

Atec-ITS – Idrrim – TDIE – Usirf

Conférence « La route au cœur de toutes les mobilités »

Partageant la conviction que l'infrastructure routière est au cœur de la révolution des mobilités, Atec-ITS, l'Idrrim, TDIE et l'Usirf ont décidé de s'engager collectivement pour appréhender les échéances à venir d'une mutation du système de mobilité. C'est dans cette perspective qu'ils ont organisé, le 16 novembre dernier, une matinée de débats à la Maison des travaux publics à Paris.

En matière de mobilité, une profonde mutation s'opère au travers de l'apparition de nouveaux usages et du développement de nouvelles technologies. Alors que les infrastructures de transport sont appelées à évoluer pour s'adapter à ces défis, la route, qui assure aujourd'hui près de 90 % du transport des personnes et des biens, est pourtant souvent oubliée des réflexions prospectives.

L'événement organisé par Atec-ITS, l'Idrrim, TDIE et l'Usirf constitue ainsi une contribution aux Assises nationales de la mobilité organisées par le gouvernement dans la perspective d'une prochaine loi d'orientation des mobilités.

INTRODUCTION AUX DÉBATS

Philippe Duron, co-président délégué de TDIE, a introduit les débats en rappelant qu'« il y a dix ans, le mot d'ordre était d'encourager le transfert modal, en favorisant les modes alternatifs à la route » et que cette volonté politique n'a pas été suivie de résultats.

De gauche à droite :

T. Fouquet, J. Rapoport, D. Zambon, A. Broto, Y. Crozet.



La route, « mode de transport souple et omniprésent qui permet de se rendre partout », retrouve aujourd'hui « peu à peu sa pertinence ». L'arrivée des nouveaux modes de transport routiers, et notamment celle de la voiture autonome, nécessitera de la moderniser.

Au plan budgétaire, l'entretien routier a souvent été une variable d'ajustement. La situation impose désormais de lui donner les crédits nécessaires.

LA ROUTE AU CŒUR DE LA RÉVOLUTION DES MODES ET DES USAGES DE MOBILITÉ

D'après une étude présentée par Bertil de Fos (Chronos), les Français ont une pratique « monomodale » des transports : ils ne combinent pas les modes de transport, mais en changent volontiers. Leur pratique du vélo, de la glisse ou de la marche a fortement progressé dans le cadre d'une mobilité de proximité.

Rapport 2017 de l'ONR

Les analyses présentées dans ce rapport s'appuient sur une enquête rassemblant un échantillon de 57 départements pour les routes départementales et sur l'ouverture des données par l'État pour le réseau routier national.

INVESTISSEMENTS HORS GRANDS TRAVAUX

Un rattrapage est en cours du côté de l'État, avec des programmes de régénération engagés en 2015 et 2016 qui ne semblent pas suffisants pour enrayer la dégradation du réseau routier.

Les départements ont stabilisé leurs dépenses pour la préservation du patrimoine, leurs baisses d'investissement ayant porté sur le développement et les projets nouveaux. Il n'est toutefois pas encore possible de mesurer si ce niveau d'investissement est suffisant pour éviter, à terme, une dégradation du patrimoine.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Un tassement des dépenses de fonctionnement est observé. Des gains de productivité ont été acquis dans les territoires, mais il convient aux gestionnaires de définir jusqu'où il est possible de comprimer cette dépense sans remettre en cause la qualité de l'entretien.

MÉTHODES DE GESTION DU PATRIMOINE

Tous les départements ont mis en place une hiérarchisation de leur réseau pouvant se résumer en trois niveaux (réseau structurant, réseau principal, réseau local), avec parfois des sous-niveaux.

Le réseau structurant représente environ 15 % de leur patrimoine et le réseau principal de l'ordre de 21 %. Globalement, les politiques de gestion s'appuient donc sur une bonne connaissance du patrimoine, mais les données disponibles et les méthodes retenues pour les acquérir sont très hétérogènes.

PERSPECTIVES

Avec l'objectif de publication d'un rapport annuel, les prochaines étapes pour l'ONR seront :

- d'élargir le panel des participants afin d'obtenir des résultats concernant l'ensemble des gestionnaires ;
- de recueillir des données sur l'état effectif du patrimoine ;
- de poursuivre sa réflexion sur le développement de son schéma de fonctionnement pour l'inscrire dans la durée.

AUTEUR

Jean-Louis Perrot
Comité de pilotage
RGRA

Le numérique conditionne de plus en plus la mobilité, ce qui pose la question de la gestion de la donnée, aussi bien pour les modes de transport que pour les infrastructures.

Bertil de Fos constate une double fracture :

- territoriale entre l'offre et les modes de transport ;
- sociale, les travailleurs mobiles faisant partie des classes les plus aisées.

Jacques Rapoport, président de la mission interministérielle sur les dépenses de voirie des collectivités, établit plusieurs constats :

- une baisse de 20 % des dépenses de voirie entre 2013 et 2015 ;
- une dégradation de l'état de la voirie et une augmentation de la dette grise en raison de financements d'entretien insuffisants depuis de nombreuses années ;
- un manque de visibilité, au niveau national, sur le réseau routier décentralisé, qui représente 98 % du kilométrage et 2/3 du trafic.

Les collectivités territoriales étant responsables devant les usagers et les contribuables, l'investissement politique des élus sur la question de l'état du réseau routier reste fort. Le patrimoine routier, qui dépend des collectivités territoriales, conserve donc un bon niveau d'entretien et de service. Pour J. Rapoport, il convient toutefois d'être vigilant afin d'éviter une détérioration du patrimoine routier. Les ouvrages d'art nécessitent une attention particulière : si les tunnels sont bien surveillés, les ponts, pour la plupart construits il y a 40 ou 50 ans, se dégradent.

David Zambon, directeur de l'Iddrim, a présenté les premiers résultats de l'Observatoire national de la route (ONR), outil créé en janvier 2016 pour répondre aux défis de l'entretien et de la préservation du patrimoine routier (voir encadré).

Selon André Broto, président du Comité français de l'AIPCR, il faut se demander si les aménagements routiers sont en mesure d'accueillir les mutations en cours dans le domaine des transports et d'anticiper les adaptations qu'elles impliquent. Il s'agit d'un véritable défi, car la France a pris du retard en la matière.

En synthèse, Yves Crozet, économiste, constate que l'espace est devenu une denrée rare dont il convient d'optimiser l'usage. Selon lui, la gestion de la voirie devrait se partager entre les intercommunalités et les départements,

« Quelle performance de la route au service de la mobilité pour tous ? »

Cette contribution proposée par Atec-ITS, l'Iddrim, l'Ifsttar, TDIE et l'Usirf fait la synthèse des échanges qui ont eu lieu le 16 novembre.

Plusieurs idées fortes ressortent du croisement des différents points de vue :

- La route est universelle et multifonctionnelle.
- Elle est un élément de patrimoine collectif indispensable à la mise en œuvre d'une stratégie de mobilité pour tous : c'est un maillon incontournable de l'intermodalité.
- Il faut généraliser l'approche patrimoniale de la gestion des réseaux routiers, pour intégrer les enjeux de performance, de financement, de gouvernance et de prospective.

L'avenir du réseau routier porte plusieurs défis qui sont présentés dans cette contribution (assurer la performance de ses différentes fonctionnalités ; unité ou diversité du réseau routier ? ; financer l'entretien, la régénération et la modernisation du patrimoine routier ; assurer la cohérence des grandes options et orientations techniques ; anticiper les évolutions, mutations ou ruptures à moyen et long terme).

Quelques propositions sont formulées pour que la route continue de jouer son rôle au service des mobilités du quotidien.

structures de gouvernance à même de discuter et gérer cette rareté à une échelle spatiale suffisante. Le sujet du financement doit être couplé à cette gouvernance pour sanctuariser les recettes et les dépenses qui se rattachent à la route, voire instituer de nouvelles tarifications faisant contribuer l'utilisateur à la consommation de l'espace tout en prenant garde de ne pas renouveler l'échec de l'écotaxe.

GOUVERNANCE ET FINANCEMENT

Noël de Saint-Pulgent, président du groupe de travail Gouvernance et Financement des Assises de la mobilité constate « qu'un consensus se dégage sur le mouvement progressif d'inter-communalisation des routes que tout le monde souhaite voir se poursuivre. Le moment est venu de créer une Agence des routes de France sous la forme d'un établissement public qui serait le bras armé de l'État et qui prendrait le relais de la DGITM ». Ainsi, des missions pourraient être déléguées aux régions qui le souhaitent pour une régionalisation à la carte du réseau national et l'apport de plus de souplesse dans la gestion du patrimoine.

Sur le volet financement, Noël de Saint-Pulgent estime qu'il ne faut pas compter sur une augmentation des budgets publics. Le groupe de travail qu'il anime va proposer plusieurs pistes, qui s'inscrivent dans une logique de tarification à l'usage plutôt qu'à la possession :

- recréer une vignette ;
- mettre en place une écotaxe (régionale ou non) ;
- faciliter le péage urbain ;
- anticiper le retour des recettes des autoroutes dans le giron de l'État, avec l'expiration des concessions autoroutières en 2030.

COMMENT RELEVER LES DÉFIS POSÉS PAR CETTE RÉVOLUTION ?

Selon Jean Coldefy (Atec-ITS), pour favoriser le report modal, il faut augmenter le coût d'usage de la voiture, qui a été divisé par 4 en 50 ans. Ce n'est donc pas un problème de gouvernance, mais de volonté politique. Il estime qu'il convient aussi d'arrêter de créer une structure par problème et de privilégier les structures plus agiles, de droit privé, mais pilotées par les pouvoirs publics. Face au constat de la baisse de 40 % de la commande publique entre 2012 et 2016, Charles-Éric Lemaignan, premier vice-président de l'Assemblée des communautés de France (AdCF), propose la tenue d'assises nationales de l'investissement afin de définir des priorités partagées. La relance des investissements exige :

- davantage de stabilité législative pour permettre aux collectivités de travailler au lieu d'avoir à se réorganiser ;
- une meilleure lisibilité financière pour pouvoir investir ;
- une sanctuarisation du versement transport.

Pour Philippe Pichery, président du conseil départemental de l'Aube, représentant de l'Assemblée des départements de France (ADF), il faut faire davantage confiance aux acteurs locaux, et notamment aux départements, qui ont acquis une véritable compétence et expertise en matière routière.

Quant aux régions, représentées par David Valence, vice-président de Mobilités et Infrastructures de transport à la région Grand Est et maire de Saint-Dié-des-Vosges, elles ont remis un livre blanc contenant diverses propositions à Elisabeth Borne :

- transférer la gestion des routes nationales non concédées à certaines régions test ;
- créer une écotaxe régionale.

MAÎTRES D'OUVRAGE ET ENTREPRISES AU SERVICE DES MOBILITÉS

Yves Krattinger, président de l'Iddrim et président du conseil départemental de Haute-Saône, souligne combien il est important « de faire confiance à l'intelligence collective » avec en corollaire la nécessité de définir clairement le rôle de l'État. Il est également nécessaire d'avoir une stabilité dans le domaine législatif et dans la répartition des responsabilités entre les différentes collectivités.

Pierre Calvin, président de l'Usirf, constate que la route assure de nombreuses fonctions. « Si on casse le maillon route, on casse toutes les mobilités, car sans route, il n'y a pas d'accès au train, au bateau, ou aux autres modes de transport ». La rénovation des infrastructures se fait sur du temps long. Or, les problématiques actuelles, comme celles du numérique, progressent beaucoup plus rapidement. La problématique du financement est réelle, mais l'entretien du réseau ne peut pas servir de variable d'ajustement. Il faut absolument une ressource affectée.

La gestion des infrastructures doit aussi s'adapter aux besoins d'aujourd'hui. Il faut notamment travailler à l'adaptation temporelle entre heures creuses et heures pleines, développer des plans d'installation d'unités de bords de route pour les véhicules connectés...

Si les élus souhaitent une stabilité législative pour travailler sereinement, les entreprises, de leur côté, ont besoin de visibilité dans leur activité pour former, embaucher et investir. ■