

DONNEES CLES

- Communes et Départements représentent **98% du réseau national** pour **68% de la circulation** et **76% des dépenses d'investissement**, qui s'élèvent à 10 milliards d'euros.
- **Le réseau routier national représente plus d'1 million de kilomètres de voirie dont :**
 - 9 053 km d'**autoroutes concédées** :
 - 3 609 km d'**autoroutes non concédées**.
 - 8 901 km de **routes nationales**.
 - **377 323 km de routes départementales (hors transfert aux métropoles)**.
 - 673 290 km de **routes communales et de rues**.
- **88% des transports de personnes et de marchandises s'effectuent par la route.**
- En 2016, le poste « routes » représentait **65 euros par habitant, soit un peu plus de 6% du budget** des Départements.

ELEMENTS DE CONTEXTE

Sur le million de kilomètres de voirie qui parcourent la France, **les Départements sont aujourd'hui responsables de plus de 377 000 km de routes** (hors transfert aux métropoles).

Dans le cadre de la décentralisation routière, les Départements ont récupéré la responsabilité de routes nationales (55 000 km en 1972, 18 000 km en 2004) jusqu'alors gérées par l'Etat, et pris en charge à partir de 2004 les personnels (environ 30 000 agents de la DDE devenus agents départementaux, soit 8 à 12% des effectifs des Départements).

Les **budgets routiers des Départements subissent les conséquences de la crise des budgets départementaux**, accentuée par l'abandon de la taxe poids lourd (qui devait leur apporter 130 millions d'euros) et l'augmentation constante des dépenses sociales imposées par l'Etat. Depuis 2008 les dépenses d'investissement ont ainsi chuté de 30% pour atteindre 3,3 milliards d'euros en 2014.

Ces contraintes budgétaires fortes ont pu faire craindre aux usagers une baisse de qualité du réseau routier départemental. Mais grâce aux importants investissements passés, aux innovations techniques et à leur connaissance précise du terrain, les Départements ont su adapter leur manière de mener les travaux d'entretien et leurs projets de construction, pour conserver un niveau de service identique. Néanmoins, les budgets des Départements étant très contraints, de nouvelles sources de financement sont nécessaires pour maintenir la qualité du réseau.

Suite à l'effondrement du Pont de Gênes, Dominique Bussereau a relancé le débat sur l'instauration de l'écotaxe qui permettrait de dégager 300 millions d'euros par an (selon Philippe Duron, Président du Comité d'orientation des infrastructures) indispensables à l'entretien des routes et ponts.

LA POLITIQUE DES DEPARTEMENTS

Pour maintenir la qualité de leur réseau routier en période de très forte contrainte budgétaire, les Départements ont pu jouer sur plusieurs facteurs :

- Lors du transfert de routes de 2004, **les Départements ont massivement investi pendant plusieurs années dans les infrastructures routières** pour mettre le patrimoine routier national au niveau de qualité du département
- **Les prix bas du pétrole des dernières années ont eu un impact direct et important sur le coût de certains matériaux** (bitumes, asphalte...) et des travaux nécessaires à la construction et à l'entretien des routes.
- **Les innovations techniques continues du secteur et l'adaptation des travaux au plus près des besoins** : plutôt qu'un traitement uniforme du réseau routier, **les Départements hiérarchisent et adaptent leur niveau de service** selon l'usage de la route et le trafic : ils utilisent par exemple de l'enrobé en agglomération, et de plus en plus l'enduit dans des routes moins fréquentées, ou encore la technique plus économique du gravillonnage.
- **Enfin de nombreux Départements réalisent des taches d'entretien en régie**

Pour suivre finement et objectivement l'évolution de l'état des routes, l'ADF a participé en 2016 à la création de l'**Observatoire National de la Route** qui réunit les acteurs publics et privés du secteur autour d'un double objectif :

- partager les connaissances pour **évaluer l'efficacité des politiques routières** ;
- **poser un constat objectif et actualisé de l'état du réseau routier** afin d'éclairer les décideurs et d'optimiser l'efficacité des politiques conduites.

65 Départements représentant **203 298 km** (soit **54 % du réseau départemental**) ont répondu à l'enquête 2018 de l'ONR (disponible [ici](#)).

En plus d'un meilleur entretien de leur réseau que celui de l'Etat, les résultats de l'enquête montrent pour les Départements :

- Une légère hausse de 4% des dépenses d'investissement au kilomètre (hors grands travaux) qui intervient après une baisse sensible (- 16%) entre 2009 et 2015 et doit être appréhendée au regard de la hausse des prix des travaux publics (fortement corrélés aux prix du pétrole) ;
- La poursuite de la baisse régulière des frais de fonctionnement par kilomètre hors personnel (dépenses d'entretien courant et dépenses d'exploitation) observée depuis plusieurs années ;
- Les réseaux les plus structurants présentent un état d'entretien des chaussées supérieur aux voiries secondaires (59% sont jugés comme étant en bon état, 30% nécessitent des travaux, et 12% sont en mauvais état). Ces résultats relèvent d'une hiérarchisation du niveau de service selon le trafic dans un contexte budgétaire contraint ;
- Un effort est à poursuivre en ce qui concerne les ouvrages d'art.

LE ROLE DES DEPARTEMENTS NE SE LIMITE PAS A L'ENTRETIEN DES ROUTES

En matière de route, l'action des Départements ne se limite pas au financement de nouvelles constructions ou à l'entretien du patrimoine existant, les Départements :

+assurent le bon fonctionnement des réseaux routiers en toutes circonstances, et notamment en cas de chute de neige grâce au plan de viabilité hivernale. Les équipes départementales sont chargées des opérations de déneigement.

+informent en temps réel le public sur l'état des routes, via des moyens de communication (services Internet, SMS ou application mobile).

+mettent à disposition de certaines communes et EPCI leurs compétences d'ingénierie pour les accompagner dans leurs projets de développement routier.

+promouvent des modes de transport nouveaux et construisent des infrastructures innovantes, comme par exemple la construction d'aires de covoiturage en Loire-Atlantique (200 places formes gratuites et construction d'un site internet), la construction de la première « route solaire » par le Département de l'Orne ou encore le développement du « véloroute » avec Loire à vélo.

+ sensibilisent à la sécurité routière : grâce aux Services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), les Départements organisent de fréquentes sessions de formations et de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles, auprès de leurs agents et du grand public.

+ financent les projets routiers des collectivités locales et de l'Etat : par le biais de subventions aux communes et intercommunalités pour la réalisation de projets locaux et la participation aux contrats de plan Etat-Région pour la mise en œuvre de projets de plus grande ampleur.

LES ACTIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ADF

L'ADF est pleinement mobilisée sur le sujet des infrastructures routières qui concernent deux de ses commissions (Mobilité et Aménagement). En plus d'une veille parlementaire permanente, l'ADF organise des rencontres régulières avec les grands acteurs de la communauté routières (entreprises, réseau scientifique et technique de l'Etat, ministère des transports, autres maîtres d'ouvrages routiers...).

L'ADF représente par ailleurs les Départements au sein de :

+l'IDDRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité), organisme dirigé par un Président de Département (actuellement Yves Krattinger, Président de la Haute - Saône) et qui réunit les acteurs publics et privés du secteur routier pour co-produire des normes, des bonnes pratiques et des outils méthodologiques dans ce domaine. L'ADF a par exemple signé une convention d'engagement volontaire pour développer les bonnes pratiques environnementales concernant la route.

+ l'Observatoire national de la route, créé en fin 2016.

+ le CoMOAR (Comité des Maîtres d'Ouvrages routiers), codirigé par un Président de Département (actuellement Yves Krattinger, Président de la Haute - Saône), qui permet de faire remonter au niveau national les besoins en ingénierie des Départements, auxquels pourra répondre le réseau scientifique et technique de l'Etat (**CEREMA**-Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; **IFSTAR**-Institut français des

sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux...).

Les recommandations de l'ADF :

+ **Relancer le débat sur le financement des infrastructures** et la question du modèle économique de la route en France qui reste posée depuis l'abandon de la taxe poids lourd.

+ **Repenser la participation des Départements au financement de la voirie nationale via les Contrats de plan État-Région.**

+ **Encourager les Départements, pour leurs projets de construction, à privilégier les technologies nouvelles (routes intelligentes, route durable...) en fonction des besoins sur le terrain.**

+ **Continuer à développer leurs compétences d'ingénierie pour les mettre au service des collectivités territoriales plus petites.**

CONSEILLERS REFERENTS ADF

Conseiller référent ADF : Philippe HERSCU philippe.herscu@departements.fr

POUR ALLER PLUS LOIN ...

Retrouvez, sur **le site de l'IDDRIM**, les dernières publications et travaux des commissions de l'Institut des Routes pour connaître les actualités du secteur et consulter les documents de référence : www.idrrim.com

