



## **DOSSIER DE PRESSE**

**Assemblée générale, 11 Juin 2015**

## Assemblée Générale de l'USIRF du 11 juin 2015

### Routes et Rues, chiffres clés...

- Le réseau routier, c'est **1 million de kilomètres** : sa gestion est assurée principalement par les collectivités locales.
- Le réseau national ne comporte plus que 21 000 kilomètres (2% du réseau routier français), autoroutes comprises mais supporte **34% du trafic** (12 000 km de routes nationales et 9 000 km d'autoroutes concédées).
- Valeur patrimoniale du réseau routier français : **2 000 milliards d'€**.
- Le réseau routier est géré de façon totalement atomisée (36 000 donneurs d'ordre)
- Les collectivités locales dépensent 15 Milliards pour leurs routes dont **7,5 Milliards** en travaux confiés à nos entreprises.
- Depuis 2008 les départements ont réduit leurs dépenses routières de **29%** ; les budgets primitifs 2015 affichent une nouvelle baisse de **7%**
- L'essentiel (90 %) du chiffre d'affaires des entreprises routières est fait sur **l'entretien** du réseau routier et de voirie existant.
- L'industrie routière, ce sont, **90 000 salariés** et 1 500 établissements/centres de travaux répartis sur le territoire national.
- Communes/intercommunalités et départements sont leurs principaux clients : **51,5%**.
- **100 000 agents publics** travaillent encore pour la gestion, l'exploitation et l'entretien des routes et des voiries (Etat, Villes, Intercommunalités, départements).
- La régie est encore bien présente pour l'entretien et l'exploitation du réseau (viabilité hivernale, fauchage, signalisation horizontale, verticale, dispositifs de retenu ...).
- La route assure **88 %** des déplacements de personnes et **88 %** des transports de marchandise.
- Les routes et les rues sont de très loin le **principal support de la mobilité** du quotidien. Elles contribuent à l'essor des nouvelles mobilités (co-voiturage, auto-partage, vélo en libre-service ou non, bus et autocars à haut niveau de service, tramway).
- Les routes et les rues sont un élément fondamental de la compétitivité de notre pays, apprécié des investisseurs étrangers, elles constituent un réseau essentiel pour la vie économique et sociale,
- Routes et rues en France constituent **le premier réseau social !**



### Etude USIRF 2015 (Sur un échantillon de 10 départements)\*

Sur la période 2012-2015 les dépenses globales consacrées à la route hors personnel sont en **baisse de 9 %** alors que la masse salariale augmente de **8 %**.

La dépense routière se répartit en **46 %** pour les investissements, **24 %** pour la masse salariale, **15 %** pour les grosses réparations et **15 %** pour le fonctionnement

Les moyens consacrés à l'entretien et aux grosses réparations varient de 9 000€ à 11 000€ par km alors que ceux consacrés aux investissements varient du simple au double, de 8 000€ à 17 000€ du km.

Les grosses réparations servent très clairement de variable d'ajustement

(\* étude confiée à Marc Bourgeois Solutions Collectivités (MBSC)

## Focus sur les chiffres ou éléments clés sur la gestion et l'entretien routier

### 1- La valeur patrimoniale de l'ensemble du réseau routier français est de l'ordre de grandeur du PIB de la France (ou de sa dette publique...).

La seule valeur des 20 000 km du réseau national (incluant les autoroutes concédées) est estimée par le Ministère de l'Ecologie à **250 milliards** d'euros.

Les réseaux départementaux et communaux, au total un million de kilomètres, ont une valeur de reconstruction, chaussées et ouvrages d'art, de l'ordre de **1 750 milliards** d'euros. Ces chiffres sont à mettre en regard des sommes actuellement consacrées à l'entretien de l'ensemble du réseau routier, de l'ordre de 15 milliards d'euros, ce qui représente **moins de 1%** de sa valeur (et suppose une **durée de vie des routes supérieures à cent ans...**).

### 2- Les donneurs d'ordre publics et les réseaux routiers : 36 000 donneurs d'ordre pour 1 million de kilomètres !

La communauté publique routière se caractérise par sa grande hétérogénéité et par son atomisation.

La gestion du million de kilomètres que constitue le réseau français est supportée principalement par les collectivités de base (communes ou intercommunalités), les métropoles et les départements.

Le réseau routier, c'est plus de 1 million de kilomètres répartis de la manière suivante :

- Le réseau communal et intercommunal représente plus de **660 000** kilomètres
- Le réseau départemental représente **380 000** kilomètres

Les métropoles (41 communes ont plus de 100 000 habitants) et les départements (102 conseils départementaux) disposent d'une administration structurée ce qui n'est pas souvent le cas dans les petites communes. 20 000 communes ont moins de 500 habitants, 32 000 communes ont moins de 2000 habitants.



### 3- Les entreprises de construction routières : 14 milliards de chiffre d'affaires

Le secteur représente 90 000 salariés. Il est composé de 1500 établissements/centres de travaux répartis sur le territoire national au plus près de besoins régionaux. Il est plutôt concentré (une quinzaine d'entreprises qui représente 90% du chiffre d'affaires). Il dispose de l'ordre de 600 unités industrielles (centrales d'enrobés, usines de liants).

14 milliards de chiffres d'affaires en 2014 dont 65 % dépend directement de la commande publique 90 % de ce chiffre d'affaires porte sur le réseau routier et de voiries existant pour son entretien et sa modernisation.

La répartition du chiffre d'affaire en fonction de la typologie des clients est la suivante en 2013 était la suivante:

#### Secteur public : 65 %

- Départements : 15 %
- Villes intercommunalités : 36,5 %
- Etat : 4,5 %
- Entreprises publiques et grands projets (hors autoroutes) : 9% (RFF, ERDF, GRDF...)

#### Secteur privé : 35 %

Privé hors autoroutes : 31 % (lotissements, logistique, distribution, industrie...)

Sociétés d'autoroutes : 4 %

Les entreprises ont vu chuter ces cinq dernières années leur chiffre d'affaires (-30%) en particulier pour leur activité en milieu rural et pour les conseils généraux. Les travaux d'aménagement urbain et ceux liés au développement des transports collectifs (tram et BHNS) qui jusqu'alors avaient maintenus l'activité en milieu urbain ont baissé fortement en 2014.

La perte a été de 20 000 emplois ces trois dernières années et les carnets de commande sont en chute à ce jour de 15 %.

### 4- Les modes d'interventions ou contractuels

Les gestionnaires publics interviennent en régie pour :

- Maitrise d'œuvre (quand intégrée)
- Travaux en régie
  - Industrie (marginal)
  - Services (fauchage-viabilité hivernale, parfois marquage)
  - Exploitation : interventions sur incidents/accidents
  - Petit entretien – parfois équipements de la route

Les modes contractuels actuels pour les travaux confiés au privé :

Ils peuvent porter sur l'entretien courant ou préventif /modernisation/services (fauchage/SH marginal)/signalisation verticale et horizontale/dispositifs de retenue

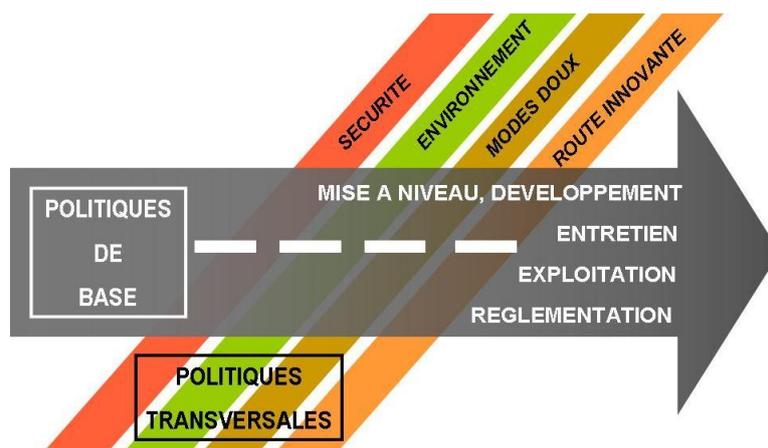


- Marchés à bons de commandes annuel ou pluriannuel (3 ans)
- Accords-cadres
- PPP marginaux
- Amorce de contrats globaux :
  - Voirie /éclairage
  - Voirie/éclairage/espace public urbain (places, voies piétonnes, trottoirs...)
  - Voirie/assainissement
  - Réalisation/entretien/maintenance/propreté (zones d'activités)

## 5- Les différents domaines de la route



## 6- Les politiques d'entretien: un élément d'une stratégie globale



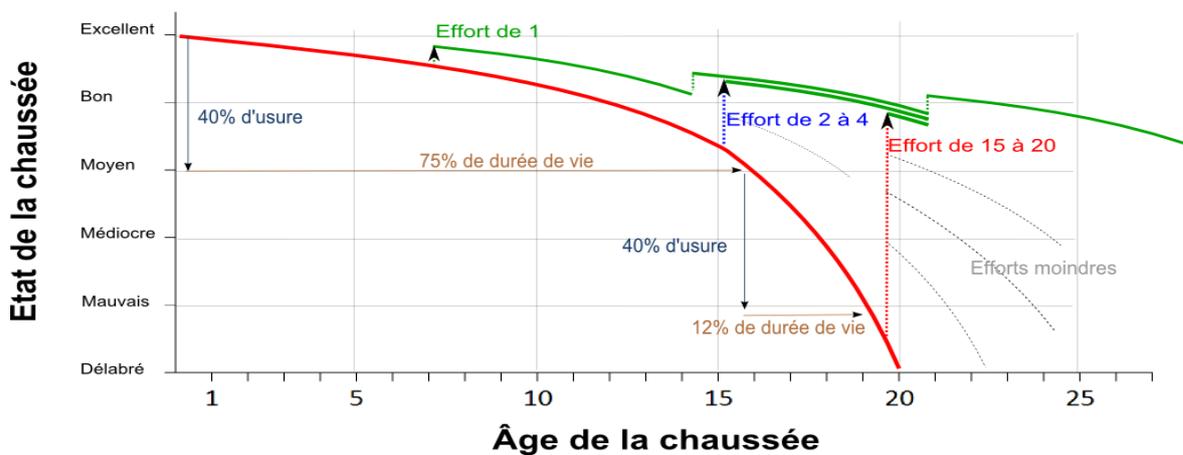
*Entretenir* → préserver le patrimoine

*Exploiter* → garantir une bonne circulation

## 7- Pourquoi entretenir une route ?



## 8- Cycle de vie d'une route



Ce schéma montre l'effort financier nécessaire à l'entretien d'une route pour conserver une chaussée en bon état. Sans entretien, l'usure est de 40% en 15 ans en moyenne (75% de durée de vie), puis à nouveau de 40% au cours des 4 années suivantes (12% de durée de vie), ce qui indique une non linéarité de la dégradation laquelle s'accélère dès l'apparition des premières fissures.

Par ailleurs, avec un entretien constant d'indice 1, la route, initialement en excellent état, est maintenue en état au cours des 25 années prises en compte. Si non, l'entretien nécessaire pour revenir à un niveau de service acceptable peut coûter de 2 à 20 fois plus selon le moment de l'intervention.

## 9- Les coûts d'une route

Le coût de construction d'une **autoroute** est très élevé : en moyenne, un kilomètre coûte 6 millions d'euros. En montagne, ce chiffre explose : 42 millions.

Le coût moyen de construction pour une **route à 2x2 voies** est de l'ordre de 5,4 M€HT par km (valeur 2006).

Un kilomètre de **route départementale** : couche de roulement : 100.000 € ; réfection de la structure de chaussée : 200.000 €. Construction d'une route neuve de 2 à 5 millions d'euros.

Coût d'un **giratoire** : de 100 000 € à 1 million d'euros selon la valeur du terrain.

En dehors de l'achat du terrain, 40 % du budget sont consacrés à la chaussée, 30 % aux réseaux et aux aménagements paysagers, 25 % aux trottoirs et équipement complémentaire comme l'éclairage public, et 5 % à la signalisation.

Un kilomètre de **piste cyclable** : entre 10.000 € (bande cyclable) et 200.000 € (piste cyclable séparée physiquement)

Un **potelet de protection** sur les trottoirs en ville pour empêcher le stationnement... : 150 € + la pose !

Un **horodateur** de 4 500 à 8 000 €

Une **place de parking** : 2 500 € en plus du prix du terrain, mais 15.000 € pour une place en parking souterrain.

Un **radar pédagogique** : 2 495 €

\*\*\*\*\*