

ÉTAT DE LA ROUTE EN FRANCE

LA ROUTE : PREMIER SUPPORT DES MOBILITÉS

Longueur du réseau routier : **1 074 000 km** (au 31 décembre 2015, hors chemins ruraux) :

- Autoroutes concédées : 9 000 km 1 %
- Routes nationales non concédées : 12 000 km 1 %
- Routes départementales : 379 000 km 36 %
- Routes communales : 673 000 km 62 %

Pour mémoire : 600 000 km de chemins ruraux

Circulation : par type de réseaux (2015 - en milliard de véhicules-km)

- Autoroutes concédées : 90 Mds Véh-km 15 %
- Routes nationales non concédées : .. 111 Mds Véh-km 19 %
- Autres routes : 384 Mds Véh-km 66 %

Le **réseau départemental** s'est étoffé au fur et à mesure des transferts des routes nationales et des étapes de décentralisation

- En 1972, l'État a attribué aux départements la responsabilité de la gestion de 55 000 km de routes nationales secondaires (+ 20 %)
- La loi du 13 août 2004 leur a transféré 18 000 km supplémentaires (+ 5 %).

Le réseau transféré a été jugé vieillissant et nécessitant des mises aux normes.

Le réseau a des caractéristiques hétérogènes :

- par ses fonctions :
 - Desserte fine des territoires : désenclavement des bassins économiques et soutien de leurs activités
 - Traversée d'agglomérations : 20 à 30 % du linéaire
- par la nature et l'importance des trafics supportés :
 - de moins de 100 à plus de 10 000 véhicules/jour
 - 66 % du trafic est réalisé sur les routes départementales et communales
- par les différents types de structure de chaussée
- par la nature et l'âge des ouvrages d'art

La route demeure le principal réseau pour les déplacements individuels et collectifs, commerciaux ou non. Le mode routier est donc incontournable :

- 87 % pour le déplacement des voyageurs
- 86 % pour le transport de marchandises

En 2015, près de **2,3 millions d'emplois** étaient liés à la route en France, soit 8 % de la population active, réparti de la manière suivante :

- Activités de production (matières premières, industrie, équipements, etc) : 532 000 emplois
- Activités liées l'automobile (distribution de véhicules et de carburants, entretien, réparation, recyclage, formation, assurances, etc) : 630 000 emplois
- Transport (voyageurs, marchandises, auxiliaires) : 989 000 emplois
- Infrastructures (construction et entretien) : 122 000 emplois

La filière de la route dans sa globalité contribue pour **13,1 % du produit intérieur brut (PIB)**.

LES COMPTES DE LA ROUTE

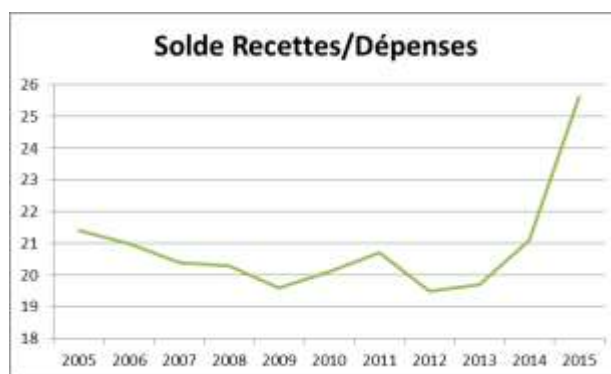
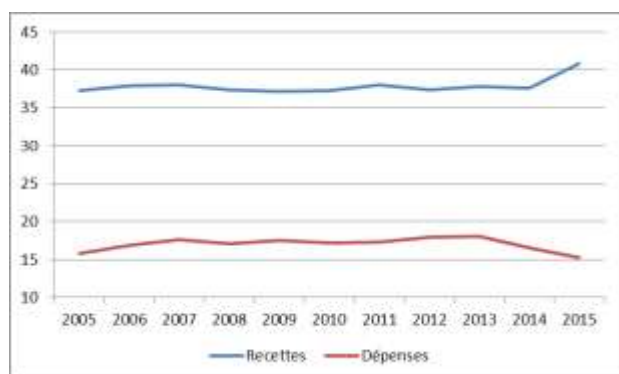
En 2015, la **fiscalité spécifique routière et automobile** a généré **40,8 milliards €** au bénéfice des budgets de l'État et des collectivités territoriales (hors produits des amendes forfaitaires) :

- soit l'équivalent des dépenses de l'État pour la défense
- soit 5 fois celles liées à la justice

L'État a reversé 6,369 milliards € aux départements sur le produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qu'il a collecté en 2015.

Par ailleurs, les **dépenses des administrations** nationales et locales pour la route se sont élevées à **15,2 milliards €**, soit **0,75 % du PIB de la Nation** (source : DGFIP et SOEs) :

- Investissement : 8,8 milliards €
- Fonctionnement : 6,4 milliards €



Globalement, le mode routier est un contributeur net pour 25,6 milliards €.

Soit un taux de couverture Recettes /Dépenses de 268 %

Cet excédant, en forte augmentation depuis 2013 (+ 30 %), représente :

- l'équivalent des dépenses de l'État au titre de la recherche et de l'enseignement supérieur
- 1,4 fois celles engagées au titre de l'égalité des territoires et du logement
- 2,2 fois celles engagées au titre du travail et de l'emploi
- 2,8 fois celles engagées au titre de l'écologie et le développement et la mobilité durables

LA ROUTE : UN PATRIMOINE ESSENTIEL DE LA NATION

La route est un actif à **très grande valeur patrimoniale**, avec des équipements routiers très diversifiés :

- ouvrages d'art
- équipements de sécurité
- signalisation verticale et horizontale
- aires de repos
- équipements lumineux dynamiques
- dépendances vertes et bleues

Quelle est la valeur patrimoniale de cet actif ?

- Il y a deux approches différentes pour le calcul, avec une incohérence sur la valorisation des infrastructures :
 - Pour l'État : valorisation « au coût de remplacement déprécié » soit le coût de reconstruction à neuf diminué du coût d'entretien.
 - Pour les départements : selon l'instruction comptable M52, la valorisation des actifs repose sur le « coût historique », soit la somme du coût des travaux effectués ajoutée à la valeur initiale. Donc, il n'est pas possible de la réévaluer.
- Pour le réseau national :
 - Coût de reconstruction à neuf du réseau national: 129 milliards €
 - Coût de reconstruction à neuf des chaussées: 26 milliards €
 - Coût de remise en état des chaussées: 1,6 milliards €
- **Estimation du patrimoine total : 2 000 milliards €**
 - 250 milliards € valeur à neuf des routes nationales et autoroutes (estimation MEEM)
 - 1 750 milliards € valeur à neuf des routes départementales et communales (y compris les ouvrages d'art)

L'ENJEU DE LA PRÉSERVATION DES ACTIFS ROUTIERS

La route se détériore au fil du temps par les actions combinées de l'eau et des charges roulantes. Elle a donc besoin d'un **entretien préventif régulier** pour limiter les actions de l'eau, et d'un entretien plus important à échéances plus espacées pour conserver son potentiel structurel.

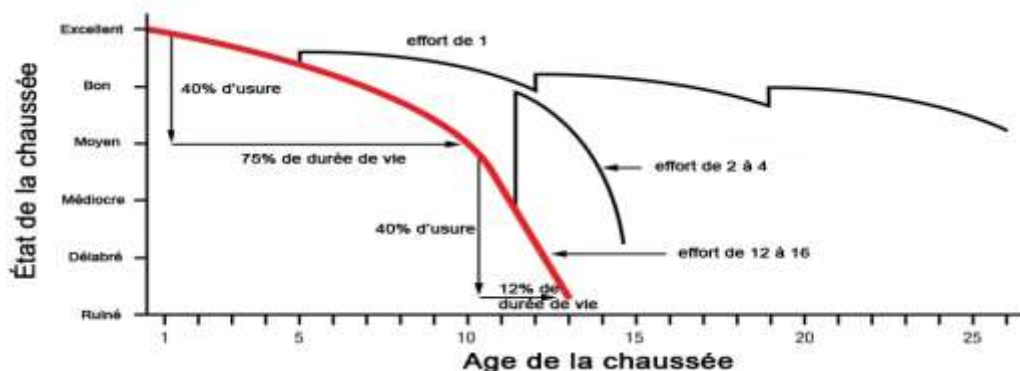
La politique d'entretien doit assurer la pérennité du patrimoine et maintenir, voire améliorer la sécurité et le confort des usagers (en fonction de la hiérarchisation du réseau), tout en réduisant l'impact sur l'environnement et en baissant les coûts.

4 postes d'entretien en chaussées :

- Entretien courant : nids de poule,...
- Entretien préventif : renouvellement à une fréquence suffisante de la couche de surface des chaussées pour éviter des dégradations de la structure
- Grosses réparations : renforcement de la structure
- Régénération : reconstruction

La route est un actif économique dont le potentiel évolue en fonction de son entretien. Sans cet entretien, le potentiel diminue suivant une courbe non linéaire qui conduit à sa destruction dans des délais qui peuvent être rapides en cas de conditions météorologiques sévères.

Le schéma ci-dessous montre l'effort financier nécessaire à l'entretien d'une route pour conserver une chaussée en bon état, ceci en fonction de la politique d'entretien.



Les montants financiers à mobiliser en cas d'entretien déficitaire peuvent ainsi dépasser 10 fois ceux de l'entretien régulier.

Pour définir les besoins d'entretien, il faut connaître l'état du patrimoine.

Les deux indicateurs développés par les services de l'État pour le réseau national sont définis sur un tiers des biens correspondants chaque année à partir de recueils d'états élémentaires :

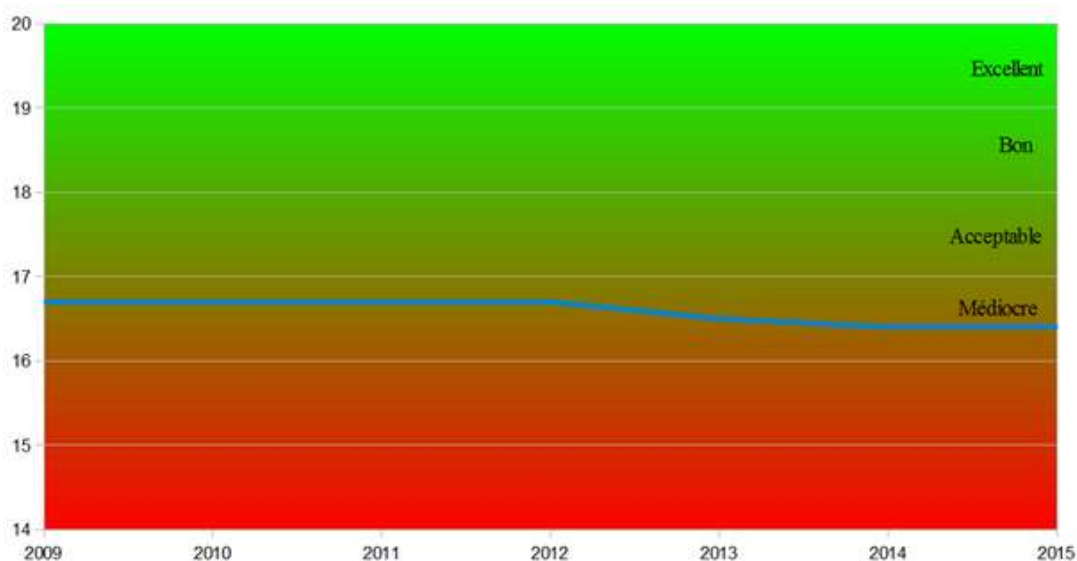
- L'indicateur « **Image Qualité du Réseau National** » (IQRN) mis en place pour les chaussées à partir de 1992.
- L'indicateur « **Image Qualité des Ouvrages d'art** » (IQOA) mis en place à partir de 1995.

État des chaussées

L'IQRN permet d'établir, à partir d'un relevé visuel des dégradations et de catalogues de désordre de la chaussée, une note de 0 à 20 et un niveau de qualité s'échelonnant de A à E.

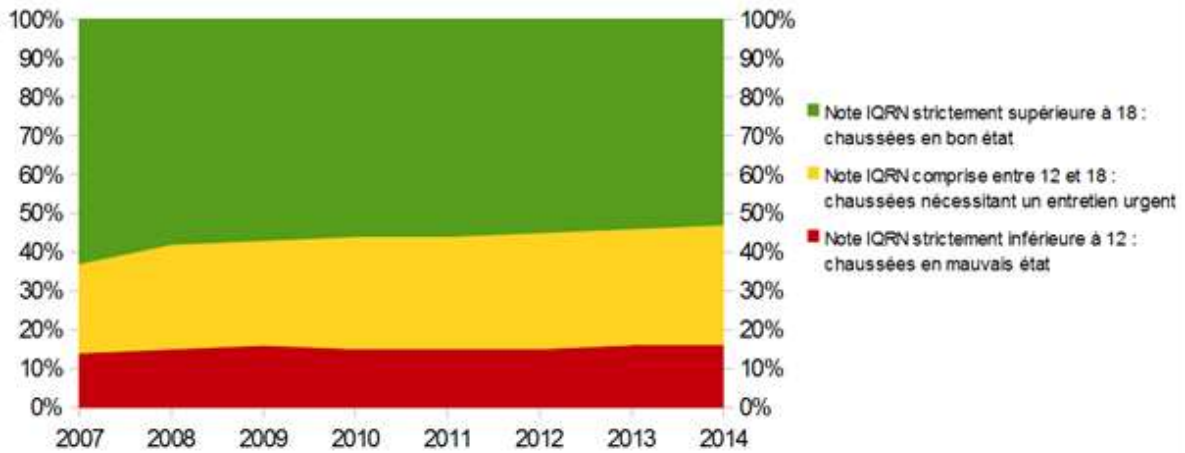
Classes d'index et de notes de qualité :

- A : 20 excellent (absence de dégradation)
- B : 19 bon (dégradations mineures localisées)
- C : 18-17 Acceptables (dégradations mineures étendues)
- D : 16-13 médiocre (dégradations graves étendues)
- E : < 13 mauvais (dégradations graves généralisées)



L'état moyen des chaussées est donc actuellement médiocre et continue de se dégrader. Par ailleurs, la note moyenne masque les disparités dans l'état du patrimoine des 12 000 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées.

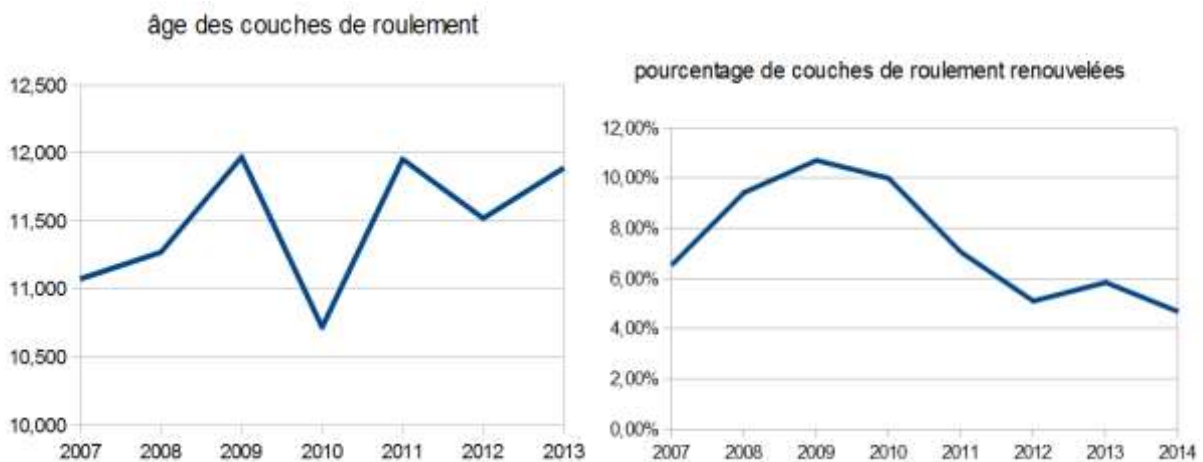
Evolution constatée de l'état des chaussées sur le réseau routier national non concédé en France métropolitaine



Ce diagramme montre l'augmentation des surfaces de chaussées en mauvais état après le léger tassement observé avec la réalisation des opérations de requalifications de chaussées réalisées dans le cadre du plan de relance 2009-2010. Il montre surtout une **diminution continue des surfaces de chaussées en bon état** et donc une augmentation des surfaces de chaussées susceptibles d'être affectées par des dégradations comme celles observées après l'hiver 2009-2010.

Au-delà de la mesure de l'état des chaussées, le rapport de la mission du CGEDD suite aux dégâts occasionnés sur le RRN durant l'hiver 2009-2010 pointait le **vieillessement des chaussées du RRN** et la nécessité de mettre en œuvre effectivement une **politique d'entretien préventif** pour éviter que le phénomène de dégradation observé à l'occasion de cet hiver ne se reproduise. L'entretien préventif permet d'éviter la pénétration de l'eau dans les chaussées principalement en **remplaçant les couches de roulement**. La conséquence et l'objectif facilement mesurable d'une telle politique est donc une diminution de l'âge des couches de roulement et une augmentation du pourcentage de couches de roulement renouvelées chaque année.

Les deux graphiques ci-dessous présentent l'évolution de l'âge moyen des couches de roulement du RRN non concédé et le pourcentage de couches de roulement renouvelées par an :

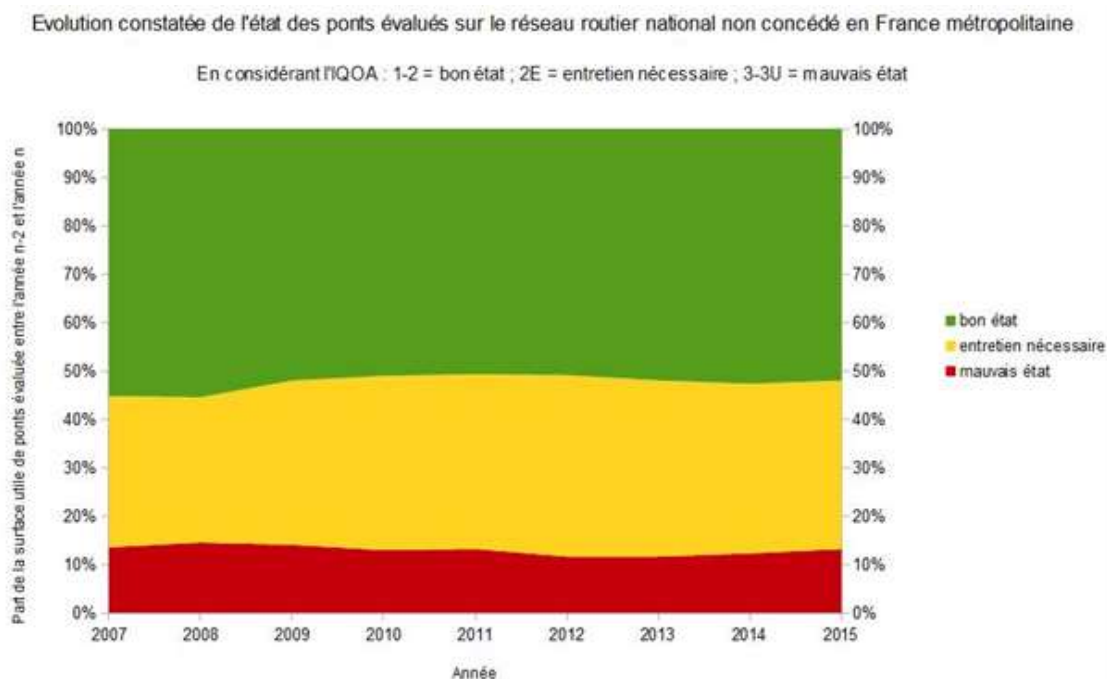


Le rapport du CGEDD cité plus haut pointait un âge moyen d'environ 10 ans comme une borne supérieure au vieillissement acceptable des chaussées. Or l'âge moyen a augmenté après l'inflexion due au plan de relance 2009-2010 pour s'établir aujourd'hui à environ 12 ans. En parallèle, le pourcentage de couches de roulement renouvelées a chuté après le plan de relance pour s'établir à environ 5 % en 2014. Là où la mission du CGEDD déplorait une fréquence moyenne de renouvellement de la couche de surface de 18 ans, nous constatons donc en 2014 une fréquence moyenne de renouvellement supérieure à 20 ans.

État des ouvrages d'art

L'état des ponts du réseau routier national non concédé est qualifié par une note IQOA à partir de catalogues de désordres permettant de les classer suivant leur état et d'identifier ceux susceptibles de poser des problèmes structurels : classement de 1 à 3. 3U étant attribué aux ouvrages nécessitant des travaux de réparation urgents.

Pour les ponts et les murs, les constats sont identiques aux chaussées. **Le pourcentage d'ouvrages en mauvais état structurel et celui d'ouvrages nécessitant un entretien spécialisé sont en augmentation** entre 2014 et 2015, même s'ils semblaient stabilisés entre 2012 et 2014.



Transposition de la méthode aux routes départementales :

Certains départements ont développé l'IQRD (Image Qualité des Routes Départementales). Dans le cadre de l'Observatoire de la route (ONR), les départements, représentés par l'ADF, se sont engagés avec les autres gestionnaires d'infrastructures, d'une part, à partager les connaissances pour évaluer l'efficacité des politiques techniques pour une gestion économe et, d'autre part, à objectiver l'état du réseau routier afin d'éclairer les décideurs pour mieux optimiser l'efficacité des missions dont ils ont la responsabilité.

GESTION ET GOUVERNANCE DES ROUTES EN FRANCE

Réseau	Gestionnaire	Source de financement
Routes nationales	État	Budget de l'État
Routes départementales	Conseils départementaux	Budget des départements
Routes communales	Communes ou groupements de communes	Budget des communes
Autoroutes concédées	Concessions attribuées à des sociétés publiques ou privés	Recettes des péages

Les services routiers de l'État sont chargés de la construction et de l'entretien du réseau routier national (autoroutes et routes nationales). Les routes communales et départementales sont, elles, gérées par les services techniques des communes et des départements.

Les routes nationales sont placées sous l'autorité de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGTIM-DIT) du ministère du Développement durable qui dispose de l'appui des services scientifiques et techniques qui lui sont rattachés.

Les services routiers de l'État se décomposent en :

- 13 services régionaux de maîtrise d'ouvrage (SMO), placés au sein des Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), élaborent la politique régionale d'investissement et pilotent les projets routiers neufs de l'État dans leur région.
- 11 directions interdépartementales des routes (DIR), organisées pour exploiter le réseau de l'État par grands itinéraires. Elles assurent notamment la viabilité du réseau en période hivernale, l'entretien quotidien des voies, la gestion du trafic et l'information des usagers. Les DIR mènent également, pour le compte des 13 SMO, les études techniques des projets neufs et contrôlent la bonne réalisation des chantiers. La répartition du réseau entre 11 DIR se fait selon une logique d'itinéraires.
- Les routes départementales sont gérées par les conseils départementaux dont elles traversent le territoire. Ceux-ci doivent assurer leur entretien. En agglomération, les aménagements réalisés par le conseil général se limitent à la chaussée et à la signalisation directionnelle, les maires étant chargés de veiller à la sécurité et à la commodité du passage sur les voies traversant leur commune.
- Les routes communales, les rues et les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune : les décisions concernant leur entretien et les travaux sont prises par les conseils municipaux des communes concernées.

Quel qu'en soit le gestionnaire, on constate que le réseau a du mal à se moderniser et qu'il se dégrade de plus en plus.

Enjeux du réseau géré par l'État :

On sait qu'un défaut d'entretien régulier conduit à une dégradation accélérée des chaussées. Elle se constate lors de l'apparition de nids de poules (exemple des hivers 2009 et 2010). Ce défaut d'entretien existe aussi en matière d'équipement de la route et de services aux usagers (signalisation, éclairage, information et ouvrages d'art).

Enjeux du réseau géré par les conseils départementaux (CD) :

Il en est de même que pour l'État, en particulier pour leurs réseaux structurants. La baisse très importante des crédits routiers amènent les conseils généraux à diminuer le niveau de service des routes et à laisser s'installer une dégradation progressive de leur patrimoine routier. Bien entendu la situation est variable d'un département à l'autre en fonction de la richesse et de la politique d'entretien à long terme.

Enjeux du réseau géré par les collectivités locales :

Les communes et intercommunalités de taille modeste pâtissent à la fois de problèmes de financement (réduction drastique dans certains départements de l'aide du CD), d'un manque de référentiels communs, et de la fin de l'ingénierie publique qui les a conseillées des années durant sur les règles de base à respecter en matière d'entretien et de gestion de leur patrimoine de voirie et d'espace public.

Une politique de prévention locale doit nécessairement s'appuyer sur un réseau de compétences consolidées au niveau national.

RECOMMANDATIONS DU MEDEF

Réseaux d'infrastructures : faire face à l'urgence (janvier 2013)

1/ PRIVILÉGIER UNE GESTION PATRIMONIALE DES INFRASTRUCTURES ET DISPOSER D'INDICATEURS DE LA QUALITÉ DE SERVICE

La connaissance de la valeur des infrastructures de transport demeure fréquemment une inconnue tant pour les maîtres d'ouvrage que pour les usagers. Cette valeur n'est pas celle de leur reconstruction à neuf puisqu'elles sont utilisées. Elle n'est pas nulle non plus en raison de l'existence ancienne de ces réseaux.

Une évaluation technique et financière réalisée annuellement donnerait aux maîtres d'ouvrage un état des lieux du patrimoine dont ils ont la charge pour en permettre une meilleure gestion.

La création d'indicateurs de qualité de service et leur suivi permettraient de mesurer l'évolution tant en termes de satisfaction que de dégradation.

2/ METTRE EN PLACE UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ENTRETIEN DES RÉSEAUX

Parallèlement à la mise en place d'une programmation pour la réalisation de nouvelles infrastructures, une programmation des travaux d'entretien gagnerait à être instaurée. Les documents budgétaires des maîtres d'ouvrage (État, établissements publics, collectivités territoriales...) devraient faire apparaître la ventilation des dépenses selon leur nature : infrastructure nouvelle ou existante (modernisation, régénération...).

Cette programmation serait établie en tenant compte de l'état des réseaux, de leur utilisation et de la complémentarité entre les modes de transport.

Les financements vers ce type d'opérations pourraient être accordés en priorité vers les territoires ne bénéficiant pas dans l'immédiat d'infrastructures nouvelles afin d'améliorer la qualité de service des réseaux existants.

3/ RENFORCER ET COORDONNER LES CAPACITÉS DE R&D ET LES RÉSEAUX TECHNIQUES DÉCENTRALISÉS

Pour améliorer les performances de l'ensemble des réseaux (neufs ou anciens), la Recherche et Développement devrait être encouragée. Cet effort porterait notamment sur l'insertion environnementale, la pérennité des équipements, la sécurité et le confort, ainsi que sur l'optimisation des coûts de réalisation.

Dans le domaine routier, à la suite du transfert par l'État aux Conseils généraux des deux-tiers du réseau national, il faudrait encourager la mutualisation des actions menées par les différents réseaux techniques. Ceci permettrait l'émergence de référentiels communs pour la maintenance des routes et des ouvrages d'art. De plus, le retrait des services de l'État place les élus locaux, notamment les maires des petites communes, face à des situations difficiles.

4/ REVISITER LES DISPOSITIFS CONTRACTUELS DE GESTION ET D'EXPLOITATION DES RÉSEAUX À PARTIR D'UNE LOGIQUE DE PERFORMANCES

Pour innover en matière de préservation et d'entretien du patrimoine, la recherche de nouveaux modes contractuels de gestion et d'exploitation doit être engagée. La logique de performance doit être privilégiée dans les marchés. Cela suppose une mise à plat des systèmes existants, un benchmark européen, voire international, et la possibilité d'expérimenter les nouvelles formules (contrat de gestion et d'exploitation de courte durée, contrat d'alliance, DSP, concessions et PPP revisités...).

5/ AFFECTER DES RESSOURCES DÉDIÉES À L'ENTRETIEN ET À L'AMÉLIORATION

Pour préserver leur patrimoine en infrastructures, les maîtres d'ouvrages devraient, dans le cadre de la programmation de leur entretien, y affecter des ressources financières pérennes. Ces travaux ne peuvent pas être différés sur des équipements qui subissent les effets de la circulation, du temps et des intempéries.

Alors que les tensions sur les finances publiques sont particulièrement fortes, une telle pratique garantirait une utilisation optimale de ces ressources.