



La route, un patrimoine

Jean-Jacques PEROL
DIT/GRT-P

Date : le 2 octobre 2012

Le réseau routier national non concédé = un patrimoine

- Longueur totale: 11603 km (territoire métropolitain)
 - Voies Rapides Urbaines: 1154 km
 - Voies à Caractéristique Autoroutière: 3517 km
 - Grandes Liaisons d'Aménagement du territoire: 3295 km
 - Autre: 3637 km
- Coût de reconstruction à neuf du réseau: 129 Milliards€
- Coût de reconstruction à neuf des chaussées: 26 Milliards€
- Coût de remise en état des chaussées: 1,6 Milliards€
- Répartition du réseau entre 11 Directions Interdépartementales des Routes selon une logique d'itinéraires



La politique d'entretien

- Depuis le programme des renforcements coordonnés (1971-1992), la politique d'entretien des chaussées du réseau repose sur la priorité accordée à l'entretien préventif (renouvellement à une fréquence suffisante de la couche de surface des chaussées)
- La mise en œuvre de cette politique a régulièrement été confrontée à des difficultés budgétaires conjoncturelles.
- Une limitation stricte du champ d'application de l'entretien, notamment préventif, est préférable à une dilution des crédits sur l'ensemble du réseau
- => définition d'un réseau le plus sollicité qui représente les 2/3 du réseau total
- Utilisation d'un indicateur d'état des chaussées IQRN

Détermination du réseau le plus sollicité

- **Critère n°1: la classification actuelle du réseau national**

VCA et VRU retenues, GLAT retenues selon niveau de trafic

- **Critère n°2: le trafic**

15000 véhicules/jour ou 3000 PL/jour

- **Autres critères:**

le profil en travers: en cas d'arbitrage, le fait qu'une voie soit à chaussées séparées a été pris en compte

la continuité des itinéraires

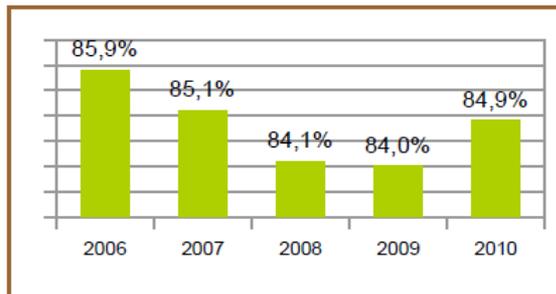
les dessertes stratégiques: desserte de pôles économiques, liaisons internationales



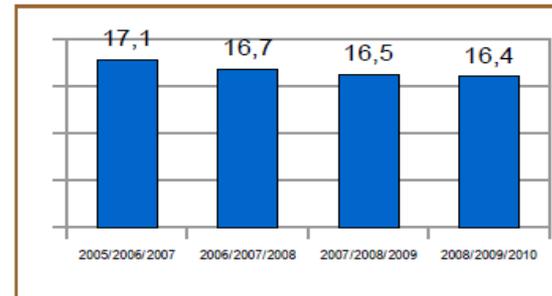
L'indicateur IQRN

■ Objectifs de l'IQRN

- Connaître et évaluer son patrimoine
- Connaître les besoins en budget d'entretien
- Suivre la qualité de l'entretien des chaussées
- Aider le dialogue avec les gestionnaires locaux
- Évaluer l'impact de la politique menée



Évolution du pourcentage de route en bon état



Évolution de l'image qualité du réseau national (IQRN)

■ Principe de notation

Les notes sont établies par rapport à des états de référence

Pour N_p : état d'une chaussée neuve ou réhabilitée qui ne doit pas présenter de désordres structurels pendant une période de 15 ans

Pour N_s : état d'une chaussée de bonne adhérence présentant au plus quelques dégradations mineures et très localisées



L'indicateur IQRN

Classes d'index de qualité

INDEX	NOTE	
A	20	excellent (absence de dégradation)
B	19	bon (dégradations mineures localisées)
C	18-17	Acceptable (dégradations mineures étendues)
D	16-13	Médiocre (dégradations graves étendues)
E	<13	Mauvais (dégradations graves généralisées)



Les modalités de répartition des crédits

■ Entretien courant

- Mètre carré de chaussée
- Ratio de coûts d'entretien par catégorie de voie

■ Entretien préventif

- Surface de chaussée avec IQRN < 19
- 80% des crédits sur le réseau le plus sollicité (2/3 du linéaire)
- 20% des crédits sur le réseau restant (1/3 du linéaire)
- Ratio de coûts d'entretien par catégorie de voie

■ Grosses réparations

- Surface de chaussée avec IQRN < 13
- Réseau de référence
- Répartition par catégorie de voie à partir de la valeur du point IQRN

■ Régénération

Opérations individualisées



Ratio utilisés en entretien

Ratio utilisés pour entretien courant et entretien préventif

VRU	VCA	GLAT	RNL	RNO
1,54 €	0,92 €	0,62 €	0,54 €	0,31 €

Ratio utilisés pour grosses réparations (valeur du point IQRN)

VRU	VCA	GLAT	RNL	RNO
4,54 €	3,40 €	2,80 €	2,80 €	2,80 €



Exemple de la DIRCE





Exemple de la DIRCE

Catégorie de voie	Longueur RRN (km)	Longueur DIRCE (km)		
		Plus sollicité	Moins sollicité	Total
VRU	1 154	163		163
VCA	3 517	223		223
GLAT	3 295	225	195	420
RNL	2 092	33	243	276
RNO	1 546		136	136
Total	11 604	644	574	1218

- La surface de chaussée du réseau le plus sollicité représente 48,5% de la surface totale du réseau pour la DIRCE (contre 2/3 pour le RRN)
- La surface de chaussée de la DIRCE représente 11,6% de la surface de chaussée du RRN



Exemple de la DIRCE

■ Valeurs IQRN

	19 à 20	13 à 18	0 à 12
VRU	43%	29%	28%
VCA	43%	28%	29%
GLAT	43%	32%	26%
RNL	36%	42%	22%
RNO	45%	46%	10%
Total DIRCE	42%	33%	25%
Réseau national	49%	31%	20%

- L'état structurel moyen du réseau le plus sollicité de la DIRCE est inférieur à la moyenne nationale



Exemple de la DIRCE

- Enveloppes qui ont servi de base au dialogue de gestion

	France		DIRCE
Entretien courant	15 M€	1,7 M€	11,4%
Entretien préventif	90 M€	10,9 M€	12,1%
Grosses réparation	32 M€	3,7 M€	11,6%
Régénération	55 M€	2,3 M€	

- Le budget proposé pour la DIRCE correspond proportionnellement à la surface de son réseau :

Le réseau sollicité de la DIRCE est plus dégradé en moyenne que le réseau sollicité du RRN. En contrepartie, il est proportionnellement beaucoup moins important que celui du RRN.

Une politique d'entretien pour optimiser les budgets

■ Pourquoi ?

Les hivers rigoureux 2009/2010 et 2010/2011 ont mis en évidence la fragilité des revêtements du réseau routier national

■ Un contexte budgétaire contraint

■ Les objectifs

Redéfinir la politique d'entretien du réseau routier national

- Une politique différenciée
- Les solutions techniques adaptées au contexte (trafic, climat, budget)

Optimiser les outils de connaissance de l'état du patrimoine

Optimiser les outils de gestion et d'aide à la programmation

- Mise en place de tableaux de bord
- Définition d'indicateurs de suivi technique

Réviser les instructions techniques avec une attention

En guise de conclusion

- Des indicateurs calculés à partir de données mesurées sont nécessaires
 - Pour évaluer le patrimoine
 - Pour mieux gérer les crédits
- Il ne faut pas tout en attendre
- L'accent doit être mis sur **l'entretien préventif**
- Il ne faut pas sacrifier le patrimoine





FIN