



**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 ?**

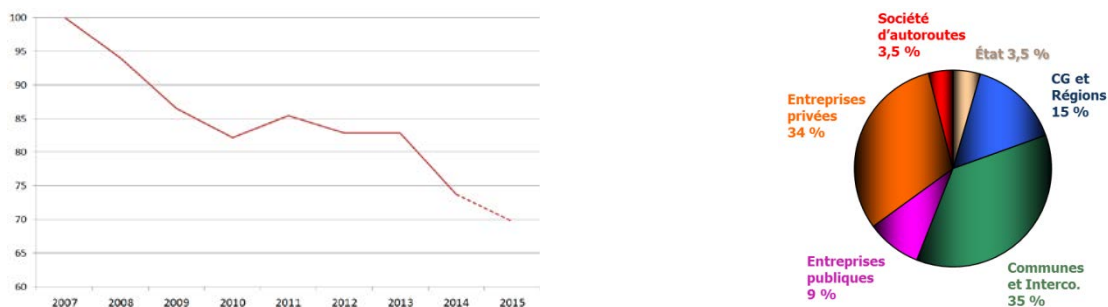
**Etude sur neuf départements tests**

## **Résumé**

## 1. Cadre de l'étude

Confrontée depuis plusieurs années à une baisse notable des travaux confiés à ses entreprises dans le domaine routier, l'URSIF 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.

- **Evolution de la commande vers les entreprises (source USIRF)**



*Evolution du chiffre d'affaire global des entreprises routières (-30 % sur la période 2007/2014) et poids des différents maîtres d'ouvrage*

Le contexte financier des collectivités est contrasté, avec d'un côté la baisse des dotations de l'Etat et le poids croissant des dépenses sociales au regard du niveau de l'emploi et du vieillissement de la population qui grèvent des capacités d'autofinancement et donc d'endettement, et de l'autre des taux d'intérêts historiquement bas et un prix du pétrole revenu au niveau de 2004, augmentant le pouvoir d'achat en volume des travaux d'investissement et de gros entretiens des chaussées. Pour un même million d'euros empruntés, on peut réaliser en 2016, 30% de plus de revêtements routiers qu'en 2009. C'est donc paradoxalement plus que jamais le moment d'investir et de rattraper les retards accumulés sur la maintenance des réseaux routiers.

Connue dans sa globalité par les approches macroéconomiques disponibles, la dépense routière et de voirie en France n'est pas appréhendée de façon précise dans les réalités qu'elle sous-tend, tant en valeurs absolues qu'en évolutions.

Ainsi, une évolution apparemment favorable des données globales peut masquer des évolutions très contrastées dans tel ou tel pan de l'activité routière : l'entretien courant, les investissements de grosses réparations des ouvrages ou des chaussées, les investissements de modernisation des itinéraires, les grands travaux, les aménagements cyclables, etc.

Il serait nécessaire de disposer à terme d'une cartographie consolidée des dépenses nationales et locales pour les dépenses routières et de voirie à partir de laquelle des ratios et indicateurs de suivis pourraient être établis et utilisés de façon partagée tant par les gestionnaires de voirie que par les entreprises routières en vue d'une optimisation générale en relation avec le suivi de l'état des infrastructures routières.

Cette cartographie constituera un élément central de l'observatoire national de la route dont le lancement officiel fait l'objet de la cérémonie du 26 janvier.

Dans un premier temps, la présente étude a consisté à établir en 2015 une méthode de collecte et d'analyse des données sur un échantillon de 9 conseils départementaux, sur la période 2011 à 2015,

dans la perspective de traiter en 2016 le niveau intercommunal, puis de généraliser à l'ensemble des collectivités locales.

## 2. Principaux enseignements

### 2.1. L'étude est fructueuse et transposable aux autres collectivités

Le test sur les 9 départements a permis de constater qu'il était possible et réaliste, avec des moyens raisonnables de collecter et d'exploiter l'ensemble des données nécessaires.

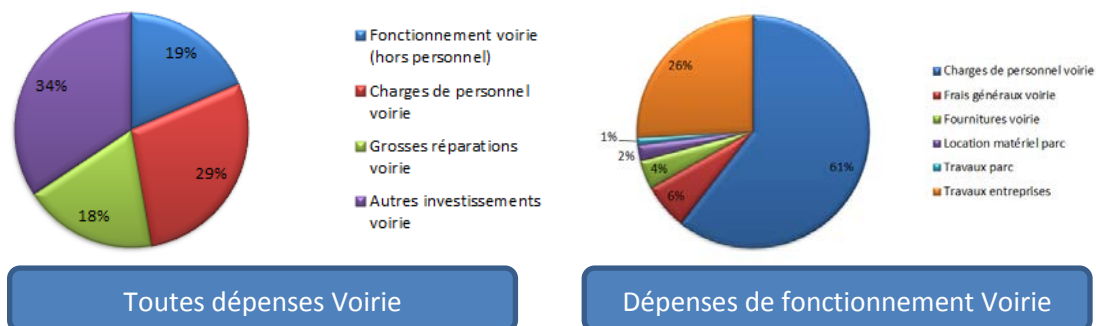
Tous sont intéressés par les résultats et analyses, soit comme outil pédagogique, soit comme outil permettant d'approfondir certaines réflexions internes, soit aux fins d'utilisation de tout ou partie pour les rapports d'activités annuels.

Il convient de noter à cet égard que l'ADSTD s'est fortement impliquée dans la démarche avec le soutien de l'ADF.

On peut donc imaginer que cette dynamique porte ses fruits et qu'elle soit transposable à toutes les collectivités à terme, moyennant un dispositif d'amorce approprié, comme ce fut de fait le cas pour les départements.

Dans cette perspective, l'observatoire national de la route n'aurait plus qu'à récolter les données fournies par les collectivités et à en effectuer les compilations qui n'auraient pas déjà été effectuées par les associations.

### 2.2. Les principales données sur l'échantillon test



**Toutes dépenses de voirie confondues, la part du personnel représente environ 30% et la part d'investissements un peu plus de 50% dont un tiers de grosses réparations des chaussées.**

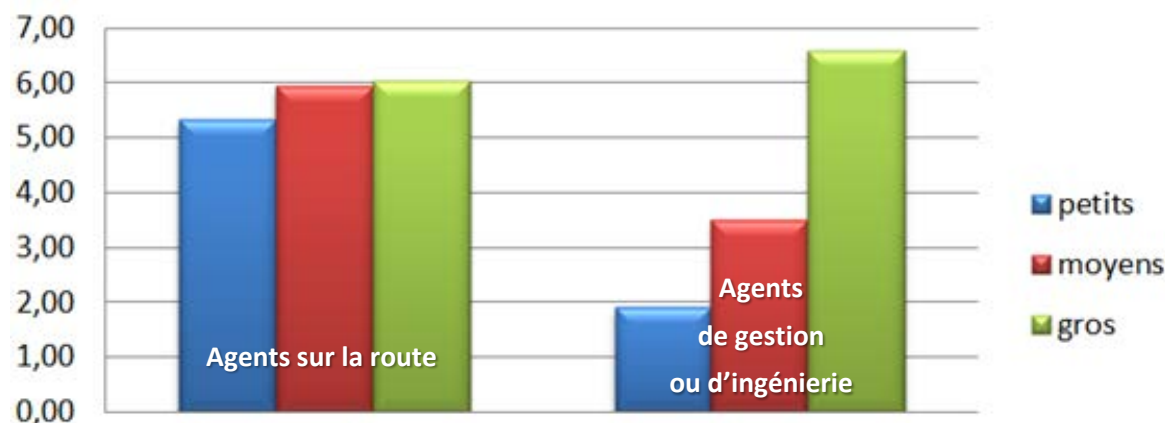
Si l'on considère les seules dépenses de fonctionnement, plus de 60% concerne les dépenses de personnel et un peu plus qu'un quart des travaux confiés aux entreprises.

En évolution sur 5 ans, les effectifs sont en baisse (-3.5%), mais la part des dépenses de personnel sur le fonctionnement est en hausse sous l'effet conjugué de la baisse des dépenses globales de fonctionnement (-9%) et de la hausse des charges salariales (+7%), malgré le gel du point d'indice.

**La part de travaux effectuée par les Ex Parcs DDE est globalement marginale, sauf dans certains départements ruraux.** Certains parcs ont été dissous dans les services. Globalement leur activité

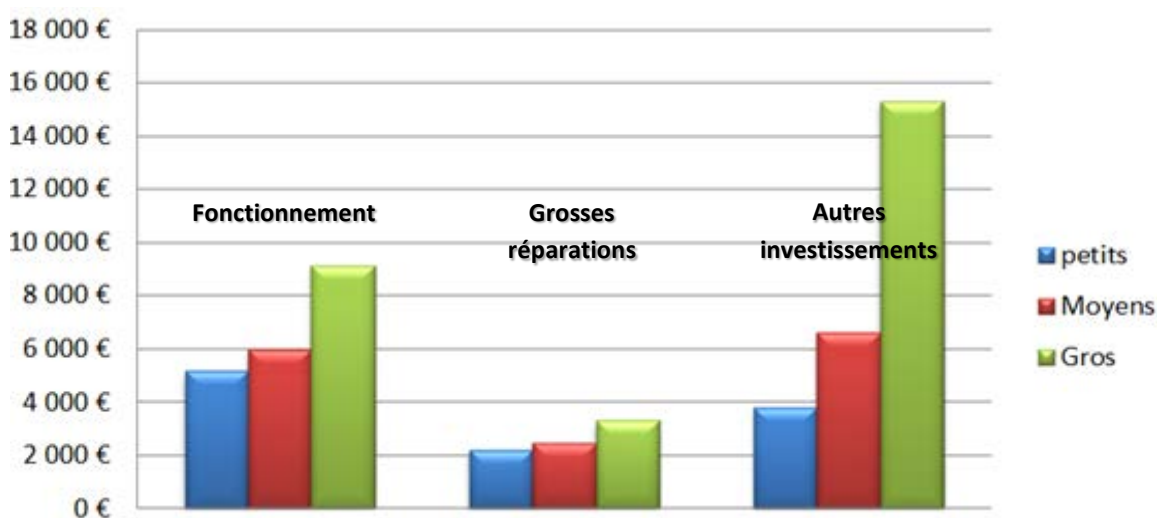
est principalement centrée sur la gestion des matériels de voirie nécessaires à l'activité des agents d'exploitation et d'entretien sur le terrain.

**Les agents travaillant sur la route** sont en moyenne au nombre de 6 agents pour 100 km, dans une fourchette qui varie de 4 à 9. A une exception près, l'effectif par km a tendance à croître avec la population ou avec la dureté climatique, ce qui s'explique aisément par l'impact des conditions d'exploitation sur les routes à forts trafics, peu nombreuses dans les petits départements ruraux, même si le kilométrage par habitant y est bien supérieur aux gros départements, ainsi que par l'impact des conditions hivernales qui dépendent de la géographie.



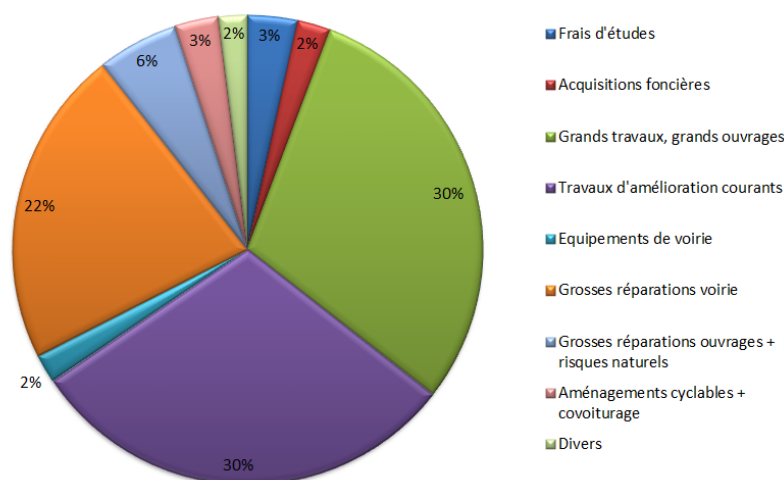
**Agents travaillant « sur » ou « pour » la route (pour 100 km)**

**Sur la gestion et l'ingénierie**, la moyenne est de moins de 4 agents pour 100 km de route avec des écarts plus substantiels, ce qui s'explique aisément par les écarts de niveaux d'investissement entre petits départements, moyens et gros.



**Ratios budgétaires voirie (par km)**

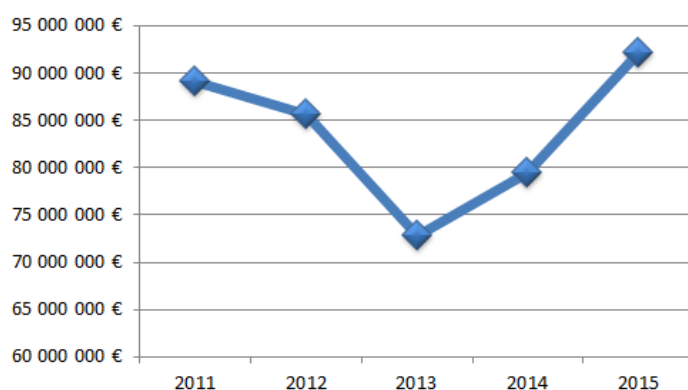
## La répartition des dépenses d'investissement sur la voirie est la suivante



Globalement la part de grosses réparations sur la voirie représente moins d'un quart des dépenses d'investissement avec de nettes différences selon la taille : gros (18%), moyens (27%), petits (37%) soit plus du double que pour les gros, toutes proportions gardées.

A l'inverse pour les grands travaux et les travaux d'améliorations courants, globalement 60% des investissements, le chiffre d'affaires est tiré par les gros départements (63%), puis les moyens (55%), enfin les petits (48%).

## La part des investissements de grosses réparation est fluctuante



Les variations de ces dépenses sont assez brutales d'une année sur l'autre, alors même que ce type d'investissement devrait traduire un effort continu de maintenance du patrimoine routier. Cette tendance est d'autant plus marquée que les départements sont gros, l'effort étant plus constant sur les petits départements.

Sans doute d'autres facteurs sont à prendre en compte, notamment ceux liés à la programmation. Le retournement en 2014-2015 sur l'échantillon est probablement lié pour partie aux opportunités résultant des prix très bas du pétrole, dont certaines collectivités ont décidé de profiter pour rattraper les retards pris sur les cycles de grosse maintenance.