



OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE

RAPPORT

2018

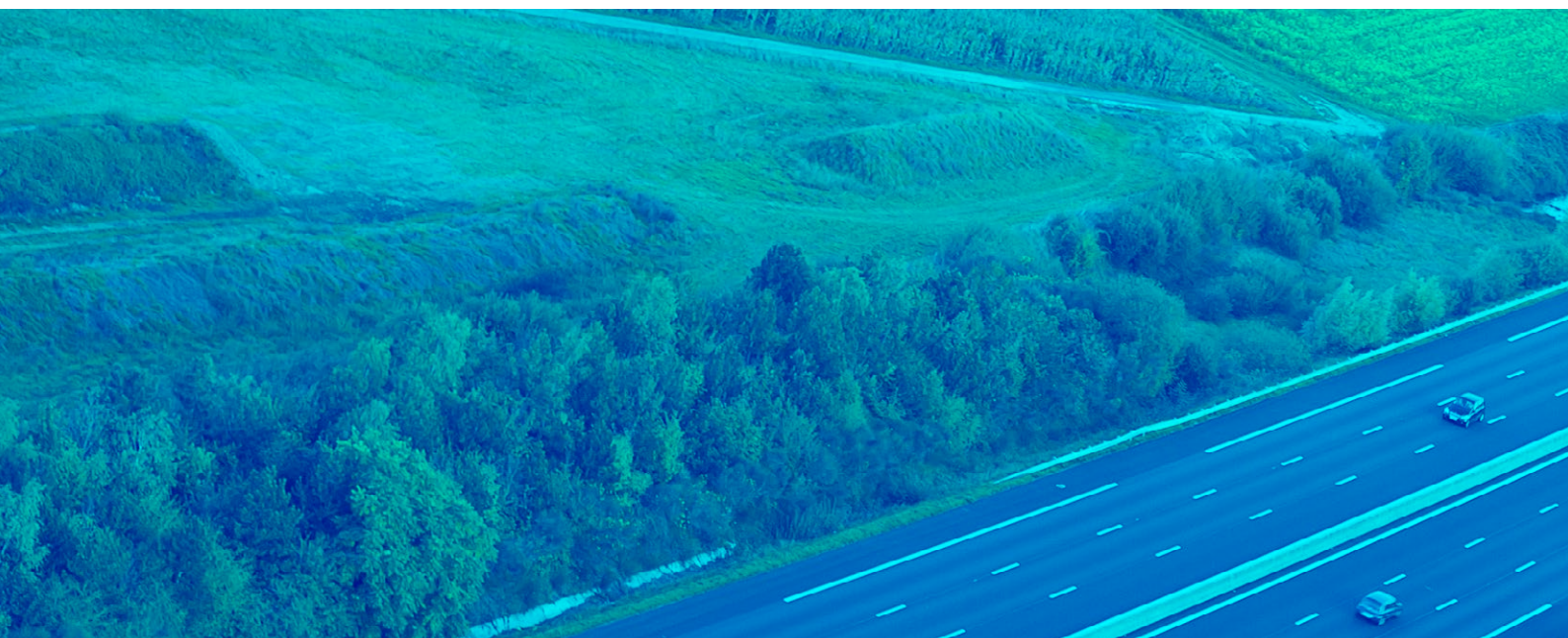


Une initiative de :



Rapport ONR 2018

Document à télécharger sur www.idrim.com/ONR/



SOMMAIRE

PRÉFACE Yves Krattinger

1/ L'ONR ET LE RECUEIL DES DONNÉES AUPRÈS DES GESTIONNAIRES 6

1. La création de l'ONR pour éclairer les décideurs face
au risque de dégradation du patrimoine routier 7

2. Une démarche de recueil des données adaptée
aux différents gestionnaires routiers 10

2/ LES RÉSULTATS 2018 16

1. Les moyens financiers consacrés au patrimoine routier ... 17

1.1 Résultats pour l'État et les Départements 20

1.2 Résultats pour les Métropoles 34

2. Les méthodes de gestion et l'état du patrimoine 37

2.1 Résultats pour l'État et les Départements 38

2.2 Résultats pour les Métropoles 48

3/ LE TRAVAIL AUPRÈS DES INTERCOMMUNALITÉS 50

CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES 54



PRÉFACE

Yves Krattinger
Président de l'IDRRIM



La publication du premier rapport de l'Observatoire National de la Route en novembre 2017 a été la traduction concrète de la volonté partagée des représentants des gestionnaires publics des réseaux routiers (État, ADF, AdCF⁽¹⁾) et des professions routières (Routes de France, STRRES⁽²⁾) de créer au sein de l'IDRRIM, un outil – l'ONR – au service des politiques durables de gestion du patrimoine routier.

Face à l'enjeu collectif d'entretien et de préservation de ce patrimoine routier qui concerne tous les territoires, la démarche engagée avec l'ONR a suscité un très grand intérêt et de nombreuses attentes en termes de connaissance de l'état des routes – chaussées et ouvrages d'art – et des moyens nécessaires à leur maintenance.

(1) **ADF** : Assemblée des Départements de France ; **AdCF** : Assemblée des Communautés de France.

(2) **Routes de France** : ex-USIRF ; **STRRES** : syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures.

La place de la route au service de toutes les formes de mobilité rappelée lors des Assises nationales de la mobilité fin 2017, un hiver particulièrement rigoureux ayant entraîné de nombreuses dégradations sur les chaussées, un rapport d'audit publié en juillet sur l'état du réseau routier national non concédé, et bien sûr, la catastrophe du pont de Gênes chez nos voisins italiens, sont autant d'événements qui ont renforcé la nécessité et la pertinence d'un observatoire dont le rôle au sein de l'IDRRIM a été souligné lors de la communication en conseil des ministres du 22 août 2018 consacrée à la sécurité des ouvrages d'art.

Pour cette deuxième édition du rapport de l'ONR, la dynamique engagée en 2017 se devait d'être poursuivie et amplifiée. Avec 65 départements ayant participé à l'enquête, les premières métropoles, et surtout une meilleure qualité de réponses, cet objectif est atteint. En y ajoutant les données publiées par l'État et les premières démarches visant à élargir cet observatoire au groupe des communautés de communes exerçant la compétence voirie, je remercie chaque collectivité ayant permis cette réussite !

Ce deuxième rapport marque aussi un tournant : il dresse, pour la première fois, un état général des réseaux routiers gérés par les départements (chaussées et ouvrages d'art), à partir d'un échantillon représentant plus de la moitié de ces collectivités et plus de 200 000 km. Nul doute qu'il aidera chaque gestionnaire routier à situer son action au regard des enjeux d'une gestion patrimoniale de ses infrastructures routières à renforcer.

Je vous invite donc à la lecture de ce rapport 2018, riche en informations, et dont le résultat doit aussi beaucoup à l'appui apporté à l'IDRRIM par son consultant M. Marc Bourgeois et par la direction technique infrastructures de transport et matériaux du Cerema.

Yves Krattinger

Président de l'IDRRIM

**La dynamique
engagée
en 2017 se
devait d'être
poursuivie et
amplifiée**

1/

L'ONR ET LE RECUEIL DES DONNÉES AUPRÈS **DES GESTIONNAIRES**



1. La création de l'ONR pour éclairer les décideurs face au risque de dégradation du patrimoine routier

Devant le risque de la dégradation des réseaux routiers et dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint, **l'Observatoire National de la Route** a été créé en 2016 à l'initiative de l'**État**, de l'**ADF**, de l'**AdCF**, de **Routes de France** (anciennement l'**USIRF**), du **STRRES** et de l'**IDRRIM**³. L'**IDRRIM**, qui représente l'ensemble des acteurs des infrastructures de transport, s'est vu confier sa mise en œuvre. L'ONR a pour finalité d'**éclairer les décideurs et les acteurs de la route** sur les façons d'optimiser à long terme, aux niveaux techniques, économiques et financiers, la gestion du patrimoine routier dont ils ont la charge et en fonction des objectifs qualitatifs qu'ils se fixent librement.

Cette optimisation nécessite de disposer de connaissances et d'outils permettant de corréliser différents facteurs complexes : l'état factuel de la route et de ses ouvrages, les structures qui les composent, les trafics qu'ils supportent, la climatologie, les techniques disponibles et leurs modèles économiques, le prix des matières premières et notamment du pétrole, le taux d'intérêt des emprunts, les objectifs environnementaux, les contraintes d'exploitation, etc.

Pour cela deux grandes orientations stratégiques, qui constituent en quelque sorte des préalables, ont été définies :

- Partager les connaissances, techniques et financières, pour apprécier l'efficacité des choix de gestion des réseaux routiers. Optimisée sur le long terme, cette gestion est à même de répondre aux objectifs politiques définis par les institutions gestionnaires ;
- Objectiver l'état réel des réseaux routiers et l'impact prévisible des choix technico-financiers pour assurer leur maintenance afin d'éclairer les choix de politiques publiques possibles.

Afin de concrétiser et de mettre en œuvre ces orientations, l'ONR s'est concentré en 2017 sur la réalisation d'un triple objectif : identifier les outils et les moyens de connaissance de l'état du réseau routier (chaussées et ouvrages d'art), analyser les données techniques et financières fournies par les gestionnaires routiers et diffuser les connaissances sur le patrimoine routier afin que chacun puisse se positionner par rapport à des situations comparables.



source MTES

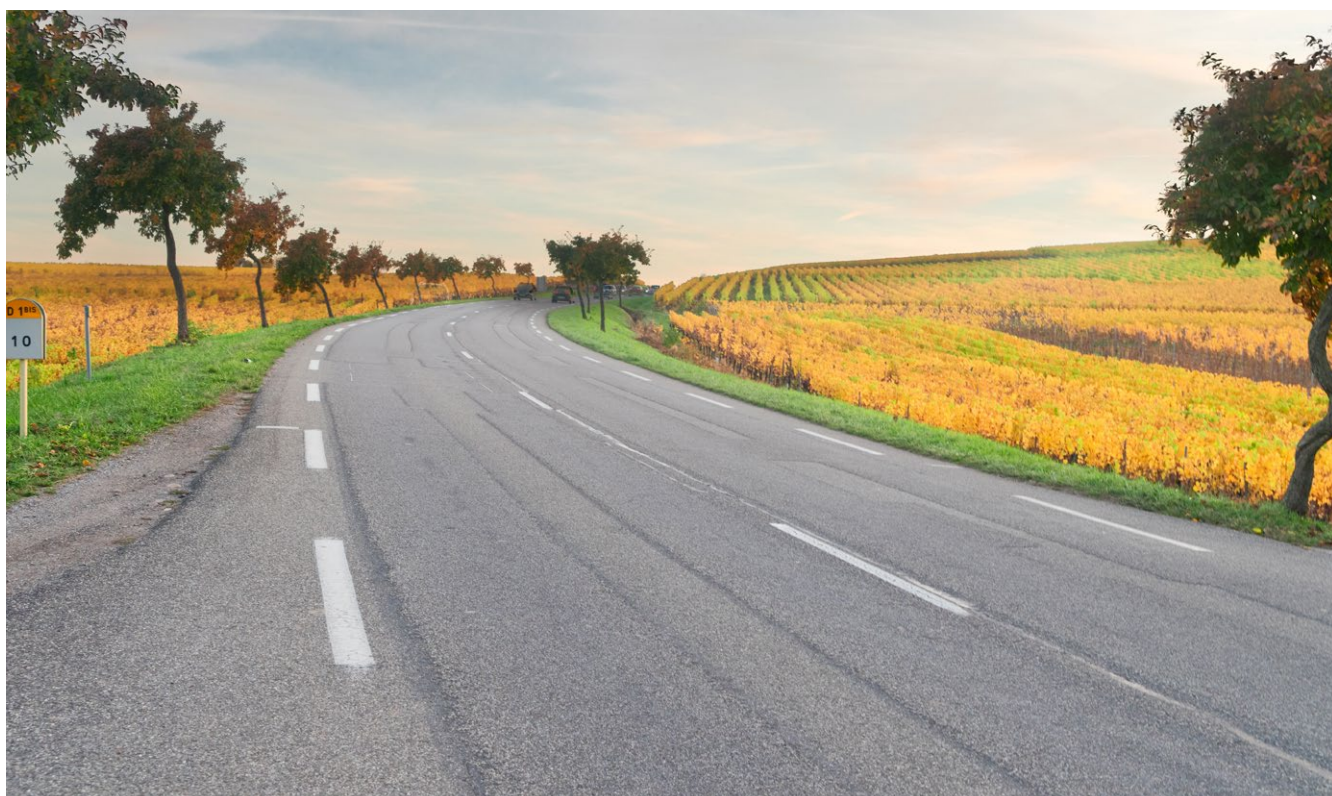
(3) ADF : Assemblée des Départements de France ; AdCF : Assemblée des Communautés de France ; USIRF : Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française ; STRRES : Syndicat national des entrepreneurs spécialistes des Travaux de Réparation et de Renforcement des Structures ; IDRRIM : Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité.

En 2018, l'Observatoire a poursuivi ce travail dans plusieurs directions :

- En recueillant les premiers éléments permettant une évaluation de l'état des infrastructures ;
- En consolidant la fiabilité des données financières fournies par les gestionnaires routiers ;
- En élargissant le nombre de gestionnaires participants aux enquêtes (augmentation du nombre de départements répondants et inclusion d'un échantillon de métropoles volontaires).

Il s'agira désormais de poursuivre ce cheminement afin de **produire des outils au service des acteurs du secteur routier**. Ces analyses leur permettront, en fonction des multiples paramètres en jeu, de mieux appréhender l'impact de leurs décisions et de leurs pratiques sur l'état, à terme, de leur patrimoine routier, qu'il s'agisse des chaussées ou des ouvrages d'art. Autrement dit, ces outils permettront aux acteurs de **réduire le risque de surcoût financier à terme résultant d'un éventuel sous-entretien chronique**, dont le « montant caché » – qualifié de « dette grise » – peut s'avérer considérable. Ainsi, les gestionnaires disposeront de valeurs de référence et de comparaisons afin de préciser leurs politiques d'entretiens.

Par ailleurs, les entreprises du secteur routier et des ouvrages d'art disposeront d'une part, d'une meilleure visibilité



sur les tendances de la demande et d'autre part, d'éléments pour **mieux répondre aux attentes par des solutions adaptées aux besoins de long terme**. Elles pourront mieux anticiper le dimensionnement de l'outil de production.

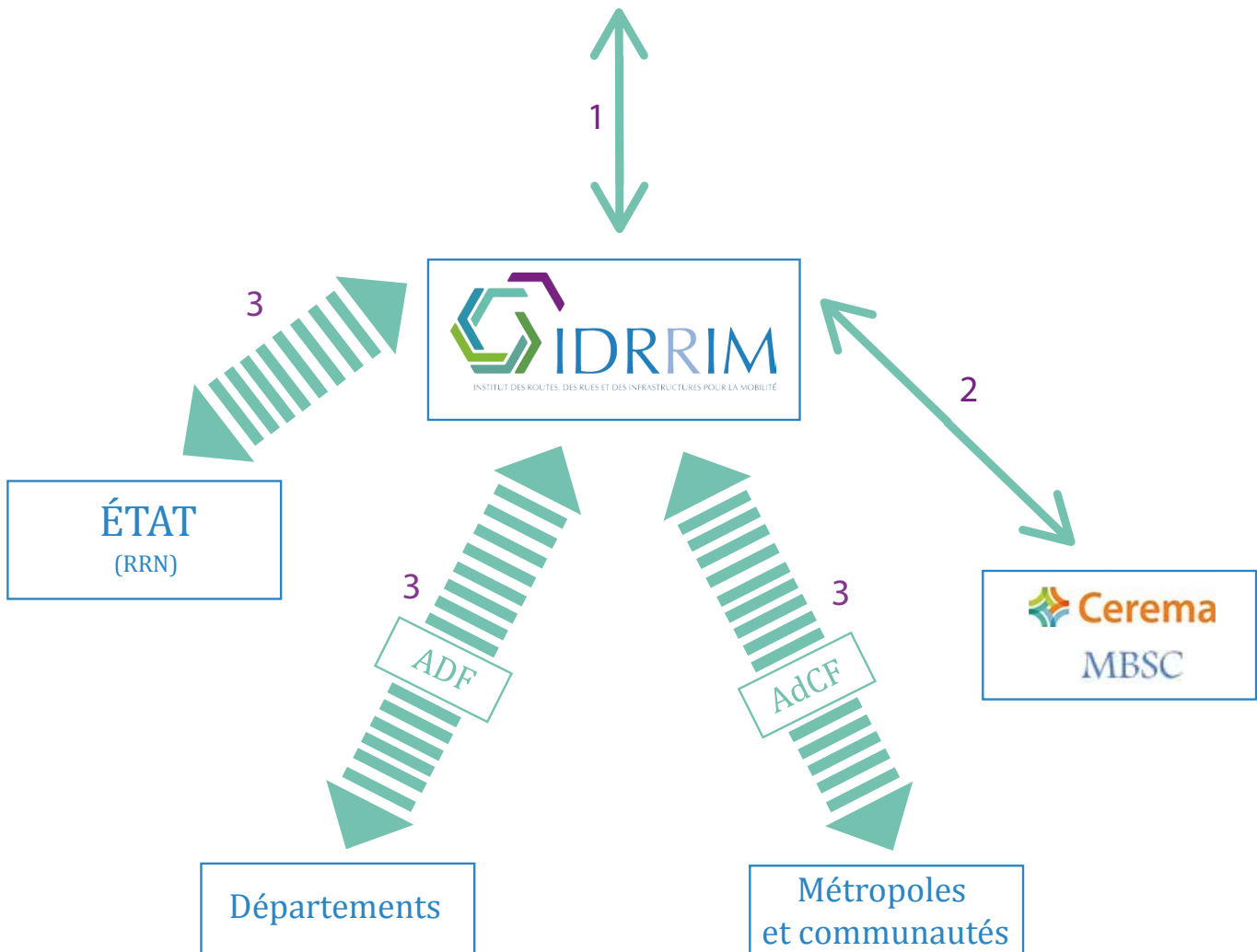
Les membres fondateurs de l'ONR, auxquels ont été associés le Cerema et l'IFSTTAR⁴, travaillent à l'élaboration et à la validation des différentes étapes de mise en place de l'Observatoire à travers un comité de pilotage.

L'IDRRIM assure la mise en œuvre et centralise les échanges de données en collaboration avec les associations de collectivités locales, le Ministère en charge des routes nationales et les expertises techniques (Cerema et consultant).

(4) IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

ORGANISATION OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE

Comité de pilotage



- 1 - Proposition et validation des étapes du projet
- 2 - Appui à la mise en œuvre du projet (prestataires de l'IDRRIM)
- 3 - Échanges de données

ADF : Assemblée des Départements de France
 AdCF : Assemblée des Communautés de France
 RRN : Réseau Routier National

2. Une démarche de recueil des données adaptée aux différents gestionnaires routiers

► Les gestionnaires concernés

Les données traitées par l'Observatoire National de la Route concernent tous les gestionnaires routiers représentés par les signataires de la charte d'engagement de janvier 2016. Les éléments décrits dans ce document concernent donc :

- Le réseau routier national non concédé, géré par l'État via le réseau des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) représentant 12 000 km ;
- Le réseau départemental, géré par les 101 départements représentant 377 000 km⁵ ;
- Le réseau communal et intercommunal, géré par les 1200 intercommunalités et plus de 30 000 communes, et qui représente 673 000 km.

Type de réseau routier	Gestion du réseau	Nombre de Kilomètres
National	Géré par l'État via le réseau des Directions Interdépartementales des Routes (DIR)	12000 km
Départemental	101 départements	377 000 km ⁵
Communal et intercommunal	1200 intercommunalités et plus de 30 000 communes	673 000 km

► Méthodologie de recueil et d'analyse des données

La méthodologie s'appuie sur le recueil des données auprès **des différents gestionnaires volontaires** pour les communiquer puis, sur un travail d'exploitation et d'analyse de ces données.

Outre l'État et les départements, les enquêtes 2018 ont commencé à intégrer des gestionnaires de la voirie communale à travers un échantillon de métropoles volontaires. Les enseignements issus des analyses de l'Observatoire doivent pouvoir bénéficier à tous. Pour le bloc communal, outre ces métropoles, au regard du nombre de communes, l'option opérationnelle retenue est de cibler une centaine de communautés volontaires s'étant vue transférer l'intégralité de la compétence d'entretien de la voirie communale.

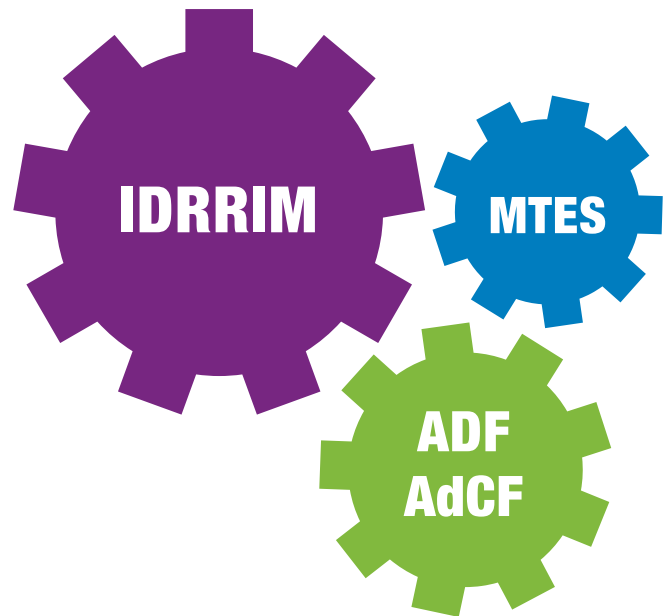


(5) Ce chiffre n'intègre pas les transferts de compétences en cours entre les départements et le bloc communal. cf. loi NOTRe.

Pour le réseau routier géré par les collectivités locales (départements, bloc communal), la remontée des informations est conduite par l'IDRRIM avec l'aide de prestataires techniques (Cerema, MB-Solutions-Collectivités). L'ADF et l'AdCF contribuent à favoriser les relais de transmission et de diffusion des données entre les collectivités et l'IDRRIM.

Pour le réseau routier national, l'ONR s'appuie sur les données rendues publiques et publiées progressivement depuis septembre 2016 sur le site du Ministère en charge des routes nationales⁶. Ces données sont complétées par les chiffres issus des comptes de l'État. L'IDRRIM assure ensuite la compilation et le traitement des informations afin d'établir des analyses en collaboration étroite avec les gestionnaires concernés.

Pour l'ensemble des données présentées dans ce document, **la période concerne les exercices budgétaires 2013 à 2017.**



► Les informations relatives au réseau routier national

Les données publiques sur le réseau routier national concernent plusieurs éléments : la consistance du réseau (bornage, typologie, nombre de voies par chaussées, gestionnaire en charge, etc.), l'état du patrimoine routier (chaussées, ouvrages d'art, etc.), les moyens financiers consacrés à l'entretien et à l'exploitation et de façon plus générale, l'activité des gestionnaires y compris dans le domaine de la sécurité routière.

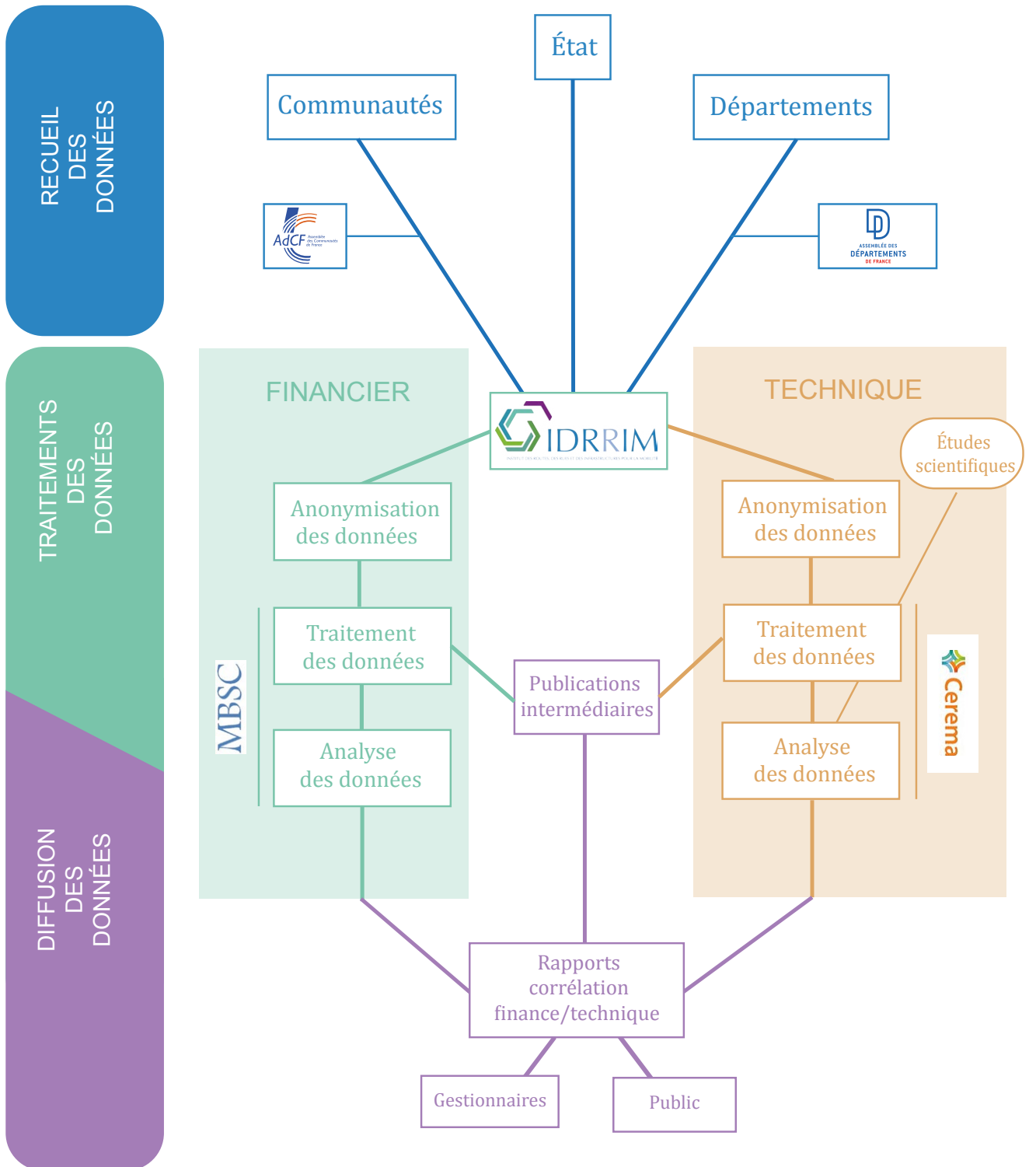
Plus récemment, des éléments ont été ajoutés pour mieux répondre aux acteurs du numérique : les carrefours et échangeurs, les gares de péage, les statistiques de trafic et surtout, les flux de données de trafic en temps réel, bouchons, accidents, travaux, etc.

Les données acquises pour le réseau national prennent en compte les dépenses comptabilisées pour l'entretien et l'exploitation du réseau, qu'il s'agisse de dépenses d'investissement, de dépenses de fonctionnement (hors dépenses de personnel) ou de dépenses d'intervention. Les dépenses pour travaux neufs et d'aménagement ne sont pas incluses.



(6) Page de l'ouverture des données du réseau routier national : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/louverture-des-donnees-du-reseau-routier-national>

ÉTAPES FONCTIONNEMENT ONR CYCLE ANNUEL



► Les informations relatives au réseau routier départemental

Méthodologie

La remontée des données relatives à la voirie départementale s'appuie sur une enquête réalisée entre mai et septembre 2018 auprès de l'ensemble des départements autour de deux volets :

1) Un volet technique pour :

- Identifier les outils et les méthodes utilisées par chaque département pour connaître l'état de son patrimoine ;
- Identifier les données qui caractérisent l'état de ce patrimoine.

2) Un volet financier pour :

- Identifier et organiser de façon comparable les différents postes constitutifs de la dépense routière ;
- Mettre en évidence les moyens consacrés à l'entretien et à la maintenance du patrimoine routier.

Exploitation

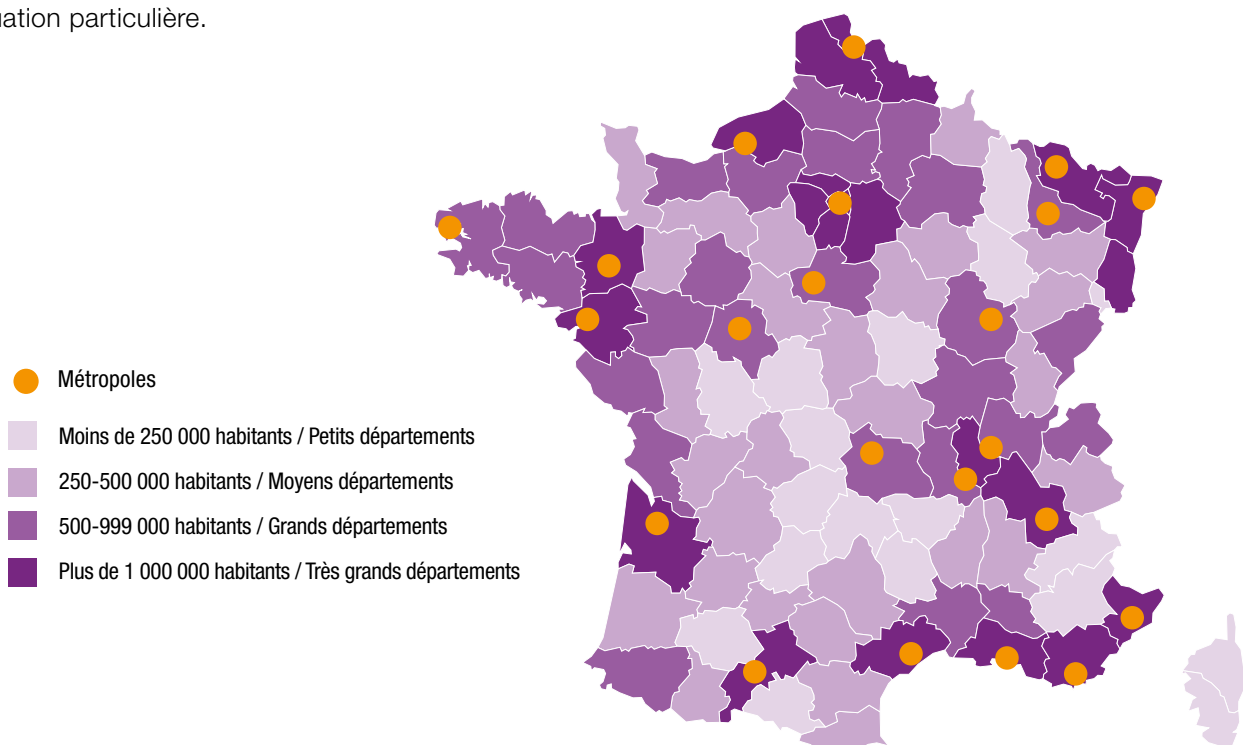
Les résultats de l'enquête s'appuient sur une bonne représentativité avec 65 départements ayant répondu en 2018 contre 57 en 2017. Ces résultats illustrent une adhésion progressive à la démarche de plus en plus marquée. Au-delà de l'augmentation du nombre de participants, la fiabilité des données recueillies pour les enquêtes portant

sur les moyens financiers s'est nettement consolidée. La modification du périmètre de l'enquête pour le volet technique a permis d'approfondir la démarche mais s'est traduite par une difficulté plus importante pour répondre au questionnaire, en particulier pour reconstituer des suites de données sur plusieurs années.

L'exploitation a été construite à partir du découpage par strates retenu par le ministère de l'intérieur :

- Les « *petits* » départements dont la population est inférieure à 250 000 habitants ;
- Les départements « *moyens* » dont la population est comprise entre 250 000 et 500 000 habitants ;
- Les « *grands* » départements dont la population est comprise entre 500 000 et 999 999 habitants ;
- Les « *très grands* » départements dont la population est supérieure à 1 000 000 d'habitants.

Il découle de cette composition en strates que le nombre de réponses peut être réduit sur certaines questions. Les résultats doivent en conséquence être regardés avec précaution, sans valeur statistique, mais illustrant leur situation particulière.



► La démarche envers le bloc communal & intercommunal

La remontée de données issues des communes et d'intercommunalités a été initiée en 2016 avec une première expérimentation auprès de 3 EPCI⁷ de nature différente (métropole, communauté d'agglomération et communauté de communes). Si ce travail a permis de démontrer la faisabilité de la remontée des données, il a mis en évidence la **nécessité de distinguer les métropoles et les différents types de communautés** (plutôt rurales ou plutôt urbaines) qui font face à des problématiques très différentes.

Métropoles

À l'été 2017, une première démarche a été lancée auprès de métropoles volontaires. Ce travail a permis d'une part de consolider les modalités d'enquête pour poursuivre la démarche et d'autre part, de fournir un début d'exploitation et d'analyse pour ces gestionnaires. Dans ce rapport 2018, la remontée des données relatives à la



voirie communale gérée par les métropoles s'appuie sur la même méthodologie que pour la voirie départementale telle qu'elle a été exposée ci-dessus. Les analyses présentées dans ce rapport ont été conduites à partir des **enquêtes réalisées entre mai et septembre 2018**

auprès de l'ensemble des métropoles. L'exploitation des données s'est effectuée à partir d'un échantillon de **8 métropoles participantes**.



(7) EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.



De par la grande disparité des situations parmi ces gestionnaires (acquisition récente de la compétence voirie, périmètres différenciés, organisation en construction, etc.), les données recueillies par enquêtes présentent peu d'homogénéité ce qui rend l'analyse délicate. C'est pourquoi, les échantillons retenus pour les analyses peuvent ne comprendre qu'un nombre très réduit de métropoles. Les résultats sont donc à lire avec les précautions nécessaires à cette situation particulière.

Intercommunalités

Dès 2017, avec l'appui de l'AdCF, un panel de 14 communautés volontaires a été identifié afin de mener un travail plus approfondi sur la définition de cadres d'enquête pertinents et d'accompagnement dans la remontée de données pour les autres communautés. Cette étape d'expérimentation n'a pas pu conduire à un recueil de données consolidées, les communautés faisant face à différentes situations d'organisation qui rend souvent complexe l'accès aux informations.

10
communautés
volontaires



Mais la démarche est poursuivie avec **10 communautés volontaires** afin d'adapter encore plus précisément les cadres d'enquêtes afin d'obtenir des données fiables. Ce travail progresse avec le soutien de l'AdCF qui participe, notamment, **à déterminer un échantillon d'une centaine de communautés à compétence voirie**, volontaires pour s'impliquer dans la démarche de l'ONR. Ce volet est un point prioritaire du calendrier 2019 de l'Observatoire.

2/

LES RÉSULTATS 2018



Les analyses ci-dessous concernent des données partielles qui ne recouvrent pas des contours exactement identiques. Les comparaisons éventuelles peuvent donc s'avérer hasardeuses et nécessitent la plus grande prudence.

Pour autant, les éléments recueillis en 2018 complètent et précisent de façon utile ceux du premier rapport de 2017. C'est ainsi que le nombre de départements ayant fourni des données complètes et fiables est plus du double de l'année précédente. **L'échantillon exploitable porte désormais sur la moitié des départements.**

Il est également possible d'avancer de **premiers résultats portant sur un tiers des métropoles.**

Enfin plus de 80 intercommunalités ayant la compétence voirie, volontaires pour participer aux travaux de l'ONR, ont été identifiées, ce qui permet d'envisager pour 2019 une première série de données concernant la voirie communale, tant en milieu urbain que rural.

Ces résultats continueront à être améliorés et précisés au fil des ans, permettant à chaque gestionnaire routier, en fonction de ses propres données, de se situer et de disposer d'éléments de réflexion utiles à son action.

Dans la continuité du rapport de 2017, les résultats d'enquête sont présentés de la manière suivante :

- une première partie d'analyse réunissant l'État et les Départements, qui disposent d'un historique de données jusqu'en 2013 et participent pour la deuxième année à cette démarche ;
- une seconde partie consacrée aux résultats pour les Métropoles, qui participent pour la première année à la démarche sur un périmètre de données plus restreint.

Cette présentation des résultats ne préjuge pas de la comparabilité des réseaux routiers concernés, de grandes différences apparaissant en particulier sur la nature et les fonctions assurées par les réseaux nationaux et départementaux.

1. Les moyens financiers consacrés au patrimoine routier

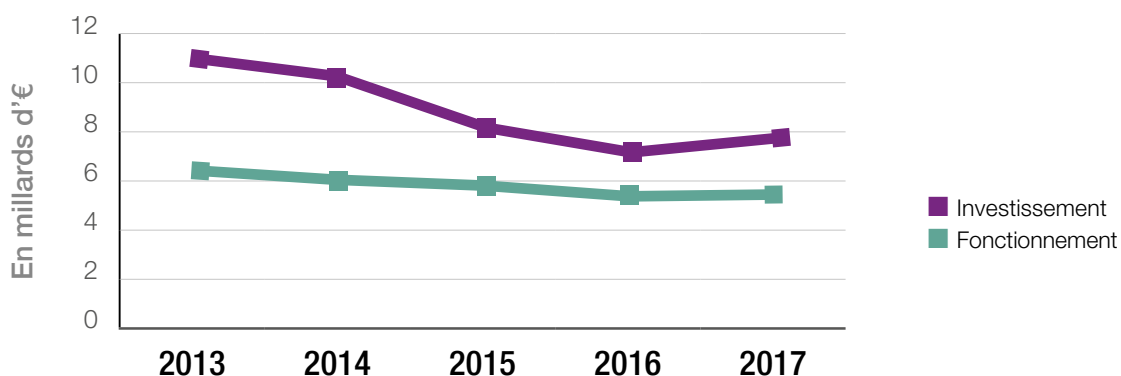
► Les comptes de transports de la Nation

Au niveau national, les dépenses de voirie des administrations publiques font l'objet d'une synthèse annuelle réalisée à partir des données de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFiP). Ces dépenses couvrent l'ensemble des administrations publiques nationales et locales (APUC, APUL, départements, communautés et EPCI).





Figure 1 : Dépenses de voirie des administrations publiques 2017 (en milliards d’euros) évolution sur 5 ans



Les chiffres actualisés pour 2017 traduisent un redressement par rapport à la baisse continue des moyens financiers constatée entre les années 2013-2016.

Au regard des données dont l’ONR dispose en ce qui concerne l’État et les départements, le plus probable est que ce redressement est principalement dû à la reprise des investissements constatés sur le bloc communal.

► **Les analyses issues de l’ONR**

Toutes les analyses de cette section sont conduites **hors dépenses de personnel et hors grands travaux** (infrastructures nouvelles, élargissements, aménagements, etc.). Les enquêtes menées dans le cadre de l’ONR permettent une analyse plus fine de ces dépenses de voirie, permettant de mieux identifier celles directement consacrées à la préservation du patrimoine routier. Au regard des données qui ont pu être rassemblées, quelques constats ont pu être précisés sans qu’il soit encore possible, à ce stade, d’établir les corrélations entre l’évolution de l’état du patrimoine routier et celle des moyens qui lui sont consacrés. Les analyses répertoriées dans ce rapport portent :

- Pour les dépenses d’investissement : des dépenses pour l’entretien préventif, la régénération et l’amélioration



des infrastructures routières hors grands travaux ou travaux neufs⁸.

- Pour les dépenses de fonctionnement : des dépenses pour le fonctionnement des réseaux hors personnel. Les charges de personnel ne sont pas comprises dans les graphiques. Les analyses s'appliquent aux dépenses de fournitures, de travaux d'entretien et de frais généraux.

Pour les départements, les résultats des pages suivantes assemblent les données issues du rapport ONR 2017, avec la collecte de nouvelles données effectuée en 2018. Les analyses reposent ainsi sur des données comparatives portant sur 5 années de comptes administratifs (CA) de 2013 à 2017. Les données des CA de 2013 à 2015 portent sur l'échantillon de départements traités au titre du rapport 2017, celles des CA de 2016 et 2017 sur la collecte de données effectuée en 2018, portant sur plus du double de départements ayant répondu.

Même s'il convient d'interpréter avec prudence l'évolution des courbes du fait des échantillons différents, les tendances sont significatives.



QUELQUES CHIFFRES CLÉS

Volume total des dépenses de l'État (valeur 2017) :

- ▶ Investissement (sans les grands travaux) :
447 216 207 €
- ▶ Fonctionnement (hors personnel) :
225 683 793 €

Volume total des dépenses de notre échantillon de départements (valeur 2017) :

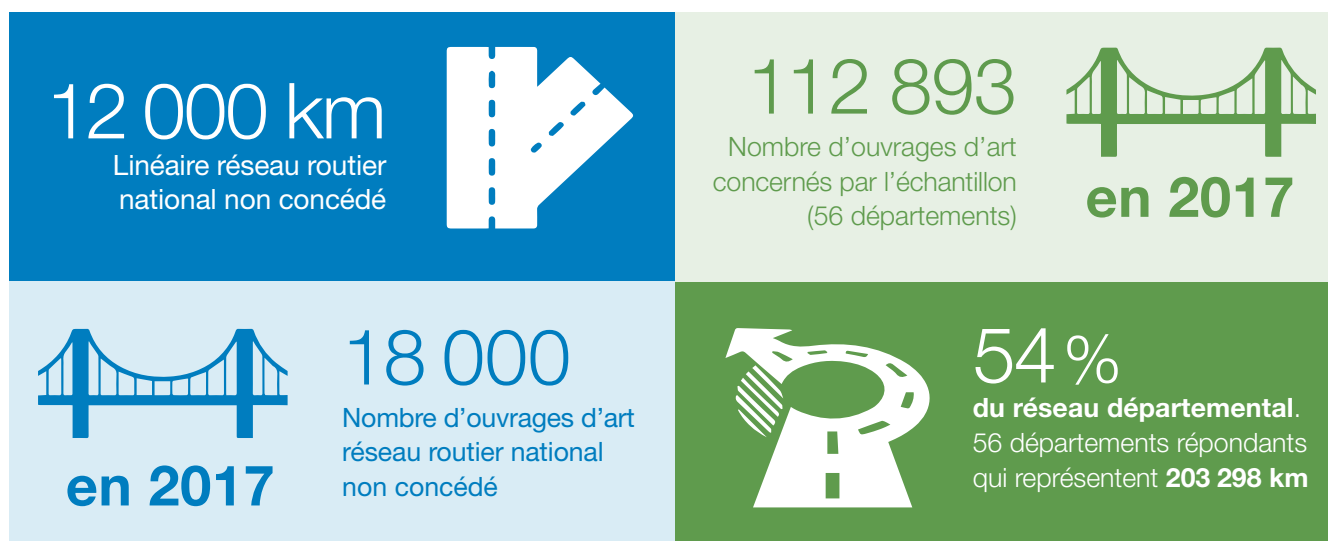
- ▶ Investissement (sans les grands travaux)
pour 35 départements : **1 108 944 620 €**
- ▶ Fonctionnement (hors personnel) pour 27
départements : **379 207 943 €**

⁽⁸⁾ Les grands travaux concernent des opérations conséquentes qui modifient sensiblement les conditions de circulation : voies nouvelles, mise à 2x2 voies, déviations, etc.

1.1 RÉSULTATS POUR L'ÉTAT ET DÉPARTEMENTS

► Consistance du patrimoine analysé

- Linéaire réseau routier national non concédé : 12 000 km
- Nombre d'ouvrages d'art réseau routier national non concédé : 18 000 dont 12 000 ponts et 6 000 murs de soutènement.
- Km de réseau départemental : 203 298 km (54 % du réseau) pour 56 départements.
- Nombre d'ouvrages d'art réseau départemental concernés par l'échantillon (56) : 112 893 (dont 62 389 ponts et 50 504 murs de soutènement).
- Linéaire total voirie Métropoles (7) : 13 693 km



► Dépenses courantes d'investissement

Au regard des craintes sur un possible déclasserement de la qualité du réseau routier lié à son sous-entretien, les graphiques des figures 3 et 4 montrent les tendances sur l'évolution des dépenses d'investissement sur le réseau routier national non concédé et les départements ayant répondu à l'enquête.

Ces dépenses recouvrent la maintenance des réseaux, les équipements de la route et de petits travaux d'amélioration dont on peut considérer qu'ils concourent très majoritairement à la maintenance patrimoniale.

Afin de permettre des comparaisons, ces dépenses ont été ramenées au km de voirie mais il faut avoir conscience de la très grande disparité des réseaux et des trafics supportés, ce qui explique en partie que l'État consacre en moyenne six fois plus de moyens au km que les départements concernés.

Par ailleurs, les coûts bruts ne sont pas forcément significatifs des volumes de travaux mis en œuvre, qui peuvent varier fortement selon les techniques retenues et la conjoncture (le prix du bitume a sensiblement augmenté en 2017), mais aussi selon les contraintes d'exploitation : des travaux de nuit sous circulation sur une section de périphérique urbain n'ont évidemment pas le même coût que des travaux de jour sur route départementale secondaire dont la circulation peut être entièrement déviée.

Au-delà des moyens consacrés, il conviendrait d'évoquer les résultats obtenus sur l'état effectif des réseaux routiers.

L'objectif de l'ONR est à terme de pouvoir mesurer dans le même temps l'évolution des moyens et l'évolution de la qualité des réseaux, d'analyser les corrélations entre ces données afin de permettre aux gestionnaires de disposer d'éléments de décisions au regard des objectifs technico-financiers qu'ils se fixent.

Prise en compte de l'évolution du prix des travaux

Le volume de travaux réalisé doit être analysé au regard du volume de dépenses engagées, mais corrigé de l'évolution du prix des travaux, qui est étroitement liée au prix de fabrication et mise en œuvre des enrobés et à celui des travaux d'aménagement et d'entretien de voirie. L'évolution de ces prix est suivie par l'INSEE au travers des indices TP08 et TP09.

Figure 2 : Index Travaux Publics TP09, Fabrication et mise en œuvre d'enrobés - Base 2010 (source : Insee, octobre 2018⁹)

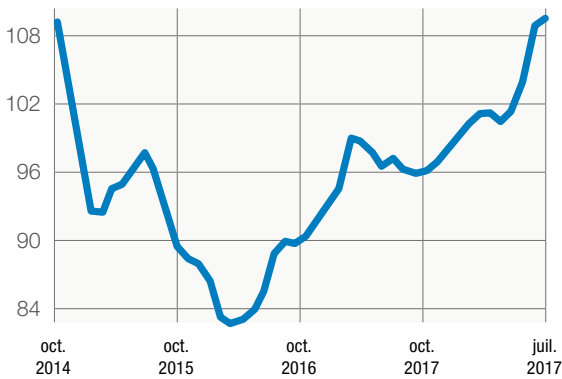
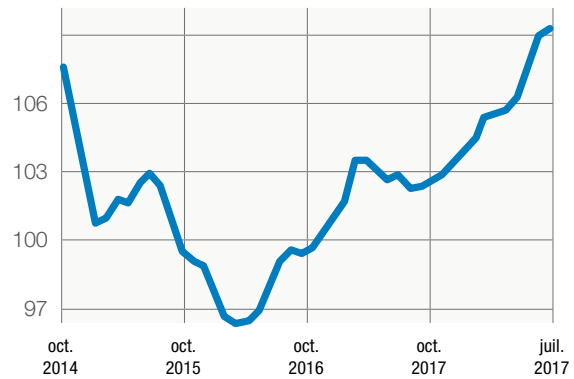


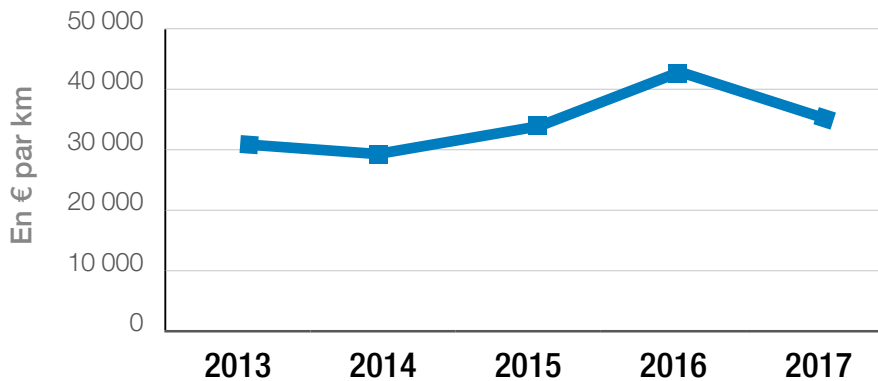
Figure 2.1 : Index Travaux Publics TP08, Travaux d'aménagement et entretien de voirie - Base 2010 et TP09 (source : Insee, octobre 2018¹⁰)



On constate ainsi que les prix de 2017 sont voisins de ceux de 2014, mais que, par rapport à cette date, ils étaient inférieurs de 6 % au printemps 2016 et qu'ils sont en 2018 supérieurs d'environ 8 %.

» ÉTAT

Figure 3 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux par km pour le réseau routier national (2013-2017)



Cette courbe traduit l'effort très net de l'État de régénération de son réseau entre 2014 et 2016, faisant suite à une prise de conscience de la forte dégradation potentielle de celui-ci. En 2017, bien que supérieures à la période 2013-2017, un nouveau fléchissement des dépenses est constaté, qui est aggravé en volume par l'effet de la hausse des prix. Les dépenses restent en deçà des besoins estimés par les services de l'État, ce qui explique la poursuite de la dégradation du patrimoine.

Toutefois, devant cette situation alarmante, les choix budgétaires de 2018 et 2019 donnant la priorité à la régénération des réseaux – et au-delà, la trajectoire budgétaire annoncée par la ministre des transports pour les 10 prochaines années –, devraient redresser cette courbe et ralentir la dégradation du patrimoine, sans la stopper car ils restent en-deçà du besoin estimé par l'audit externe.

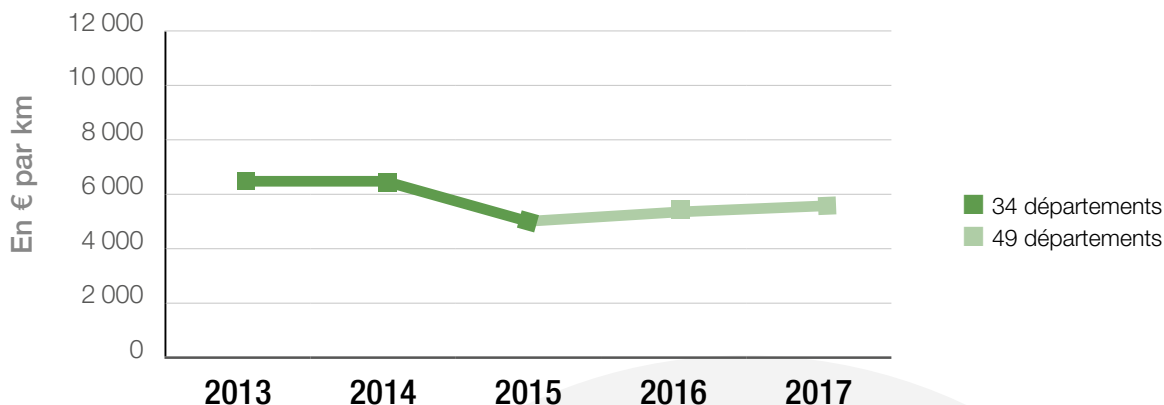
(9) <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001710997#Graphique>

(10) <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001710997#Graphique>

➤ DÉPARTEMENTS

Figure 4 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux au km pour le réseau routier départemental (2013-2017)

TOUS LES DÉPARTEMENTS



Sur les échantillons successifs de 34 départements entre 2013 et 2016 et de 49 départements en 2016 et 2017, et au regard de l'évolution des prix, on constate que jusqu'en 2015, les départements ont baissé en volume leurs niveaux d'investissements au km de route de près de 16 %, avec une légère amélioration entre 2015 et 2017 de 4 %. Si la baisse en budget entre 2014 et 2015 a pu être atténuée en volume par l'effet prix, la petite hausse en budget qui a suivi en 2016 et 2017 a dû être contrée par ce même effet.

Figure 4.1 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux au km pour le réseau routier des très grands départements (2013-2017)

TRÈS GRANDS DÉPARTEMENTS

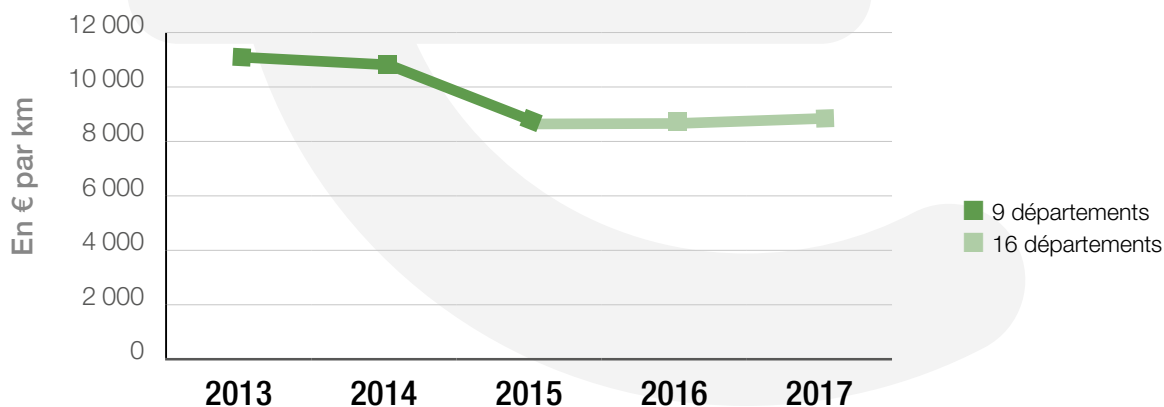


Figure 4.2 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux au km pour le réseau routier des grands départements (2013-2017)

GRANDS DÉPARTEMENTS

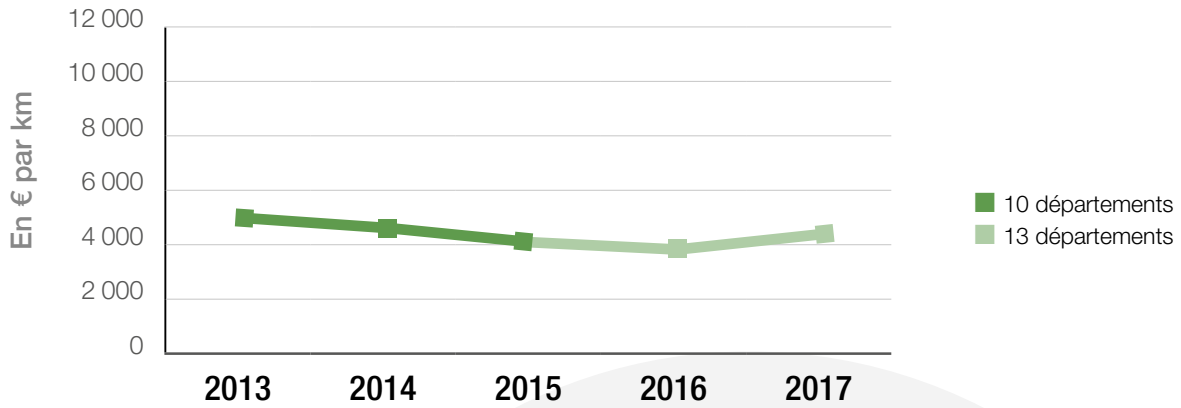


Figure 4.3 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux au km pour le réseau routier des départements moyens (2013-2017)

MOYENS DÉPARTEMENTS

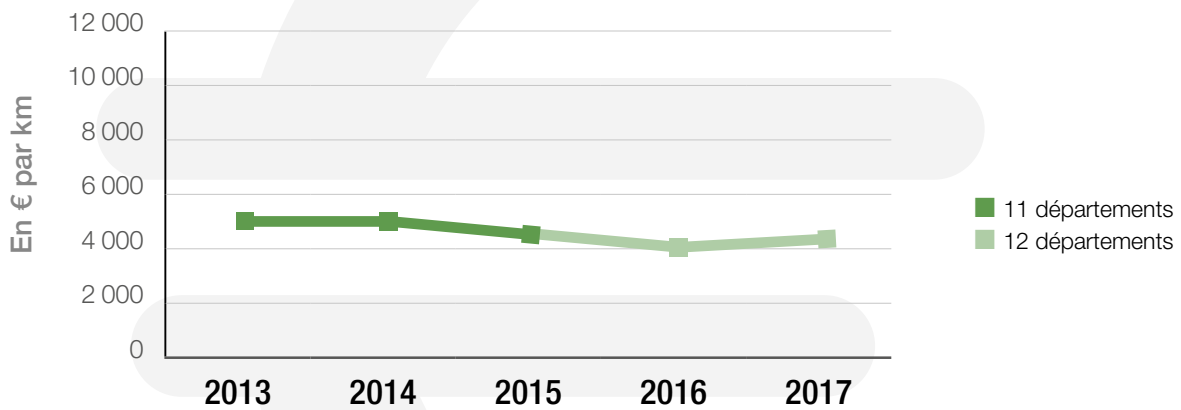
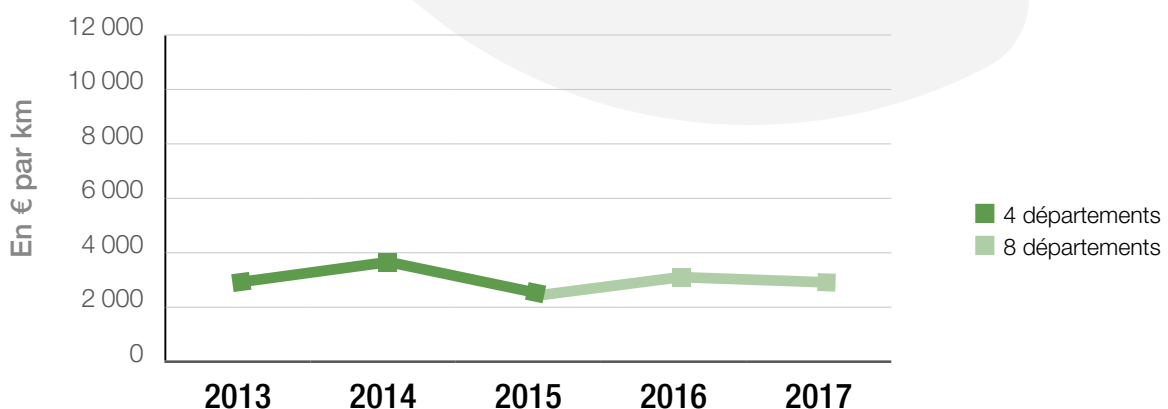


Figure 4.4 : Évolution des dépenses d'investissement hors grands travaux au km pour le réseau routier des petits départements (2013-2017)

PETITS DÉPARTEMENTS

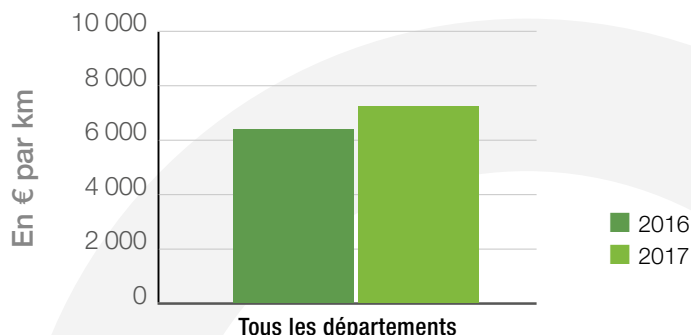


La comparaison par strates fait ressortir une situation assez homogène selon la taille des départements, même si la baisse a été plus marquée sur les très grands départements entre 2014 et 2016.

Les écarts de dépenses au km doivent être relativisés : les très grands départements comprennent tous une partie non négligeable de leurs réseaux routiers, qui connaît des contraintes et des trafics comparables au réseau RRN – générateurs de coûts supplémentaires –, ce qui est moins marqué au fur et à mesure que la taille des départements diminue. Cela explique que les très grands départements investissent près de trois fois plus au km que les petits.

Figure 5 : Dépenses d'investissement hors grands travaux par km pour le réseau de première catégorie (2016-2017)

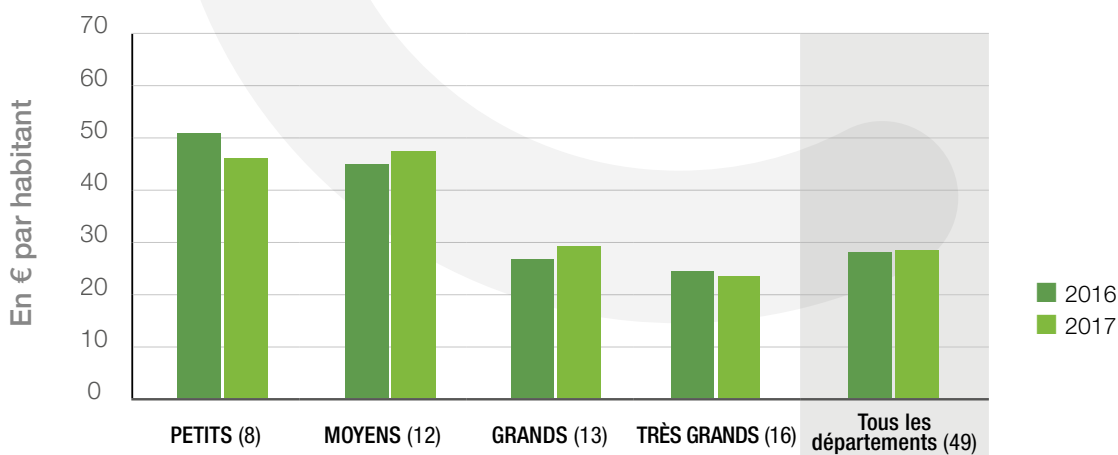
TOUS LES DÉPARTEMENTS (11)



L'analyse des données des 11 départements (2 à 3 par strate) qui ont indiqué leurs dépenses sur le réseau de 1^{ère} catégorie (réseau « structurant ») montrent que les dépenses au km sur cette catégorie est sensiblement plus élevée que la moyenne, sans atteindre le montant moyen tous réseaux confondus des très grands départements. Elle reste 6 fois moins élevée, sur l'échantillon, que les dépenses sur le réseau national non concédé.

Figure 5.1 : Dépenses d'investissement hors grands travaux par habitant pour le réseau routier départemental (2016-2017)

TOUS LES DÉPARTEMENTS (49)



La comparaison de la charge par habitant est significative : si les très grands départements investissent par km trois fois plus que les petits départements, ces derniers investissent près du double des très grands par habitants.

Les départements moyens ont une charge par habitant proche de celle des petits et les grands départements se situent, en toute logique, à mi-chemin.

Ce constat montre que la part relative des ressources accordées par les départements les plus ruraux à l'entretien des routes, est plus importante que pour les départements plus urbains, signe de l'enjeu du réseau routier dans le fonctionnement de ces territoires.

► Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel

Bien que les dépenses de personnel des administrations concernées représentent une part dominante des dépenses de fonctionnement en matière de voirie, les données dont dispose l'ONR en 2018 ne permettent pas de publication sur cet aspect.

Les dépenses de fonctionnement hors personnel recouvrent les dépenses d'entretien courant (curage de fossés, traitement des nids de poule, fauchage, etc.) et les dépenses d'exploitation, comme la viabilité hivernale. Lorsqu'elles sont confiées aux entreprises, elles incluent les frais de personnel de ces dernières ; lorsqu'elles sont effectuées en régie, elles incluent ou non une part des frais de personnel.

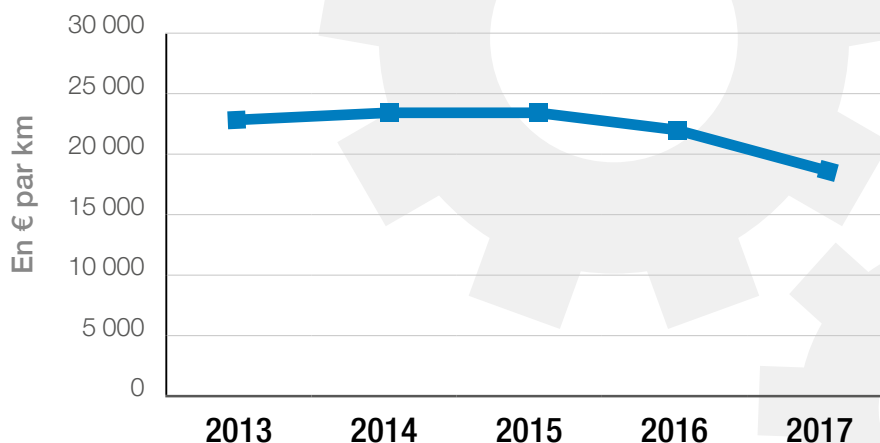
En effet, selon les cas, les actions correspondantes sont plus ou moins externalisées, effectuées en régie sans comptabilité distincte ou à travers des organisations en régie partiellement autonome (type parc avec budget annexe), qui facturent leurs prestations, personnel public compris.

Ces choix d'organisation peuvent avoir un impact marqué sur les dépenses de fonctionnement hors personnel, différent de celui constaté en coût global, frais de personnels inclus.

Aussi, les enseignements que l'on peut tirer des dépenses de fonctionnement sur la voirie hors personnel sont à relativiser au regard des contextes organisationnels locaux, même si l'évolution de ces dépenses peut traduire une tendance : globalement, tous gestionnaires confondus, la tendance est à une baisse plus ou moins marquée, traduisant la poursuite de l'effort de maîtrise des dépenses lié à la nécessité de contenir les déficits publics.

► ÉTAT

Figure 6 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier national (2013-2017)



Plus de 10 fois plus élevée au km pour le réseau RRN que pour les réseaux départementaux, ce qui s'explique par le niveau de trafic (23 fois supérieur en moyenne aux réseaux des collectivités comme évoqué plus haut, sans parler des poids lourds), par les contraintes d'exploitation et par la part externalisée (les effectifs d'ingénierie de l'État ont été fortement réduits et les parcs de l'Équipement ont été transférés aux départements) ; ces dépenses sont en baisse assez marquée en 2017.

La tendance exprime une bonne maîtrise des dépenses de fonctionnement courant, qui peut être liée aux efforts de régénération du réseau et à une augmentation de la productivité.

➤➤ DÉPARTEMENTS

Figure 7 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier départemental (2013-2017)

TOUS LES DÉPARTEMENTS

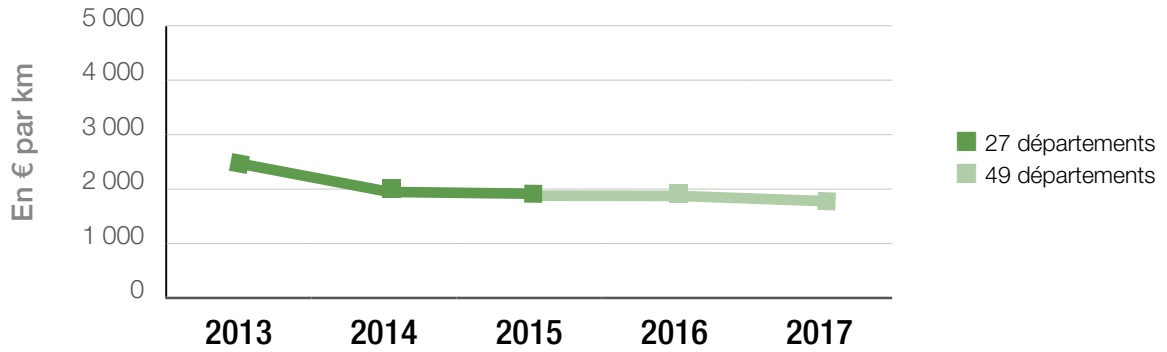


Figure 7.1 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier des très grands départements (2013-2017)

TRÈS GRANDS DÉPARTEMENTS

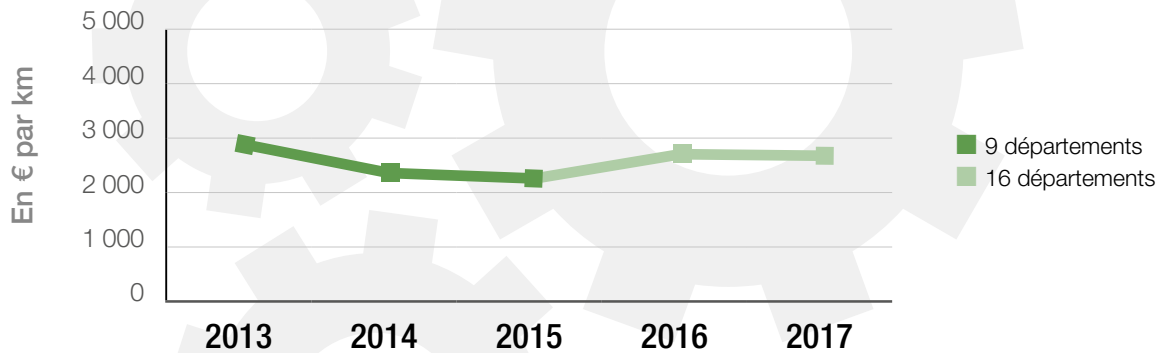


Figure 7.2 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier des grands départements (2013-2017)

GRANDS DÉPARTEMENTS

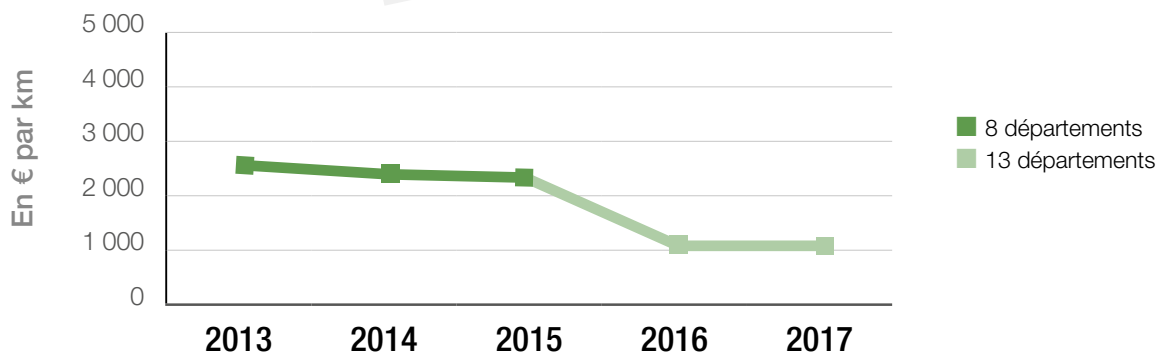


Figure 7.3 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier des moyens départements (2013-2017)

DÉPARTEMENTS MOYENS

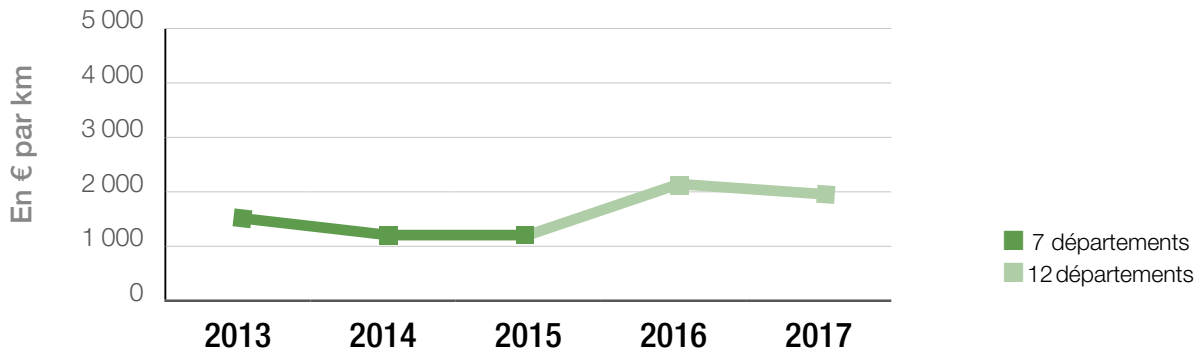
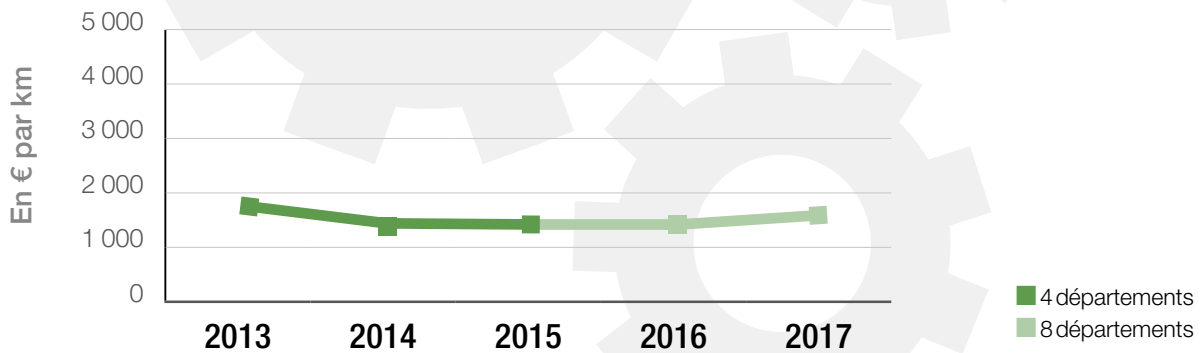


Figure 7.4 : Évolution des dépenses de fonctionnement hors personnel par km pour le réseau routier des petits départements (2013-2017)

PETITS DÉPARTEMENTS

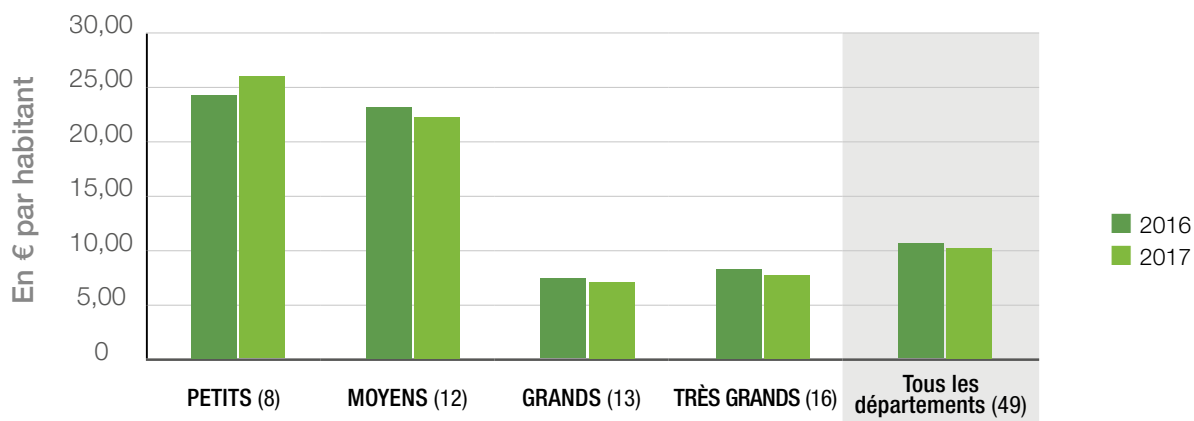


En moyenne, tous départements confondus, on constate peu d'évolutions, avec une légère tendance globale à la hausse. Les évolutions contradictoires entre grands départements et moyens proviennent probablement du changement d'échantillon entre les périodes 2013-2015 et 2016-2017.

Très basse au km pour les départements moyens de l'échantillon, il semble que le plancher est autour de 1000 € par km et par an, et qu'il paraît difficile de le comprimer en-deçà, ne serait-ce que pour fournir aux équipes les moyens minimaux indispensables à leur travail quotidien.

Figure 8 : Dépenses de fonctionnement hors personnel par habitant pour le réseau routier départemental (2016-2017)

TOUS LES DÉPARTEMENTS (49)



Comme pour l'investissement, il apparaît que l'effort par habitant est nettement supérieur sur les petits et moyens départements.

► Part des dépenses d'investissement par rapport aux dépenses de fonctionnement

Au regard du périmètre des dépenses de fonctionnement, les représentations suivantes ne concernent que les parts hors frais de personnel.

Globalement, ce qui traduit les coûts au km mentionnés plus haut, **la part consacrée aux investissements est nettement plus élevée que celle consacrée au fonctionnement hors personnel**, l'écart ayant tendance à progresser tant pour l'État que pour les départements.

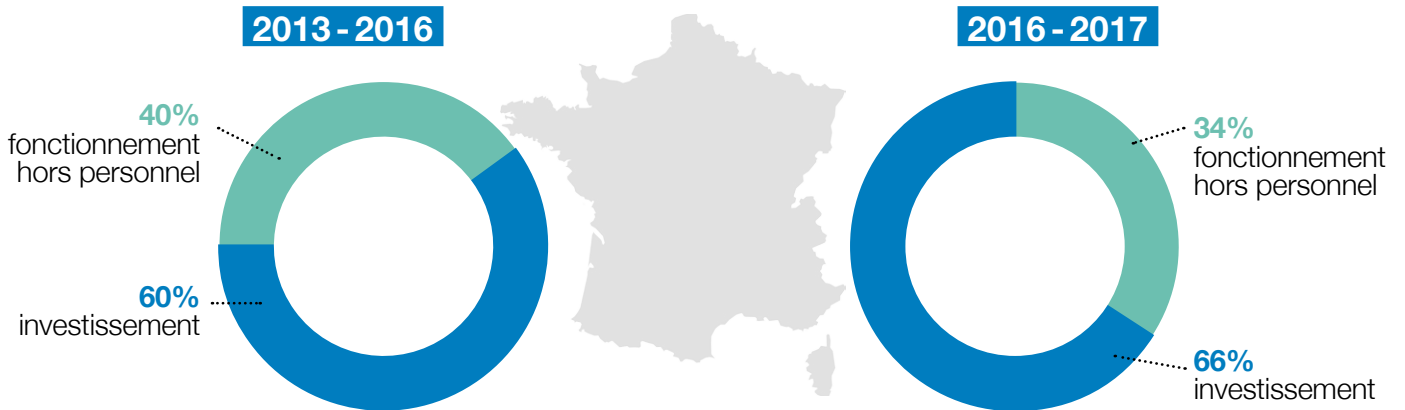
Même s'il y a des écarts entre strates de départements et selon les périodes, la tendance globale est à la baisse de la part de fonctionnement hors personnel, par rapport à la part d'investissement.

En moyenne et quel que soit le type de gestionnaire, la part de fonctionnement hors personnel représente autour du tiers du budget.



ÉTAT

Figure 9 : Part des dépenses d'investissement par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel pour le réseau routier national



DÉPARTEMENTS

Figure 10 : Part des dépenses d'investissement hors grands travaux par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel voirie pour le réseau routier départemental

TOUS LES DÉPARTEMENTS

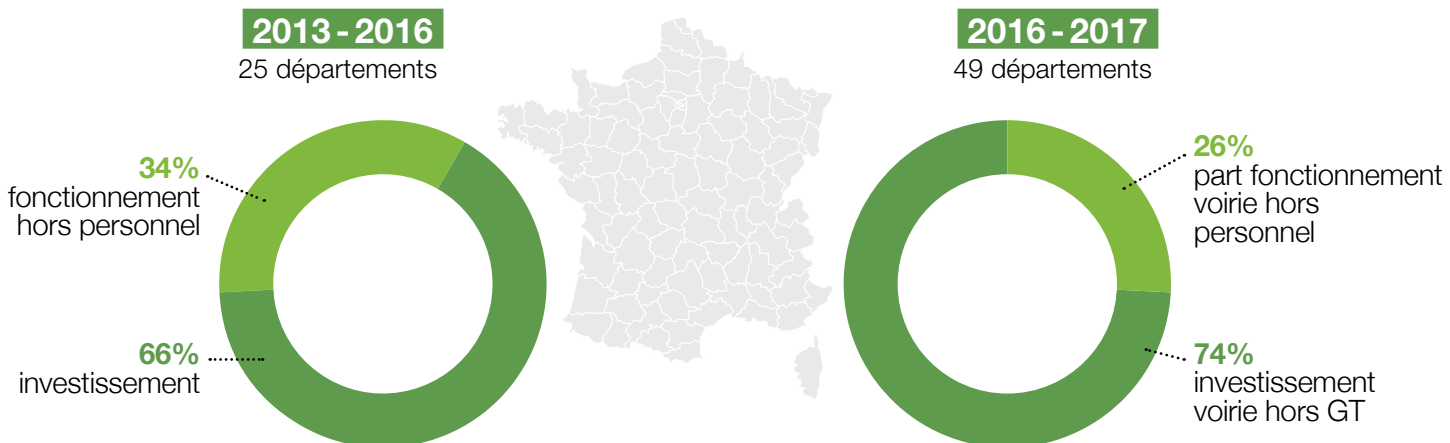


Figure 10.1 : Part des dépenses d'investissement hors grands travaux par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel voirie pour le réseau routier des très grands départements

TRÈS GRANDS DÉPARTEMENTS (16)

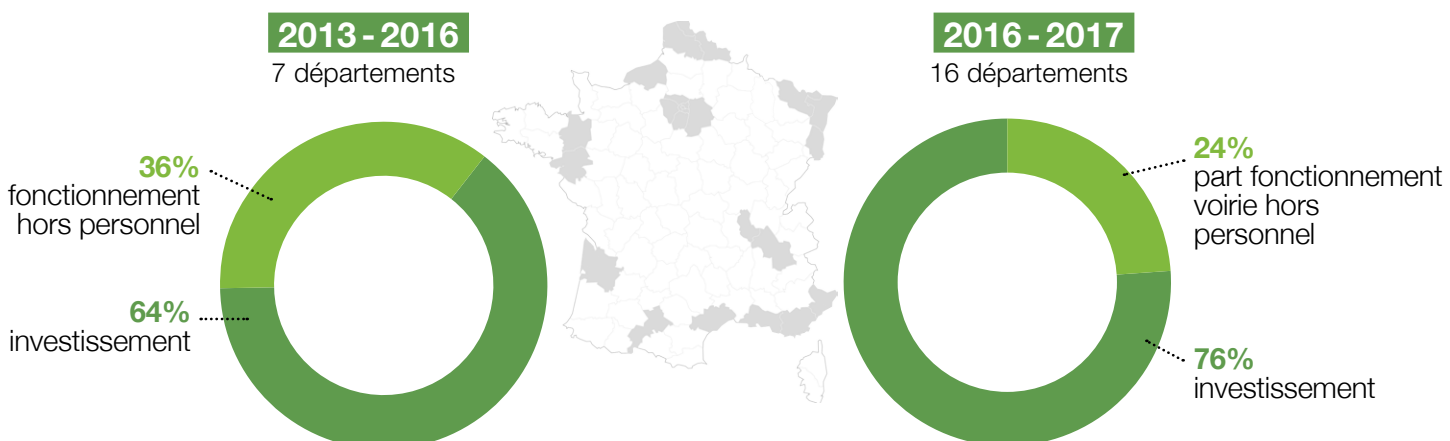


Figure 10.2 : Part des dépenses d'investissement hors grands travaux par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel voirie pour le réseau routier des grands départements

GRANDS DÉPARTEMENTS

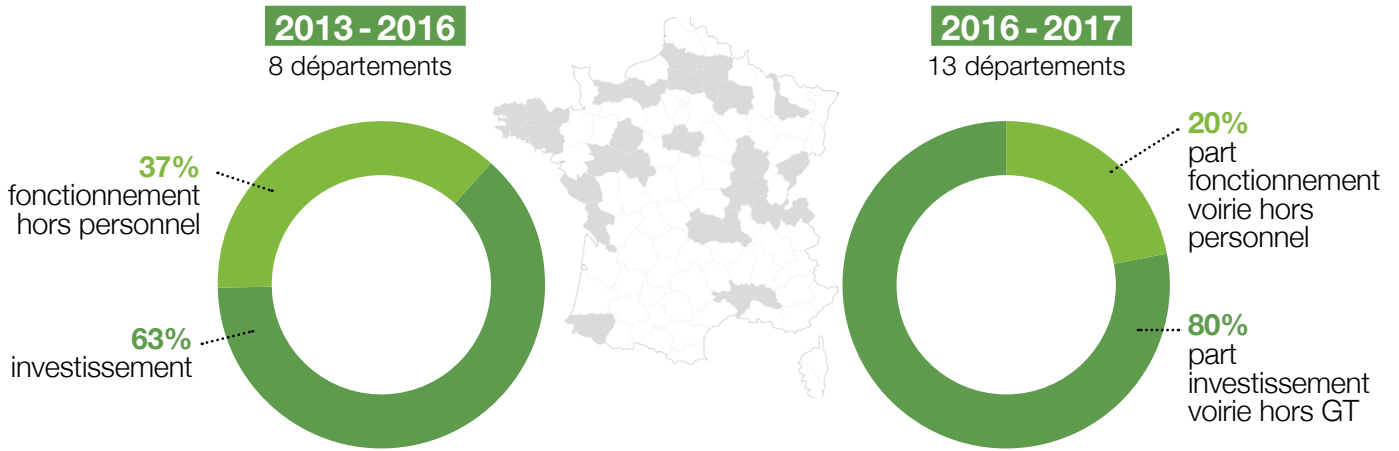


Figure 10.3 : Part des dépenses d'investissement hors grands travaux par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel voirie pour le réseau routier des départements moyens

DÉPARTEMENTS MOYENS

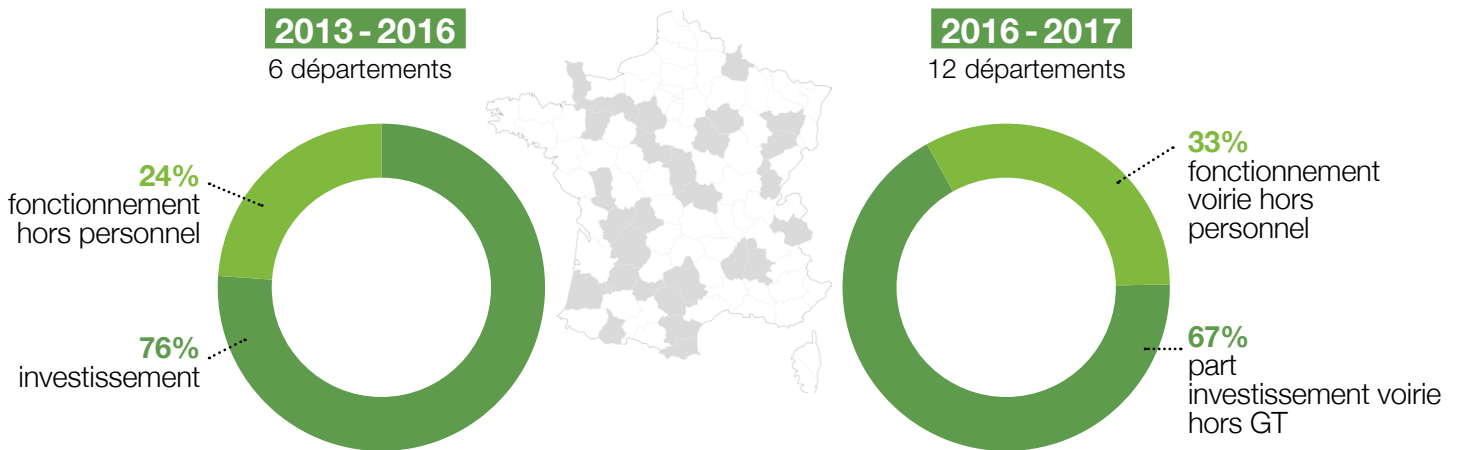
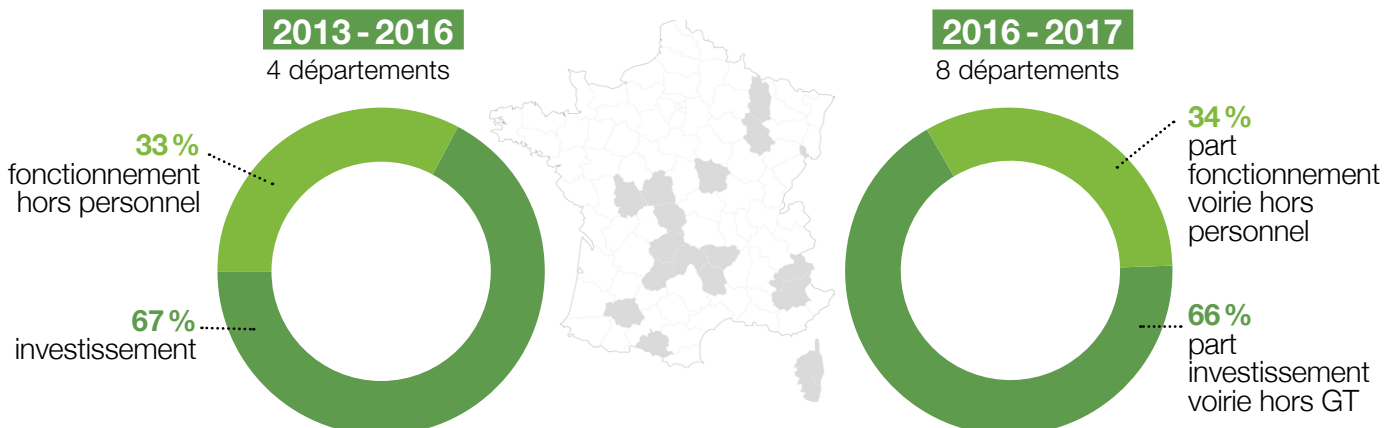


Figure 10.4 : Part des dépenses d'investissement hors grands travaux par rapport aux dépenses de fonctionnement hors personnel voirie pour le réseau routier des petits départements

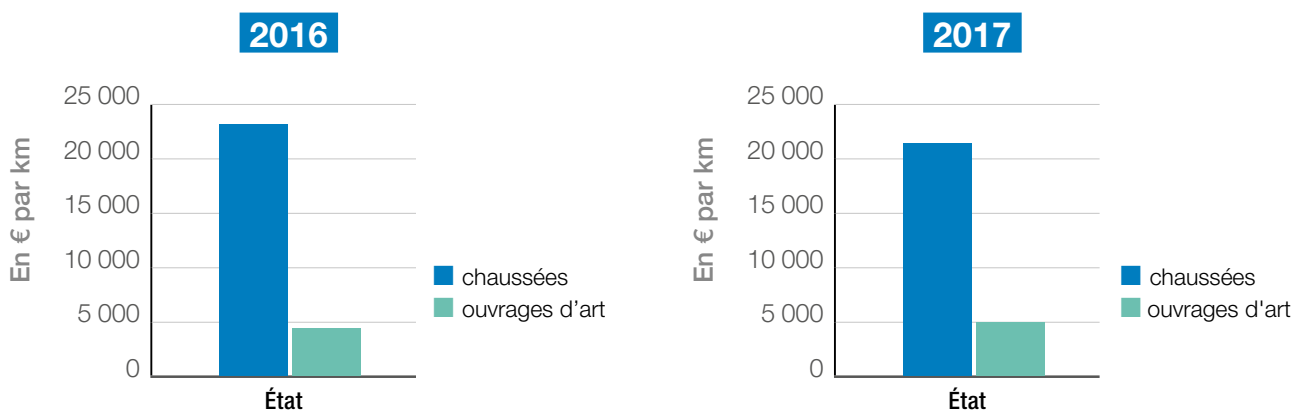
PETITS DÉPARTEMENTS



► Ratios budgétaires

Moyens consacrés à la préservation du patrimoine pour le réseau routier national

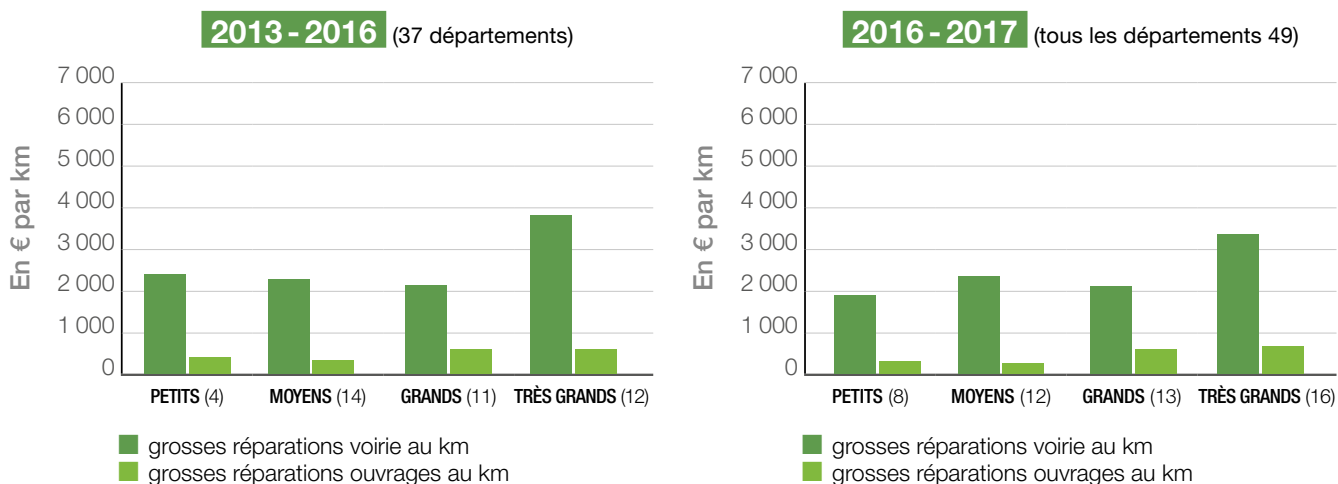
Figure 11 : Ratio dépenses nationales d'entretien préventif et régénération des chaussées et ouvrages d'art au km



Grosses réparations voirie et ouvrages d'art pour la voirie départementale

Figure 12 : Grosses réparations voirie et ouvrages d'art au km pour le réseau routier départemental

TOUS LES DÉPARTEMENTS (49)



Ces dépenses au km par an sont nettement plus élevées pour le RRN que pour le réseau départemental, ce qui est lié en premier lieu à la nature des réseaux et au trafic supporté.

La part consacrée à la préservation du patrimoine des ouvrages se situe dans une fourchette de 15 à 20 % pour l'État et les grands ou très grands départements, et de 12 à 14 % pour les petits et moyens départements, avec une tendance à l'augmentation pour la période récente de 2016-2017.

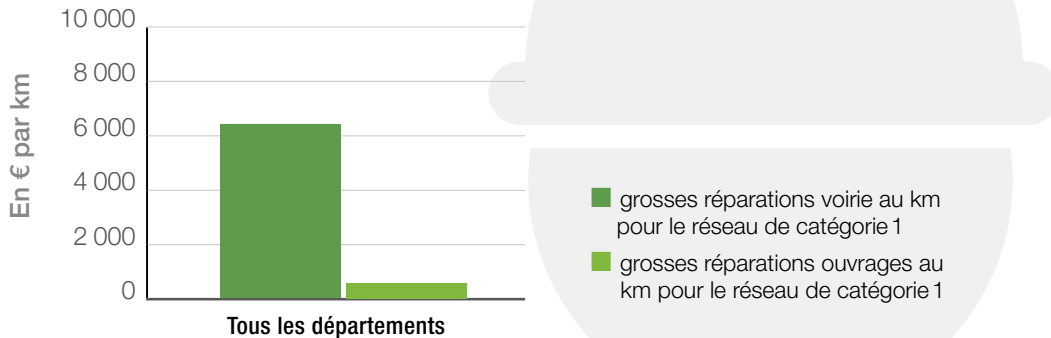
Cependant, ces moyennes masquent de fortes disparités entre départements. Dans certains cas, la dépense de réparation des ouvrages peut être beaucoup plus élevée, du fait de la mise aux normes de tunnels ou de réparations conséquentes de certains grands ouvrages. En revanche, lorsque les moyens consacrés par les départements à la maintenance de leurs ouvrages sont faibles, cela renvoie à des situations contrastées : soit que le patrimoine des ouvrages est en excellent état, soit qu'il y a un sous-entretien manifeste source d'importants problèmes à terme.

Il convient également de noter que les reconstructions d'ouvrages – considérés comme des travaux neufs –, qui peuvent résulter de la ruine complète d'anciens ouvrages, ne sont pas prises en compte dans ces ratios.

Cela étant, l'effort des très grands départements sur la progression des budgets au km consacrés aux grosses réparations, tant des chaussées que des ouvrages, est marqué, même si cela peut s'expliquer en partie par le changement d'échantillon entre 2013-2016 et 2016-2017.

Figure 12.1 : Grosses réparations voirie et ouvrages d'art au km pour le réseau de 1^{ère} catégorie (2016-2017)

TOUS LES DÉPARTEMENTS (11)

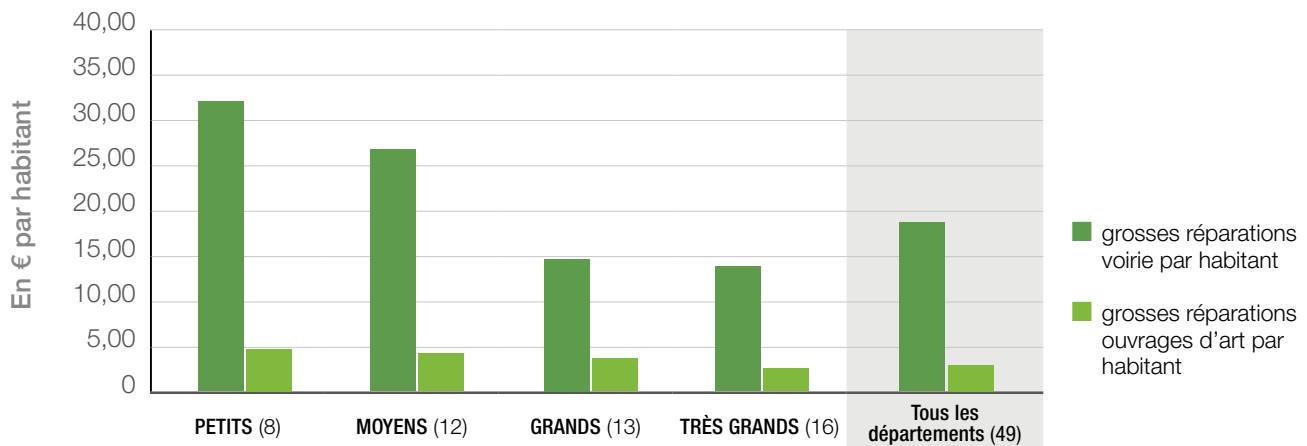


L'effort d'investissement de grosses réparations sur la 1^{ère} catégorie des RD (réseau « structurant ») est très sensiblement supérieur à celui des autres catégories en ce qui concerne les chaussées, mais il reste inférieur de 3,5 fois à celui consenti par l'État sur le réseau national.

A noter que sur cette catégorie, la part des ouvrages d'art est réduite à moins de 6% sur notre échantillon. Cela peut s'interpréter par des ouvrages en meilleur état sur la première catégorie que sur la moyenne du réseau départemental. Toutefois, l'analyse de ces résultats doit être prise avec précaution et n'a pas valeur statistique, compte-tenu de l'échantillon réduit de 11 départements qui représentent 5 880 km de routes de 1^{ère} catégorie.

Figure 12.2 : Grosses réparations voirie et ouvrages d'art par habitants 2016-2017 pour le réseau routier départemental

TOUS LES DÉPARTEMENTS (49)



Comme sur l'ensemble des investissements routiers, l'effort est plus marqué pour les petits et moyens départements que pour les grands et très grands, mais se limite à un écart de 1 à 2 par habitant pour les chaussées. Il est encore moindre pour les ouvrages (environ 1 à 1,5).

1.2 RÉSULTATS POUR LES MÉTROPOLIS

Les analyses suivantes ont été conduites en moyenne sur un échantillon de 5 métropoles, qui ont des caractéristiques variées.

En effet, certaines métropoles sont issues de communautés urbaines qui ont exercé la compétence voirie ; d'autres sont issues de communautés d'agglomération qui n'exerçaient pas forcément cette compétence ou pouvaient l'exercer de façon partielle.

En 2017, le transfert de la voirie départementale sur le ressort des métropoles a commencé à s'exercer, avec souvent des mesures transitoires.

- Échantillon de 5 métropoles (sur les 8 ayant répondues aux enquêtes)
- Uniquement comptes administratifs (CA) 2017
- Difficultés d'exploitation des données : situation spécifique des métropoles (compétence voirie récemment acquise, administrations en construction, disparité des contextes).



L'organisation même des services en charge de la voirie diffère sensiblement d'une métropole à l'autre, les missions pouvant être réparties selon différentes logiques, plus ou moins intégrées, notamment avec les domaines en charge de l'économie, des transports, de la propreté et de la sécurité.

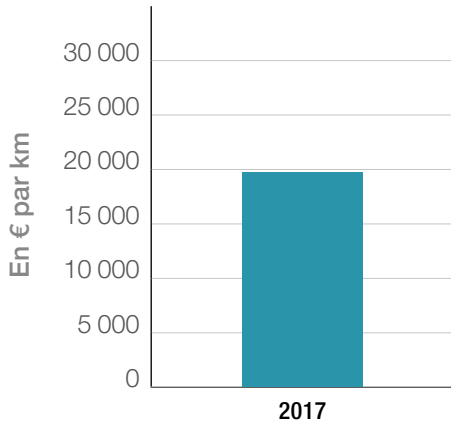
Dès lors, il est difficile d'obtenir des données homogènes et comparables. Les ratios moyens qui en résultent doivent donc être interprétés avec la plus grande prudence.

Néanmoins, il est possible de faire ressortir les grandes tendances de comparaison suivantes :

- En matière d'investissement hors grands travaux, l'effort des métropoles au km est nettement plus élevé que celui des départements, sans atteindre celui de l'État ;
- Les dépenses d'investissement de maintenance patrimoniale, sur les chaussées et ouvrages d'art, sont comparables à celles des départements et très voisines de celles des très grands départements, tant par km que par habitant ;
- En proportion, la part de dépenses de fonctionnement hors personnel par rapport à l'investissement est de l'ordre du tiers, de manière semblable à l'État et aux départements.

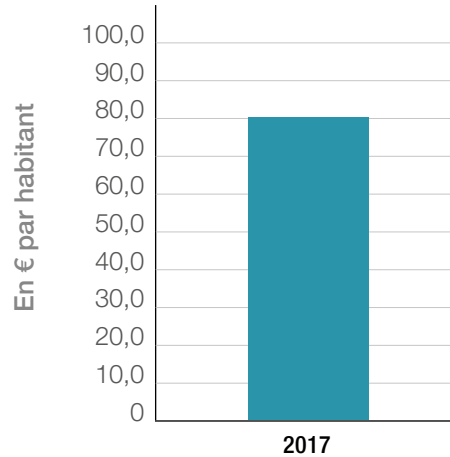
► **Dépenses d'investissement hors grands travaux 2017 (5 métropoles)**

Figure 13 : Dépenses d'investissement hors grands travaux 2017 au km



Sans atteindre le niveau de l'État, ces dépenses sont au moins trois fois supérieures à celles des départements, ce qui s'explique certainement par les coûts élevés en milieu urbain.

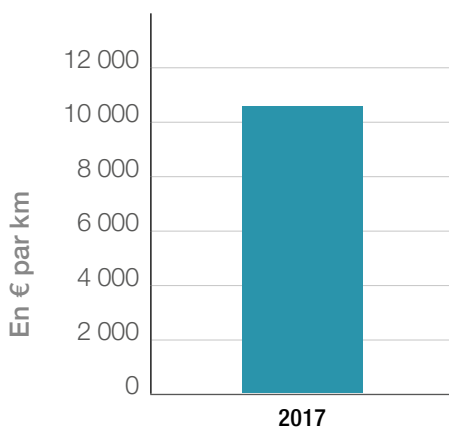
Figure 13.1 : Dépenses d'investissement hors grands travaux 2017 par habitant



Ces coûts par habitant sont 3,5 fois plus élevés que ceux des très grands départements et 60 % plus élevée que pour les petits départements.

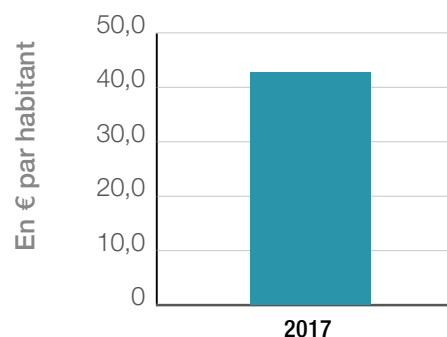
► **Dépenses de fonctionnement hors personnel 2017 (5 métropoles)**

Figure 14 : Dépenses de fonctionnement hors personnel au km (5 métropoles)



Au km, les dépenses sont 5 fois plus élevées que pour les départements et 2 fois moins élevées que sur le réseau national.

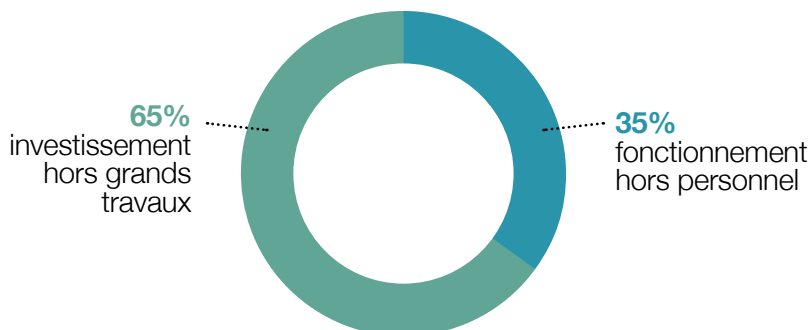
Figure 14.1 : Dépenses de fonctionnement hors personnel par habitant (5 métropoles)



Par habitant, ces dépenses sont 4 fois plus élevées que les départements en moyenne, mais 7 fois plus que les très grands départements et seulement 70 % de plus que les petits départements.

► **Part investissement hors grands travaux / fonctionnement hors personnel 2017 (5 métropoles)**

Figure 15 : Proportion des dépenses d'investissement hors grands travaux et dépenses de fonctionnement hors personnel en 2017



Pour les métropoles, on retrouve comme pour l'État et les départements, une répartition des dépenses de voirie avec une répartition d'environ 2/3 des dépenses pour l'investissement hors grands travaux, et 1/3 dédiées au fonctionnement hors personnel.

► **Grosses réparations voirie et ouvrages d'art 2017 (5 métropoles)**

Il est intéressant de constater que contrairement aux autres ratios, si l'on isole les seules dépenses de grosses réparations des chaussées, les chiffres des 5 métropoles étudiées sont comparables à ceux des départements et très proches des grands ou très grands départements, tant au km que par habitant.

En revanche, s'agissant des grosses réparations des ouvrages d'art, l'investissement des métropoles est beaucoup plus faible, notamment au km, que celui des départements, alors que les métropoles ont probablement plus d'ouvrages au km.

Figure 16 : Grosses réparations voirie et ouvrages d'art 2017 au km

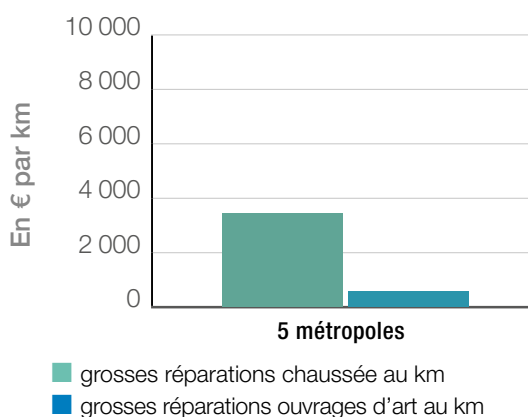
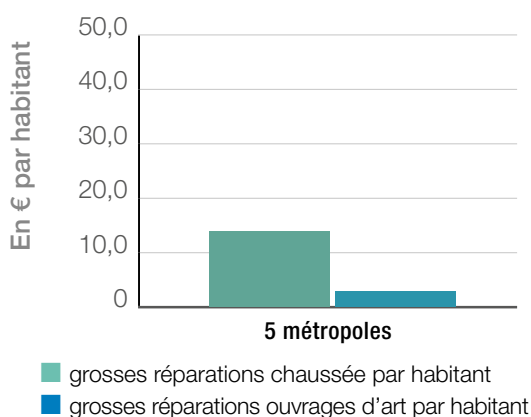


Figure 16.1 : Grosses réparations voirie et ouvrages d'art 2017 par habitant



Les investissements de grosses réparations sur voirie sont voisins de ceux des très grands départements, mais près de deux fois inférieurs sur les ouvrages d'art.

Par habitant, le montant est supérieur à celui des très grands départements sans atteindre celui de grands en ce qui concerne les grosses réparations de voirie. Sur les grosses réparations d'ouvrages, il est comparable à celui des très grands départements.

2. Les méthodes de gestion et l'état du patrimoine

Les bases de définition d'une politique et d'une gestion maîtrisée d'un patrimoine routier reposent sur une connaissance fine de l'état du réseau et l'utilisation d'outils d'analyse et d'aide à la décision.

Ces outils comprennent tout d'abord une base de données consolidées et évolutive, permettant de compiler l'ensemble des informations, historiques et dynamiques, liées à la consistance du réseau, à l'état de la voirie (chaussées + ouvrages d'art) ainsi que sur les travaux réalisés, la nature des techniques mises en œuvre, les trafics supportés...

Afin de cadrer sa gestion et son entretien, le gestionnaire est en général amené à **hiérarchiser son réseau** en fonction de différents critères et à définir pour chaque type de voirie identifié, le niveau de performance souhaitable au regard des services que doit rendre l'infrastructure à ceux qui l'utilisent, dont en particulier les niveaux de maintenance et d'exploitation.

Pour cela, le gestionnaire effectue de manière régulière des **auscultations des ouvrages d'art et des chaussées**, afin de caractériser la qualité des différentes parties du réseau. Ces relevés peuvent être visuels ou automatisés. Outre leur existence, leur périodicité et le pourcentage de réseau couvert sont des données essentielles pour mettre en œuvre la politique de maintenance patrimoniale définie.

Enfin, ces éléments descriptifs conduisent à **côter l'état du patrimoine** à travers des notes qui permettent d'identifier les priorités de programmation de travaux et constituent un bon indicateur de la qualité du patrimoine routier.



Pour la réalisation de ce rapport, l'ONR s'est donc attaché à recenser, auprès des gestionnaires routiers, les méthodes et outils utilisés pour la gestion de leur patrimoine (chaussées + ouvrages d'art). L'existence de ces outils a permis de compléter ce travail en récoltant, pour la première fois à cette échelle, les données techniques caractérisant l'état du réseau et de pouvoir mettre en place des passerelles permettant leur comparaison. Ce travail d'analyse a permis ainsi la production d'une image globale de l'état du réseau routier français, chaussées et ouvrages d'art, concernant plusieurs types de gestionnaires.

Ce rapport présente donc les **données issues de l'État et de 56 départements** concernant les méthodes et outils utilisés et l'état du patrimoine dont ils ont la gestion. Seront distingués dans cette partie les données concernant la gestion des chaussées et celles des ouvrages d'art, ces objets demandant une gestion spécifique.

2.1 RÉSULTATS POUR L'ÉTAT ET LES DÉPARTEMENTS

► Chaussées

La partie suivante présente les données de l'État (sur les 12 000 km du réseau routier national non concédé) et d'un échantillon maximal de 53 départements ayant répondu à cette enquête, représentant un linéaire total de 203 298 km de réseau.

Outils de gestion et d'évaluation

Pour la gestion du réseau routier national non concédé, l'État s'appuie notamment sur les outils développés et le travail réalisé par le réseau scientifique et technique.

Pour les chaussées, un outil d'évaluation et de suivi de l'état du réseau a été mis en œuvre en 1992 appelé « Image Qualité du réseau routier National » (IQRN). Un relevé par auscultation des chaussées est assuré chaque année (sur 1/3 du réseau), par tronçon de 200 m et selon trois indicateurs :

- Note du patrimoine
- Note de la surface de la chaussée
- Note globale

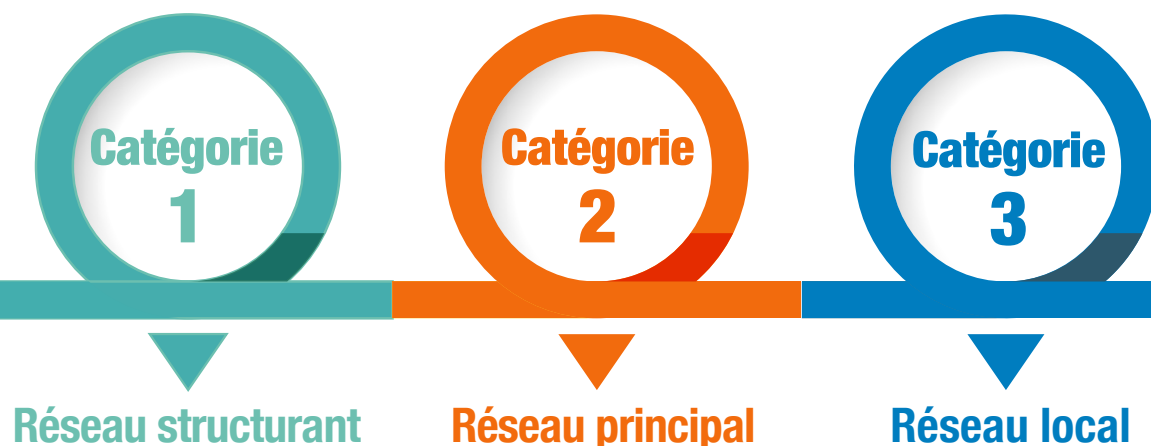
Cette note globale constitue la note d'état du tronçon routier ausculté, allant de 20 pour une chaussée parfaite à zéro pour les chaussées les plus dégradées à reconstruire intégralement.

Cet indicateur permet ainsi de définir :

- Les sections pour lesquelles les chaussées sont principalement dégradées en surface et nécessitent des travaux d'entretien (plage de notes de 12 à 18) ;
- Les sections pour lesquelles les chaussées sont principalement dégradées en profondeur au niveau de leurs structures et nécessitent des travaux lourds de requalification ou de régénération (plage de notes de 0 à 11).

Nota : Depuis 2017, l'État travaille sur la refonte du dispositif d'auscultation des chaussées et des indicateurs d'état associés. Il est prévu d'analyser l'ensemble du réseau routier national non concédé chaque année (voie lente). Ces évolutions auront donc une incidence sur les données d'état 2018.

Pour les **départements**, le réseau peut être hiérarchisé en trois niveaux, en fonction de l'usage et du trafic porté par la chaussée :



Le tableau ci-dessous présente la répartition entre ces trois catégories pour les 46 départements ayant pleinement répondu à cette partie.

Tableau 1 : Linéaire des réseaux des départements (46 départements)

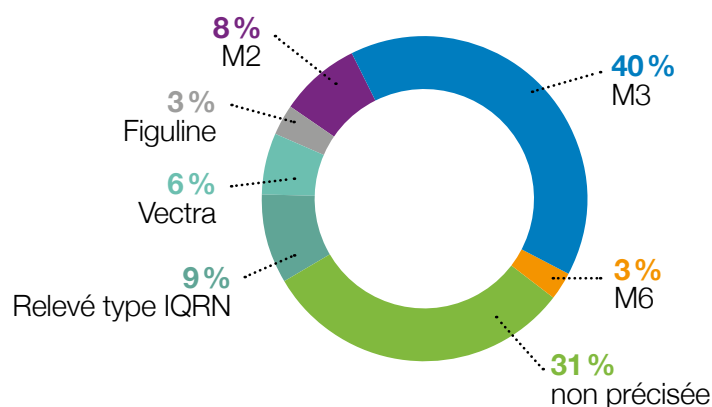
	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Total
Répartition	17 %	24 %	59 %	
Linéaire	30 148 km	43 909 km	108 488 km	182 546 km
Km moyen par département	655 km	955 km	2358 km	3 968 km

Les outils utilisés pour la gestion et l'évaluation du réseau sont de deux types :

- **Des relevés de dégradation** des chaussées (fissurations, défaut d'uni, d'adhérence...)
- **Un indicateur qualité** établi à partir des caractéristiques attribuées précédemment

La figure ci-dessous présente les **méthodes de relevé de dégradations** utilisées par les départements.

Figure 17 : Méthode de relevé des dégradations utilisées par les départements (46 départements)



Si on note une prédominance de la méthode de relevé M3, il est important de noter que l'ensemble des méthodes est similaire, la différence portant sur le niveau de précision du relevé de dégradation.

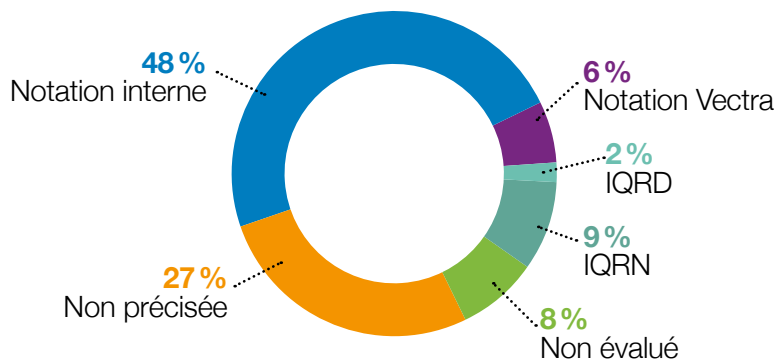
La donnée importante à souligner est donc l'existence d'une méthode consolidée pour une majeure partie des départements.

En rentrant dans le détail des relevés effectués, on constate que plus de **90 % du réseau est ausculté**, quelle que soit la méthode utilisée, **avec une périodicité moyenne entre 3 et 4 ans**.

Les méthodes automatisées sont majoritairement utilisées pour l'auscultation des réseaux les plus structurants (30 % des départements) mais à des fréquences moindres (4 ans pour une méthode automatisée contre 3 ans pour une méthode visuelle). D'une manière générale, on constate que les méthodes d'auscultation visuelle permettent une auscultation plus fréquente du réseau. Cela s'explique notamment par le coût plus important des méthodes automatisées.

Enfin, les réseaux les moins structurants (catégorie 3) font très majoritairement l'objet d'une auscultation visuelle. Afin d'évaluer l'état de leur réseau, la figure ci-dessus montre que **92 % des départements ont déclaré utiliser un indicateur qualité consolidé**.

Figure 18 : Indicateurs qualité utilisés par les départements (46 départements)



La figure ci-dessus permet de conclure qu'il n'existe pas d'indicateur utilisé préférentiellement, chaque gestionnaire ayant développé son propre système de notation en fonction de ses besoins et de sa politique de gestion.

État du patrimoine routier

Cette partie s'intéresse plus en détail à l'état du patrimoine routier. Une première donnée utilisée par les gestionnaires est l'âge moyen des couches de roulement, qui permet d'illustrer le temps de renouvellement de ces couches.

D'une manière globale, **les couches de roulement des réseaux départements ont un âge moyen de 13,3 ans.**

En rentrant dans le détail de ces données, les couches de roulement des réseaux les plus structurants sont plus fréquemment renouvelés (10,93 ans) que les réseaux principaux (12,48 ans) ou locaux (14,33 ans).

En s'intéressant aux 10 % de routes les plus anciennes, on arrive à un taux de renouvellement de 21,35 ans pour les réseaux structurants, contre 22,71 ans pour le réseau principal et 23,54 ans pour le réseau local.

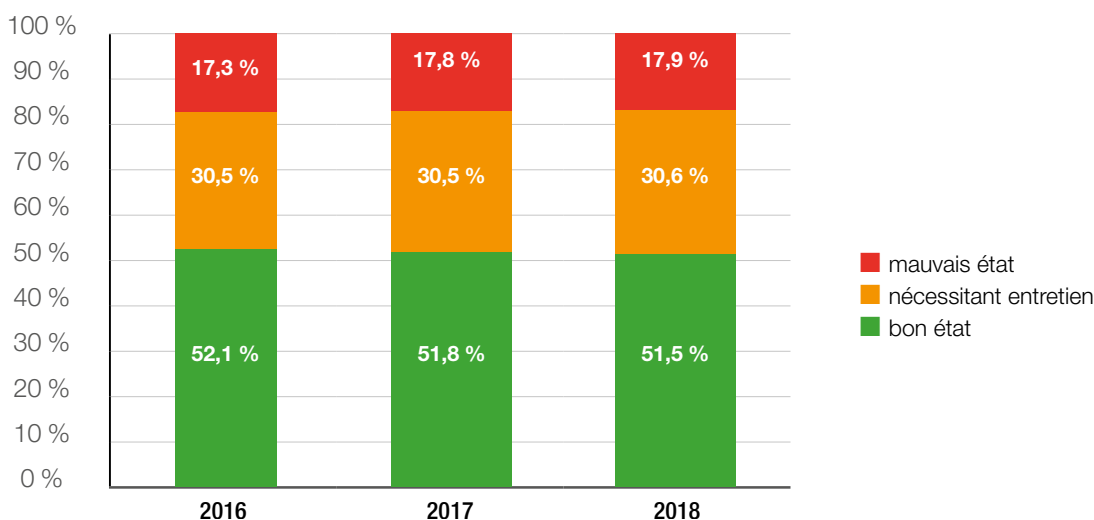
Concernant le **réseau routier national non concédé**, le taux de renouvellement annuel des couches de surface a été de l'ordre de 4 à 5 % de la surface totale des chaussées, soit **un renouvellement tous les 20 à 25 ans en moyenne.**

Ensuite, les analyses ci-dessous permettent d'identifier **l'état du patrimoine** routier à partir des données transmises directement par les gestionnaires.

Ces données ne sont pas issues d'une méthode scientifique établie (contrairement à la partie ouvrages d'art ci-après), celles-ci ne pouvant être réalisées pour le moment. **Les résultats ci-dessous montrent donc l'état du patrimoine tel qu'il est perçu par les gestionnaires routiers et utilisé dans le cadre de leur politique de gestion.**

Pour l'État, les données IQRN pour les trois dernières campagnes de relevé sont reprises dans la figure ci-dessous :

Figure 19 : État du réseau routier national non concédé selon les données IQRN des trois dernières campagnes

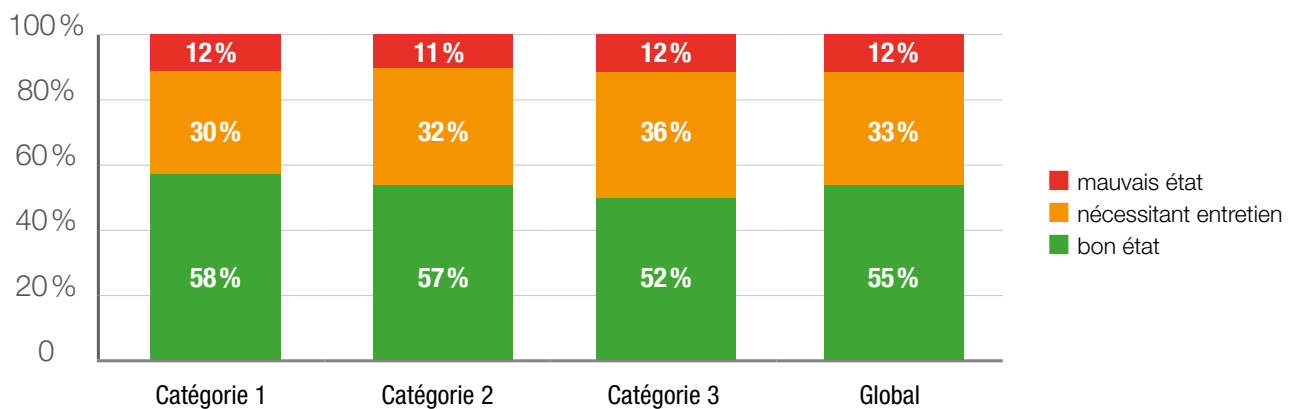


Comme précisé dans le volet sur les outils de gestion, la campagne de relevé IQRN se fait par tiers du réseau chaque année, il faut donc trois ans pour évaluer complètement le réseau. Les données de l'année 2016 correspondent donc aux données 2013-2014-2015.

L'analyse tendancielle permet de montrer une lente mais constante dégradation du patrimoine, confirmée sur des séries plus longues.

Pour les **départements**, la figure ci-dessous présente l'état des chaussées pour l'année 2017, selon un linéaire qui peut varier selon les catégories :

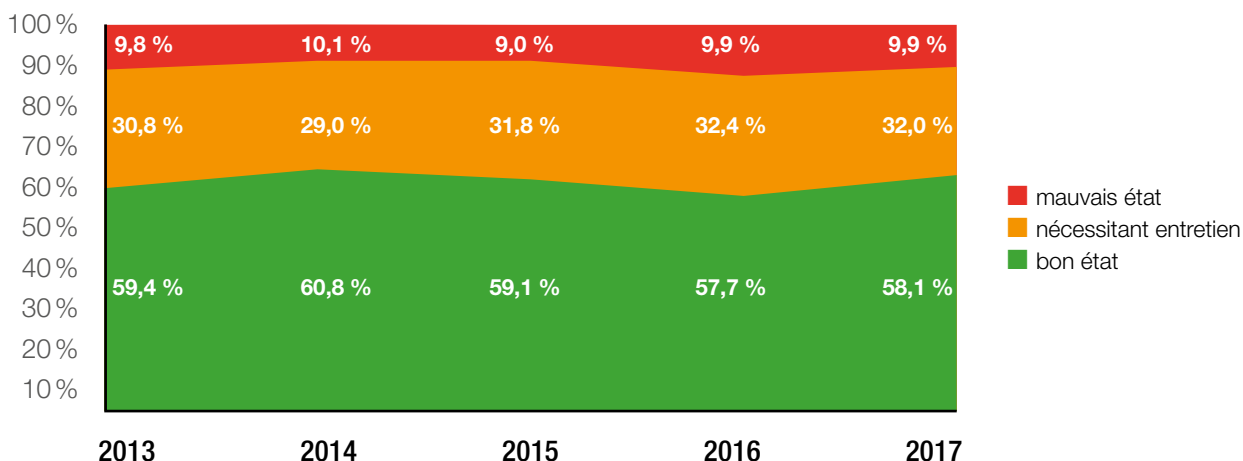
Figure 20 : Proportion du linéaire concerné par chaque nature d'état pour l'année 2017
(Échantillons : 17 à 25 départements représentant 73 792 km)



Pour les départements, l'état global des chaussées est à 55% considéré en bon état, 33% considéré comme nécessitant un entretien et 12% considéré en mauvais état. La décomposition par catégorie montre que plus le réseau est important, plus la proportion du réseau en bon état est élevée (59% pour la catégorie 1 qui équivaut aux réseaux structurants).

Une analyse tendancielle a également été réalisée, sur un échantillon plus restreint (environ 30 000 km pour 6 départements), dû à la difficulté à récolter l'historique de ces données. Cette différence dans l'échantillon utilisé explique la différence des résultats entre les figures ci-dessus et ci-dessous pour l'année 2017 :

Figure 21 : Proportion du linéaire concerné par chaque nature d'état, toutes catégories confondues pour les années 2013-2017 (Échantillons : 6 à 17 départements représentant 29 854 km)



Ces données semblent montrer une certaine stabilité de l'état des chaussées avec de légères fluctuations à sans apparente logique.

Ces fluctuations peuvent avoir plusieurs causes :

1. L'évaluation de l'état du réseau n'est pas faite annuellement par la plupart des départements ;
2. L'appréciation des trois niveaux d'état de la chaussée est subjective et propre à chaque gestionnaire, la classification peut donc varier d'un département à l'autre ;
3. Une disparité de l'évolution de l'état des réseaux en fonction des départements (amélioration ou dégradation).

Afin de s'affranchir de ces biais éventuels, une seconde analyse s'est intéressée simplement aux tendances données par les départements, à savoir si ceux-ci indiquaient une amélioration, une stabilité ou une dégradation globale de l'état de leur réseau.

Celle-ci a confirmé la **grande disparité dans l'évolution de l'état des réseaux des départements, avec autant de réponses indiquant une amélioration, une stabilité ou une baisse de l'état de leur réseau.**

Si cette analyse tendancielle reste parcellaire au regard de la représentativité des données, elle illustre la volonté des gestionnaires départementaux de construire un historique de l'état des infrastructures pour en optimiser la gestion et offre des perspectives intéressantes pour l'ONR dans la construction de l'évolution des infrastructures routières en France.

► Ouvrages d'art

La partie suivante présente les données sur les ouvrages d'art :

- L'État avec 18 254 ouvrages d'art (12 246 ponts + 6 008 murs de soutènement) ;
- 56 départements ayant répondu à cette enquête, représentant un patrimoine total de 112 893 ouvrages, dont 62 389 ponts et 50 504 murs de soutènement.

Outils de gestion et d'évaluation

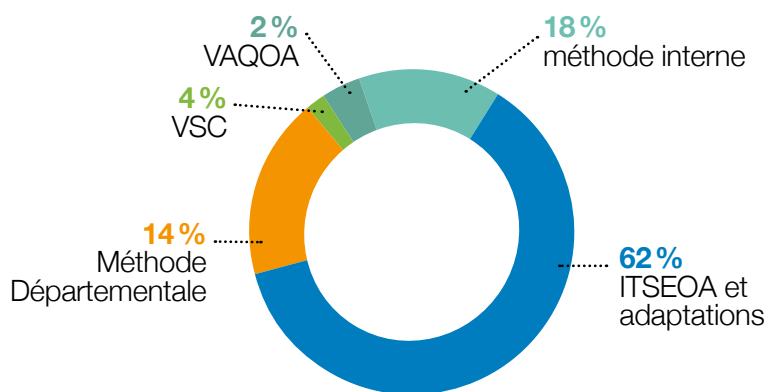
Sur le **réseau routier national**, les ouvrages d'art sont surveillés selon l'Instruction Technique de Surveillance et d'Entretien des Ouvrages d'Art (**ITSEOA**). Cette surveillance consiste depuis la dernière révision de cette instruction en des contrôles annuels, des visites d'évaluation de leur état tous les 3 ans en moyenne, et des inspections détaillées périodiques tous les 6 ans en moyenne. Les ouvrages les plus pathologiques sont placés sous surveillance renforcée, voire haute surveillance. Dans ces cas, les actions de surveillance sont plus fréquentes et des dispositifs très spécifiques sont mis en place.

La **démarche IQOA** mise en œuvre depuis 1995 sur les ponts et depuis 2006 sur les murs de soutènement, permet d'évaluer l'état des ouvrages.

Cette évaluation est faite à l'issue d'une visite des différentes parties de l'ouvrage et permet d'identifier ceux susceptibles de rencontrer des problèmes structurels. Un tiers environ des ouvrages est visité et « classé » chaque année. L'ensemble des données recueillies par la démarche IQOA est traduit par un classement de l'état des ouvrages d'art.

Pour les départements, tous disposent d'une méthode de gestion de leur patrimoine d'ouvrages d'art, la grande majorité utilisant les mêmes méthodes (ITSEAO, Méthode Départementale, VSC) avec parfois des adaptations locales.

Figure 22 : Répartition des méthodes de gestion utilisées par les départements (56 départements)



Concernant les ponts, 50 % des départements indiquent effectuer une visite chaque année, au minimum sur leurs ouvrages en mauvais état ou de type particulier. Cette visite se fait très souvent dans le cadre d'un contrôle annuel, lors d'une visite d'évaluation réalisée annuellement, et dans une moindre mesure lors d'entretiens courants ou d'inspections détaillées revenant chaque année pour les ouvrages particuliers. **La seconde moitié des départements indiquent visiter leurs ponts dans le cadre de visite d'évaluation ou d'inspection détaillée, tous les 2 à 9 ans**, notamment en fonction de l'état ou du type de l'ouvrage. En règle générale, on constate que les visites sont d'autant plus rapprochées et détaillées que l'ouvrage est en mauvais état, de dimension importante ou de typologie particulière.

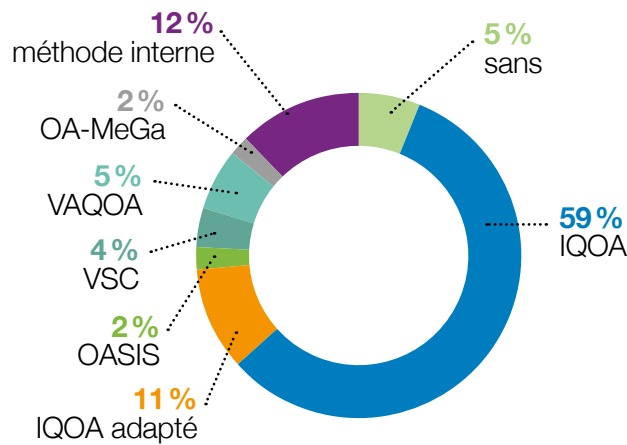
Concernant les murs de soutènement, leur gestion semble sous-appliquée, notamment du fait de l'apparition plus tardive des méthodologies de gestion. On constate ainsi que :

- **Moins de 25 % des départements indiquent clairement visiter leurs murs**, à minima ceux en mauvais état, chaque année ;
- **Près de 38 % visitent leurs murs en moyenne tous les 3 à 9 ans**, essentiellement dans le cadre de visites d'évaluation.

Les départements restants n'ont pas déclaré leur méthode d'évaluation et d'inspection de leurs murs ou sont en train de mettre en place leur méthodologie de gestion.

Les méthodologies de gestion sont généralement complétées d'une méthode permettant d'évaluer l'état des ouvrages. La figure ci-dessous illustre le fait que la **quasi-totalité des départements utilise une méthode d'évaluation de leur patrimoine d'ouvrages d'art**, avec une prédominance de la méthode IQOA ou de ses adaptations.

Figure 23 : Répartition des méthodes d'évaluation utilisées par les départements (56 départements)

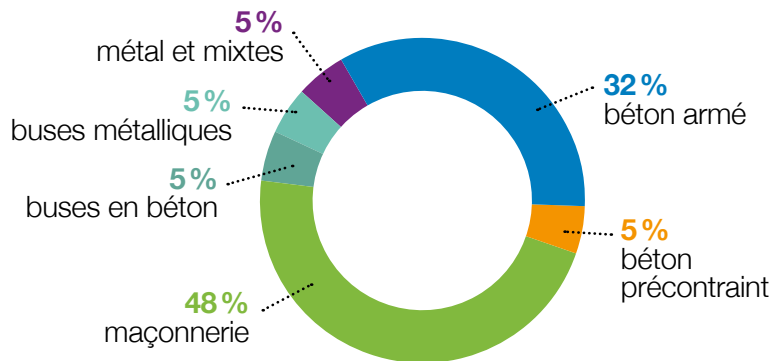


À noter également que ces systèmes d'évaluation peuvent varier en fonction du patrimoine (ponts ou murs de soutènement).

Consistance du patrimoine

Le graphique ci-dessous représente la répartition des ponts en fonction de leur typologie.

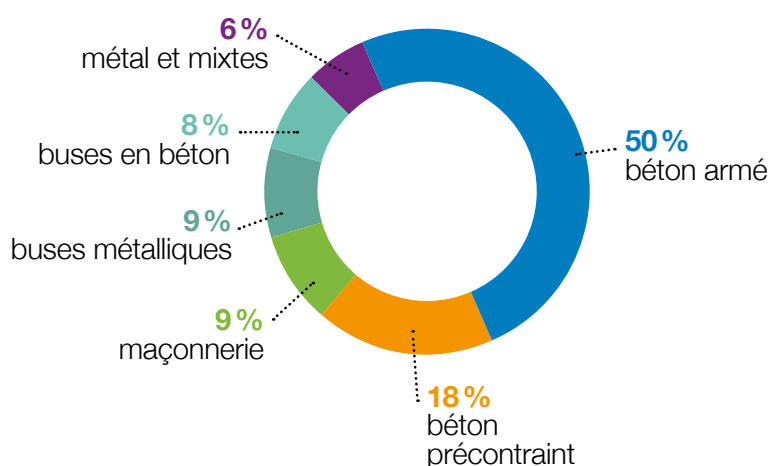
Figure 24 : Répartition en nombre des ponts des départements par famille (43 départements)



Par comparaison avec le réseau routier national, on constate que la répartition des ouvrages est très différente. Pour l'État, le béton armé et précontraint domine tandis que la maçonnerie est largement représentée en nombre dans les départements.

Par souci d'homogénéité, cette répartition ne tient pas compte des ponts particuliers.

Figure 25 : Répartition en nombre des ponts du RRN par famille



L'analyse en surface (i.e. en m² d'ouvrage d'art) permet, à partir d'une pondération de chaque ouvrage, de mieux évaluer les dimensions du patrimoine à gérer et des moyens nécessaires à sa gestion. Les ouvrages en béton précontraint, en métal et mixtes sont des ouvrages de dimensions importantes, tandis que les ouvrages en maçonnerie semblent légèrement plus petits que la moyenne.

Le patrimoine de l'État, en surface, est encore largement dominé par les ouvrages en béton, armé et précontraint. Tout comme pour les départements, les ouvrages métalliques et mixtes sont de très grandes dimensions. En comparaison, la maçonnerie représente toujours, en nombre et en surface, une part importante du patrimoine des départements.

Enfin, les murs de soutènement sur le réseau géré par l'État sont en moyenne 2 fois plus grands que ceux du réseau départemental.

Concernant les départements, il a été constaté que les ponts des départements les plus urbanisés sont en moyenne plus grands que chez les autres départements, notamment pour les ponts en béton et métal (mixtes et métalliques). Également, la surface des murs des départements peut varier, certains patrimoines étant constitués d'une multitude de petits murs pour des raisons topographiques.

Ces données permettent de conclure qu'en général :

- Les ponts de l'État sont 2 à 4 fois plus grands que ceux des départements,
- Les murs, 2 fois plus grands.

État du patrimoine d'ouvrages d'art

Cette partie vise à présenter l'état global des ouvrages effectivement évalué par les gestionnaires, État et département, que ce soit pour les ponts et les murs. Certains ouvrages ont été déclarés comme non évalués et ne sont donc pas intégrés dans cette analyse.



Seuls les résultats de l'année 2017 sont indiqués dans cette partie, les données des années antérieures n'étant pas suffisamment importantes pour proposer des résultats pertinents. Il n'a donc également pas été possible de réaliser d'analyses tendanciennes sur l'évolution de l'état du patrimoine d'ouvrage d'art dans le temps.

Afin de réaliser cette évaluation, il a également été nécessaire de définir des correspondances entre les différentes méthodes d'évaluation utilisées par les différents gestionnaires. Une méthode scientifique a donc été proposée par le Cerema pour réaliser ces comparaisons, accompagné d'un système de notation à 4 niveaux présenté ci-dessous.

Tableau 2 : Système de notation retenu pour caractériser l'état des ouvrages d'art

NOTATION	DESCRIPTION
1	Ouvrage en bon état structurel
2	Ouvrage dont la structure présente des défauts nécessitant des travaux d'entretien spécialisé
3	Ouvrage dont la structure est altérée et qui nécessite des travaux de réparation
4	Ouvrage dont l'altération de la structure peut conduire à une réduction de la capacité portante à court terme

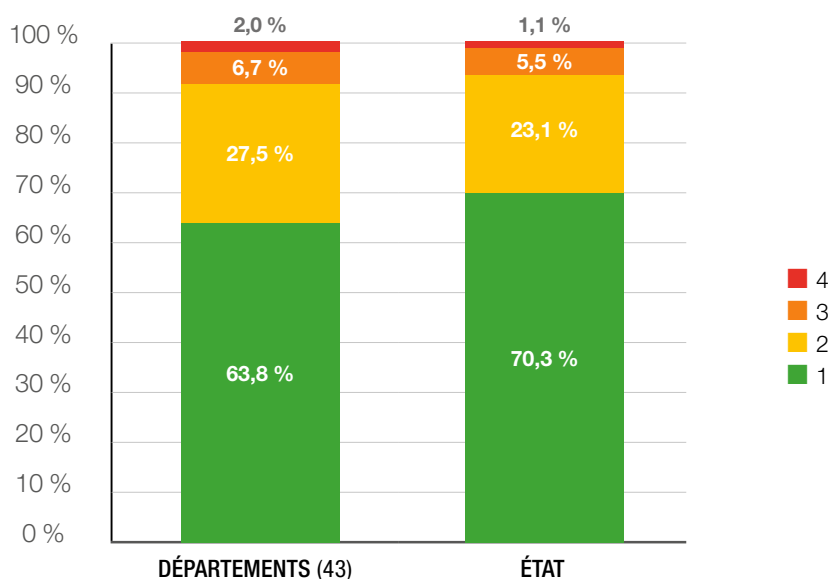
Les résultats présentés ci-après, que ce soit sur le patrimoine de ponts ou de murs, correspondent donc aux données 2017 des 43 départements ayant répondu, plus les données de l'État pour le RRN NC.

Ponts

L'analyse de l'état des ponts porte sur les données 2017 de 41 694 ouvrages départementaux et 11 860 ouvrages de l'État, soit un total de 53 554 ponts (sur un patrimoine total estimé de 120 000 ponts pour l'ensemble de ces gestionnaires).

Le graphique ci-dessous montre que l'état des ponts des départements, en nombre, semble globalement moins bon que celui de l'État.

Figure 26 : Répartition de l'état des ponts, toutes familles confondues, pour les départements et l'État (43 départements)

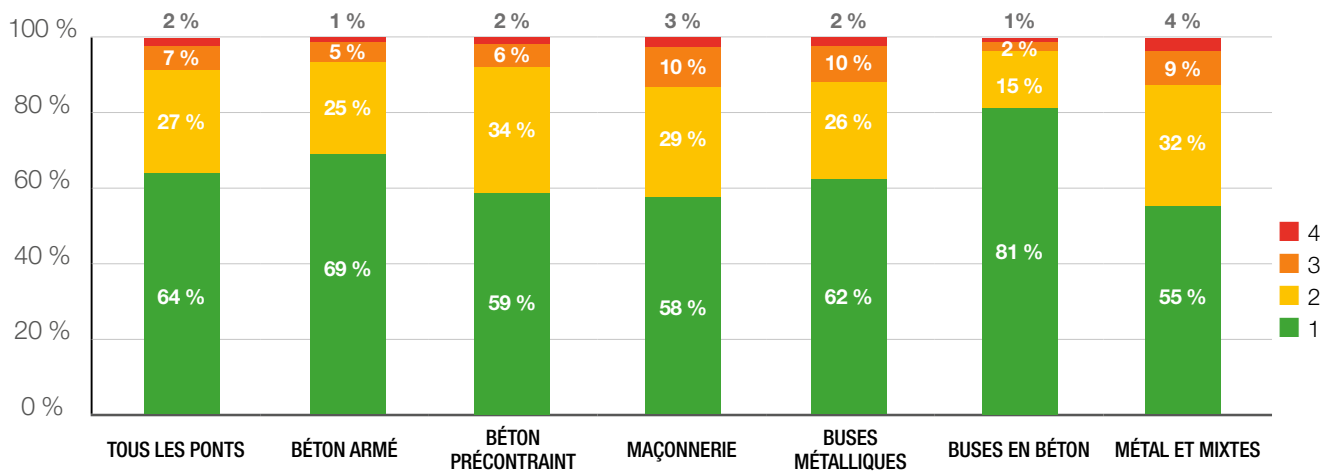


Ces données ne permettent, en revanche, pas d'apprécier l'influence de la taille des ouvrages ou de la catégorie de voirie qu'ils portent et qui peut jouer un rôle conséquent dans la gestion d'un patrimoine. Il arrive en effet que certains ouvrages classés 3 ou 4 par les départements ne soient plus ouverts à la circulation et en attente de projets de réaménagement.

En comparaison, les données de surface permettent d'équilibrer cette analyse puisqu'en surface d'ouvrages, l'état des ponts des départements et de l'État sont équivalents. Cela est dû au fait que les ouvrages de l'État les moins bien notés sont majoritairement des grands ponts, tandis que l'impact de la surface des ponts dans les départements est moins notable.

Pour les départements, une analyse par famille de ponts a également pu être réalisée.

Figure 27 : Analyse de l'état des ponts par famille d'ouvrage (43 départements)

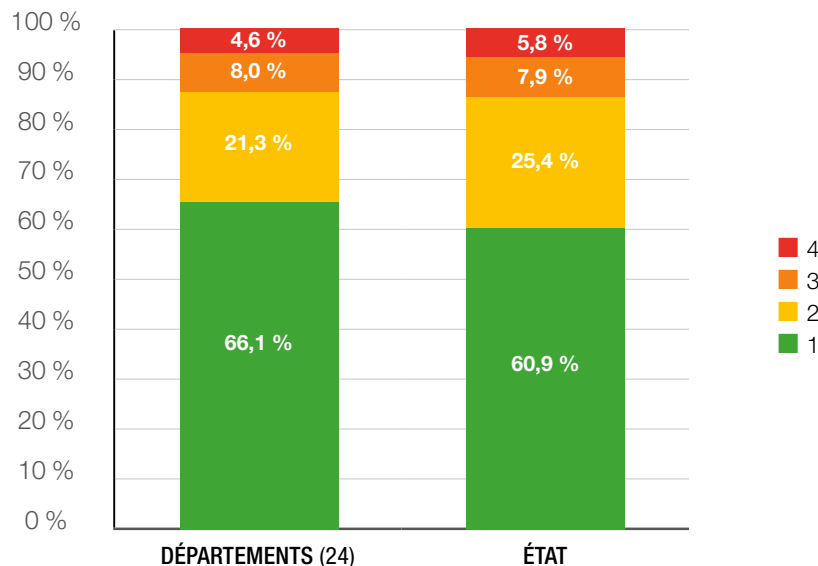


La figure ci-dessus permet ainsi de mettre en lumière des familles d'ouvrages plus sensibles. Cette donnée est d'autant plus intéressante que certaines familles de ponts présentent des désordres propres et qui nécessitent un suivi particulier.

Murs de soutènement

L'analyse de l'état des murs de soutènement porte sur les données 2017 de 27 919 murs départementaux et 4 850 murs de l'état, soit un total de 32 769 murs (sur un patrimoine total estimé de 56 512 murs pour l'ensemble de ces gestionnaires). La figure ci-dessous montre qu'au contraire des ponts, les murs des départements semblent en meilleur état que ceux de l'État.

Figure 28 : Répartition de l'état des murs, toutes familles confondues, pour les départements et l'État (24 départements)



Concernant les murs, on constate que les ouvrages des départements les moins bien notés sont les plus grands. En effet, plus un ouvrage est grand plus il y a de possibilités de trouver un défaut localisé qui entraîne directement la cotation la plus mauvaise.

Nota : La quantification dans l'évaluation des murs du réseau routier national non concédé a été mise en place en 2018 pour prendre en compte ce biais et ainsi mieux évaluer l'état global de l'ensemble des murs du patrimoine de l'État.

2.2 RÉSULTATS POUR LES MÉTROPOLIS

Les résultats ci-dessous concernent uniquement les métropoles interrogées, sur le périmètre des chaussées et des ouvrages d'art. Ces analyses ont été volontairement séparées des résultats de l'État et des départements car les échantillons n'ont pas permis de pouvoir réaliser l'ensemble des analyses de la partie ci-dessus.

En effet, **7 métropoles ont répondu à ce volet technique, dont 6 ont pu être pleinement exploité** sur le volet chaussées et ouvrages d'art.

► Chaussées

Comme précédemment, le réseau des métropoles peut être hiérarchisé en trois niveaux :

Tableau 3 : Linéaires des réseaux des métropoles (6 métropoles)

	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Total
Répartition	13 %	20 %	67 %	
Linéaire	1 595 km	2 491 km	8 598 km	12 684 km
Km moyen par département	266 km	415 km	1 433 km	2 114 km

On peut ajouter qu'en moyenne, le réseau des métropoles est deux fois moins important que celui des départements.

Outils de gestion et d'évaluation

En ce qui concerne les outils utilisés pour la gestion de leur patrimoine, les deux figures ci-dessous permettent de montrer que les métropoles ont mis en place des méthodes adéquates. Celles-ci sont généralement des adaptations internes de méthodes développées par l'État.

Figure 29 : Méthodes de relevé de dégradation utilisées (6 métropoles)

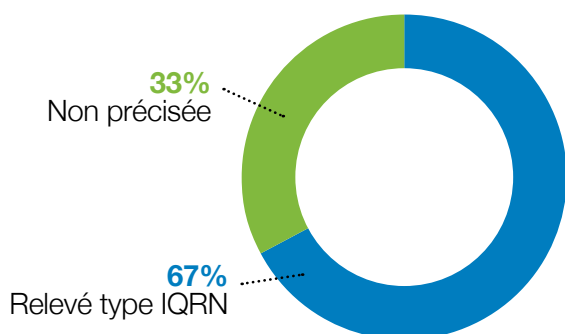
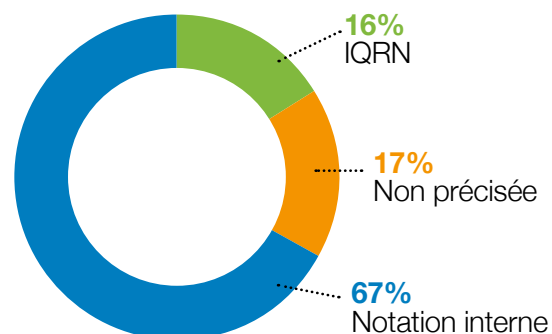


Figure 30 : Indicateurs qualité utilisée (6 métropoles)



État du patrimoine

Concernant l'état du patrimoine, **seule deux métropoles ont répondu à cette partie** indiquant des tendances relativement différentes.

Tout d'abord, sur l'âge moyen des couches de roulement, on constate des âges relativement similaires à ceux indiqués par les départements avec toutefois des couches plus âgées sur le réseau de catégorie 1 que sur les réseaux de moindre

importance. Cette donnée se confirme sur l'âge des chaussées les plus vieilles qui là encore, font apparaître des taux de renouvellement plus élevés pour les réseaux de moindre importance. Ceci peut s'expliquer par la multiplicité des chantiers réalisés sur les voiries urbaines, notamment par les opérateurs de réseau, et qui peut demander un renouvellement de la couche de roulement.

En s'intéressant de plus près aux données d'état des chaussées, on remarque des réseaux complètement différents par les deux métropoles ayant répondu. En effet, si la première indique un réseau en bon état avec une répartition similaire à celle indiquée par les départements (68 % en bon état, 23 % nécessitant un entretien, 9 % en mauvais état), la seconde indique un réseau en très mauvais état (12 % en bon état, 81 % nécessitant un entretien, 7 % en mauvais état).

Cela illustre une vision complètement différente des gestionnaires sur l'état de leur réseau et interroge sur de possibles correspondances à mettre en place pour obtenir une vision plus harmonisée de l'état de ce patrimoine.

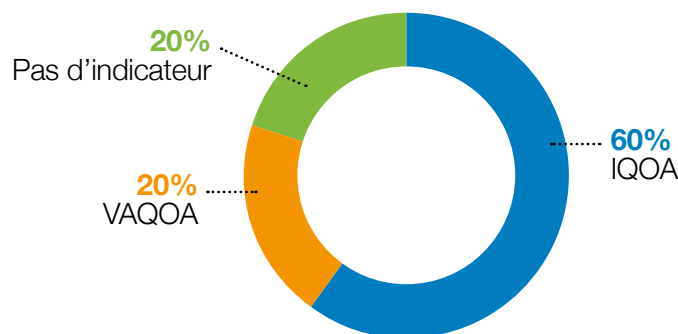
► Ouvrages d'art

Outils de gestion et d'évaluation

En ce qui concerne les méthodes d'inspection, 80 % des métropoles alternent visites d'évaluation et inspections détaillées sur leurs ouvrages, avec pour certains des visites annuelles pour contrôler l'état global des ouvrages.

Ensuite, la majeure partie des métropoles emploie un indicateur qualité pour noter l'état de leurs ouvrages (cf. figure ci-dessous) :

Figure 31 : Indicateurs qualité des ouvrages d'art utilisés par les métropoles (6 métropoles)



État du patrimoine

Seules 4 métropoles ont déclaré le classement de leurs ouvrages, illustrées ci-dessous. Ces données représentent un patrimoine global de 1677 ponts déclarés et 251 murs de soutènement (une des métropoles n'ayant pas déclaré ses murs).

La classification utilisée ici reprend celle définie précédemment pour l'État et les départements.

Concernant les ponts, l'analyse de ces données permet d'obtenir des résultats similaires à ceux des départements et de l'État avec environ 68 % d'ouvrages en classe 1, 2,5 % en classe 2, 6 % en classe 3 et moins de 1 % en classe 4.

Concernant les murs de soutènement, les résultats apparaissent meilleurs que ceux obtenus précédemment avec environ 74 % de murs en classe 1, 15 % en classe 2, 8 % en classe 3 et 3 % en classe 4 (une des métropoles n'ayant déclaré aucun ouvrage en classe 4). Toutefois, le faible échantillon de données ne permet pas de pouvoir tirer des enseignements sur l'ensemble du patrimoine de murs de soutènement gérés par les métropoles.



3/ LE TRAVAIL AUPRÈS DES **INTERCOMMUNALITÉS**

L'ONR s'adresse à l'ensemble des gestionnaires routiers et, afin de s'adapter à leur périmètre de compétences et à leur organisation, doit fonctionner par étapes progressives. Ainsi, la démarche envers les intercommunalités, qui repose sur le principe de définition d'un panel participant, avance graduellement depuis le lancement de l'Observatoire afin de dépasser les difficultés opérationnelles et mettre en place un dispositif de recueil de données pertinentes.

► Étapes de la démarche ONR avec les intercommunalités

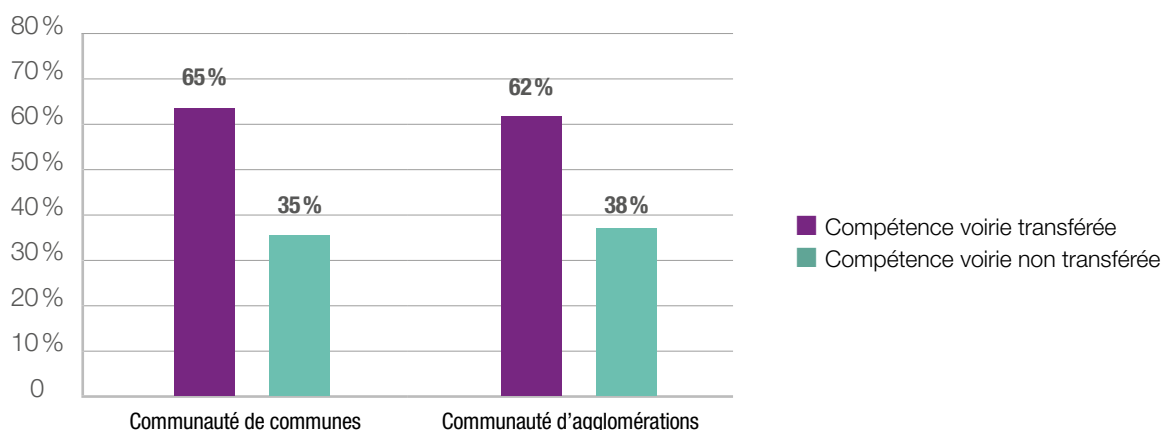


Enjeux du travail avec les intercommunalités

Si la compétence voirie est obligatoire dans les communautés urbaines et les métropoles, elle s'exerce en revanche à titre optionnel ou facultatif dans les communautés de communes et d'agglomérations. En 2017, l'AdCF a publié une étude fondée sur les résultats d'une enquête menée conjointement par l'association et Territoires Conseils auprès de communautés et de métropoles de toutes tailles¹¹. Ce travail a notamment permis de dégager certaines tendances relatives aux pratiques des intercommunalités :

1. La compétence voirie est fréquemment exercée par les communautés de communes et d'agglomération et ce transfert est principalement fait à titre optionnel.

Figure n°32 : Transfert de la compétence voirie aux communautés de communes et d'agglomération (source : Étude AdCF, avril 2018, graphique 3, p. 9)



2. Pour les conditions de prise en charge des voies, « la tendance est générale à un transfert de compétence partiel, parfois accompagné de dispositifs complémentaires de mutualisation de moyens ».

(11) La mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc communal. Un périmètre variable pour diverses modalités d'exercice. Etude AdCF et Territoires Conseils, avril 2018, https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Etude-voirie_DEF_web.pdf. Étude sur un échantillon de 222 groupements de toute nature.

Figure n°33 : Étendue du transfert du domaine public routier communal aux communautés de communes et d'agglomération, avec ou sans dispositifs d'accompagnement, selon leur population (source : Étude AdCF, avril 2018, graphique 10, p. 13)

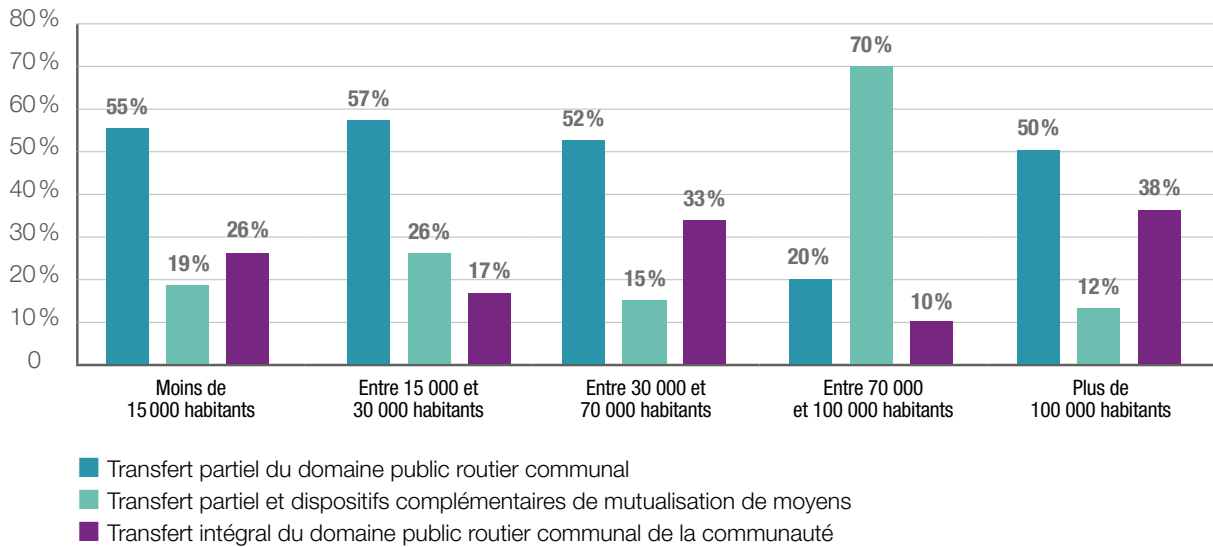
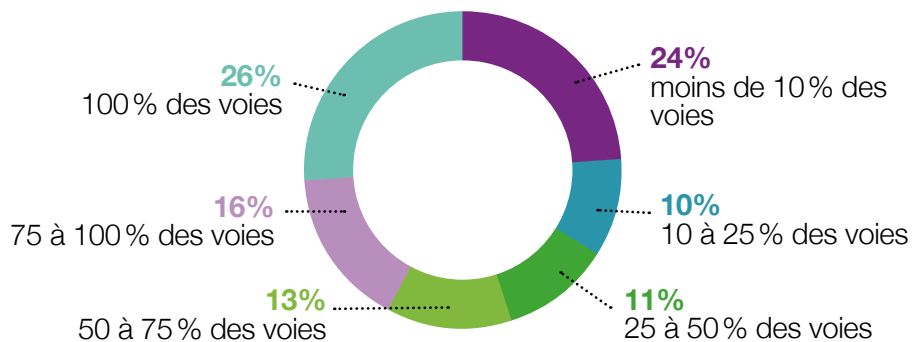


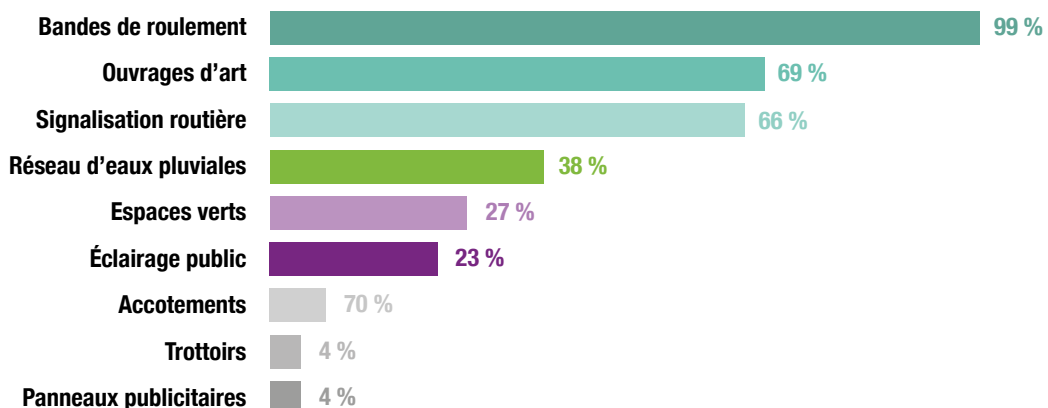
Figure 34 : Répartition des répondants selon la part des voies prises en charge par la communauté de communes ou d'agglomération (source : Étude AdCF, avril 2018, graphique 11, p. 14)



3. Les éléments intégrés au périmètre de la compétence reflètent des choix homogènes. Trois degrés d'intégration peuvent être distingués :

- La majorité des CCo et des CAg a intégré les ouvrages d'art et la signalisation routière ;
- Environ un quart a étendu la compétence à la gestion des espaces verts et de l'éclairage public.

Figure 35 : Eléments intégrés au périmètre de définition de la compétence voirie des communautés de communes et d'agglomération (source : Étude AdCF, avril 2018, graphique 17, p. 18)



Ces éléments permettent d'illustrer certains des enjeux propres à ce groupe de collectivités et soulignent leur caractère spécifique, ce que doit prendre en compte l'ONR pour construire une stratégie de recueil de données pertinente vis-à-vis

des EPCI. La création de ces groupements de collectivités ou l'acquisition de la compétence voirie sont des processus récents pour beaucoup d'entre-elles, et même pour les collectivités plus anciennement structurées, l'organisation d'une politique de gestion patrimoniale pour le réseau routier n'est pas forcément automatique et se heurte à différentes limites (harmonisation des compétences, mutualisation et polyvalence du personnel, outils de connaissance, par exemple). Le travail de l'Observatoire est donc bien d'inclure les EPCI au travers d'une méthodologie adaptée et adéquate.

Ainsi, si l'expérimentation conduite en 2017-2018 a souligné l'importance de retravailler l'approche permettant de cibler les moyens financiers dédiés à la conservation du patrimoine pour les intercommunalités, elle a tout de même offert une première visibilité concernant les pratiques et méthodes de gestion.

► Éléments sur les pratiques et outils de gestion du patrimoine

L'expérimentation conduite avec les 10 EPCI volontaires (6 communautés de communes et 4 communautés d'agglomération) a permis d'obtenir de premiers résultats indicatifs quant aux pratiques et outils disponibles au sein des services.

Pour la partie « chaussées », l'ensemble de l'échantillon d'intercommunalités a recouru à des bases de données informatisées, uniques, pour la gestion de leur réseau. Par ailleurs, une majorité des intercommunalités concernées a mis en place une surveillance visuelle des dégradations du réseau, qui a pu être doublée d'un relevé automatique dans des cas exceptionnels. Associés à cette connaissance, des critères de diagnostics établis en interne ont parfois été mis en place. Cela permet une qualification de l'état du réseau. Enfin, à propos des informations utiles contenues dans la base de données, la largeur des voies et le type de couche de roulement sont les deux informations qui ressortent le plus. En revanche, une hiérarchisation n'a pas été systématiquement mise en place.

Pour la partie sur les ouvrages d'arts, si le patrimoine semble en partie connu ou en cours de recensement, il apparaît qu'il n'existe que rarement de stratégie établie d'inspection et d'entretien de ce patrimoine. Les données sont souvent issues de bases de données anciennes.

Ces éléments ne sauraient refléter les pratiques générales des EPCI à l'échelle du pays, étant donné l'échantillon retenu. Cependant, ils permettent de porter un premier regard sur ce groupe de gestionnaires et sur les difficultés qui peuvent caractériser leurs politiques de gestion du patrimoine routier.

► Programme de travail 2019

Au regard des difficultés méthodologiques qu'a soulevé le travail d'expérimentation auprès des 10 communautés volontaires, la poursuite de la démarche envers les intercommunalités doit prendre en compte deux éléments principaux :

- **L'adaptation encore plus précise des questionnaires d'enquêtes** aux situations et contexte des EPCI ;
- **L'assurance que les services sollicités sont en mesure de répondre** aux questionnaires.

La dizaine de communautés participant à l'expérimentation depuis 2017 et l'IDRRIM constituent un groupe de travail pour l'adaptation des questionnaires. Une nouvelle version du cadre d'enquête sur les moyens financiers est en cours de finalisation avec pour objectif d'être opérationnelle pour le printemps 2019.

En effet, en association avec l'AdCF, l'IDRRIM a commencé **un travail d'identification de communautés** afin de constituer un panel de 100 répondants. Une enquête a été menée durant l'été 2018 afin de **cibler des communautés ayant la compétence voirie sur 100 % du réseau anciennement communal et manifestant un intérêt fort pour participer à la démarche de l'ONR en contribuant à fournir des données fiables**. En septembre 2018, 85 EPCI ont déjà répondues dont 71 se disent prêtes à répondre aux enquêtes. Cet échantillon recevra les enquêtes consolidées au printemps 2019.

La construction de cet échantillon et l'adaptation des questionnaires d'enquêtes constituent donc une priorité d'action pour l'ONR à l'horizon 2019 afin que le prochain rapport puisse proposer des résultats tendancielles sur ce groupe de gestionnaires routiers.

4/

CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES



La publication de ce deuxième rapport de l'ONR traduit la volonté que cette démarche d'observatoire sur l'état et la gestion du patrimoine routier s'inscrive résolument dans la durée, en apportant au fil des années, des analyses plus consolidées et plus approfondies utiles à l'ensemble des acteurs en charge de ce domaine, et en premier lieu les gestionnaires d'infrastructures routières.

Plusieurs éléments sont venus renforcer la démarche de l'Observatoire au cours de l'année 2018, dont l'apport majeur repose sur les premières données descriptives et analyses relatives à l'état des routes et des ouvrages d'art pour tous les gestionnaires routiers. Ces éléments, uniques en France, constituent un apport sans précédent pour la vision globale de l'état du réseau routier français et apportent une première tendance sur l'évolution de l'état de ce patrimoine.

L'annualisation de la remontée des données et les analyses tendancielle permettront la construction d'un historique pour l'ensemble des résultats portés par l'ONR tant sur les moyens financiers que sur les méthodes de gestion et l'état du patrimoine.

Ces éléments constituent le socle indispensable à la construction, à terme, d'une corrélation entre moyens financiers consacrés à la maintenance du patrimoine et évolution de l'état effectif du réseau.

Les avancées menées au niveau du bloc départemental ont servi de base à l'intégration plus poussée du **bloc communal** dans la démarche ONR :

- Les premiers résultats en provenance des **métropoles** ont été intégrés aux analyses. Dans un contexte actuel de formation et de construction des métropoles et face aux situations très hétérogènes, le ralliement à la démarche a été significatif. Cela confirme le caractère progressif de la dynamique vers une intégration de l'ensemble des gestionnaires routiers.
- Le travail d'adaptation des cadres d'enquêtes aux **intercommunalités** a été poursuivi et, grâce à la mobilisation d'un groupe de communautés volontaires, les avancées s'élaborent par étapes. Le rapport 2018 présente ainsi des éléments sur la situation spécifique de ces gestionnaires. Cette deuxième année d'enquête a également montré une nette adhésion et un intérêt croissant des collectivités pour la démarche. Au-delà de l'augmentation du nombre de répondants pour les départements, une attention particulière aux enquêtes est désormais portée dans certains départements où les services se sont organisés pour répondre en équipe et de manière structurée, s'inscrivant ainsi dans le processus d'annualisation de l'enquête.

Fort de tous ces développements, l'ONR s'apprête à engager la préparation du prochain rapport 2019 par la concrétisation de plusieurs avancées. Pour le bloc communal, le travail portera sur la consolidation de la participation des métropoles ainsi que sur l'intégration des premiers résultats sur les intercommunalités. Pour la construction de la **corrélation** entre moyens financiers et état du réseau, il s'agira de commencer à évaluer, en tendance, l'impact de l'évolution des budgets sur l'état du réseau. Enfin, l'inscription de la démarche dans un **cycle annuel** permettra de faire du rapport de l'ONR le rendez-vous incontournable pour l'état des lieux du réseau routier en France, confirmant sa vocation d'outil au service des collectivités et de leur politique de gestion patrimoniale.



IDRRIM

9 rue de Berri

75 008 Paris

Association loi 1901

Tél : 01 44 13 32 99

courriel : idrrim@idrrim.com

www.idrrim.com