



FEUILLE DE ROUTE

2019 - 2025

L'essentiel

Face au constat partagé du besoin de renforcer la visibilité de l'IDRRIM et de répondre aux besoins d'adaptation de ses actions au regard des enjeux nouveaux concernant les infrastructures de mobilité, les membres de l'IDRRIM ont souhaité établir une nouvelle feuille de route de l'Institut pour les 5 prochaines années, réaffirmant la pertinence de ses missions et l'attachement de ses membres à la méthode de travail collaborative qu'il a su mettre en place.

Outre une actualisation de ses axes de travail et des actions qui en découlent, cette nouvelle feuille de route souligne la nécessité d'un renforcement institutionnel passant par un élargissement du nombre d'adhérents (notamment auprès des acteurs locaux) et une évolution du statut de l'IDRRIM. Ces objectifs doivent également permettre de renforcer l'assise de l'Institut au niveau régional et local, mais aussi vers l'international, en visant une meilleure appropriation de ses documents de référence par les acteurs opérationnels.

S'appuyant sur le bilan positif de la Convention d'Engagement Volontaire de 2009, la préparation par l'IDRRIM d'un nouvel engagement politique réunissant autour de l'Institut, l'ensemble des acteurs des infrastructures de mobilités sur de nouvelles ambitions communes et partagées, doit participer de cet objectif de relance et de renouvellement de l'action collective autour de ces infrastructures, répondant aux objectifs de transitions écologique, climatique, énergétique et numérique. Une signature de cet engagement à l'occasion du prochain congrès de l'IDRRIM en 2020 est visée pour les 10 ans de l'Institut.

Feuille de Route de l'IDRRIM 2019 – 2025

Depuis sa création en 2010, l'IDRRIM a montré sa capacité à fédérer les acteurs des infrastructures de mobilité et à apporter des réponses collectives et partagées aux questions pratiques et aux enjeux stratégiques rencontrés. Il a trouvé sa place institutionnelle, produit un grand nombre de documents techniques (avis, guide..) de qualité et a contribué largement à la prise de conscience de l'impératif de maintenance du patrimoine d'infrastructures.

Toutefois, la visibilité de l'IDRRIM et l'appropriation de ses publications, notamment par les donneurs d'ordre, restent encore trop faibles.

Par ailleurs, la prise de conscience croissante de l'importance du changement climatique et de la biodiversité oblige chacun à réinterroger ses pratiques.

Face à ce constat, les membres de l'IDRRIM réaffirment le bien-fondé de la vocation et des missions de l'IDRRIM, et leur engagement aux services de ces missions. Ils s'engagent en particulier à valoriser l'institut et ses productions auprès de leurs pairs, en particulier les donneurs d'ordre, en profitant notamment de la publication de la nouvelle feuille de route 2019-2025.

Cette feuille de route doit aussi répondre aux défis posés par le changement climatique et la biodiversité, ainsi que les évolutions rapides des mobilités, les transitions écologique, énergétique et numérique, ainsi que par les difficultés persistantes des finances publiques. Elle permettra d'orienter les actions de l'Institut autour de missions et d'axes de travail actualisés, à l'appui d'un plan d'actions plus détaillé à établir pour chaque instance de l'IDRRIM.

A. Réaffirmer les missions de l'IDRRIM

Créé en 2010 dans le cadre de la Convention d'Engagement Volontaire (CEV) du 25 mars 2009, l'IDRRIM s'est vu confier quatre missions principales :

- Fédérer et mobiliser les acteurs de la profession ;
- Produire des documents de référence ;
- Contribuer à l'amélioration des compétences ;
- Promouvoir l'innovation et faire rayonner l'excellence française.

Les membres de l'IDRRIM réaffirment **la pertinence de ces missions** ainsi que leur attachement à **la méthode de travail collaborative** développée par l'IDRRIM.

En cohérence avec des besoins qui se transforment, des évolutions doivent parallèlement être apportées dans la manière dont ses missions se déclinent dans les axes de travail de l'IDRRIM, dans l'organisation et le fonctionnement de l'IDRRIM et dans ses priorités d'actions au regard de ses moyens.

B. Renforcer la visibilité de l'IDRRIM

- **Un nouveau pacte d'engagement des partenaires historiques et en particulier des associations nationales d'élus**

Avec le Grenelle de l'Environnement, la France s'était engagée dans la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse en matière de développement durable. Dans le domaine des infrastructures, les acteurs publics et privés s'étaient engagés dès 2009 dans la signature d'une **Convention d'Engagement Volontaire** créant l'IDRRIM et fixant des objectifs ambitieux en matière de réduction de l'empreinte environnementale et de développement de nouvelles techniques de construction.

La mise en œuvre de cette convention, et de son évolution de 2012, a conduit à des résultats positifs dans l'atteinte des objectifs fixés mais également dans la mise en œuvre de nouvelles méthodes de travail collaboratives et partagées. Elle a été largement déclinée dans les départements et s'est avérée être un formidable outil de mobilisation des acteurs de terrain.

La réussite de cette convention appelle la préparation d'un **nouvel engagement politique** qui réunirait l'ensemble des acteurs des infrastructures de mobilité sur de nouveaux objectifs de travail communs et partagés, et qui pourrait être une formidable occasion de renouveler la légitimité et la vocation de l'IDRRIM.

L'IDRRIM, en tant que fédérateur des acteurs de l'infrastructure, doit piloter la préparation d'un nouvel engagement répondant aux objectifs de transitions écologique, climatique, énergétique et numérique et tenant compte des évolutions institutionnelles et législatives (loi MAPTAM, LTECV, LOM et autres projets en cours), pour une signature en 2020, à l'occasion des 10 ans de l'institut.

Cet engagement doit pouvoir être décliné localement et être assorti d'indicateurs de suivi et d'évaluation.

- **Élargir le nombre d'adhérents**

Si la création de l'IDRRIM s'est construite autour et avec les associations et syndicats professionnels représentatifs, il pourrait développer son assise d'adhérents, en s'appuyant plus encore sur les acteurs locaux (collectivités locales notamment **départements et agglomérations**, entreprises, entreprises d'ingénierie, ...), renforçant la décision de 2013 de s'ouvrir aux adhérents individuels. De nouveaux acteurs externes aux infrastructures de mobilité mais dont l'activité se structure autour de ces infrastructures et peut venir l'impacter durablement pourraient être sollicités.

L'élargissement de cette assiette d'adhérents doit participer conjointement à l'amélioration de la reconnaissance institutionnelle ainsi qu'à diversifier et pérenniser les ressources de l'Institut.

- **Renforcer le statut de l'institut**

Le statut associatif, adapté au contexte de création et de développement d'une nouvelle structure en 2010, apparaît aujourd'hui fragile et léger pour un institut dont la légitimité fait consensus mais dont les travaux, qui devraient avoir valeur normative sinon de référence, ne sont pas encore suffisamment utilisés de manière opérationnelle par les donneurs d'ordre. Des réflexions devront être engagées sur des pistes de modification du statut associatif de l'Institut, dans l'objectif de renforcer sa base institutionnelle. A ce titre, **la reconnaissance de l'IDRRIM comme d'utilité**

public serait une plus-value importante pour les travaux de l'Institut et participerait de ce renforcement institutionnel, en l'accompagnant d'une réflexion sur les actions prioritaires à conduire en phase avec les enjeux de société associés à notre système d'infrastructures.

Le renforcement institutionnel devra également améliorer la reconnaissance de l'engagement et du temps consacré par les personnes participant aux travaux et instances de l'Institut auprès de leurs employeurs. En effet, si la force de l'IDRRIM repose sur le collectif et la diversité de ses membres, la capacité des acteurs à consacrer le temps nécessaire à leur participation aux travaux collectifs de l'Institut est nécessairement confrontée aux exigences liées à leurs obligations professionnelles. Les enjeux liés aux actions de l'IDRRIM et à son mode de fonctionnement doivent nécessairement être partagés par les décideurs, quelle que soit l'organisation concernée.

- **Asseoir l'action de l'Institut au niveau régional et local**

L'IDRRIM diffuse des productions parfois peu connues, avec un besoin important de renforcer la visibilité et l'application de ses documents de référence. Dans cet objectif, l'IDRRIM doit pouvoir s'appuyer plus systématiquement sur les réseaux régionaux et locaux de ses membres, et contribuer à l'animation des réseaux d'acteurs correspondants. Les objectifs actualisés du comité Coopération-Coopération, mentionnés en partie D. de la feuille de route, intègrent cette orientation.

Ce comité constitue le cadre de dialogue avec les représentants de ces réseaux d'acteurs (Cotita, clubs métiers, journées techniques régionales, formations territorialisés... mais aussi les associations nationales des agents territoriaux (ADTech, AITF, ...), les réseaux locaux des fédérations professionnelles et le réseau des ambassadeurs de l'IDRRIM) pour définir ensemble le rôle de l'IDRRIM dans la dynamisation de leur action.

- **Développer l'action de l'Institut vers l'international**

Si cette évolution n'est pas une nouvelle mission à proprement parler car figurant dans les missions initiales de l'IDRRIM, elle reste aujourd'hui peu développée et quasi-absente des travaux de l'Institut. La valorisation de la doctrine technique française à l'international reste pourtant une forte attente des acteurs économiques nationaux car leur permettant, par la suite, d'exporter leur savoir-faire dans d'autres pays. L'IDRRIM, qui a montré ces dernières années sa capacité de production technique, constitue aujourd'hui un garant de la doctrine française, avec une image de neutralité institutionnelle à l'international.

Le développement de l'action à l'international apparaît donc comme la continuité de la mission de l'IDRRIM de diffusion de la doctrine technique au niveau national, dont la traduction en anglais des guides d'importance doit être la règle.

Ce développement international doit se faire impérativement en coopération étroite avec les institutions existantes, notamment le CF-AIPCR dont nombre de ses membres se retrouvent au sein de l'IDRRIM.

- **Lancer une réflexion sur le modèle économique de l'IDRRIM**

L'adoption d'une nouvelle feuille de route doit être l'occasion de repenser, à partir d'un engagement renouvelé des partenaires autour d'axes d'actions prioritaires, le sujet des moyens humains et financiers à disposition de l'Institut.

Ce nouvel modèle économique devrait pouvoir être proposé d'ici à 2021.

C. Actualiser les axes de travail de l'IDRRIM

Aujourd'hui, l'action de l'IDRRIM se construit autour de quatre axes de travail :

- La gestion du patrimoine des infrastructures ;
- La prise en compte des enjeux environnementaux ;
- La qualité, les compétences, les qualifications ;
- La promotion de l'innovation.

En sus de ces quatre axes, des actions plus transversales peuvent être menées sur des thématiques telles que le numérique, la prospective...

Ces quatre axes ne permettant pas aujourd'hui de répondre pleinement aux évolutions et aux défis à venir des infrastructures de mobilité des évolutions sont nécessaires.

- **La gestion du patrimoine des infrastructures**

L'entretien et la gestion du patrimoine doivent rester un axe majeur de travail de l'IDRRIM qui a été un des premiers lanceurs d'alerte sur le sujet, notamment avec le livre blanc sur l'entretien en 2014 puis le pilotage de l'Observatoire National de la Route en 2017. L'état global des infrastructures de mobilité reste en effet un sujet de préoccupation malgré une prise de conscience récente des décideurs politiques, renforcée par la catastrophe du pont Morandi en Italie.

Depuis 2014 et la publication du livre blanc de l'IDRRIM, l'action conduite par l'IDRRIM a permis de répondre aux besoins exprimés par les acteurs des infrastructures en leur proposant des documents de méthode pour la définition d'une politique de gestion d'un réseau, une mise à jour continue de la doctrine technique sur les techniques de construction et d'entretien des infrastructures, et la mise en place de l'Observatoire National de la Route comme outil d'objectivation de l'état des infrastructures routières et des moyens consacrés.

Cette action doit donc se poursuivre afin d'apporter aux gestionnaires de ces infrastructures les outils et méthodes dont ils ont besoin pour la réalisation de leurs missions, quand on sait que les priorités de court terme viennent souvent contrarier les meilleures volontés de bonne gestion patrimoniale, avec un effort particulier qui doit être porté sur les enjeux et les méthodes de diagnostic.

- **La prise en compte des enjeux environnementaux**

Avec la signature de la Convention d'Engagement Volontaire, les acteurs des infrastructures de mobilité avaient souhaité s'inscrire dans la volonté de montrer que la route, et au-delà les infrastructures de mobilité en général, pouvaient s'inscrire dans une réduction de leur empreinte environnementale et une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

Depuis la création de l'IDRRIM, de nombreux travaux ont été conduits sur cette thématique, en lien avec la concrétisation des objectifs de cette convention (développement du recyclage, baisse des émissions de GES et CO₂, préservation de la biodiversité...), montrant toute la capacité d'évolution et d'innovation portée par les infrastructures.

Si cet axe de travail répondait pleinement aux objectifs fixés en 2009, il apparaît aujourd’hui trop réducteur par rapport à la place prise par les questions relatives au changement climatique et à la biodiversité, mais aussi aux transitions écologique, énergétique et numérique auxquels les infrastructures de mobilité font face.

Il est proposé de revoir cet axe de travail de la manière suivante : « **Adaptation des infrastructures aux transitions écologique, climatique, énergétique et numérique** », ces adaptations réinterrogeant autant la question de la résilience des infrastructures, la prise en compte des enjeux écologiques, et de gestion du grand cycle de l’eau, le développement d’une économie circulaire, les enjeux liés au développement de solutions énergétiques et les conséquences sur les infrastructures des nouvelles mobilités introduites par le numérique et les nouvelles technologies (véhicule connecté, véhicule autonome, etc.). Le traitement de ces adaptations dans les travaux de l’IDRRIM devra tenir compte de la question de l’usage des infrastructures, notamment au regard des différentes mobilités qu’elles peuvent être amenées à supporter (développement des mobilités actives, connectées, autonomes...).

Par ailleurs, au regard des objectifs fixés par la LTECV et la feuille de route économie circulaire de 2018, ces travaux devront particulièrement veiller aux questions de cycle de vie et de coût global, notamment avec l’aide des différents éco-comparateurs reconnus par le comité Avis de l’IDRRIM (ECORCE, SEVE, TRACC France, Variways), et au travers d’une bonne prise en compte de ces objectifs de long terme dans les cycles plus courts de la commande publique.

- **La qualité, les compétences, les qualifications**

De par son rôle de fédérateur des acteurs des infrastructures et de production de doctrine partagée, l’IDRRIM participe pleinement de son rôle de maintien et de développement des compétences des acteurs, en veillant à une qualité continue sur toute la chaîne de construction et de maintenance.

La complexité des mutations qu’il convient d’accompagner ne vient que renforcer le besoin de garantir les compétences sur toute la chaîne des acteurs impliqués dans les projets d’infrastructure. Ces mutations, et en particulier la transition numérique, viennent durablement impacter l’organisation des services en questionnant sur le besoin d’évolution des métiers ou de développement de nouveaux métiers afin de les intégrer pleinement dans les pratiques professionnelles. Il convient également de proposer aux acteurs les démarches nécessaires de qualification des process et des organisations, gages d’un respect de la qualité propre à porter les compétences de l’ensemble de la chaîne d’acteurs selon des critères retenus collectivement.

Elles doivent donc inciter l’IDRRIM à inscrire plus durablement son action sur le maintien des compétences des acteurs et à investir au-delà de son action actuelle en participant à des actions plus générales sur les sujets de ressources humaines, qu’il s’agisse de formation, d’attractivité des métiers... La mise en place d’espaces collaboratifs, la création d’espaces communs de formation aux acteurs publics et aux acteurs privés pourront utilement participer de cet objectif.

- **La promotion de l’innovation**

Sur ce sujet également, l’IDRRIM a su structurer son action pour rappeler toute l’importance de l’innovation dans le développement de nouvelles solutions, dans le besoin d’implication de tous les acteurs pour sa réussite, et au-delà pour promouvoir la réalisation de projets innovants.

Tout en rappelant l'importance des innovations pour imaginer et construire de nouveaux procédés, il importe de ne pas négliger l'importance de l'expérimentation et du partage d'expérience pour diffuser l'innovation dans tous les territoires. De plus, le passage de l'innovation dans les pratiques courantes reste difficile, du fait d'un manque de connaissance de ces innovations, et par la complexité de faire évoluer la doctrine, les règles de construction mais aussi les pratiques professionnelles.

En tant que garant d'une doctrine partagée par tous, l'IDRRIM doit accentuer son action pour l'intégration des innovations dans le savoir-faire français, aidant également les entreprises à les porter à l'international, en s'appuyant sur les dispositifs existants (appel à projet d'innovation « Routes et Rues » (CIRR), Programmes d'Investissement d'Avenir (PIA), France Mobilités,...). Il est donc proposé de revoir cet axe de travail en y intégrant les notions d'expérimentation et de capitalisation.

En conclusion, il est proposé les quatre axes suivants :

- **La gestion du patrimoine des infrastructures ;**
- **Adaptation des infrastructures aux transitions écologique, climatique, énergétique et numérique ;**
- **La qualité, les compétences, les qualifications ;**
- **La promotion de l'innovation : expérimenter, partager, capitaliser.**

Ces quatre axes seront utilement complétés des actions que peut réaliser l'IDRRIM sur des sujets plus transversaux, telles que les actions liées à la prospective, au financement des infrastructures et aux réflexions autour de leur modèle économique, à la sécurité des personnels sur les chantiers ou encore à la mobilité au sens large (par exemple en matière d'intermodalité en insistant sur la complémentarité entre les différentes plateformes –route, rue, rail, voie d'eau–), et en lien avec d'autres associations ou organisations existantes. De même, la présence au sein de l'IDRRIM des acteurs publics et privés doit permettre une meilleure appropriation et un usage optimisé des outils de la commande publique dans le but de répondre aux enjeux décrits par ces axes, notamment par leur traduction dans une approche opérationnelle (guide d'aide à la rédaction de marchés spécifiques, documents-types...), ou par l'identification des freins et limites à leur mise en œuvre.

L'enjeu de la bonne diffusion des documents produits devra également rester une priorité de l'action de l'IDRRIM et de chacun de ses membres car la richesse de ses publications est le fruit d'un engagement important de ses membres au service du collectif et participe à une meilleure visibilité de l'action de l'Institut. De plus, la multiplicité des documents produits par l'IDRRIM depuis sa création représente aujourd'hui un savoir-faire considérable, dont la valorisation peut encore être accrue auprès des publics ciblés. Il est à ce titre important de noter que le statut des publications de l'IDRRIM est aujourd'hui reconnu comme documents de référence et fruit d'un travail collaboratif, même si la connaissance de leur usage réel dans les pratiques et échanges professionnels reste à approfondir. Une réflexion sera à engager sur les voies, moyens et outils permettant de mieux évaluer la notoriété de ces documents et leur appropriation par les publics ciblés.

L'évolution de ces 4 axes de travail apportera encore plus de visibilité aux actions réalisées au sein de l'IDRRIM et viendra orienter de manière durable les travaux des comités.

D. La traduction des axes de travail au travers des comités opérationnels

L'action de l'IDRRIM se structure au sein de 9 comités opérationnels, sous le pilotage du Comité Scientifique et Technique. La modification des axes de travail amène à se réinterroger sur le positionnement ou les thématiques traitées par chacun des comités. De la même manière, le constat ou le ressenti d'une insuffisante appropriation des documents produits au niveau local, pousse à revoir le circuit de publication et de diffusion des documents produits.

Au vu des évolutions proposées, quatre comités de l'IDRRIM pourraient faire l'objet d'une évolution :

- **Comité Opérationnel Méthodologie**

Si ce comité opérationnel représente une activité historique et essentielle de l'Institut, par la production de nombreux guides sur les techniques de conception et d'entretien des infrastructures, le terme de « méthodologie » ne répond aujourd'hui plus suffisamment aux actions qui y sont conduites ou aux thématiques qu'il devra être amené à traiter.

Afin de l'ancrer plus durablement dans les axes de travail et lui donner une meilleure lisibilité externe, il est proposé de renommer ce comité « **Comité Opérationnel Gestion de Patrimoine d'Infrastructures** ».

- **Comité Opérationnel Rue et Espace Urbain**

Ce comité a connu de nombreuses difficultés de fonctionnement, notamment par la faute d'un positionnement resté mal défini vis-à-vis d'autres instances de travail et un périmètre trop vaste. Pourtant, il représente une plus-value importante pour l'Institut comme point d'entrée des thématiques urbaines.

Il est donc proposé de le renommer en « **Comité Opérationnel Aménagement Urbain** » et de redéfinir ses priorités.

- **Comité Opérationnel Coordination-Coopération**

La relance opérée début 2019 de ce comité a comme principal objectif l'établissement d'une stratégie de présence de l'IDRRIM, que ce soit au niveau national ou international dans le cadre des événements qui rythment la profession, ou au niveau territorial au travers du réseau des ambassadeurs de l'IDRRIM ou par sa présence ou contribution aux événements locaux (COTITA, Journées Techniques, réunions régionales, formations territorialisées, ...).

Il a donc été proposé aux membres de ce comité de le renommer afin de tenir compte de ces objectifs.

- **Comité Opérationnel Avis**

Ce comité a pour objectif la bonne capitalisation et la reconnaissance des techniques et des innovations développées par les acteurs. D'une manière générale, la reconnaissance formelle et la valorisation des expertises, sous forme d'agréments ou de labels (type Laboroute) doit rester un axe majeur de maintien des compétences et des exigences de qualité dans l'acte de construire.

Ce comité Avis doit être repensé pour être réactivé.

E. La mise en œuvre de cette feuille de route

- **La méthode**

La mise en œuvre de cette nouvelle feuille de route doit trouver sa déclinaison dans les différentes composantes et instances de l'Institut.

De par son positionnement central et de garant de la production technique, le Comité Scientifique et Technique de l'IDRRIM devra s'assurer que les évolutions proposées trouvent leur réponse dans l'ensemble des instances de l'institut et notamment dans les travaux des comités opérationnels : il s'agira de savoir comment les travaux actuels intègrent ces nouvelles orientations et quels nouveaux travaux ou actions il conviendrait de lancer afin de répondre aux évolutions proposées par cette feuille de route.

Le CST veillera également à ce que les travaux des comités opérationnels débouchent dans des délais raisonnables en proposant si nécessaire des arbitrages.

Les évolutions institutionnelles proposées feront, quant à elles, l'objet d'une validation par les instances décisionnelles adéquates et leur application sera évaluée et suivie par le Conseil Stratégique de l'IDRRIM.

- **Les travaux à lancer**

Afin d'identifier pleinement l'ensemble des travaux à initier, le Comité Scientifique et Technique s'appuiera sur le programme de travail présenté et validé par chacun des comités opérationnels de l'IDRRIM. Une présentation plus détaillée des nouveaux travaux à initier sera ensuite présentée pour validation lors de l'Assemblée Générale du printemps 2020.

Avant cette étape, plusieurs actions peuvent d'ores et déjà être initiées par l'IDRRIM :

- Étude d'opportunité sur le changement institutionnel (reconnaissance d'utilité publique, changement de statut associatif).
- Évolution des noms de comités opérationnels.
- Concrétisation avec l'ensemble des parties prenantes d'un nouvel engagement des acteurs des infrastructures de mobilité, venant en remplacement de la CEV de 2009. Cette action devra être construite avec l'ensemble des acteurs de l'IDRRIM et l'opportunité d'élargir le cercle d'acteurs signataires devra être étudiée en fonction des engagements inscrits.
- Renforcement de l'action auprès des acteurs locaux pour élargir l'assiette d'adhérents de l'IDRRIM.





9, rue de Berri - 75008 Paris - Tél : +33 1 44 13 32 99

www.idrrim.com - idrrim@idrrim.com

Association loi 1901



@IDRRIM



LINKEDIN