage, rien ne se fait alors qu'il y a déjà eu plusieurs accidents. »

2

N57, Colombier – signalée par Jean N.

« Pour passer sous la voie ferrée, il y a un virage en « S », étroit et sans visibilité dans un sens comme dans l'autre, ce qui oblige les poids lourds, nombreux sur cet axe Epinal-Besançon, à mordre sur la bande blanche continue. »

3

D475, La Grande Résie – signalée par

Joffroy C.

« La route entre La Grande Résie et Sauvigney-les-Pesmes est particulièrement déformée, de nombreuses rapposées ont déjà été faites, cette portion mériterait d'être refaite au plus vite. »

SAÔNE-ET-LOIRE (71)

15934 km

175 signalements

€ En 2015, le département de la Saône-et-Loire a consacré 37,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 65 euros par habitant.

1



Intersection Rue Charles Dumoulin / Rue Victor Hugo, Lux – signalée par Benjamin R.

« Face à l'entreprise de matériels d'entretien des espaces verts, des nids-de-poule par dizaines, qui se creusent à chaque passage des riverains en voiture et des poids lourds sortant de la station-service. »

2

D38, Saint-Christophe en Bresse – signalée par Frédéric D.

« Des pavés de bitume partiels ont été apposés sur la route existante. À peine 2 mois après que les travaux ont été effectués, des pelades et nids-de-poule sont apparus sur pratiquement toute la longueur de la route. »

3

RCEA, intersection Saint-Aubin-en-Charolais / Volesvres – signalée par

Rémi D.

« L'entreprise qui réalise la mise en 2x2 voies a installé des bornes en béton de part et d'autre de la voie actuelle. Ces bornes sont trop rapprochées, les poids lourds se croisent à 50 cm seulement. »

SARTHE (72)

≡ 13 177 km ⚠ 337 signalements

€ En 2015, le département de la Sarthe a consacré 46,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 80 euros par habitant.

1



Rue de la Ceinture, La Flèche – signalée par Alexis J.

« Suite à des travaux récents d'enfouissement et un revêtement qui devient âgé, cette rue est devenue un calvaire pour nos véhicules et notre sécurité. Cela concerne la rue dans sa totalité, de la Rue de la Nation jusqu'au Boulevard Gambetta. »

2

D247, Viré en Champagne – signalée par Éric D.

« La route est déformée, des morceaux de revêtement sont arrachés, ce qui rend cette route étroite encore plus dangereuse. »

3

Rue d'Argenton, Allonnes – signalée par Christian F.

« Chaussée déformée par les travaux de début d'année, sur laquelle se forment des nids-de-poule dès qu'il pleut. Il n'y a plus de marquage au sol. »

SAVOIE (73)

≡ 8 078 km ⚠ 92 signalements

€ En 2015, le département de la Savoie a consacré 76,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 175 euros par habitant.

1



Route de Saint-Saturnin, Sonnaz – signalée par Sébastien J.

« Tout au long de la montée du col depuis Sonnaz, gros nids-de-poule, chaussée « tordue », « trouée », étroite et peu de visibilité. Lorsqu'il pleut, cette route devient glissante. Bref, elle cumule énormément de dangers à elle toute seule, sur même pas un kilomètre. Vues la longueur et l'étroitesse de cette route, la refaire paraît pourtant aisé et rapide. »

2

Route d'Autigny, Sonnaz – signalée par Jean-Paul B.

« Entre la route d'Aix-les-Bains et le Chemin de Champlong, la route est complètement déformée, les nids-de-poule succèdent aux dos d'âne et cassis, les tranchées sont mal rebouchées... On dénombre plus de 80 bosses ! »

3

Route de Vizeron, Gilly-sur-Isère – signalée par Séverine I.

« La route est très étroite, déformée, fissurée, les virages serrés sur 2 kilomètres. »

HAUTE-SAVOIE (74)

9 087 km

326 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Savoie a consacré 104,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 134 euros par habitant.

1



Route du Champ de l'Ale, Chavanod – Signalée par David C.

« Je ne comprends pas que ces 200m de route devant la déchetterie ne soient pas élargis et réaménagés. Le croisement y est difficile en voiture et très dangereux. De plus, il y a beaucoup de circulation sur cet axe transversal! Le revêtement est fissuré et en très mauvais état avec des trous et des bosses! »

2

D907, Taninges – signalée par Gilles T.

« La route départementale dite « structurante » est déformée et fissurée dans tous les sens, trop soumise aux cycles gel/dégel, aux poids lourds, sans entretien de la couche de surface (ne parlons pas de la structure de chaussée inexistante...). »

3

Rue des Alpes, Thonon-les-Bains – signalée par Sam S.

« Des nids-de-poule tout le long de la rue. »

PARIS (75)³²

1 625 km

550 signalements

€ En 2015, la Ville de Paris a consacré 128,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 57 euros par habitant.

1



Quai d'Orsay, Paris VII – signalé par Sylvie B.

« Devant le ministère des Affaires étrangères, la chaussée est fissurée, pleine de nids-de-poule et de raccords en voie de destruction. C'est très dangereux, en particulier pour les deux-roues. »

2

Intersection Rue de l'Exposition / Rue de Grenelle, Paris VII – signalée par Maxence I.

« Ce carrefour dispose d'une priorité à droite pour les gens venant de la Rue de l'Exposition, jamais respectée par ceux arrivant Rue de Grenelle. Mauvaise visibilité, car emplacement livraison avec très souvent des camions garés empêchant de voir ce qui arrive. »

3

Boulevard Malesherbes, Paris VIII – signalée par Jean B.

« De la place Saint-Augustin au Boulevard de Courcelles, le Boulevard de Malesherbes est truffé de nids-de-poule. »

³² Le réseau routier parisien relève d'un cas de gestion particulier : contrairement aux autres départements français, le Département de Paris n'exerce pas la compétence « voirie », dans la mesure où l'intégralité du réseau routier parisien est catégorisé en voirie communale. C'est donc à la seule Ville de Paris que revient la responsabilité de l'entretien et de l'amélioration des routes.

SEINE-MARITIME (76)

≡ 15 856 km ⚠ 1 290 signalements

€ En 2015, le département de la Seine-Maritime a consacré 60,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 47 euros par habitant.

1



Place Bernard Tissot, Rouen – signalée par Cédric D.

« La route la plus pourrie de Rouen... Un truc de fou! »

2

Rue d'Heudelimont, Floques – signalée par Damien B.

« Une route communale qui n'est pas entretenue. Sa dégradation est stupéfiante, actuellement dans un état de délabrement très avancé. Elle est devenue impraticable. »

3

Avenue André Maurois, Barentin – signalée par Kathia S.

« Ni barrière de sécurité, ni ralentisseur devant le lycée Thomas Corneille et le collège Catherine Bernard, ce qui met la vie des élèves en danger. Il y a même eu un accident le 13 novembre dernier! »

SEINE-ET-MARNE (77)

≡ 12 164 km ⚠ 1 507 signalements

€ En 2015, le département de la Seine-et-Marne a consacré 48,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 35 euros par habitant.

1



N3, entre Claye-Souilly et Meaux – signalée par Valérie B.

« La route présente, dans les deux sens, de nombreux nids-de-poule. Chaque année, des rustines sont faites, qui ne tiennent pas et cela dans les deux sens de circulation. J'ai déjà laissé un pneu et je plains les motards qui circulent sur cette route. La honte que rien ne soit fait! »

2

D35, Ferrières-en-Brie – signalée par Pierre D.

« La chaussée est complètement déformée et pleine de bosses. Au fur et à mesure, des blocs entiers se détachent sur les bas-côtés. Quelques « rafistolages » ont été faits, mais n'ont évidemment pas tenu et ils ne permettent pas une bonne adhérence. »

3

D407, La Ferté-sous-Jouarre – signalée par Stéphane I.

« Deux virages très glissants et très dangereux se succèdent. Il n'y a pas de bon système de glissière de sécurité ou d'amortissement de choc en cas de sortie de route. »

YVELINES (78)

⚡ 6 554 km

⚠ 415 signalements

€ En 2015, le département des Yvelines a consacré 102,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 71 euros par habitant.

1



Rue du bout du Parc, Montesson – signalée par Cindy H.

« Au niveau du numéro 24 de la Rue du bout du Parc à Montesson, un gros nid-de-poule rend la circulation dangereuse. Le reste de la route est aussi en mauvais état, fait de rustines qui déforment la chaussée. »

2

D186, Rocquencourt – signalée par René L.

« Au niveau du croisement avec la D307 et l'A13, la signalisation au sol est effacée. C'est fort gênant, car il y a 3 bandes de roulement et il devient difficile de respecter sa voie de circulation, surtout quand les conditions météo sont mauvaises. »

3

Grande Rue, Mézières-sur-Seine – signalée par Philippe H.

« Cette route est étroite, avec des accotements non stabilisés. Il est difficile de se croiser. J'ai déjà éclaté un pneu en roulant sur un rocher qui était parti de l'accotement suite à des pluies importantes. »

DEUX-SÈVRES (79)

⚡ 12 941 km

⚠ 91 signalements

€ En 2015, le département des Deux-Sèvres a consacré 29,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 76 euros par habitant.

1



D107, Rue d'Échiré, Saint-Maxire – Signalée par Thomas B.

« Les personnes qui arrivent d'Échiré par la D107 et veulent tourner à gauche vers le Chemin de l'Égray doivent s'engager côté gauche avant de voir si un véhicule arrive en sens inverse. Il faudrait sans doute un miroir à l'angle pour voir les véhicules arriver. Plusieurs accidents déjà évités de justesse par les riverains. »

2

Rue du Paire, La Crèche – signalée par Samuel B.

« Deux ralentisseurs de type trapézoïdal qui ne respectent pas la longueur de rampant, ni la hauteur du plateau. Lors de la descente, le bas de l'avant de voiture tape le sol. »

3

D740, Prahecq – signalée par René B.

« À la sortie de Prahecq sur 9 km, la chaussée est dans un état lamentable ! Le revêtement est plein de fissures, les bords de chaussée défoncés interdisent de s'en approcher sous peine de sortir de la route. »

SOMME (80)

✚ 11 462 km ⚠ 572 signalements

€ En 2015, le département de la Somme a consacré 27,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 47 euros par habitant.

1



D920, rue Pierre Brossolette, Moreuil – signalée par Serge R.

« Cette rue du centre ville est inondée à chaque orage depuis que des travaux ont été mal faits. Quelques riverains sortent avec des matraques pour empêcher les véhicules de passer! Si rien n'est fait, cela se terminera par un drame... »

2

Grande rue du petit Saint-Jean, Pont-de-Metz – signalée par Julien D.

« Il s'agit de la route la plus mauvaise que je connaisse! Elle est déformée depuis des années. Il y a une rustine à peu près tous les 30cm sur 1km! »

3

N1, Rocade d'Amiens – signalée par Gauthier D.

« Rocade par endroit refaite, mais lorsqu'il pleut, la route devient glissante car l'eau reste sur la chaussée. On ne voit plus le marquage au sol! En certains endroits, elle est juste réparée avec des rustines qui ne tiennent jamais. »

TARN (81)

✚ 11 577 km ⚠ 176 signalements

€ En 2015, le département du Tarn a consacré 39,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 102 euros par habitant.

1



Rue Gaston Bouteiller, Albi – signalée par Chris X.

« Cette rue fait partie de l'agglomération albigeoise, la chaussée est en mauvais état, aucun marquage au sol, aucun éclairage nocturne. »

2

D83, Lautrec – signalée par Mathieu M.

« Axe Lautrec/Castres: chaussée déformée et dégradée - Accotements étroits avec platanes. »

3

Avenue Pierre Fabre, Lavaur – signalée par Olivier C.

« Le dos d'âne présent depuis plusieurs années au croisement de l'Avenue Pierre Fabre et des Rues Honoré de Balzac et Lagarrigue a récemment été refait. Depuis, le dos d'âne est hors normes, il a été creusé à son entrée et à sa sortie, le rendant dangereux pour les véhicules (notamment les motos)! »

TARN-ET-GARONNE (82)

≡ 8 117 km

⚠ 83 signalements

€ En 2015, le département du Tarn-et-Garonne a consacré 28,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 113 euros par habitant

1



D3, Aucamville – signalée par Frédéric C.

« Route énormément déformée, bombée sur les côtés, attirant les véhicules sur les fossés creusés, multiples raccords d'enrobés gravillonnés. »

2

Chemin de Caxure, Bressols – signalé par Laurent F.

« Des morceaux de chaussée sont arrachés, la route est étroite et longée par un fossé dans lequel il est facile de tomber, faute de délimitation des rives. »

3

Chemin de la Tauge, Albi – signalé par Coralie L.

« Tous les jours, je passe sur cette route. Il y a des creux, les amortisseurs en prennent un coup. »

VAR (83)

≡ 10 352 km

⚠ 643 signalements

€ En 2015, le département du Var a consacré 47,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 46 euros par habitant.

1



Avenue Joseph Louis Ortolan, Toulon – signalée par Caroline V.

« Une GROSSE LACUNE reste dans l'état des infrastructures à Toulon : circuler au quotidien est épouvantable pour le dos des usagers et nos véhicules (amortisseurs, etc). Ce problème a déjà été signalé à la mairie à plusieurs reprises, mais rien n'a changé : « pas de budget pour les routes », voici une réponse donnée à un habitant toulonnais. C'est fort dommage, car les communes limitrophes arrivent à maintenir de bonnes infrastructures, elles. »

2

Avenue Garessio, Barjols – signalée par Stéphanie I.

« Cette route est étroite, nids-de-poule, graviers, non éclairée et pourtant, elle sert les véhicules mais aussi les piétons et enfants qui vont à l'école ! »

3

Avenue Montésarchio, La Garde – signalée par Thierry M.

« Ralentisseur hors normes et sans intérêt de 20 cm de haut (relevé au laser) dans une montée. »

VAUCLUSE (84)

8 116 km

462 signalements

En 2015, le département du Vaucluse a consacré 68,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 123 euros par habitant.

1



D1, Route de Marzan, Pernes-les-Fontaines – signalée par Annie P.
« Virage dangereux non signalé en tant que tel: 1 décès et 3 accidents en un an et demi que j'habite à cette adresse! Depuis, rien n'a été fait et les accidents continuent... »

2

D943, Saint-Saturnin-lès-Apt – signalée par Axel V.

« Route très dégradée au niveau d'une série de virages dangereux et successifs. Effondrement de la route créant creux et bosses préjudiciables à la tenue de route. Absence totale de marquage au sol. »

3

Avenue Aristide Briand, L'isle-sur-la-Sorgue – signalée par Nicole F.

« Toute l'Avenue Aristide Briand est dégradée, nids-de-poule, chaussée déformée, fissures, deux lettres adressées au maire n'ont donné aucun résultat, pas de budget actuellement. »

VENDÉE (85)

15 994 km

156 signalements

En 2015, le département de la Vendée a consacré 37,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 56 euros par habitant.

1



D160, Mont des Alouettes, Les Herbiers – signalée par Jean-Pierre D.

« Suite à nos différentes demandes et après des dizaines d'accidents dont de nombreux mortels, un revêtement très accrocheur a fait chuter le nombre d'accidents sur cette descente. Trêve de courte durée: devant l'obligation de réaliser régulièrement un nouveau revêtement et le coût élevé de ces opérations, les services concernés sont revenus à l'enrobé classique.

Résultat: depuis, le nombre d'accidents est reparti à la hausse et au minimum 6 depuis le début de l'année. »

2

Rue du Moulin Rouge, La Chaize-le-Vicomte – signalée par François P.

« Plein de nids-de-poule et de fissures sur cette route et dans La Chaize, les intersections sont très dangereuses. »

3

D949, lieux-dits Le Brandais et Le Poteau, Talmont-Saint-Hilaire –

signalée par Jacky G.

« Dans ces deux lieux-dits, il n'existe aucune interdiction de doubler dans la traversée des villages et ce malgré plusieurs accidents graves. Nous réclamons cette modification depuis plus de 10 ans. »

VIENNE (86)

≡ 12 298 km ⚠ 306 signalements

€ En 2015, le département de la Vienne a consacré 30 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 68 euros par habitant.

1



Route de Saint-Nicolas, Vouneuil-sous-Biard – signalée par Cathy G.

« Portion qui va de la commune de Migné-Auxances au stop de la Route de Parthenay, chaussée très déformée avec des nids-de-poule, rapiécée n'importe comment. »

2

D15, Dissay – signalée par François B.

« Double dos d'âne fortement prononcé. »

3

D54, Route du Dorat, Lathus-Saint-Rémy – signalée par Jacques D.

« Plus de marquage, routes enfoncées. La réponse du maire: « il n'y a pas d'argent ». Vu l'état des routes et le passage des camions, ce sont les maisons qui prennent les dégâts: glissement de tuiles, carrelage fendu, mur fendu... »

HAUTE-VIENNE (87)

≡ 11 829 km ⚠ 66 signalements

€ En 2015, le département de la Haute-Vienne a consacré 27,8 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 72 euros par habitant.

1



D941, passage à niveau, Avenue Gabriel Péri, Saint Léonard de Noblat – signalée par Jean-Claude F.

« Le plus mauvais passage à niveau de tout le Limousin! Malgré sa réfection, rien n'a changé. Toujours aussi mauvais. »

2

Rue du Puy Rejaud, Limoges – signalée par Carole S.

« Route défoncée sur toute la longueur, nids-de-poule, pas de marquage de ligne blanche, virages dangereux et j'en passe. »

3

Intersection Rocade-Ouest de Limoges / N147, Saint-Martory –

signalée par Nicolas A.
« Carrefour dangereux, pas de bretelle d'insertion. »

YONNE (89)

⚡ 12 640 km ⚠ 127 signalements

€ En 2015, le département de l'Yonne a consacré 17,1 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 48 euros par habitant.

1



Intersection D957 / Rue de l'Église, Island – signalée par Michel L.

«Route déformée par le passage incessant de poids lourds faisant comme un tremplin, revue et corrigée par le service départemental des routes (pose d'une sorte de béton), mais qui n'améliore pas la situation.»

2

Chemin des ronces, Villeneuve-sur-Yonne – signalé par Martine C.

«La chaussée est complètement défoncée: trous, ornières, nids-de-poule... Le revêtement est complètement HS! Problème signalé en mairie, mais aucun renseignement donné...»

3

Intersection D177 / D43, Migennes – signalée par Ariane C.

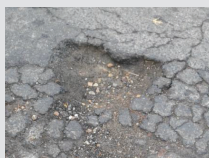
«Croisement Route de Charmoy/Rue Paul Bert: quatre voies arrivent sur la grosse route, mais plus aucun marquage au sol. Très dangereux, car ce sont des routes très empruntées.»

ESSONNE (91)

⚡ 5 784 km ⚠ 845 signalements

€ En 2015, le département de l'Essonne a consacré 55,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 44 euros par habitant.

1



Rue Henry Barbusse, Palaiseau – signalée par Maryvonne V.

«Au retour d'une sortie cyclo, mon partenaire de vélo a chuté dans ce nid-de-poule. Résultat: un mois d'arrêt de travail. Pourtant, nous faisons très attention aux nombreux nids-de-poule qui rendent cette rue éminemment dangereuse. Je signale aussi les mêmes défauts sur des bandes cyclables de la municipalité de Massy, qui vante les avantages d'une circulation «douce»,

mais laisse se dégrader les routes...»

2

Avenue de Paris, Massy – signalée par Gérard G.

«Entre la mosquée et le pont SNCF, il y a de gros trous profonds dans la chaussée. L'un d'eux m'a occasionné plus de 900€ de dégâts sur ma voiture.»

3

Route de Montjean, Wissous – signalée par Françoise A.

«D'énormes trous se forment juste avant le pont et depuis qu'ils ont enlevé les feux, c'est encore plus dangereux. On a du mal à les éviter.»

HAUTS-DE-SEINE (92)

🚧 1845 km

🚧 481 signalements

€ En 2015, le département des Hauts-de-Seine a consacré 94,3 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 59 euros par habitant.

1



N118, Meudon – signalée par Jean-Luc V.

« Sur la N118 entre le centre commercial Vélizy 2 et Boulogne, c'est une catastrophe. Si l'on veut conduire en toute sécurité et éviter les innombrables nids-de-poule, fissures et rebouchages grossiers, il faut slalomer. Cette route, qui accueille des dizaines de milliers d'automobilistes et motards, sera sans doute le théâtre de nombreux accidents si on n'y fait rien. »

2

Avenue du Professeur Léon Bernard, Rueil-Malmaison – signalée par Stéphane M.

« Après plusieurs travaux sur le réseau souterrain d'eau potable, la chaussée a été réparée avec des rustines de goudron faites à la va-vite. De plus, la route est en pente importante, étroite, avec du stationnement et le passage d'une ligne de bus. Elle est devenue dangereuse. »

3

Rue Jules Verne, Chantenay-Malabry – signalée par Sébastien G.

« Les trous sur la chaussée forment des flaques d'eau, juste à l'entrée de l'école Jules Verne. Ce passage est très fréquenté par les enfants, poussettes et parents aux horaires d'entrée et de sortie. »

SEINE-SAINT-DENIS (93)

🚧 2430 km

🚧 876 signalements

€ En 2015, le département de la Seine-Saint-Denis a consacré 73,9 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 48 euros par habitant.

1



N1, Avenue Élisée Reclus, Pierrefitte-sur-Seine – signalée par Karima T.

« Tout le long de la N1, il y a des dos d'âne complètement hors normes, qui ont été installés il y a deux ans. Du fait de leur hauteur et de la pente, ils déforment les amortisseurs des voitures. Même en roulant à 10km/h, la voiture est secouée. Ces dos d'âne sont catastrophiques et non-conformes à la réglementation. »

2

Rue du Parc, Le Bourget – signalée par Pascal F.

« La rue est entièrement défoncée depuis de nombreuses années, avec de très nombreuses fissures et de nombreux nids-de-poule qui mettent à mal les suspensions et les jantes. »

3

Avenue du Bois Saint-Martin, Noisy-le-Grand – signalée par Aurélie G.

« Route fortement dégradée: nids-de-poule, fissures, faïençage, affaissement... Qui ne font que s'accumuler au fil des « patchworks » et des réparations succintes. »

VAL-DE-MARNE (94)

🚧 2 444 km

⚠️ 858 signalements

€ En 2015, le département du Val-de-Marne a consacré 88,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 65 euros par habitant.

1



Rue Pierre et Angèle Le Hen, Limeil-Brévannes – signalée par Fabien B.

« Rue dans un état lamentable, cette chaussée est déformée et de nombreux nids-de-poule sont présents. Route très dangereuse lorsque l'on est motard. Plusieurs appels à la mairie, sans résultat. Portion de route qu'il faut refaire impérativement! »

2

Rue Aguste Taravella, Champigny-sur-Marne – signalée par Julien D.

« Le passage piéton au numéro 21 de la rue est totalement effacé: le bitume a été refait sur la route, mais on n'a pas refait le marquage complet du passage piéton, ce qui est dangereux car nous sommes aux abords d'une école. »

3

Avenue Jean-Henry Dunant, Villiers-sur-Marne – signalée par Michel N.

« Affaissement, fissures et début de nids-de-poule! »

VAL D'OISE (95)

🚧 4 845 km

⚠️ 557 signalements

€ En 2015, le département du Val d'Oise a consacré 76,2 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 63 euros par habitant.

1



D192P, Route de Saint-Leu à Chanvry, Saint-Leu-la-Forêt – signalée par Régis G.

« La seconde partie de la route est complètement délabrée (avec des virages en tête d'épingle), nids-de-poule très nombreux à l'entrée de la forêt! Très dangereux par temps de pluie, notamment dans la descente. »

2

Chemin de la mare épineuse, Franconville – signalé par Sébastien B.

« Le long du magasin E. Leclerc, le revêtement est en très mauvais état! Il y a des trous et des bosses partout. Très fort passage de véhicules et beaucoup de traversées de piétons. »

3

Rue d'Argenteuil, Montigny-lès-Cormeilles – signalée par Gaël S.

« Cette rue est dans un état lamentable depuis de nombreuses années. Nids-de-poule et chaussée déformée. »

DOM-TOM

Tous les départements et territoires d'outre-mer étaient invités à participer à « J'ai mal à ma route », mais seuls les départements de la Guadeloupe (971), la Guyane (973) et La Réunion (974) ont enregistré des signalements, dont le palmarès figure dans cette fiche.

GUADELOUPE (971)

 2 194 km  45 signalements

€ En 2015, le département de la Guadeloupe a consacré 21,6 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 53 euros par habitant.

D2, Le Lamentin –signalée par Delphine M.

« Entre le carrefour de Monnier et celui de Ravine chaude, il y a un virage à droite avec un trottoir rasant la route et très bas. La circulation des piétons est rendue très dangereuse, les voitures débordant régulièrement sur le trottoir. Il s'agit d'un axe menant à l'école toute proche ; des barrières de sécurité seraient appropriées. »

GUYANE (973)

 2 159 km  21 signalements

€ En 2015, le département de la Guyane a consacré 11,4 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 47 euros par habitant.

Avenue Léopold Sedar Senghor, Kourou –signalée par Jean P.

« Entre la rue Saint-John Perse et le ralentisseur, il y a un nid-de-poule en plein milieu de la chaussée. »

LA RÉUNION (974)

 3 068 km  66 signalements

€ En 2015, le département de La Réunion a consacré 14,5 millions d'euros à l'entretien de la voirie routière, soit 17 euros par habitant.

Chemin neuf, La Montagne –signalé par Jessica S.

« Tout le long de ce chemin, il y a des nids-de-poule qui peuvent causer des dommages importants sur les véhicules. Le gens font des écarts sur cette route au risque de percuter les autres automobilistes venant en sens inverse. »



SOURCES

GÉNÉRALITÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Accidentalité routière

- *La sécurité routière en France: bilan de l'accidentalité de l'année 2014.* Observatoire interministériel de la Sécurité routière (2014)

État du réseau routier français

- *Routes et rues: l'urgence. Rénover, entretenir.* Union des Syndicats de l'Industrie routière française (février 2015)
- *L'état de la route 2014: les routes, les rues, premier réseau social.* Union des Syndicats de l'Industrie routière française.
- Ressources du Pavement Preservation and Recycling Summit (février 2015)
- *Le réseau routier français, un actif menacé.* www.agt-collectivites.com (juin 2014)
- *Histoire des routes / Réseau routier français / Nomenclature des routes nationales.* Wikipédia
- *Histoire des routes.* www.planete-tp.com

Politique d'entretien, de développement et économie du réseau routier français

- *Mobilité 21: Pour un schéma national de mobilité durable.* Rapport au ministre chargé des Transports (juin 2013)
- *Entretien et préserver le patrimoine d'infrastructures de transport: une exigence pour la France.* Livret blanc de l'Institut des Routes, des Rues et de l'Infrastructure pour la Mobilité (octobre 2014)
- *La politique routière et autoroutière: évaluation de la gestion du réseau routier national.* Rapport public particulier de la Cour des Comptes (mai 1992)
- *Démarche prospective transport 2050: éléments de réflexion.* Ministère des Transports et de l'Équipement / Conseil général des Ponts et Chaussées (mars 2006)
- *La démarche SURE pour améliorer la sécurité des infrastructures existantes.* www.sure.equipement.gouv.fr

- *Mesure des performances dans le secteur routier: état des lieux transnational*. Forum international des Transport de l'OCDE (octobre 2010)
- *Le secteur routier*. www.developpement-durable.gouv.fr
- Programme 203: « Infrastructures et services de transports ». Extrait du bleu budgétaire de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », Projet de loi de finance 2016 (octobre 2015)
- *Les budgets primitifs 2015 des départements*. Département des études et des statistiques locales de la Direction générale des Collectivités locales, ministère de l'Intérieur, ministère de la Décentralisation et de la Fonction publique (octobre 2015)
- *Le budget primitif 2016*. Rapport budgétaire de la Direction des Finances et des Achats de la Mairie de Paris (décembre 2015)
- *Le nouvel espace rural: une dynamique économique à exploiter*. www.senat.fr
- *Les enjeux de la sécurité routière liés à la politique des infrastructures*. Union des Syndicats de l'Industrie routière française
- *Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport*. Travaux parlementaires et rapports législatifs du Sénat (2002)

DOCUMENTATION TECHNIQUE

- *L'entretien courant des chaussées*. Guide pratique du Service d'Études techniques des Routes et Autoroutes (1996)
- *La gestion de la voirie communale et intercommunale; les interventions les plus courantes*. Syndicat professionnel régional de l'Industrie routière Nord / Pas-de-Calais.
- *La route, un patrimoine*. Syndicat professionnel régional de l'Industrie routière de Franche-Comté (novembre 2011)
- *Catalogue de dégradations de surface des chaussées; techniques et méthodes des laboratoires des Ponts et Chaussées* (méthode d'essai n°52). Laboratoire central des Ponts et Chaussées (mars 1998)
- *Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération*. Guide technique du Service d'Études techniques des Routes et Autoroutes (2002)
- *Amélioration de la sécurité des virages des routes principales en rase campagne; Savoir et agir*. Service d'Études techniques des Routes et Autoroutes (2002)
- *Améliorer la sécurité des routes interurbaines accidentogènes*. Syndicat des Équipements de la Route
- *Sécurité routière: les dispositifs de retenue en béton*. Documentation technique (routes n°95) (mars 2006)
- *Dimensionnement des structures de chaussées neuves et élargissements des voies*. Guide technique. Communauté urbaine du Grand Lyon, direction de la voirie (1994)

- *Étude des revêtements de chaussée. Rapport vulgarisé.* Institut belge pour la Gestion de l'Environnement (IBGE)
- *Circuler en hiver: campagne d'information sur la viabilité hivernale 2005/2006.* Dossier de presse. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Direction générale des Routes. Direction de la Sécurité et de la Circulation routières.
- *La maintenance routière.* www.reparoute.fr
- *Matériaux et assises de chaussées.* www.gramme.be (Unité construction)
- *Sur la route, les glissières de sécurité à vos côtés.* www.aprr.fr (janvier 2014)
- *Couche de surface / Arase et couche de forme / Construction des routes.* www.planete-tp.com
- *Caractéristiques générales des chaussées.* www.idroproproject.com (août 2011)
- *À quoi ressemblera la route du futur?*, Matthieu COMBE, www.natura-sciences.com (30 juin 2015)
- *Verte, intelligente et connectée : la route du futur*, Florence PAGNEUX, La Croix (22 septembre 2015)
- *Ségolène Royal démarre la route solaire sur les chapeaux de roues*, Manuel MORAGUES, L'Usine nouvelle (21 mars 2016)
- *Eiffage développe la première route recyclée renouvelable*, Anthony LAURENT, www.lemoniteur.fr (24 novembre 2015)
- *Malet invente la route qui fait économiser l'énergie*, Philippe EMERY, La Dépêche (30 juin 2016)
- *La route connectée, la route du futur*, A. PRATS, www.msbim.estp.fr (01 mai 2016)
- *Quid de la route connectée?*, Martine, www.msbim.estp.fr (01 mai 2016)

TEXTES LÉGISLATIFS

- Code général des Collectivités territoriales
- Code de la voirie routière
- Code de la route
- Code rural et de la pêche maritime
- Code général de la Propriété des Personnes publiques

RÉALISÉ PAR



www.40millionsdautomobilistes.com

SIÈGE SOCIAL:

118 Bd Haussmann
75008 Paris

**CENTRE
D'EXPLOITATION:**

75 bd Marie et Alexandre Oyon
72100 Le Mans

**SERVICE
COMMUNICATION:**

02 43 50 06 35