



INTERVIEW : YVES KRATTINGER

“Il est nécessaire de mieux s’occuper du patrimoine routier français”

Propos recueillis par Alexandre Anquart

CRÉÉ EN JANVIER 2016 ET S’APPUYANT SUR L’EXPERTISE DE L’INSTITUT DES ROUTES, DES RUES ET DES INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ (IDRRIM), L’OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE DOIT DEVENIR L’OUTIL DE RÉFÉRENCE POUR L’ANALYSE GLOBALE ET AFFINÉE DU PATRIMOINE ROUTIER FRANÇAIS. YVES KRATTINGER, PRÉSIDENT DE L’IDRRIM, EN DÉTAILLE LES OBJECTIFS ET EXPLIQUE SON UTILITÉ POUR LES DIFFÉRENTS ACTEURS ET MÉTIERS DE LA ROUTE.

POURQUOI LA CRÉATION D’UN OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE (ONR) ÉTAIT-ELLE NÉCESSAIRE? QUELS EN SONT LES PRINCIPES ET LES OBJECTIFS?

YVES KRATTINGER : La France possède environ un million de kilomètres de routes qui irriguent l’ensemble du territoire. Il s’agit non seulement d’un enjeu national en termes d’attractivité et de compétitivité économique, mais aussi d’un patrimoine essentiel en matière d’aménagement des territoires et de mobilité des personnes et des biens. L’ONR est né de la volonté partagée des gestionnaires de la route et des entreprises du secteur qui ont pris conscience collectivement de la nécessité de mieux s’occuper du patrimoine routier français. Son objectif premier sera de mieux connaître la situation et l’état des routes en France, pour devenir, à terme, l’outil d’observation global et en continu de notre patrimoine routier.

DANS QUELLE MESURE UNE CONNAISSANCE FINE DU PATRIMOINE ROUTIER FRANÇAIS EST-ELLE L’UNE DES CONDITIONS INDISPENSABLES À SA BONNE GESTION ET À SA MODERNISATION?

Y.K. : L’ONR aura pour mission de réaliser un état des lieux fidèle, avec

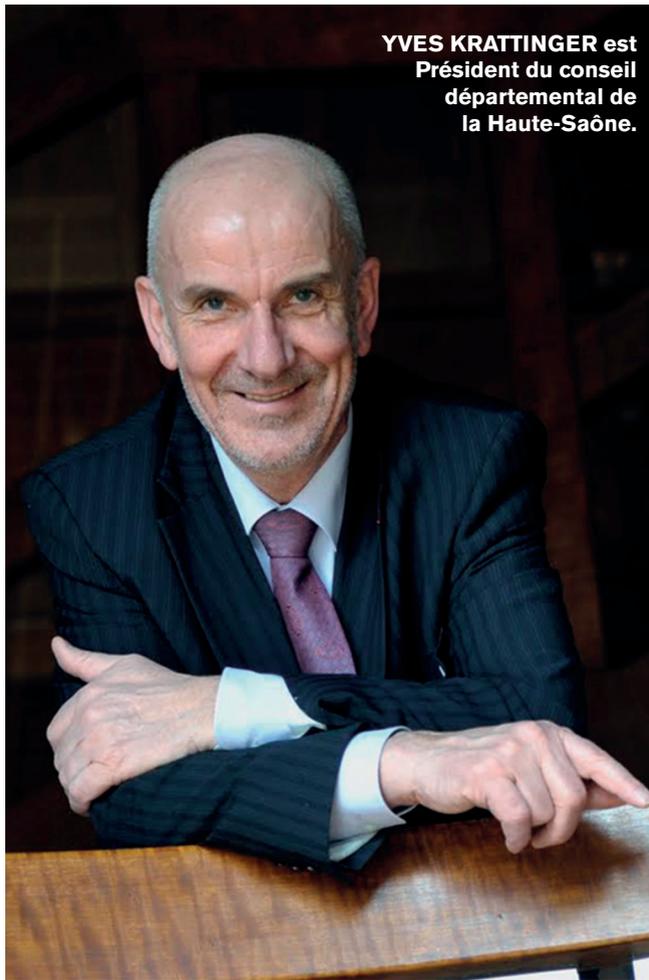
des classifications précises des infrastructures, car le réseau français est loin d’être homogène. Il s’agira également de mesurer la corrélation entre les moyens consacrés et l’évolution du réseau, l’enjeu étant de limiter les risques liés à un sous-entretien des infrastructures. Dans cette perspective, et en tenant compte de la diversité des situations et des spécificités de chacun, l’ONR sera un outil à la disposition des gestionnaires, pour qu’ils ajustent au mieux leurs politiques d’investissement et leurs programmations en matière d’infrastructures routières.

OBJECTIF : AJUSTER AU MIEUX LES POLITIQUES D’INVESTISSEMENT EN MATIÈRE D’INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES.

EN QUOI LES DONNÉES RÉCOLTÉES PAR L’ONR PEUVENT-ELLES ÊTRE DES OUTILS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET TERRITORIALES, ET, PAR EXTENSION, POUR LES ÉQUIPEMENTIERS DE LA ROUTE?

Y.K. : Nous voulons pouvoir rensei-

**YVES KRATTINGER est
Président du conseil
départemental de
la Haute-Saône.**



gner les gestionnaires et les élus sur la valeur de leur patrimoine routier, à des échelles relativement fines. Les résultats de l'ONR permettront de faciliter la mise en place d'une programmation, à moyen et long terme, des dépenses liées à l'entretien et à la modernisation du patrimoine routier des collectivités. Par extension, les équipementiers pourront profiter de cette visibilité sur les besoins des gestionnaires. Cette programmation doit apporter une vision de la gestion de la route dans sa globalité, que l'on parle d'équilibre entre les besoins de fonctionnement et d'investissement, mais aussi de leur répartition entre la chaussée, les ouvrages d'art, les dépendances, les équipements de la route, etc.

DE QUELLE FAÇON RÉCOLTEZ-VOUS CES DONNÉES, QUAND SERONT-ELLES PUBLIÉES ET SOUS QUELLE FORME ?

Y.K. : Actuellement réalisée auprès des départements, la collecte des données se fait sous forme d'enquêtes, directement adressées aux gestionnaires. Une phase expérimentale est également menée auprès d'un panel d'intercommunalités. L'État, de son côté, a déjà publié ses chiffres dans le cadre de la démarche d'ouverture des données publiques. Notre ambition est de procéder de façon graduelle en affinant nos analyses tout au long de la consolidation des données. En termes de communication, nous répondrons à la fois à un enjeu global, avec des analyses et des publications à l'échelle nationale, sans distinction de gestionnaire. Mais également, nous nous adresserons de manière ciblée aux besoins spécifiques de chacun des types de ges-

POUR YVES KRATTINGER, PRÉSIDENT DE L'IDRRIM (INSTITUT DES ROUTES, DES RUES ET DES INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ), la création de l'Observatoire national de la route va permettre de disposer d'un état des lieux du réseau français et faciliter la mise en place d'une programmation des dépenses liées à l'entretien et à la modernisation du patrimoine routier des collectivités.

tionnaires et à leurs enjeux spécifiques pour leur permettre à tous de s'engager, à terme, vers de nouveaux modes de gestion de la route.

COMMENT EXPLIQUEZ-VOUS LA DÉGRADATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET QUE PRÉCONISEZ-VOUS ?

Y.K. : La dégradation du réseau routier, qui n'est pas générale, repose plutôt sur une perception diffuse du patrimoine. Elle peut s'expliquer de plusieurs manières. Tout d'abord par la hausse des dépenses obligatoires d'autres natures, dans un contexte budgétaire

contraint, entraînant des arbitrages au détriment des investissements routiers. Mais aussi parce que certains élus priorisent le court terme, s'appuyant parfois sur une vision biaisée de la route, robuste et permanente certes, mais sujette à l'érosion, aux dommages de l'eau, du gel ou du trafic. Nous avons déjà émis des recommandations – je pense au Livre Blanc de l'IDRRIM en 2014 –, comme la nécessité d'apporter des réponses à la question globale et nationale du financement des infrastructures.

DE PLUS EN PLUS D'ÉQUIPEMENTIERS DE LA ROUTE S'ENGAGENT VERS DES PRATIQUES PLUS RESPONSABLES ET TENTENT DE DIMINUER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DE LEURS SERVICES ET PRODUITS. EST-CE ÉGALEMENT UN AXE D'ANALYSE AU SEIN DE L'ONR ?

Y.K. : En signant la Convention d'engagement volontaire en 2009, tous les acteurs des infrastructures se sont engagés dans une démarche environnemen-

tale globale. Beaucoup de pratiques ont changé depuis : hausse du taux de recyclage des matériaux, baisse des émissions de gaz à effet de serre, développement des pratiques « zéro phyto », systématisation de la préservation des ressources en eau, etc. Pour l'IDRRIM, le développement durable est à la fois un objectif et un axe prioritaire. Ainsi, des données, des analyses et des recommandations autour de ces sujets figureront dans ses travaux. Car aucune pratique sur les infrastructures routières n'est neutre, il s'agira d'en estimer les impacts, le coût et les besoins, en tenant compte de toutes les spécificités locales. ●