



OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE

DOSSIER DE PRESSE

26 JANVIER 2016

L'Etat des routes, une priorité stratégique	3
Pourquoi cette charte ?	4
La transparence sur les données routières	6
- <i>Objectifs de l'ouverture des données routières</i>	<i>6</i>
- <i>Types de données ouvertes</i>	<i>6</i>
- <i>Calendrier</i>	<i>6</i>
Annexe : la charte d'engagement	7
Bibliographie.....	13

L'Etat des routes, une priorité stratégique

Le réseau routier français, tous gestionnaire confondus, permet la desserte fine du territoire et participe au développement économique du pays. La route est au cœur des déplacements de marchandises comme des personnes. Ce réseau assure 88% des déplacements de personnes et 88% des transports de marchandises.

Avec un million de km de voirie, la France est un des pays les mieux dotés au monde en matière d'infrastructures routières. Il offre aux entreprises qui choisissent la France pour investir et s'implanter, un avantage concurrentiel certain.

Facteur déterminant de l'attractivité et de la compétitivité du pays, ce réseau doit être entretenu afin de maintenir son niveau de service. Il est primordial que ce patrimoine soit préservé par des opérations d'entretien préventif et de renouvellement.

Le réseau routier français

	Km	Observations
Autoroutes concédées	9 048	dont 2 308 km à 2 x 3 voies
Autoroutes non concédées	2 601	
Routes nationales	8 898	dont environ 4 282 km à chaussées séparées
Routes départementales	377 965	dont environ 1 500 km à chaussées séparées
Routes communales et rues	666 350	
Total	1 064 862	
Chemins ruraux	environ 600 000 km	



A qui appartiennent les différentes routes ?

	Collectivité publique responsable	Décideur	Services constructeur et gestionnaire de la route
Autoroutes concédées	Etat	Ministre chargé des Transports (Direction générale des infrastructures, des transports, de la mer)	Sociétés concessionnaires
Autoroutes non concédées et routes nationales	Etat	Ministre chargé des Transports (Direction générale des infrastructures, des transports, de la mer)	Direction Interdépartementale des routes (DIR) Services régionaux de maîtrise d'ouvrage au sein des DREAL (SMO)
Routes départementales	Département	Conseil départemental	Services techniques du département
Voies communales	Commune ou intercommunalités compétentes (EPCI)	Conseil municipal ou conseil communautaire / métropolitain	Services techniques de la commune ou de l'EPCI

L'investissement dans le réseau routier représente un élément stratégique pour l'activité des entreprises routières. L'activité des entreprises de travaux publics routiers dépend à 70 % de la commande publique.

Les travaux publics représentent 250 000 emplois. C'est le secteur qui emploie le plus de jeunes en apprentissage.

Les seuls travaux routiers représentent 90 000 emplois, dont deux tiers sont des emplois ouvriers.

Pourquoi cette charte ?

L'observatoire de la route vise **deux objectifs stratégiques**.

- **1/ Partager les connaissances pour évaluer l'efficacité des politiques techniques pour une gestion économe des réseaux routiers.**

Il s'agira de **recenser les pratiques partenariales et les techniques innovantes en matière de réparations et de cycles de maintenance**, permettant d'améliorer le rapport qualité/coût du réseau routier.

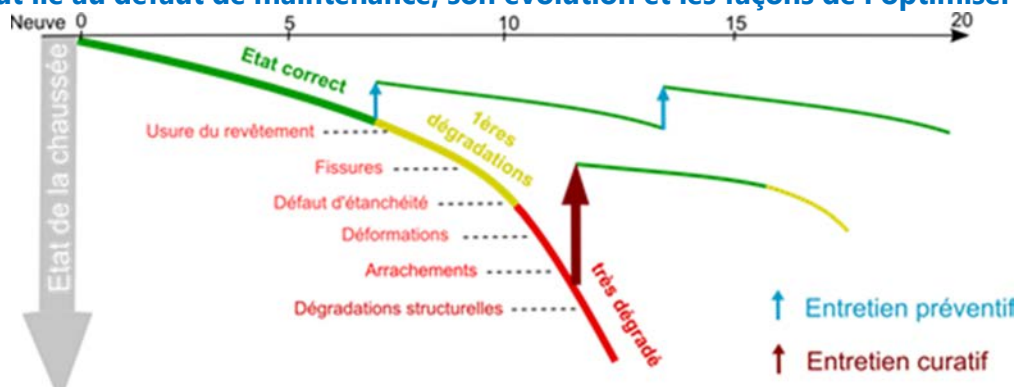
- **2/ Objectiver l'état du réseau routier afin d'éclairer les décideurs pour mieux optimiser l'efficacité des missions dont ils ont la responsabilité.**

Il s'agira d'**évaluer l'état global des réseaux routiers français, son évolution** constatée au cours de ces dernières années et le cas échéant, le surcoût lié à un éventuel défaut de maintenance préventive. L'enjeu sera aussi de recenser et de développer les outils utiles aux gestionnaires de voirie pour **mesurer ce surcoût, maîtriser son évolution, et définir des stratégies et des politiques d'optimisation** dans la durée.

Cet observatoire permettra également d'évaluer la **corrélation entre l'état du patrimoine et les dépenses globales à consacrer chaque année à l'entretien et l'exploitation de la voirie**.

Parmi ses actions déterminantes, cet observatoire permettra de **définir les « courbes de résilience » des infrastructures routières**.

Ainsi, pour chaque ouvrage d'art ou chaussée, **il s'agira d'établir une courbe et un « point d'inflexion », c'est-à-dire de déterminer les conditions de formation du surcoût lié au défaut de maintenance, son évolution et les façons de l'optimiser**



L'observatoire rassemblera tous les acteurs concernés par le sujet, sa mise en place sera assurée par les signataires de la présente charte d'engagement :

- ✓ **L'État**, au titre du réseau routier national, concédé ou non, et de l'intérêt stratégique pour la nation de disposer d'un réseau routier durable
- ✓ **L'ADF**, au titre des compétences des départements en matière de gestion des routes départementales, de solidarité territoriale et d'ingénierie territoriale
- ✓ **L'AdCF**, au titre des différentes formes de groupements de communes (communautés et métropoles), gestionnaires de tout ou partie de la voirie communale et en charge des conditions d'accueil local des entreprises
- ✓ **L'USIRF**, au titre de l'industrie routière
- ✓ **Le STRRES**, au titre de l'industrie des ouvrages d'art
- ✓ **L'IDRRIM**, en tant qu'organisme fédérateur des différents acteurs des infrastructures, pressenti pour porter l'observatoire

L'observatoire bénéficiera du concours :

- ✓ Du **CEREMA**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière et en charge des mobilités,
- ✓ Et de **l'IFSTTAR**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière.

La transparence sur les données routières

L'observatoire national de la route sera alimenté par un grand nombre de données pour les routes nationales et les autoroutes. **Aussi, pour que l'ensemble de ces informations bénéficie au plus grand nombre, Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a souhaité que la création de cet observatoire soit accompagnée d'une ouverture des données routières sur le réseau national.**

Un portail internet unique sera donc mis en place, destiné à diffuser les données publiques du réseau routier national.

a. Objectifs de l'ouverture des données routières

L'ouverture des données publiques dans le domaine routier présente plusieurs opportunités :

- **Informé en toute transparence les décideurs et le citoyen** sur l'état du patrimoine et l'utilisation des deniers publics
- **Fournir des données aux entreprises du secteur numérique** qui développent des services à l'utilisateur (ex. consistance du réseau, données de trafic en temps réel)
- **Renforcer le rôle de l'Etat comme fournisseur de services dans certains domaines** (ex. l'information routière avec Bison Futé)

b. Types de données ouvertes

Les données qui seront ouvertes sont de trois types :

- **Les données statiques** sur l'état du patrimoine, la consistance du réseau et les vitesses maximales autorisées.
- **Les données dynamiques** (accidents, travaux, fermetures de voies...) **avec les données caractérisant la circulation** (volume de trafic, vitesse, longueurs de bouchons...)
- **Les documents rendant compte de l'activité et ceux sur l'utilisation des deniers publics.**

Calendrier de la transparence

Au 1^{er} septembre 2016 : ouverture du portail internet et publication de la plupart des données statiques (consistance du réseau, état du patrimoine, documents rendant compte de l'activité et de l'utilisation des deniers publics)

Au 1^{er} septembre 2017 : intégration des vitesses maximales autorisées et des données dynamiques caractérisant la circulation



OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE

CHARTRE D'ENGAGEMENT

26 JANVIER 2016

Exposé des motifs

Avec un million de km de voirie, la France est le pays le mieux doté au monde en matière d'infrastructures routières, qu'il s'agisse de la longueur du réseau, de son maillage, de sa densité au km².

Comprenant en 2015 10 000 km d'autoroutes (dont 9000 km concédés), 11 000 km de RN, 380 000 km de RD et 660 000 km de voirie communale et intercommunale, dont la continuité est assurée par 250 000 ouvrages d'art dont 240 d'une portée supérieure à 100 m, ce réseau est un facteur déterminant de l'attractivité et de la compétitivité du pays.

Il offre aux entreprises qui choisissent la France pour investir et s'implanter, un avantage concurrentiel certain, d'autant que l'engorgement routier autour des grands centres urbains est plutôt mieux contenu que dans les autres pays de l'OCDE. La qualité du patrimoine, autant que le maillage, forgent cette compétitivité du réseau routier dans les territoires.

Dans le contexte de lutte contre le réchauffement climatique et d'évolution des mobilités, il convient d'abord d'accentuer tous les efforts entrepris pour la requalification environnementale des routes et pour un trafic plus fluide et apaisé dans les zones les plus denses, offrant des temps de parcours les plus fiables possibles aux acteurs économiques et aux usagers, leur permettant ainsi d'optimiser leurs coûts de revient, tout en diminuant les impacts environnementaux.

Parallèlement aux moyens pour optimiser l'usage des infrastructures existantes par des mesures d'exploitation et de régulation visant un meilleur partage dans le temps et dans l'espace entre les catégories d'usages, des investissements de capacité, de requalification et de maintien du patrimoine, par mode ou multimodes, resteront nécessaires tant pour accompagner le développement économique que les mobilités quotidiennes avec des taux d'émission de carbone par tonne/km transportée ou voyageur/km optimisés.

Dans un contexte de moyens financiers publics durablement contraints du fait de l'ardente obligation de contenir, voire de réduire la dette publique, préserver une capacité d'investissement soutenable pour adapter le réseau routier aux défis du XXI^{ème} siècle est une nécessité absolue si le pays veut rester attractif au plan international, nonobstant les besoins relevant d'une problématique analogue sur le réseau ferré.

Or, à l'instar de ce qui s'est produit aux USA et en Allemagne, avec des conséquences qui peuvent peser lourdement et longuement sur leur compétitivité économique, on constate depuis plusieurs années une dégradation des réseaux routiers français en moyenne. Elle concerne les chaussées, les équipements de la route, les ouvrages d'art...

Cette dégradation à objectiver est de nature à engendrer à terme un important surcoût lié au défaut de maintenance préventive pour les gestionnaires routiers. Sa poursuite conduirait inévitablement à une situation non soutenable à terme : les coûts de grosses réparations structurelles deviendraient prohibitifs et mobiliseraient des ressources aux dépens d'autres types de dépenses.

Ce surcoût que l'on peut définir comme le montant à investir à l'année n pour remettre à niveau un réseau de telle sorte que le budget pluriannuel des investissements correspondant aux cycles de grosses réparations ou et aux dépenses de maintenance courante soit optimisé, est cependant mal connu.

La création de l'observatoire national de la route vise à éclairer acteurs et décideurs sur cette problématique, de telle sorte qu'ils puissent mieux optimiser l'efficacité des missions dont ils ont la responsabilité.

Il doit permettre, de manière innovante, de mieux cerner la résilience du réseau routier français et d'aider les gestionnaires dans leurs choix.

L'observatoire a vocation à **rassembler tous les acteurs concernés** par le sujet, sa mise en place sera assurée par les signataires de la présente charte d'engagement :

- ✓ L'**État**, au titre du réseau routier national, concédé ou non, et de l'intérêt stratégique pour la nation de disposer d'un réseau routier durable
- ✓ L'**ADF**, au titre des compétences des départements en matière de gestion des routes départementales, de solidarité territoriale et d'ingénierie territoriale
- ✓ L'**AdCF**, au titre des différentes formes de groupements de communes, (communautés et métropoles), gestionnaires de tout ou partie de la voirie communale et en charge des conditions d'accueil local des entreprises
- ✓ L'**USIRF**, au titre de l'industrie routière
- ✓ Le **STRRES**, au titre de l'industrie des ouvrages d'art
- ✓ L'**IDRRIM**, en tant qu'organisme fédérateur des différents acteurs des infrastructures, pressenti pour porter l'observatoire

L'observatoire bénéficiera du concours.

- ✓ Du **CEREMA**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière et en charge des mobilités,
- ✓ Et de l'**IFSTTAR**, en tant qu'organisme technique et scientifique de l'Etat, dans sa vocation à éclairer la communauté technique routière.

1. Article 1 – Objet

L'observatoire national de la route a pour objet :

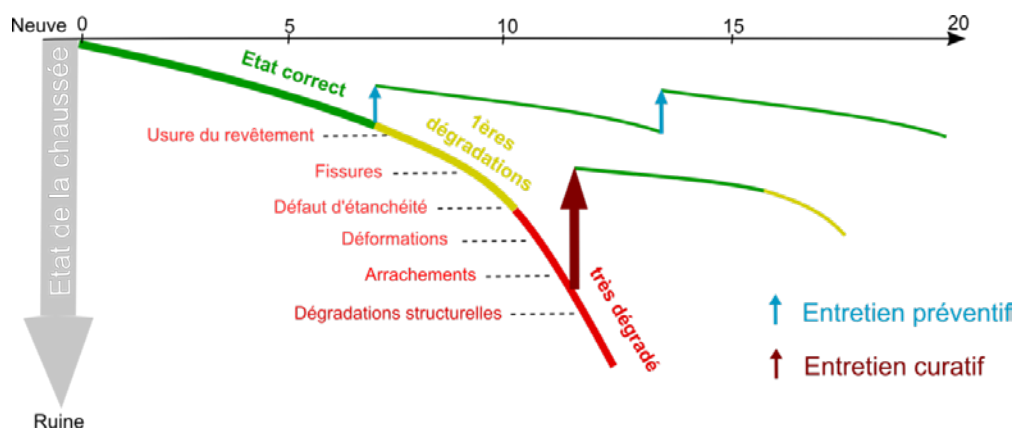
- 1.1. D'évaluer l'état global des réseaux routiers français et son évolution constatée au cours de ces dernières années et le cas échéant, le surcoût lié à un éventuel défaut de maintenance préventive.
- 1.2. D'évaluer, pour les voiries nationales, départementales et communales des métropoles (à terme pour l'ensemble de la voirie), de manière prédictive, la corrélation entre des indicateurs globaux et pertinents d'état du patrimoine et les dépenses globales à consacrer chaque année à l'entretien et l'exploitation de la voirie, aux grosses réparations des chaussées, aux grosses réparations des ouvrages d'art.
- 1.3. De recenser les pratiques partenariales et techniques innovantes en matière de grosses réparations et de cycles de maintenance, notamment celles qui ont pour effet d'améliorer le rapport qualité/coût du réseau routier et sont de nature à diminuer le montant de la dette grise.
- 1.4. De recenser et de développer les outils utiles aux gestionnaires de voirie pour mesurer le surcoût visé au 1.1, maîtriser son évolution, définir des stratégies et des politiques d'optimisation dans la durée.

2. Article 2 – Actions à conduire

- 2.1. L'action la plus structurante à mener est de mieux préciser les « courbes de résilience » des infrastructures routières en vue de faire émerger un modèle permettant d'optimiser les ressources mobilisables.

Il s'agit, pour les ouvrages d'art d'une part et pour les chaussées d'autre part de mettre au point le schéma suivant, par type de structure de chaussée en fonction du trafic supporté et des conditions climatiques particulières, prenant en compte la situation initialement recensée.

La forme de la courbe, permettant d'appréhender le « point d'inflexion » de la formation de ce surcoût et de son évolution et les façons de l'optimiser, doit être objectivée :



Cette action nécessite la mobilisation des moyens d'ingénierie du réseau technique et scientifique de l'Etat, des collectivités et des professions concernées.

Compte-tenu de la complexité du sujet, l'approche sera progressive, le modèle initial étant conçu « à grosse maille » à partir des expériences existantes, dans l'objectif d'un modèle de plus en plus fin et précis, au fil des années.

2.2. La collecte périodique, la compilation et l'extrapolation par strate des [données relatives au surcote potentiel du défaut de maintenance préventive](#) et l'analyse de son évolution.

2.3. La mise au point et la diffusion d'un [outil de recensement des dépenses routières et de voirie par collectivité](#), sur la base de l'étude développée en 2015 par l'USIRF sur 9 départements tests.

L'objectif est que les gestionnaires de voirie [s'approprient cet outil](#) pour effectuer eux-mêmes les analyses annuelles, qui peuvent aussi leur être utiles en interne (pour évaluer leurs politiques ou pour rendre compte dans les rapports d'activité) et pour se comparer avec les autres gestionnaires confrontées à des situations analogues.

2.4. La collecte périodique, la compilation et l'extrapolation par strate des [dépenses routières](#) issues du 2.3., ainsi que [l'analyse des évolutions](#) d'une année sur l'autre.

2.5. Un [suivi qualitatif des travaux d'entretien](#) menés et la collecte périodique des [pratiques remarquables](#) et des [techniques innovantes](#) à même d'influer sur l'optimisation de la dette grise.

2.6. Un [rapport périodique](#) sur la corrélation entre l'évolution du surcote potentiel du défaut de maintenance préventive, l'essaimage des bonnes pratiques et des techniques innovantes, et l'évolution de la structure des dépenses des gestionnaires réseaux de voirie, tant sur les ouvrages que sur les chaussées.

3. Article 3 – Gouvernance

La mise en place et la gestion de l'observatoire national des routes sont assurées par l'IDRRIM.

Il est piloté sous le contrôle du comité scientifique et technique.

Les modalités de gouvernance de l'IDRRIM s'appliquent à l'observatoire.

Il peut faire appel à des experts

4. Article 4 – Contribution des membres fondateurs

Les membres fondateurs de l'observatoire, signataires de la présente convention, s'engagent à participer à la collecte des informations techniques et financières nécessaires aux travaux, soit directement, soit en sollicitant le concours de leur membres.

5. Article 5 – Lien avec les observatoires régionaux et nationaux existants

L'Observatoire national de la route établit des relations avec les observateurs régionaux et nationaux existants dans la perspective de la remontée d'informations et leur consolidation.

Signataires

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, représenté par **Alain Vidalies**, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

L'Assemblée des Départements de France, représentée par **Dominique BUSSEREAU**, Président

L'Assemblée des Communautés de France, représentée par **Charles-Eric LEMAIGNEN**, Président

L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière de France, représentée par **Jacques TAVERNIER**, Président

Le Syndicat National des Entrepreneurs Spécialistes de Travaux de Réparation et de Renforcement de Structures, représenté par **Christian TRIDON**, Président

L'Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité, représenté par **Yves KRATTINGER**, Président



Bibliographie

IDRRIM (www.idrrim.com → *publications*)

Livre blanc : "Entretien et préserver le patrimoine d'infrastructures de transport : une exigence pour la France"

Sensibiliser les décideurs publics sur la nécessité d'entretenir et préserver le patrimoine public d'infrastructures, en portant à leur connaissance l'ensemble des enjeux économiques, techniques qui sous-tendent la décision politique et l'arbitrage budgétaire : tel est l'objectif du Livre blanc publié par l'IDRRIM.

USIRF (www.usirf.com → *espace documentaire*)

La dépense de gestion, d'entretien et d'investissement routier en France : quelles réalités derrière les chiffres globaux et leurs évolutions pour les Travaux Publics ? (Etude sur neuf départements tests)

Confrontée depuis plusieurs années à une baisse notable des travaux confiés à ses entreprises dans le domaine routier, l'USIRF s'interroge sur les raisons et durabilité de cette tendance, de façon à préparer les entreprises à adapter à bon escient leurs capacités de production.

Routes, rues l'urgence

Premier réseau social avant l'heure, le réseau routier relie les personnes et facilite leur quotidien, favorise les échanges économiques et l'accès aux services, lutte contre la désertification rurale et participe au bien vivre ensemble. Assumant près de 88 % des échanges de biens et de personnes et représentant un patrimoine cumulé de 2 000 milliards d'euros, le réseau routier français est l'un des plus remarquables d'Europe.

Ce livret est conçu comme un guide pratique pour répondre à ces deux questions de base : qu'est-ce qu'une route et comment l'entretenir ?

L'état de la route 2015

Présentation des grands chiffres de la route et des actions de la profession et des entreprises routières.