

AUDIT EXTERNE DE L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ - Juillet 2018

ÉTAT

ACTEUR(S) : État (3 ministères) + **14 services gestionnaires** (11 Directions interdépartementales des routes -DIR- en métropole, la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement -DEAL- de Guyane, la DEAL de Mayotte et la Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer -DTAM- de Saint-Pierre et Miquelon) + **2 auditeurs** (bureaux d'études suisses) à destination des usagers et du contribuable.

CONTEXTE : Plusieurs éléments de contexte ont entraîné la réalisation de l'audit : une contrainte budgétaire forte, une dégradation du réseau depuis 10 ans due au sous-investissement et aux budgets erratiques, et l'opportunité de la loi d'orientation sur les mobilités pour aider l'État à définir une cible d'état en fonction d'un scénario budgétaire pluriannuel sur 5, 10 et 20 ans.

BILAN : Cet audit est innovant en matière de gestion patrimoniale de l'entretien d'un réseau routier tant en termes de méthode de gestion patrimoniale qu'en terme d'outils de communication vis-à-vis des décideurs. Il a permis d'une part de préciser l'évaluation des besoins après identification des leviers d'optimisation et de leurs effets et d'autre part, d'améliorer les méthodes de gestion du patrimoine. Il peut être utile à d'autres maîtres d'ouvrages, notamment les collectivités, ou d'autres états en charge de réseaux routiers conséquents.



PORTRAIT



Budget entretien et exploitation du réseau routier national (RRN) non concédé 2007-2017 : **660 M€/an**



Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

- 12 000 km de routes dont 6 500 km d'autoroutes
- 12 000 ponts
- 6 000 murs
- 100 tunnels



Services routiers de l'État en métropole :

- 11 DIR
- 12 UMO (Unité de Maîtrise d'Ouvrage)

3 services en outre-mer

- 2 DEAL
- 1 DTAM

EN SAVOIR



Hélène KLICH

Chef du bureau du patrimoine DGITM/DIT/GRT

helene.klich@developpement-durable.gouv.fr

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>



Courriel : onr@idrrim.com

Site internet : www.idrrim.com/ONR

 @IDRRIM | #ONR_IDRRIM

MISE EN ŒUVRE

Conditions d'élaboration - Afin de mettre en œuvre la priorité donnée par le Président de la République pour l'amélioration des transports du quotidien, le gouvernement s'est fixé comme priorité la préservation des réseaux existants et leur adéquation avec les besoins de déplacement des populations. Ainsi dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités, le gouvernement a lancé un audit externe en vue de **préciser la stratégie d'entretien optimisée permettant d'obtenir le meilleur état du RRN non concédé** à plusieurs horizons de temps (en 2022, 2027 et 2032) et selon plusieurs trajectoires budgétaires.

Cet audit a été **piloté par un COPIL associant 3 ministères** :

- Le ministère de l'action et des comptes publics,
- Le ministère de l'économie et des finances,
- Le ministère des transports.

Il a été confié à un **groupement composé de 2 bureaux d'études suisses** (IMDM et Nibuxs).

Les étapes - D'une durée de 4 mois, il a été réalisé en 3 étapes :

- Une phase de **diagnostic**,
- Une phase de **recherche de leviers d'optimisation**,
- Une dernière phase de préparation et de **réalisation des simulations** de 5 scénarios.

Il s'agit d'un **audit méthodologique** concernant les modalités d'évaluation de l'état du réseau et la politique d'entretien routier par les services compétents de l'État, en les confrontant notamment aux pratiques internationales.

RÉSULTATS

Pour réaliser les simulations et quantifier les effets des leviers d'optimisation, il est nécessaire de **disposer de bases de données du patrimoine, de lois de dégradations et de niveau de coûts des différentes techniques d'entretien**. L'étude menée dans le cadre de l'audit externe recense les différents risques et leur attribue une **cotation** (matrice de risque). Plusieurs **leviers d'optimisation** ont été étudiés comme, notamment, la part d'entretien préventif, la massification des travaux pour limiter la gêne aux usagers et la priorisation des actions d'entretien selon des critères socio-économiques et une hiérarchisation du réseau.

PERSPECTIVES

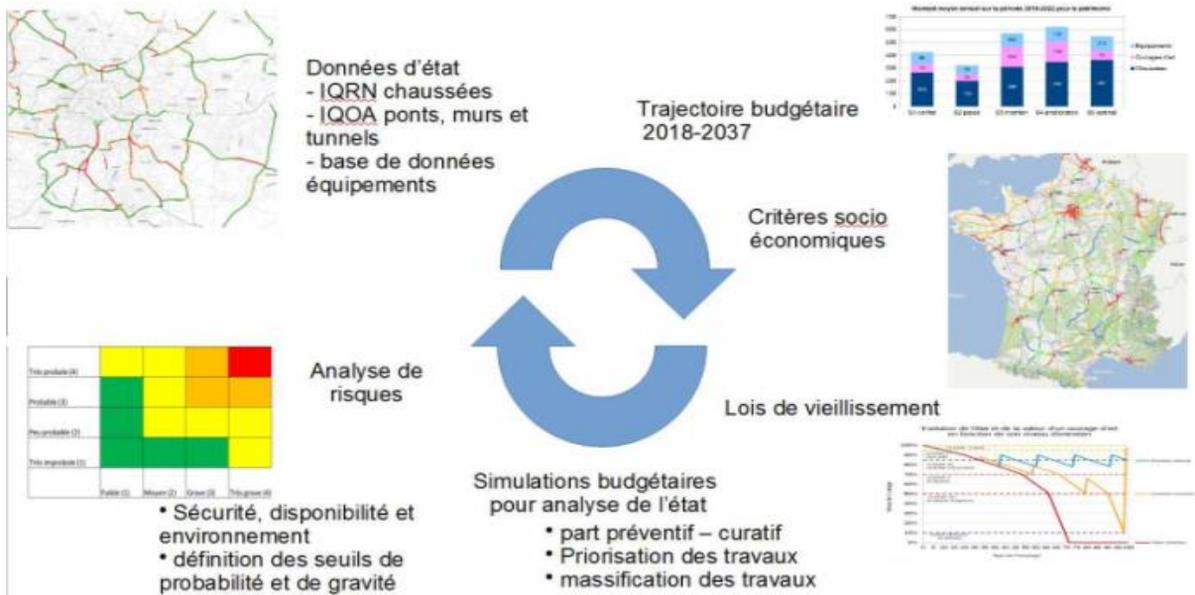
Le **scénario optimum** proposé par les auditeurs évalue les besoins pour les 20 prochaines années à 1 Md€ par an pour l'entretien et l'exploitation du RRN non concédé afin d'améliorer l'état du réseau : dans 10 ans pour les axes les plus circulés, dans 20 ans pour l'ensemble du réseau.

Un **plan de sauvegarde** doit être mené rapidement pour limiter les risques de sécurité et d'indisponibilité du réseau notamment dans le domaine des **ponts** :

- en améliorant les pratiques de gestion patrimoniale,
- en recherchant une massification des travaux pour limiter la gêne aux usagers,
- en augmentant la capacité à faire en matière d'ingénierie de l'entretien (études et suivi des travaux).

ILLUSTRATIONS

Synthèse de l'approche



Exemple de comparaison des résultats sur les ponts

Scénario « central »
budget (été 2017) pour 2018 – 2023

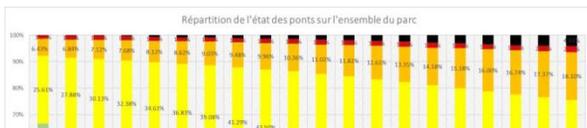
Budget de 70 M€ / an pendant 20 ans

- nombre de ponts en mauvais état X 3
- en 20 ans : de 8 % en 2017 à 24 % en 2037
- 4 % ponts « hors service » dans 20 ans (env. 500 ponts)

Scénario « optimum »
avec leviers d'optimisation et limite de capacité à faire

Augmentation progressive du budget de 74 à 174 M€ / an

- nombre de ponts en mauvais état similaire dans 20 ans (8 % en 2017)
- 0,6 % ponts « hors service » dans 5 ans (env. 70 ponts)



Scénario 1 - Ouvrages d'art

Risques retenus	Enjeu dominant	Q1	Q2	Q3	Q4
		2018-2022	2023-2027	2028-2032	2033-2037
ROA1- Rupture d'un pont	Disponibilité	Yellow	Yellow	Yellow	Red
ROA2- Rupture de murs	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA3- Rupture de buses	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Red
ROA4- Défaut sur les équipements des ponts; joints de chaussées et barrière	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA5- Gêne liée aux travaux OA	Disponibilité	Yellow	Yellow	Yellow	Red



Scénario 5 - Ouvrages d'art

Risques retenus	Enjeu dominant	Q1	Q2	Q3	Q4
		2018-2022	2023-2027	2028-2032	2033-2037
ROA1- Rupture d'un pont	Disponibilité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA2- Rupture de murs	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA3- Rupture de buses	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA4- Défaut sur les équipements des ponts; joints de chaussées et barrière	Sécurité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
ROA5- Gêne liée aux travaux OA	Disponibilité	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow