

AMBIITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :

IDRRIM

Contact :

Jérôme WEYD

Adresse :

9 rue de Berri, 75008 PARIS

Téléphone :

01 44 13 31 49

Courriel :

idrrim@idrrim.com

Site internet :

www.idrrim.com

Présentation de la structure (400 caractères) :

L'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité est un lieu de convergence et d'échanges qui a pour objectif de répondre de manière homogène à des problématiques techniques ou stratégiques et de faire évoluer les patrimoines d'infrastructures et d'espaces publics vers une conception et une gestion durables ainsi qu'une plus grande optimisation de leur utilisation.

TITRE : DETTE GRISE DES CHAUSSEES ET PONTS DES DEPARTEMENTS -
UNE EVALUATION A PRECISER

THEMATIQUE :

- ☐ Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- ☒ Le financement des infrastructures routières
- ☐ Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- ☐ Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

L'IDRRIM défend depuis sa création en 2010 l'enjeu de la bonne gestion patrimoniale du bien commun que constituent les infrastructures routières françaises. Son livre blanc de 2014, la création de l'Observatoire national de la route (ONR) en 2016 et toutes ses productions de guides méthodologiques et techniques s'inscrivent dans cette orientation.

A la demande de Départements de France, l'IDRRIM, sur la base des rapports de l'ONR, a évalué, dans un temps restreint et avec des hypothèses simplificatrices, l'ordre de grandeur de la dette grise des chaussées et des ponts du réseau routier départemental afin d'enrichir le dossier documentaire de la conférence.

Cette dette grise se situe dans une fourchette comprise entre 12 et 18,5 Mds€ pour les chaussées et a été évaluée à 1,8 Mds€ pour les ponts.

L'ordre de grandeur pour les chaussées est plutôt cohérent avec celui présenté dans le rapport ALARM 2025 pour le réseau routier des autorités locales britanniques pour un réseau un peu moins étendu mais en plus mauvais état : 19,8 Mds€.

Cette contribution montre la pertinence que revêt l'ONR dans l'objectivation des enjeux relatifs à la gestion du patrimoine routier et rappelle toute l'importance que les collectivités participent massivement à la remontée volontaire de leurs données afin d'augmenter la taille des échantillons et partant la validité des résultats.

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

L'IDRRIM fédère, depuis sa création en 2010, l'ensemble des acteurs publics et privés agissant dans le domaine des infrastructures de mobilité et des espaces urbains. Un de ses champs d'intervention privilégié est celui de la gestion de patrimoine d'infrastructures. Pour faire de cette gestion patrimoniale un enjeu politique, il a publié en 2014 un livre blanc "Entretien et préserver le patrimoine d'infrastructures de transport : une exigence pour la France" dans lequel il portait quatre messages clés :

- les infrastructures de transport sont un bien public
- les infrastructures de transport soutiennent l'économie
- il faut préserver ce patrimoine d'une valeur (en 2010) de plus de 2 000 milliards € (équivalente au PIB de la France de l'époque)
- entretenir les infrastructures est un "investissement" d'avenir.

Afin d'objectiver cet enjeu, sous l'impulsion de l'Etat, de Départements de France, d'Intercommunalités de France et de la profession routière et d'entretien des ouvrages d'art, l'IDRRIM a créé en 2016 l'Observatoire national de la route (ONR) qui collecte annuellement, au travers d'une enquête adressée aux gestionnaires de réseaux routiers, les données relatives aux dépenses qu'ils consacrent à ce patrimoine ainsi que celles relatives à l'état d'entretien de celui-ci (chaussées et ouvrages d'art). Les réseaux concernés sont ceux de l'Etat (réseau routier national non concédé), des départements et du bloc communal (métropoles essentiellement).

L'Etat fournit ses données tous les ans. Environ 2/3 des départements répondent annuellement. En revanche de moins en moins de métropoles répondent à l'enquête et les tentatives de l'ONR d'intéresser le bloc communal au-delà des métropoles ont été vaines à ce jour.

Ainsi, l'IDRRIM publie tous les ans, en fin d'année, un rapport public (le rapport 2024 est fondée sur des données 2023) ainsi qu'un rapport à diffusion limitée à destination des départements. Compte tenu du faible nombre de métropoles répondantes, il n'a pas été possible de produire un tel rapport à leur destination tant en 2023 qu'en 2024.

Les rapports public et à diffusion limitée aux départements permettent de connaître l'état des chaussées (chaussée en bon état - chaussée nécessitant un entretien - chaussée en mauvais état) par catégorie de réseau (catégorie 1, réseau structurant - catégorie 2, réseau principal - catégorie 3, réseau local) ainsi que l'état des ponts par type de construction (béton armé, métal, maçonnerie...).

Une estimation de la dette grise du réseau routier départemental :

L'IDRRIM est intervenu, à la demande d'un de ses adhérents, Départements de France, et à ses côtés auprès de l'atelier "Avenir des infrastructures routières" d'Ambition France Transports pour produire une évaluation de la dette grise des départements sur les fondements des publications de l'ONR.

En définissant la dette grise comme étant le montant qu'il faudrait dépenser pour faire passer la part de chaussées en mauvais état à bon état duquel on soustrait le montant de l'entretien préventif qui n'a pas été réalisé et a conduit la chaussée à un état de dégradation nécessitant un entretien curatif, il est possible de calculer un ordre de grandeur de cette dette grise sur un échantillon de départements puis de l'extrapoler à l'ensemble des départements.

Pour cela, une solution d'entretien curatif différenciée par catégorie de réseau a été identifiée (rechargement respectivement de 30 cm, 24 cm et 18 cm de graves et enrobés bitumineux pour les réseaux de catégories 1, 2 et 3) et estimée. Elle a été appliquée à la surface de chaussées en mauvais état (produit du linéaire en mauvais état connu pour l'échantillon et d'une largeur moyenne retenue de respectivement 7 m, 6 m et 5 m pour les réseaux de catégories 1, 2 et 3).

Deux échantillons de départements ont été retenus pour établir une fourchette d'ordres de grandeur :

- un échantillon de 18 départements sur lequel une chronique de l'état des chaussées est connue sur 5 ans (2019 à 2023) et pour lequel en 2023 la part de chaussées en mauvais état est respectivement de 9,9%, 12,3% et 14,3% pour les réseaux de catégories 1, 2 et 3
- un échantillon de 32 à 34 départements sur lequel l'état des chaussées est connu sur la seule année 2023 et pour lequel la part de chaussées en mauvais état est respectivement de 15%, 19% et 21% pour les réseaux de catégories 1, 2 et 3.

Au montant de l'entretien curatif est retranché le montant de 2 opérations d'entretien préventif réputé non réalisé et déterminées à dire d'experts sur les 30 ans de durée de dimensionnement d'une chaussée sous la forme d'un enduit superficiel d'usure (ESU) à 10 ans et d'un tapis d'enrobés à 20 ans.

La dette grise des chaussées du réseau départemental peut ainsi être estimée à :

- 2,47 Mds€ pour l'échantillon de 18 départements et extrapolée à 12 Mds€ pour l'ensemble des départements
- 6,85 Mds€ pour l'échantillon de 32 à 34 départements et extrapolée à 18,5 Mds€ pour l'ensemble des départements.

Le même raisonnement est appliqué à un échantillon de départements (69 dont on connaît la surface de ponts en mauvais état par type de construction et 40 dont on connaît l'état par type de construction) en se fondant sur la mercuriale des prix de réparation par type de construction du CEREMA actualisée en 2024. Il conduit à une estimation d'un ordre de grandeur d'une dette grise sur les ponts de 1,25 Mds€ pour l'échantillon, extrapolée à 1,8 Mds€ pour l'ensemble des départements.

Un tel raisonnement n'a pas pu être appliqué aux murs de soutènement pour lesquels une version actualisée de la mercuriale de prix du CEREMA n'a pas pu être trouvée.

Il n'a toutefois pas pu être appliqué au bloc communal pour lequel trop de données sont manquantes.

Ces résultats doivent évidemment être appréhendés avec toutes les précautions nécessaires. La définition de la dette grise donnée ici peut être questionnée. Des hypothèses simplificatrices ont été choisies pour les largeurs de chaussées et les techniques d'entretien curatif retenues. L'estimation est parcellaire, elle ne concerne que les chaussées et les ponts et ne tient notamment pas compte de l'adaptation des réseaux au changement climatique ou à leurs nouveaux usages (mobilités douces). Elle est fondée sur des échantillons et extrapolée. Elle a été réalisée dans un temps contraint et n'a pas fait l'objet d'une consolidation large au sein de la communauté des acteurs des infrastructures de mobilité. Le CEREMA s'est engagé à contribuer à celle-ci dans la temporalité de la conférence.

Néanmoins, cet ordre de grandeur de 12 à 18,5 Mds€ pour les chaussées et 1,8 Mds€ pour les ponts des départements est une donnée qui n'était pas calculée jusqu'alors et qui a le mérite d'alimenter la réflexion sur les besoins pour maintenir le patrimoine routier départemental.

A titre de comparaison internationale, l'Asphalt Industry Alliance (AIA) a publié le 18 mars 2025 son rapport annuel 2025 sur la maintenance des routes des autorités locales du Royaume-Uni (Angleterre, Pays-de-Galles et Grand Londres) qui identifie une dette grise (backlog) de 16,81 Mds£ soit 19,8 Mds€ pour un réseau de 203 809 miles soit 327 929 km. Ce linéaire n'est pas très éloigné des 381 964 km de réseau départemental en France, le réseau britannique étant corrélativement en plus mauvais état que celui des départements français : 48 % du réseau est en bon état au Royaume-Uni pour 59 à 64% en France (échantillons respectivement de 41 département pour 2023 et de 25 départements sur la chronique 2019-2023).

Enfin, la dette grise cumulée sur les chaussées et les ponts de 13,8 à 20,3 Mds€ est à rapprocher du montant de dépenses que les départements ont consacré en 2023 à l'entretien de leur réseauroutier soit 5,76 Mds€ dont 2,3 Mds€ en fonctionnement et 3,5 Mds€ en investissement.

Références :

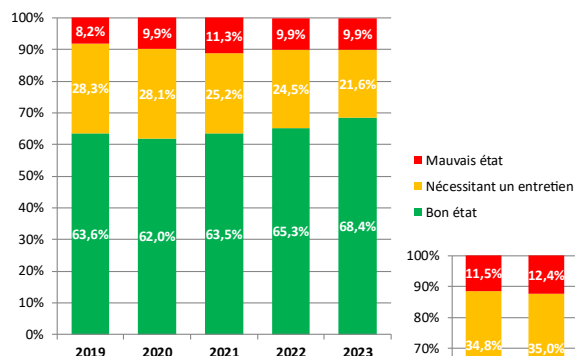
https://www.idrrim.com/ressources/documents/source/2/11468-IDRRIM_Rapport_ONR_2024.pdf

<https://www.asphaltuk.org/wp-content/uploads/ALARM-survey-2025.pdf>

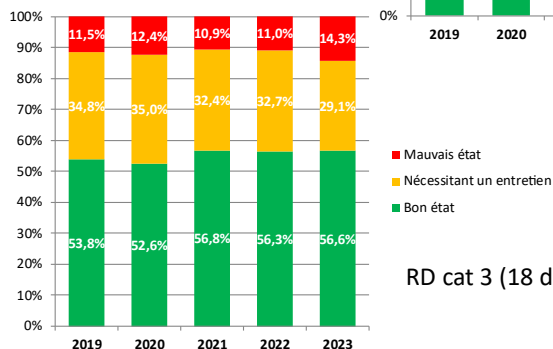
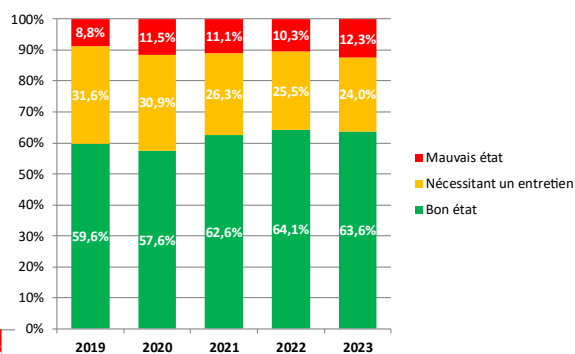
Table ou illustration 1

Chaussées : état du patrimoine

RD cat 1 (18 départements / 12 998 km)



RD cat 2 (18 départements / 17 504 km)



RD cat 3 (18 départements / 47 856 km)

20 mai 2025 | Ambition France Transport – Audition IDRRIM

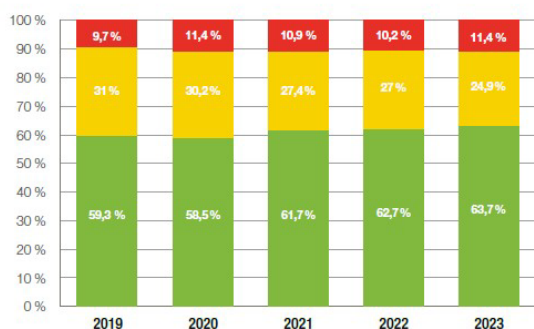
10



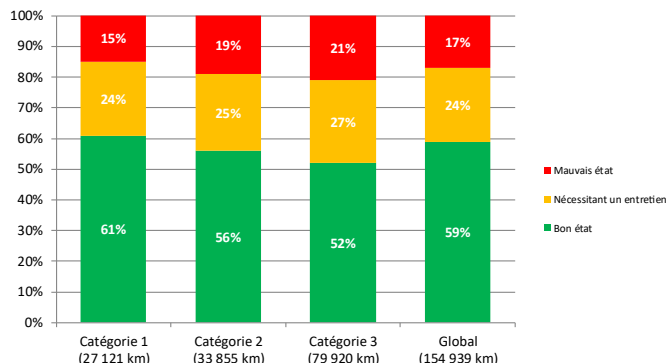
Table ou illustration 2

Chaussées : état du patrimoine

Réseau départemental



(25 départements / 138 074 km)



État des chaussées 2023 (échantillon : entre 32 et 34 départements pour les catégories 1, 2 et 3 et 41 départements pour le global)

20 mai 2025 | Ambition France Transport – Audition IDRRIM

9



Table ou illustration 3



Dette grise

➤ Calcul hypothèse échantillon 32 à 34 départements

échantillon 34, 33, 32 départements (2023)	cat 1	cat 2	cat 3	toutes cat	extrapolation à tous les départements
linéaire RD (km)	27 121	33 855	79 920	140 896	381 964
part du réseau de la cat sur l'ensemble	19,25%	24,03%	56,72%		
% chaussées en mauvais état en 2023	15,00%	19,00%	21,00%		
largeur moyenne de chaussée (m)	7	6	5		
surface de chaussées en mauvais état (m2)	28 477 050	38 594 700	83 916 000		
solution de régénération (épaisseur BB+GB) (m)	0,3	0,24	0,18		
masse volumique des enrobés (t/m3)	2,35	2,35	2,35		
prix enrobés BB et GB (€TTC/t)	120,00	120,00	120,00		
prix enduit superficiel d'usure (ESU) (€TTC/m2)	4,80	4,80	4,80		
coût entretien curatif (€TTC)	2 409 158 430	2 612 089 296	4 259 576 160		
coût entretien préventif (ESU) (€ TTC)	136 689 840	185 254 560	402 796 800		
coût entretien préventif (4 cm BB) (€ TTC)	321 221 124	435 348 216	946 572 480		
dette grise	1 951 247 466	1 991 486 520	2 910 206 880		
dette grise toutes catégories				6 852 940 866	18 578 076 773

CONCLUSION (2000 caractères)

L'IDRRIM a été capable de contribuer aux travaux de France Ambition Transports à la demande de Départements de France grâce aux enquêtes et rapports de l'Observatoire national de la route essentiellement alimentés par l'Etat et les départements. La contribution prend la forme d'un ordre de grandeur fondé sur des échantillons situés entre 20 et 30% de la population totale des départements. L'évaluation de la dette grise pour les chaussées de l'ensemble des départements se situe dans une fourchette comprise entre 12 et 18,5 Mds€. Celle des ponts s'élève à 1,8 Mds€. Ces chiffres doivent être pris avec toutes les précautions méthodologiques nécessaires.

Les résultats auraient gagné en précision sur des échantillons plus importants. Cette conclusion rappelle tout l'intérêt que le plus grand nombre de départements possible répondent systématiquement et exhaustivement aux enquêtes annuelles de l'ONR. Cette observation prend encore plus de force pour le bloc communal pour lequel les données disponibles ne permettent même pas d'établir un ordre de grandeur.