



# OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE

## CHARTRE D'ENGAGEMENT

26 JANVIER 2016

## Exposé des motifs

Avec un million de km de voirie, la France est le pays le mieux doté au monde en matière d'infrastructures routières, qu'il s'agisse de la longueur du réseau, de son maillage, de sa densité au km<sup>2</sup>.

Comprenant en 2015 10 000 km d'autoroutes (dont 9000 km concédés), 11 000 km de RN, 380 000 km de RD et 660 000 km de voirie communale et intercommunale, dont la continuité est assurée par 250 000 ouvrages d'art dont 240 d'une portée supérieure à 100 m, ce réseau est un facteur déterminant de l'attractivité et de la compétitivité du pays.

Il offre aux entreprises qui choisissent la France pour investir et s'implanter, un avantage concurrentiel certain, d'autant que l'engorgement routier autour des grands centres urbains est plutôt mieux contenu que dans les autres pays de l'OCDE. La qualité du patrimoine, autant que le maillage, forgent cette compétitivité du réseau routier dans les territoires.

Dans le contexte de lutte contre le réchauffement climatique et d'évolution des mobilités, il convient d'abord d'accentuer tous les efforts entrepris pour la requalification environnementale des routes et pour un trafic plus fluide et apaisé dans les zones les plus denses, offrant des temps de parcours les plus fiables possibles aux acteurs économiques et aux usagers, leur permettant ainsi d'optimiser leurs coûts de revient, tout en diminuant les impacts environnementaux.

Parallèlement aux moyens pour optimiser l'usage des infrastructures existantes par des mesures d'exploitation et de régulation visant un meilleur partage dans le temps et dans l'espace entre les catégories d'usages, des investissements de capacité, de requalification et de maintien du patrimoine, par mode ou multimodes, resteront nécessaires tant pour accompagner le développement économique que les mobilités quotidiennes avec des taux d'émission de carbone par tonne/km transportée ou voyageur/km optimisés.

Dans un contexte de moyens financiers publics durablement contraints du fait de l'ardente obligation de contenir, voire de réduire la dette publique, préserver une capacité d'investissement soutenable pour adapter le réseau routier aux défis du XXI<sup>ème</sup> siècle est une nécessité absolue si le pays veut rester attractif au plan international, nonobstant les besoins relevant d'une problématique analogue sur le réseau ferré.

Or, à l'instar de ce qui s'est produit aux USA et en Allemagne, avec des conséquences qui peuvent peser lourdement et longuement sur leur compétitivité économique, on constate depuis plusieurs années une dégradation des réseaux routiers français en moyenne. Elle concerne les chaussées, les équipements de la route, les ouvrages d'art...

Cette dégradation à objectiver est de nature à engendrer à terme un important surcoût lié au défaut de maintenance préventive pour les gestionnaires routiers. Sa poursuite conduirait inévitablement à une situation non soutenable à terme : les coûts de grosses réparations structurelles deviendraient prohibitifs et mobiliseraient des ressources aux dépens d'autres types de dépenses.

Ce surcoût que l'on peut définir comme le montant à investir à l'année n pour remettre à niveau un réseau de telle sorte que le budget pluriannuel des

investissements correspondant aux cycles de grosses réparations ou et aux dépenses de maintenance courante soit optimisé, est cependant mal connu.

La création de l'observatoire national de la route vise à éclairer acteurs et décideurs sur cette problématique, de telle sorte qu'ils puissent mieux optimiser l'efficacité des missions dont ils ont la responsabilité.

Il doit permettre, de manière innovante, de mieux cerner la résilience du réseau routier français et d'aider les gestionnaires dans leurs choix.

L'observatoire a vocation à rassembler tous les acteurs concernés par le sujet, sa mise en place sera assurée par les signataires de la présente charte d'engagement :

- ✓ L'**État**, au titre du réseau routier national, concédé ou non, et de l'intérêt stratégique pour la nation de disposer d'un réseau routier durable
- ✓ L'**ADF**, au titre des compétences des départements en matière de gestion des routes départementales, de solidarité territoriale et d'ingénierie territoriale
- ✓ L'**AdCF**, au titre des différentes formes de groupements de communes (communautés et métropoles), gestionnaires de tout ou partie de la voirie communale et en charge des conditions d'accueil local des entreprises
- ✓ L'**USIRF**, au titre de l'industrie routière
- ✓ Le **STRRES**, au titre de l'industrie des ouvrages d'art
- ✓ L'**IDRRIM**, en tant qu'organisme fédérateur des différents acteurs des infrastructures, pressenti pour porter l'observatoire

L'observatoire bénéficiera du concours.

- ✓ Du **CEREMA**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière et en charge des mobilités,
- ✓ Et de l'**IFSTTAR**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière.

## 1. Article 1 – Objet

L'observatoire national de la route a pour objet :

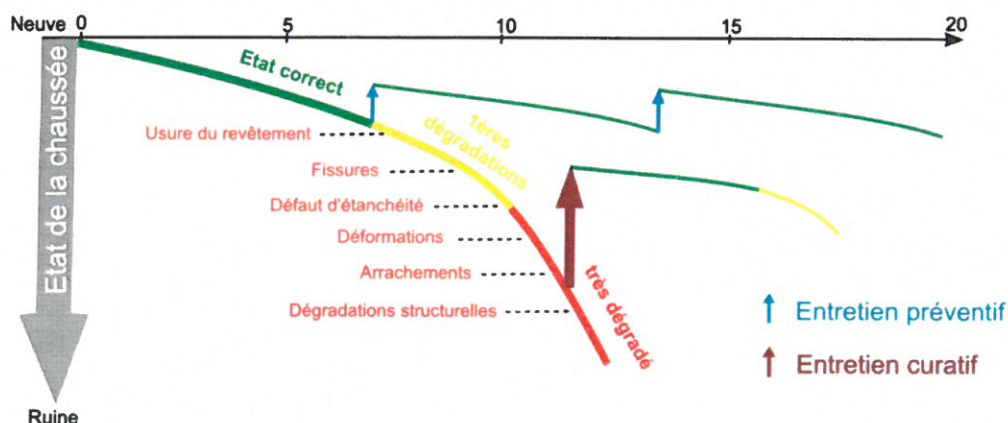
- 1.1. D'évaluer l'état global des réseaux routiers français et son évolution constatée au cours de ces dernières années et le cas échéant, le surcoût lié à un éventuel défaut de maintenance préventive.
- 1.2. D'évaluer, pour les voiries nationales, départementales et communales des métropoles (à terme pour l'ensemble de la voirie), de manière prédictive, la corrélation entre des indicateurs globaux et pertinents d'état du patrimoine et les dépenses globales à consacrer chaque année à l'entretien et l'exploitation de la voirie, aux grosses réparations des chaussées, aux grosses réparations des ouvrages d'art.
- 1.3. De recenser les pratiques partenariales et techniques innovantes en matière de grosses réparations et de cycles de maintenance, notamment celles qui ont pour effet d'améliorer le rapport qualité/coût du réseau routier et sont de nature à diminuer le montant de la dette grise.
- 1.4. De recenser et de développer les outils utiles aux gestionnaires de voirie pour mesurer le surcoût visé au 1.1, maîtriser son évolution, définir des stratégies et des politiques d'optimisation dans la durée.

## 2. Article 2 – Actions à conduire

- 2.1. L'action la plus structurante à mener est de mieux préciser les « courbes de résilience » des infrastructures routières en vue de faire émerger un modèle permettant d'optimiser les ressources mobilisables.

Il s'agit, pour les ouvrages d'art d'une part et pour les chaussées d'autre part de mettre au point le schéma suivant, par type de structure de chaussée en fonction du trafic supporté et des conditions climatiques particulières, prenant en compte la situation initialement recensée.

La forme de la courbe, permettant d'appréhender le « point d'inflexion » de la formation de ce surcoût et de son évolution et les façons de l'optimiser, doit être objectivée :



Cette action nécessite la mobilisation des moyens d'ingénierie du réseau technique et scientifique de l'Etat, des collectivités et des professions concernées.

Compte-tenu de la complexité du sujet, l'approche sera progressive, le modèle initial étant conçu « à grosse maille » à partir des expériences existantes, dans l'objectif d'un modèle de plus en plus fin et précis, au fil des années.

2.2. La collecte périodique, la compilation et l'extrapolation par strate des **données relatives au surcout potentiel du défaut de maintenance préventive** et l'analyse de son évolution.

2.3. La mise au point et la diffusion d'un **outil de recensement des dépenses routières et de voirie par collectivité**, sur la base de l'étude développée en 2015 par l'USIRF sur 9 départements tests.

L'objectif est que les gestionnaires de voirie **s'approprient cet outil** pour effectuer eux-mêmes les analyses annuelles, qui peuvent aussi leur être utiles en interne (pour évaluer leurs politiques ou pour rendre compte dans les rapports d'activité) et pour se comparer avec les autres gestionnaires confrontées à des situations analogues.

2.4. La collecte périodique, la compilation et l'extrapolation par strate des **dépenses routières** issues du 2.3., ainsi que **l'analyse des évolutions** d'une année sur l'autre.

2.5. Un **suivi qualitatif des travaux d'entretien** menés et la collecte périodique des **pratiques remarquables** et des **techniques innovantes** à même d'influer sur l'optimisation de la dette grise.

2.6. Un **rapport périodique** sur la corrélation entre l'évolution du surcout potentiel du défaut de maintenance préventive, l'essaimage des bonnes pratiques et des techniques innovantes, et l'évolution de la structure des dépenses des gestionnaires réseaux de voirie, tant sur les ouvrages que sur les chaussées.

### 3. Article 3 – Gouvernance

La mise en place et la gestion de l'observatoire national des routes sont assurées par l'IDRRIM.

Il est piloté sous le contrôle du comité scientifique et technique.

Les modalités de gouvernance de l'IDRRIM s'appliquent à l'observatoire.

Il peut faire appel à des experts

### 4. Article 4 – Contribution des membres fondateurs

Les membres fondateurs de l'observatoire, signataires de la présente convention, s'engagent à participer à la collecte des informations techniques et financières

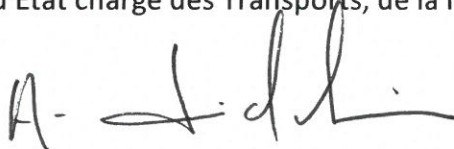
nécessaires aux travaux, soit directement, soit en sollicitant le concours de leur membres.

## **5. Article 5 – Lien avec les observatoires régionaux et nationaux existants**

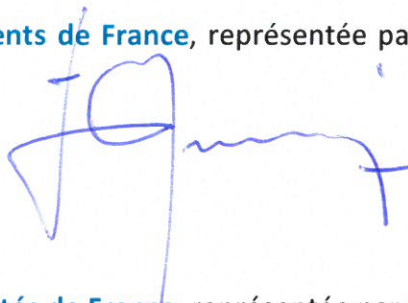
L'Observatoire national de la route établit des relations avec les observateurs régionaux et nationaux existants dans la perspective de la remontée d'informations et leur consolidation.

## Signataires

**Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie**, représenté par **Alain VIDALIES**, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche



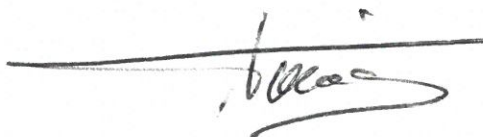
**L'Assemblée des Départements de France**, représentée par **Jean-Yves GOUTTEBEL**, Vice-président



**L'Assemblée des Communautés de France**, représentée par **Sébastien MARTIN**, Vice-président



**L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière de France**, représentée par **Jacques TAVERNIER**, Président



**Le Syndicat National des Entrepreneurs Spécialistes de Travaux de Réparation et de Renforcement de Structures**, représenté par **Christian TRIDON**, Président



**L'Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité**, représenté par **Marc TASSONE**, Directeur Général

