

N° 458

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 8 mars 2017

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur les **infrastructures routières et autoroutières: un réseau en danger**,*

Par M. Hervé MAUREY,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, *président* ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, *vice-présidents* ; MM. Alain Fouché, Jean-François Longeot, Gérard Miquel, *secrétaires* ; MM. Claude Bérít-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Mme Gélita Hoarau, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspart.

SOMMAIRE

Pages

AVANT-PROPOS	5
LES CONCLUSIONS DE LA TABLE RONDE SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES	7
I. LA TENDANCE À LA DÉGRADATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL CONCÉDÉ ET NON CONCÉDÉ	9
A. LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ	9
B. LE RÉSEAU AUTOROUTIER	12
C. LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL	14
II. LES PLANS AUTOROUTIERS	15
A. LE PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER DE 2015	15
B. LE PLAN D'INVESTISSEMENT AUTOROUTIER DE 2017	19
EXAMEN EN COMMISSION	25

Mesdames, Messieurs,

La France dispose d'un réseau routier étendu, longtemps considéré comme exceptionnel, et qui continue à se développer. Sa longueur est passée de 962 milliers de kilomètres en 1995 à 1 073 milliers de kilomètres en 2014¹.

Il est composé de 11 560 kilomètres d'autoroutes, dont 8 951 kilomètres d'autoroutes concédées, 9 645 kilomètres de routes nationales, 378 973 kilomètres de routes départementales, et 673 290 kilomètres de routes communales.

Ce réseau est un atout formidable pour la mobilité dans nos territoires, à condition d'être bien entretenu. Or, une **tendance à la dégradation du réseau routier national non concédé et du réseau autoroutier** a été observée ces dernières années. Même si elle peut sembler limitée pour l'instant, il apparaît nécessaire de la **mesurer et d'y mettre un terme**, pour éviter la **détérioration de ce patrimoine et l'augmentation de ses coûts d'entretien**. **L'exemple du réseau ferroviaire**, dont l'état est déplorable faute d'un entretien régulier pendant plusieurs années, incite à une vigilance particulière dans ce domaine.

Le développement du réseau routier peut également constituer une **opportunité en termes de création d'emplois**. C'est d'ailleurs l'un des objectifs qui avait été mis en avant lors de la conclusion du plan de relance autoroutier de 2015, dans un contexte de remise en cause de ce type d'opérations. Il importe donc **d'assurer le suivi de la mise en œuvre de ce plan, et d'en mesurer les effets**. Un nouveau « plan d'investissement autoroutier » vient par ailleurs d'être conclu à la fin du mois de janvier 2017.

Pour approfondir l'ensemble de ces questions, votre commission a organisé une **table ronde sur l'état des infrastructures routières et autoroutières**, le **mercredi 8 février 2017**, en présence de représentants :

- des **gestionnaires des réseaux routiers les plus structurants** : l'État, qui gère le réseau routier national non concédé et assume le rôle de concédant pour les autoroutes, les sociétés d'autoroutes, et les départements ;
- des **entreprises du secteur** ;
- des **usagers**.

Après un rappel des différents enjeux relatifs à l'entretien des réseaux routiers et aux plans autoroutiers de 2015 et 2017, le présent rapport rend compte des échanges qui ont eu lieu au cours de cette table ronde.

¹ Source : *Les chiffres clés du transport, Commissariat général au développement durable, mars 2016.*

LES CONCLUSIONS DE LA TABLE RONDE SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES

L'ensemble des intervenants de la table ronde ont souligné la **nécessité d'octroyer dès à présent des moyens suffisants à l'entretien du réseau routier**, et cela **de façon pérenne**. À défaut, on ne pourra que constater un **renchérissement significatif des coûts d'entretien** au cours des prochaines années.

Outre cette continuité dans l'effort financier, les intervenants ont insisté sur **l'innovation technologique** qui constitue un levier important pour l'optimisation de l'entretien du réseau et l'amélioration de son efficience. Des évolutions dans **la stratégie et l'organisation des politiques d'entretien** peuvent aussi avoir une véritable utilité et doivent donc être mises en place.

La démarche d'ouverture des données relatives aux différents réseaux routiers, engagée dans le cadre de l'observatoire national de la route, devrait faciliter le **suivi de l'état de ce patrimoine**, ainsi que permettre d'évaluer **les différentes politiques d'entretien** menées par leurs gestionnaires.

Sur le **réseau autoroutier**, le **contrôle par l'État** des obligations des sociétés concessionnaires reste **fondamental** pour vérifier le maintien de la **qualité du patrimoine autoroutier**, comme la mise en œuvre des **engagements pris lors des plans de relance autoroutiers**, par exemple, celui de réserver la majorité des travaux à des entreprises non liées à des groupes autoroutiers. Même si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a acquis de nouvelles prérogatives dans ce domaine avec la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, **votre commission considère qu'il revient en premier lieu à l'État d'assurer pleinement son rôle de concédant.**

I. LA TENDANCE À LA DÉGRADATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL CONCÉDÉ ET NON CONCÉDÉ

A. LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ

Le suivi de l'état du patrimoine est assuré par deux démarches qualité :

- la démarche IQRN (image qualité du réseau national) pour les chaussées, depuis 1992 ;
- la démarche IQOA (image qualité des ouvrages d'art) pour les ouvrages d'art, depuis 1994 pour les ponts et depuis 2006 pour les murs.

La démarche IQRN vise à évaluer tous les ans l'état d'un tiers du réseau, et l'état de l'ensemble du réseau tous les trois ans. La note, échelonnée de 0, pour une chaussée dégradée à reconstruire intégralement, à 20, pour une chaussée parfaite, est calculée à partir d'un relevé visuel des dégradations et de catalogues de désordres.

Comme l'a souligné Jean-Yves Roux dans son avis budgétaire sur le projet de loi de finances pour 2017 consacré aux transports routiers¹, **l'état du réseau routier national se dégrade depuis plusieurs années.**

Alors que « *plus de 85 % des chaussées étaient considérées, de 2010 à 2012, en état correct, c'est-à-dire bénéficiant d'une note supérieure ou égale à 12 sur 20* », « *ce taux a commencé à baisser en 2013, pour atteindre 84,5 %, puis 83,8 % en 2014 et 83,3 % en 2015*². »

La **note moyenne de l'état du réseau**, qui reflète, depuis un récent changement de méthodologie, l'état de l'ensemble du réseau tel qu'il a été évalué au cours des campagnes d'évaluation des trois années précédentes (N-1, N-2 et N-3), est aussi en diminution depuis plusieurs années :

Évolution de la note globale moyenne des chaussées du réseau

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Note moyenne des chaussées du réseau routier national	16,8	16,5	16,4	16,4	16,4	16,3	16,3

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

¹ Avis n° 145 tome VI de M. Jean-Yves Roux, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 2016-2017.

² Cette proportion est calculée à partir des données moyennes observées sur trois années d'évaluation (N, N-1 et N-2).

Comme l'a relevé Jean-Yves Roux, cette dégradation de l'état du réseau routier a des **conséquences sur le terrain**, puisqu'elle se traduit par la multiplication des **limitations de vitesse temporaires** ou des **mesures de restriction de la circulation**.

L'indicateur retenu dans les documents budgétaires pour refléter la qualité des **ouvrages d'art** situés sur le réseau national¹ a lui aussi entamé une période de diminution depuis 2012, après avoir augmenté plusieurs années durant :

Évolution de la proportion des ponts en bon état structurel

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Proportion des ponts en bon état structurel	85,2%	85,6%	86,8%	86,8%	88,1%	88,1%	87,7%	86,8%

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Parmi les facteurs explicatifs de cette tendance à la dégradation du patrimoine routier national non concédé, la **baisse des crédits** attribués à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier national peut être citée :

Évolution des montants consacrés à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier national (en millions d'euros)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total des crédits de paiement de l'action 12 du programme budgétaire 203 (« Entretien et exploitation du réseau routier national ») et fonds de concours associés (provenant de l'Afitf)	760	750	667	639	614	607	663
Dont crédits de l'État	498	424	334	307	335	329	340
Dont crédits de l'Afitf	262	326	333	332	279	278	323

Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, à partir des rapports annuels de performance annexés aux projets de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes, et direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

¹ La proportion des ponts en bon état structurel, calculée à partir des données moyennes observées sur trois années d'évaluation (N, N-1 et N-2).

Les **crédits de l'État** financent ce qui relève de l'entretien « courant » du réseau et de son exploitation :

a) **l'entretien préventif et les grosses réparations sur les chaussées** (90,6 millions d'euros en crédits de paiement ont été prévus à ce titre dans le projet de loi de finances pour 2017) ;

Détail des dépenses relatives à l'entretien préventif et aux grosses réparations¹

L'entretien préventif est défini dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2017 comme « *l'ensemble des interventions réalisées avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité et le confort des usagers, et l'intégrité de la couche de surface.* »

Le document budgétaire ajoute que « *ces travaux sont mis en œuvre sur des chaussées ne présentant pas d'importants défauts structurels et consistent en un renouvellement de la couche de surface. Ces travaux doivent permettre d'éviter d'avoir à mettre en œuvre ultérieurement des opérations de grosses réparations très onéreuses. Les couches de surface ont une **durée de vie optimale de 8 à 15 ans en fonction du trafic.** Ces dernières années, le taux de renouvellement annuel des couches de surface a été de l'ordre de 4 à 5 % de la surface totale des chaussées, soit un **renouvellement tous les 20 à 25 ans en moyenne.** Depuis 2013, les moyens alloués chaque année permettent d'assurer un **taux de renouvellement de 4 %.** Ce même taux devrait être maintenu en 2017.* ».

Les **grosses réparations** sont les « *actions consistant à renforcer les structures atteignant leur limite de sollicitation, à requalifier les chaussées sous-dimensionnées au regard du trafic supporté et à combler les retards pris dans l'entretien préventif.* » Elles concernent en priorité « *les sections de faible longueur dont les chaussées sont fortement dégradées.* »

b) **les équipements, l'exploitation, la viabilité et l'entretien courant** (150,3 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2017) ;

Détail des dépenses relatives aux équipements, à l'exploitation, à la viabilité et à l'entretien courant²

La **maintenance et l'entretien courant** recouvre les « *travaux curatifs réalisés dans le but de traiter de façon permanente les dégradations ponctuelles des chaussées (traitement des nids de poule, petites purges localisées)* ». Pour les ouvrages d'art, ces crédits incluent « *leur inspection, leur nettoyage et les dépenses de fonctionnement* ». Ces crédits peuvent aussi financer des interventions courantes de sécurité.

¹ Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017.

² Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017.

Les crédits d'**exploitation, d'entretien des dépendances et des équipements et de viabilité hivernale** comprennent les dépenses nécessaires « à la surveillance du réseau et au « patrouillage », à la viabilité hivernale, à la maintenance du réseau d'appel d'urgence (RAU), aux interventions sur incident, au renouvellement et à l'entretien des signalisations horizontale et verticale, à la réparation et à l'entretien des glissières de sécurité et des autres dispositifs de retenue, à l'entretien des installations de réception, de retenue et de dépollution des eaux pluviales ; au fauchage et à la propreté des accotements, à l'entretien des plantations, à l'éclairage routier, au maintien de la propreté des aires de repos ou de service, à l'enlèvement de tags et d'affiches » et les dépenses d'acquisition des matériel nécessaires à l'exploitation et à l'entretien.

c) **la réhabilitation des ouvrages d'art** (30,3 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2017) ;

d) **l'immobilier, les radios et les matériels techniques** (33,7 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2017) ;

e) **la maintenance des équipements dynamiques et des équipements en tunnel** (16,4 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2017).

Les **crédits de l'Afitf** ont vocation à financer des **opérations de régénération** (qui comprend la réhabilitation, le renforcement, le renouvellement ou la reconstruction d'ouvrages d'art et de chaussées de sections d'itinéraires fortement dégradées en raison de leur ancienneté ou d'évènements climatiques), des opérations de **mise en sécurité des tunnels routiers** et le renouvellement des principaux équipements qui y contribuent, des **aménagements de sécurité, des équipements dynamiques** visant à améliorer la gestion du trafic par l'information des usagers et la régulation des accès ou des vitesses, et des aménagements **d'aires de service et de repos**.

B. LE RÉSEAU AUTOROUTIER

Sur le réseau autoroutier, il revient aux sociétés concessionnaires d'entretenir le patrimoine qui leur a été confié, et à l'État de vérifier que ces obligations sont bien remplies.

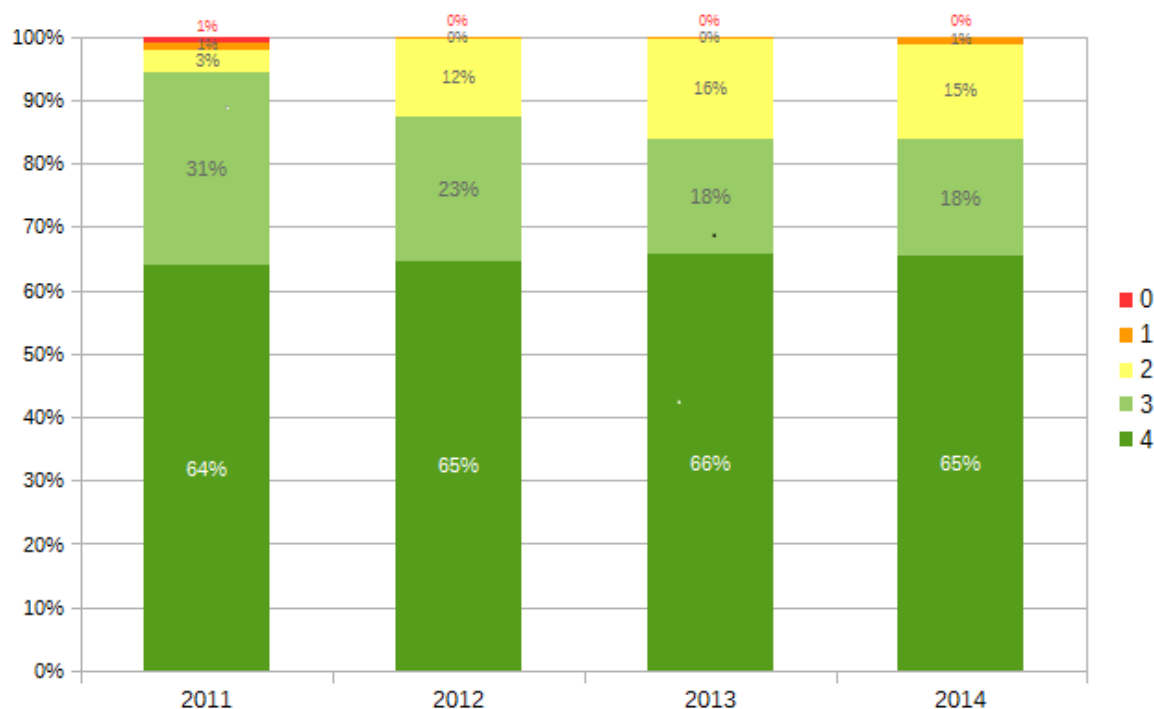
La qualité du réseau autoroutier est suivie par les indicateurs IQRA (une méthodologie proche de celle utilisée pour le réseau des routes nationales) et IQOA, que les concessionnaires d'autoroutes doivent

renseigner depuis 2005, et que l'État contrôle au moyen de visites non formalisées, permettant de pointer des zones défaillantes, ainsi que d'audits formalisés approfondis.

En ce qui concerne **l'état du réseau**, si la proportion des autoroutes en très bon état de surface (note égale à 4) est restée relativement stable, autour de 65 %, celle des autoroutes en bon état de surface (note égale à 3) a diminué depuis 2011, passant de 31 % en 2011 à 18 % en 2013. En conséquence, la proportion du réseau autoroutier dont l'état est plus ou moins dégradé (notes entre 0 et 2) a augmenté, de 5 % à 16 %.

On observe donc aussi **une tendance à la dégradation d'une partie du réseau autoroutier** :

Évolution de la répartition des notes reflétant la qualité du réseau autoroutier



Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer¹.

¹ Ce graphique correspond aux notes de l'IQRA surface obtenues sur les réseaux des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, SANEF, SAPN et Cofiroute.

En revanche, la proportion des **ouvrages d'art** considérés en bon état, c'est-à-dire ne nécessitant pas de réparations structurelles, a augmenté, de 92 % entre 2011 et 2013 à 96 % en 2015 :

Évolution de la qualité des ouvrages d'art du réseau autoroutier

Année	2011	2012	2013	2014	2015
Ouvrages ne nécessitant pas de réparations structurelles	92%	92%	92%	93%	96%
Ouvrages nécessitant des réparations structurelles	8%	8%	8%	7%	4%

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Dans son rapport sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes de juillet 2013, la Cour des comptes avait souligné l'expertise des services de l'État effectuant les contrôles relatifs à l'état du patrimoine autoroutier, tout en relevant que « *seuls les ouvrages d'art font l'objet de contrôles à peu près réguliers* ». Elle avait ainsi recommandé une **formalisation de la méthodologie** du contrôle des autres infrastructures, dont les chaussées, et un **renforcement de ces contrôles**.

Elle avait par ailleurs relevé que **l'État n'utilisait pas suffisamment les outils à sa disposition pour contraindre les sociétés concessionnaires à remplir leurs obligations** : « *en dépit de constats défavorables figurant dans les audits, les dispositions contraignantes susceptibles d'être mises en œuvre à l'encontre des sociétés concessionnaires (mise en demeure, pénalités) ne sont qu'exceptionnellement utilisées, ce qui pourrait engager la responsabilité du concédant en cas d'accident. L'État n'a pas non plus jugé utile de subordonner l'ouverture des négociations relatives aux contrats de plan au respect par les concessionnaires de leurs obligations de base en matière d'entretien du réseau.* »

C. LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

Le réseau routier départemental étant géré par les départements, il n'existe pas, à ce jour, d'indicateur consolidé permettant de mesurer l'évolution du réseau départemental.

La Cour des comptes a réalisé un bilan de la décentralisation routière dans son rapport public annuel de 2012. Elle y souligne l'état dégradé de la voirie transférée par l'État aux départements, qui les a contraints à augmenter les dépenses de travaux et d'entretien de ce réseau. Elle y recommande d'« *améliorer la coordination entre les différents acteurs (État, régions, départements, grandes agglomérations) qui contribuent à la définition d'une politique des transports au niveau local* », ainsi que de

« rechercher des indicateurs pertinents permettant d'évaluer la satisfaction de l'utilisateur, en veillant à ce que ceux-ci soient cohérents avec l'objectif d'amélioration de la sécurité routière ».

D'après l'Assemblée des départements de France (ADF), les dépenses d'investissement dans le domaine routier ont diminué de 30 % depuis 2008 :

**Évolution des dépenses d'investissement des départements
dans le domaine routier**
(en milliards d'euros)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dépenses d'investissement	4,7	4,6	3,9	3,6	3,5	3,4	3,3

Source : Assemblée des départements de France.

NB Ces montants ne comprennent pas les travaux réalisés en régie.

Cette diminution s'explique par les contraintes budgétaires pesant sur les départements, et par l'abandon de la taxe poids lourds, dont 130 millions d'euros de recettes devaient revenir aux départements. D'après l'ADF, elle a prioritairement concerné la construction d'ouvrages neufs. Elle doit aussi être nuancée par un relatif tassement du prix des prestations des entreprises, en raison de la baisse du prix du pétrole et d'un accroissement de la concurrence entre les entreprises.

Les politiques menées dans ce domaine sont très différentes selon les départements, certains considérant la route comme une priorité, d'autres ayant fait le choix de réduire les dépenses d'entretien et d'investissement qui y sont consacrés, en raison des baisses de dotations et de la priorité donnée à d'autres dépenses d'investissement (collèges, numérique, etc.)

Les dépenses de fonctionnement sont d'ordre plus limité - entre 1,2 et 1,4 millions d'euros, qui ne comprennent pas non plus les travaux réalisés en régie - et connaissent aussi une tendance à la diminution, plus réduite.

II. LES PLANS AUTOROUTIERS

A. LE PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER DE 2015

Le plan de relance autoroutier de 2015 a été conclu dans un contexte de remise en cause des relations entre l'État et les sociétés d'autoroutes, jugées déséquilibrées. Outre les critiques déjà évoquées de la Cour des comptes dans son rapport de juillet 2013, l'Autorité de la concurrence avait

remis, en septembre 2014, un avis pointant la rentabilité « exceptionnelle » des sociétés dites « historiques », qualifiée de rente.

Des groupes de travail avaient alors été mis en place dans chaque assemblée parlementaire, ainsi que par le Gouvernement.

Au Sénat, ce groupe a été constitué à l'initiative de votre commission, et coprésidé par Jean-Jacques Filleul et Louis-Jean de Nicolaÿ. Il a préconisé, en premier lieu, un **renforcement de la transparence et de la régulation du secteur**, par une amélioration de la communication des données des sociétés d'autoroutes, une extension des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au secteur autoroutier, un meilleur suivi des aspects financiers des contrats de concession et un accroissement du contrôle des marchés passés par ces sociétés. Il a également recommandé de « *changer de modèle* » **pour les plans de relance autoroutiers**, soit en mettant fin à cette pratique, soit en les négociant mieux, pour rééquilibrer les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires. Enfin, il suggérait d'« *avancer sur le chemin d'une reprise en main par l'État des concessions autoroutières* » de façon progressive, si les circonstances le justifiaient, plutôt que d'envisager la piste d'un rachat généralisé des concessions évoquée par certains car trop coûteuse.

L'ensemble des travaux menés par le Parlement et le Gouvernement ont abouti, d'une part, à un **renforcement du dispositif législatif de contrôle des sociétés d'autoroutes**, dans la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, d'autre part, à la signature d'un **protocole d'accord avec les sociétés d'autoroutes** prévoyant un **plan de relance autoroutier**, le 9 avril 2015. Jean-Yves Roux a détaillé le contenu de cet accord dans son avis budgétaire sur le projet de loi de finances pour 2016 consacré aux transports routiers, à partir des réponses du ministère.

Le protocole d'accord du 9 avril 2015

Après plusieurs mois de négociations, le Gouvernement a conclu le 9 avril 2015 un protocole d'accord avec les sociétés d'autoroutes historiques. Cet accord remplit trois objectifs :

- rééquilibrer les contrats de concession dans l'intérêt des usagers et de l'État ;
- dégager des ressources nouvelles pour le financement des infrastructures de transport ;
- contribuer à la relance de l'activité économique et à la création d'emploi dans le secteur des travaux publics, par la conclusion d'un plan de relance d'un montant de 3,27 milliards d'euros.

Ce plan de relance autoroutier doit permettre la réalisation des opérations suivantes :

Société	Opérations
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon) Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault) Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre St-Egrève et Claix, notamment aménagement à 2x3 voies de l'A480 au droit de Grenoble
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne Aménagement à 2x3 voies de l'A61 entre A66 et Narbonne (1ère phase) Aménagements environnementaux
Cofiroute	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71 Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine Aménagements environnementaux
ESCOTA	Achèvement de l'itinéraire autoroutier A50 - A57 à Toulon
SANEF	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16) Achèvement de l'A29 (création de bande d'arrêt d'urgence) Aménagements environnementaux Aménagements des aires d'arrêt Réaménagement de l'échangeur A4 / A35 / A355 Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4) Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pontl'Evêque et Dozulé Aménagement d'échangeurs et de diffuseurs suivants A13 – Echangeur de Pont l'Evêque – Aménagement de la bretelle de Lisieux (14) A13 – Desserte de Pont-Audemer (27) : Création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville A13 – Création du diffuseur des Gravières (78) A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14) A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76) A13 – Complément du diffuseur de Chambourcy (78) A14 – Sécurisation des tunnels

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Les premiers travaux ont débuté fin 2015, pour une mise en service des ouvrages s'échelonnant entre 2018 et 2024.

En contrepartie de ces travaux, les contrats ont été allongés de la manière suivante :

Société	Date de fin avant le plan de relance	Date de fin après le plan de relance
APRR	31/12/2032	31/01/2035
AREA	31/12/2032	30/09/2036
ASF	31/12/2033	30/04/2036
Cofiroute	31/12/2031	20/06/2034
ESCOTA	31/12/2027	29/02/2032
SANEF	31/12/2029	31/12/2031
SAPN	31/12/2029	31/08/2033

Les avenants aux contrats de concession qui traduisent ce plan de relance comportent également les dispositions suivantes, qui vont dans le sens d'un **rééquilibrage des contrats de concession** :

- la restitution systématique de l'avantage financier éventuel résultant d'un décalage dans le temps des travaux ;

- un mécanisme de modulation des évolutions tarifaires en cas de dépassement d'une chronique de chiffres d'affaires contractuelle, destiné à éviter toute surcompensation des investissements réalisés dans le cadre du plan de relance autoroutier ;

- un mécanisme de réduction de la durée de la concession en cas de dépassement d'un seuil contractuellement défini, afin de plafonner la rentabilité des concessions.

Ils prévoient également un renforcement de la visibilité et de la stabilité des relations entre l'État et les sociétés d'autoroutes sur le plan fiscal et des dispositions tarifaires, notamment la compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013.

En ce qui concerne la **participation des sociétés d'autoroutes au financement des infrastructures de transport**, les sociétés d'autoroutes historiques se sont engagées à verser chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), pendant 20 ans, une contribution volontaire de 60 millions d'euros, indexée sur l'inflation, non répercutée sur les péages, soit **un total d'environ 1 milliard d'euros sur la durée des concessions**. Ce versement a été porté à 100 millions d'euros les trois premières années de mise en place du dispositif, pour accélérer le versement de cette somme.

Les sociétés se sont aussi engagées à verser collectivement **200 millions d'euros pour la constitution d'un fonds d'investissement durable**, fonctionnant sur un modèle similaire au fonds européen pour les instruments stratégiques, dit « plan Juncker ».

Le protocole prévoit également que les concessionnaires mettent en place des mesures commerciales pour les jeunes, le covoiturage et les voitures écologiques d'ici fin 2015. Ils se sont enfin engagés à définir des mesures d'accompagnement de la circulation et de l'accueil des autocars sur leurs réseaux pour prendre en compte la libéralisation de ce mode de transport autorisée par la loi « Macron ».

À cette occasion, les sociétés d'autoroutes s'étaient également engagées à ce que **55 % des travaux issus de ce plan de relance soient réalisés par des PME et PMI non liées aux groupes autoroutiers**.

Le Gouvernement a estimé à que ce plan permettrait la création de près de **10 000 emplois directs et indirects** sur la durée des travaux.

Lorsque le protocole d'accord a été signé en avril 2015, votre Président avait écrit au Premier ministre pour en obtenir une version, dans la logique même de la transparence accrue du secteur souhaitée par tous. Ce protocole ne lui a jamais été transmis.

Néanmoins, dans une lettre du 5 mai 2015, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Ségolène Royal, et le ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Emmanuel Macron, lui avaient exposé le contenu de cet accord tout en refusant de lui communiquer la version originale, au motif que « *certaines engagements des sociétés*

concessionnaires reposent sur des chiffrages pour partie couverts par le secret des affaires ; par ailleurs ces engagements devront être précisés sous forme d'avenants aux contrats de concession et seront rendus publics ultérieurement. »

Votre Président estime ces arguments peu convaincants. D'une part, les chiffrages concernés auraient pu être masqués, d'autre part, les avenants aux contrats de concession, effectivement rendus publics, ne rendent pas compte de l'ensemble de l'accord conclu avec les sociétés d'autoroutes. Par exemple, ils n'indiquent pas leur participation au financement de l'Afitf ou au fonds d'investissement durable.

En septembre 2016, le Gouvernement a d'ailleurs été contraint par le tribunal administratif de Paris de communiquer cet accord à une personne qui en avait fait la demande. L'État a fait appel de cette décision devant le Conseil d'État.

B. LE PLAN D'INVESTISSEMENT AUTOROUTIER DE 2017

Un nouveau « plan d'investissement autoroutier », annoncé par le Président de la République le 28 juillet 2016, a été conclu à la fin du mois de janvier 2017. D'un montant de plus de **800 millions d'euros**, il a pour objet de « *répondre à des attentes fortes des collectivités territoriales en matière d'aménagements visant à améliorer la desserte des territoires, et à créer de l'activité en investissant dans l'amélioration de la qualité des infrastructures.* »

Dans ce cadre, les collectivités territoriales apportent un peu plus de 50 % du financement des opérations routières d'intérêt local. Le complément de financement provient d'une augmentation des péages, comprise entre 0,1 à 0,4 % par an de 2019 à 2021.

Le plan comprend 32 opérations concernant des échangeurs, présentant un intérêt pour la desserte locale et pour les usagers de l'autoroute, et 25 opérations relatives aux aires de covoiturage et aux aménagements pour le milieu naturel. Les premiers travaux sont envisagés pour la fin de l'année 2017.

Le Gouvernement estime que ce plan entraînera la création de près de **5 000 emplois**.

Liste des opérations par région du plan d'investissement autoroutier¹

Auvergne-Rhône-Alpes

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
ASF	A7	Demi-diffuseur complémentaire de Vienne Sud	Auvergne-Rhône-Alpes
ASF	A7	Diffuseur de Porte DrômArdèche	Auvergne-Rhône-Alpes
ASF	A7	Diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	Auvergne-Rhône-Alpes
ASF	A7	Dossier de demande de principe (DDP) relatif à l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7 dans la traversée de Valence	Auvergne-Rhône-Alpes
APRR	A46	Diffuseur de Quincieux	Auvergne-Rhône-Alpes
APRR	A6 / A36 / A71	Création de 16 ouvrages supérieurs de traversée faune	Auvergne-Rhône-Alpes
AREA	A43 / A41	Achèvement du réaménagement du nœud de Chambéry	Auvergne-Rhône-Alpes
AREA	A43 / A48	Création de 3 ouvrages supérieurs de traversée faune	Auvergne-Rhône-Alpes
AREA	A41 / A43	Réalisation de 250 places de parking de covoiturage	Auvergne-Rhône-Alpes
AREA	A41 / A43 / A48 / A49	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Auvergne-Rhône-Alpes
AREA	A41	Réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord (études)	Auvergne-Rhône-Alpes
APRR	A6 / A36 / A40	Aménagement de la continuité hydraulique de 5 passages inférieurs	Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté
APRR	A6 / A36	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté
APRR	A6 / A31 / A36 / A41 / A42	Traitement des eaux sur points particuliers	Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté

¹ Communiqué de presse du Secrétariat d'État aux transports, à la mer et à la pêche.

Bourgogne-Franche-Comté

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
APRR	A6	Demi-diffuseur de Chalon-Champforgeuil	Bourgogne-Franche-Comté
APRR	A39	Demi-diffuseur de Genlis	Bourgogne-Franche-Comté
APRR	A6 / A36 / A40	Aménagement de la continuité hydraulique de 5 passages inférieurs	Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes
APRR	A6 / A36	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes
APRR	A6 / A31 / A36 / A41 / A42	Traitement des eaux sur points particuliers	Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes

Centre-Val de Loire

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
COFIROUTE	A10	Diffuseur du Quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise (QNO)	Centre-Val de Loire
COFIROUTE	A10 / A11 / A71 / A28	Aménagement de 5 éco-ponts	Centre-Val de Loire

Grand Est

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
APRR	A36	Protection contre les inondations à Burnhaupt	Grand Est
SANEF	-	Amélioration de la protection de la ressource en eau	Grand Est, Hauts de France et Ile-de-France

Hauts-de-France

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
SANEF	A26	Aménagement du diffuseur de desserte d'Heroïc Land	Hauts de France
SANEF	A1	Passage à faune Ermenonville	Hauts de France
SANEF	A26	Amélioration de la durée de vie de l'ouvrage du Boulonnais	Hauts de France
SANEF	-	Amélioration de la protection de la ressource en eau	Hauts de France, Grand Est et Ile-de-France

Ile-de-France

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
SANEF	A4	Complément du diffuseur de Coutevroult	Ile-de-France
SANEF	A4	Diffuseur Sycomore	Ile-de-France

SAPN	A13	Réaménagement de la bretelle d'insertion des Mureaux	Ile-de-France
SANEF	-	Amélioration de la protection de la ressource en eau	Ile-de-France, Hauts de France et Grand Est
SAPN	-	Amélioration de la qualité de service des aires	Ile-de-France et Normandie
SAPN	-	Amélioration de la protection de la ressource en eau	Ile-de-France et Normandie

Normandie

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
SAPN	A13	Complément du diffuseur de Heudebouville	Normandie
SAPN	-	Amélioration de la qualité de service des aires	Normandie et Ile-de-France
SAPN	-	Amélioration de la protection de la ressource en eau	Normandie et Ile-de-France

Nouvelle Aquitaine

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
ASF	A62	Diffuseur d'Agen Ouest	Nouvelle Aquitaine
ASF	A64	Demi-diffuseur de Caresse Cassaber	Nouvelle Aquitaine
ASF	A64	Diffuseur de Morlaas	Nouvelle Aquitaine
ASF	A640	Demi-diffuseur complémentaire BARO / RD817	Nouvelle Aquitaine
ASF	A640	Demi-diffuseur complémentaire BARO / RD19	Nouvelle Aquitaine
ASF	A64	Demi-diffuseur de la Virginie	Nouvelle Aquitaine

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
ASF	A7	Demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord	PACA
ASF	A8	Complément du nœud A8/A51 (création d'une bretelle A8 Ouest vers A51 Nord)	PACA
ESCOTA	A8	Quart de diffuseur à Beausoleil	PACA
ESCOTA	A8	Dédoulement de la sortie Villeneuve-Loubet	PACA
ESCOTA	A51	Diffuseur de Cadarache	PACA
ESCOTA	A50-A51	Protection de champs captants	PACA
ESCOTA	-	Aménagement de 7 éco-ducs et de 4 rétablissements de continuité piscicole	PACA
ESCOTA	-	Traitement de points noirs bruit (PNB)	PACA
ESCOTA	-	Programme de réalisation de parkings de covoiturage	PACA
ESCOTA	A8	Dossier de demande de principe (DDP) relatif à l'aménagement d'un Itinéraire de car à haut niveau de service (CHNS) entre Villeneuve-Loubet Plage et Antibes Est (sens Nice vers Antibes)	PACA
ESCOTA	A8	Dossier de demande de principe (DDP) relatif au raccordement RM6202bis à l'A8 (sens Nord>Sud)	PACA

Pays de la Loire

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
COFIROUTE	A81	Accès autoroutier au Parc de Développement Economique de Laval-Mayenne (PDELM)	Pays de la Loire
COFIROUTE	A11	Diffuseur de Connerré	Pays de la Loire
COFIROUTE	A11	Aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres (périphérique de Nantes)	Pays de la Loire

Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
ASF	A61	Diffuseur et voies d'entrecroisement de la Jonction Est à Toulouse	Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
ASF	A9/A709	Dossier de demande de principe (DDP) relatif au raccordement de la déviation de Baillargues - Saint-Brès au réseau concédé	Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
ASF	A9/A709	Dossier de demande de principe (DDP) relatif au raccordement du Contournement Ouest de Montpellier (COM) au réseau concédé	Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Toutes les régions

Réseau	Autoroute	Nom de l'opération	Région
ASF	-	Programme de réalisation de parkings de covoiturage	Toutes les régions
SANEF	-	Programme de réalisation de parkings covoiturage (provision)	Toutes les régions
SAPN	-	Programme de réalisation de parkings covoiturage (provision)	Toutes les régions
APRR	-	Réalisation de 1700 places de parking de covoiturage	Plusieurs régions
APRR	-	Requalification de 42 aires de repos	Plusieurs régions

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 8 février 2017, la commission a organisé une table ronde sur l'état des infrastructures routières et autoroutières, à laquelle participaient : Mme Christine Bouchet, directrice des infrastructures de transport (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer), M. André Broto, conseiller du président de Vinci Autoroutes, en charge de la prospective, représentant de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa), M. Pierre Calvin, directeur prospective, commercial et marketing de Colas, représentant de l'Union des syndicats de l'industrie routière française (Usirf), M. Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, M. Jean-Claude Luche, sénateur de l'Aveyron, représentant de l'Assemblée des départements de France (ADF).

M. Hervé Maurey, président. – Le sujet des infrastructures est au cœur des compétences de notre commission. Nous nous sommes rarement réunis pour parler des infrastructures routières et autoroutières, hormis pour les avis budgétaires autour de nos rapporteurs Jean-Yves Roux et Louis Nègre. Le réseau routier français est particulièrement développé, avec plus d'un million de kilomètres de voirie. Le réseau autoroutier, essentiellement concédé, s'étend sur 11 500 kilomètres, le réseau national sur près de 10 000 kilomètres, en raison du transfert de nombreuses voies aux collectivités locales, et le réseau départemental sur 379 000 kilomètres. Or nous observons une tendance inquiétante à la dégradation du réseau routier et autoroutier. Nous souhaitons par ailleurs assurer le suivi du plan autoroutier de 2015 et évoquer le nouveau plan de relance conclu à la fin du mois de janvier dernier.

Jean-Yves Roux nous a alertés, lors du débat sur le projet de loi de finances pour 2017, sur la dégradation du patrimoine routier et autoroutier. Alors que plus de 85% des chaussées étaient dans un état correct entre 2010 et 2012, ce chiffre est tombé à 83% en 2015, s'infléchissant à partir de 2013. Cela entraîne des ralentissements, des restrictions de circulation et des problèmes de sécurité. La réduction des crédits d'entretien de l'État en est l'une des premières causes, de même que l'abandon de l'écotaxe : la recette prévue de 1,2 milliard d'euros qui aurait dû être affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf, n'a été ni remplacée ni compensée. De plus, elle avait le mérite d'établir un lien entre l'utilisation de la voirie et la redevance, à l'instar du système autoroutier.

Les autoroutes se dégradent également. Si la proportion de celles en très bon état est stable autour de 65 %, la proportion de celles en bon état était de 31 % en 2011 avant de chuter à 18 % en 2013. Le réseau considéré comme plus ou moins dégradé est passé de 5 % à 16 %. Le concessionnaire

est chargé de l'entretien et l'État de contrôler le concessionnaire. Selon la Cour des comptes en 2013, l'État doit renforcer ses contrôles.

Les départements, de leur côté, ont dû faire face à la réduction des dotations et aux contraintes budgétaires qui ont réduit leurs crédits.

Ces constats nous interrogent : même si la dégradation est encore faible, la tendance est là... Et quand la dégradation est avérée, entretenir le réseau est plus compliqué et plus coûteux ; l'exemple du ferroviaire doit nous inciter à être d'autant plus prudents et réactifs.

Les questions que nous souhaitons vous poser sont donc les suivantes. Comment expliquer cette dégradation ? Quelles actions pourraient y remédier rapidement ? L'Observatoire national de la route, créé en janvier 2016, a-t-il permis d'améliorer la situation ? Les recommandations de la Cour des comptes sur la qualité du patrimoine autoroutier sont-elles appliquées ? L'État prend-il davantage de mesures contraignantes envers les concessionnaires ? Comment a évolué le patrimoine routier géré par les départements ? Les travaux du plan de relance autoroutier, avec 3,3 milliards d'euros d'investissement en contrepartie de l'allongement de la durée des concessions, ont-ils démarré à temps ? Dans le cas contraire, les pénalités prévues ont-elles été appliquées ? L'engagement des sociétés d'autoroutes de réserver 55 % des travaux à des PME et ETI sera-t-il tenu ? L'État peut-il le vérifier ? L'objectif de créer 10 000 emplois est-il réaliste et mesurable ? Comment est mis en œuvre le protocole conclu entre l'État et les sociétés autoroutières ? Le Sénat, malgré mes multiples demandes auprès du Premier ministre, n'a jamais pu en obtenir une copie. Le nouveau plan de 800 millions d'euros, essentiellement financé par les collectivités locales, est censé créer 5 000 nouveaux emplois. Avec quatre fois moins d'argent que pour le plan précédent, réussir à créer deux fois moins d'emplois seulement est un ratio qui nous interpelle.

Nous accueillons Mme Christine Bouchet, directrice des infrastructures de transport au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, M. Jean-Claude Luche, sénateur de l'Aveyron, représentant l'Assemblée des départements de France, l'ADF, M. André Broto, conseiller du président de Vinci Autoroutes, représentant l'Association des sociétés françaises d'autoroutes, l'Asfa, M. Pierre Calvin, directeur prospective, commercial et marketing de Colas, représentant l'Union des syndicats de l'industrie routière française, l'Usirf, et membre de son bureau, et M. Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes.

Mme Christine Bouchet, directrice des infrastructures de transport au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. – Sur le réseau routier national, le Gouvernement a fait siennes, en 2013, les recommandations de la commission « Mobilité 21 », en donnant la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants, pour faire face au vieillissement qui touche tous les réseaux, qu'ils soient routiers ou

ferroviaires. Tout retard pris dans la maintenance ou le renouvellement des infrastructures existantes pose des problèmes de qualité du service, voire de sécurité. Les plans de rattrapage sont très lourds pour les finances publiques, et doivent être engagés dans la durée.

Le réseau national vieillit. Lors de l'audition budgétaire, nous vous avons fait part que l'indice qualité du réseau – dans ses différentes facettes : chaussées et ouvrages d'art – se dégradait continuellement depuis plusieurs années. Même s'il n'y a pas de problème de sécurité majeur, le risque d'atteinte au patrimoine est réel, avec pour conséquence de l'inconfort, des obligations de limitation des vitesses, de restrictions de circulation, comme nous avons pu en connaître à la fin de l'hiver 2014-2015, notamment dans l'Est de la France. Les exemples allemand et italien nous incitent à une grande vigilance.

Les crédits consacrés à la maintenance sont issus de deux sources : la loi de finances alimente le programme « Infrastructures et services de transport », tandis que le budget de l'Afitf est consacré à l'investissement et non à l'entretien courant. L'Afitf finance des opérations de régénération de plusieurs lignes pour l'exploitation du réseau routier national comme la mise en sécurité des tunnels. Les crédits du budget de l'État connaissent l'érosion liée aux contraintes globales des finances publiques. En 2010, la baisse significative des crédits a été partiellement compensée les années suivantes. Les programmes de l'Afitf pour la mise en sécurité des tunnels ont mobilisé d'importants crédits en raison de leur caractère prioritaire ; cela représente autant en moins pour les chaussées ou les ouvrages d'art.

Le constat doit être nuancé : la maintenance des infrastructures est une priorité du Gouvernement. Un premier plan d'investissement sur le réseau routier national, mis en place par l'Afitf en 2015, a accordé 80 millions d'euros supplémentaires à de nouveaux chantiers. L'effort a été renouvelé en 2016, avec 120 millions d'euros pour la régénération du réseau national. Au total, 400 opérations de régénération ont été réalisées en 2015 et 2016. L'effort, triplé par rapport aux crédits de 2012, témoigne de la prise de conscience et de décisions concrètes pour l'amélioration du réseau. En 2017, le budget de l'Afitf prévoit de continuer les efforts pour la régénération du réseau. Il faudra les poursuivre, car deux années d'efforts ne suffiront pas à enrayer la dégradation du réseau et à lui faire retrouver le niveau souhaitable.

Outre ces efforts financiers, les services de l'État, au sein de la direction des infrastructures de transport, mais aussi des services opérationnels, ont réalisé des efforts d'optimisation des politiques, de productivité, d'optimisation des stratégies d'entretien, indispensables pour demander ensuite des financements. La création des directions interdépartementales des routes, les DIR, a été très porteuse. Nous avons développé des politiques et des analyses innovantes, notamment des approches par itinéraires pour avoir une vision précise et priorisée des

besoins, et mieux anticiper et coordonner les travaux, ce qui nous permet de limiter au maximum la gêne pour les usagers.

Des marges de manœuvre peuvent être dégagées sur les techniques routières. Nous avons des attentes envers les entreprises. Des solutions techniques doivent être valorisées et développées, comme les techniques minces à moindre coût pour optimiser les dépenses d'entretien, les enrobés coulés à froid ou les enrobés tièdes, développés avec les entreprises dans une démarche de transition écologique. La création de partenariats entre les maîtres d'ouvrage et les entreprises peut être un levier dans ce domaine.

L'Observatoire national de la route a été mis en place en début d'année grâce à l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité, ou l'IDRRIM, et au secrétariat d'État. Le réseau routier national a ouvert ses données, effectuant un important effort de transparence pour une connaissance précise de l'état du réseau, des dépenses section par section, utiles pour une meilleure gestion du patrimoine et la définition de politiques adaptées. Je reviendrai ultérieurement sur les enjeux de gestion du patrimoine autoroutier et des plans de relance.

M. Hervé Maurey, président. – En effet, si nous souhaitons des interventions liminaires brèves, nous voulons aussi recueillir des informations sur le contrôle par l'État des concessions, considéré comme défaillant par la Cour des comptes. Monsieur Luche, vous allez nous présenter le réseau départemental, réseau routier bien plus important que celui de l'État.

M. Jean-Claude Luche, sénateur de l'Aveyron, représentant l'Assemblée des départements de France, l'ADF. – Je suis très heureux d'intervenir devant vous au titre de l'ADF, même si j'ai démissionné de la présidence du conseil départemental de l'Aveyron depuis une semaine, pour éviter le cumul des mandats. Mais je connais très bien les routes de l'Aveyron, et le beau viaduc de Millau, construit par un concurrent de Vinci... Je parlerai donc surtout de ce territoire que je connais, même si les départements ont les mêmes préoccupations.

Les départements ont trois dilemmes : la réduction des dotations de l'État ; la nécessité de se substituer à l'État pour cofinancer des infrastructures routières appartenant à l'État ; la forte progression des dépenses de fonctionnement et notamment des dépenses sociales, limitant d'autant les marges de manœuvre pour les routes.

L'Aveyron compte 6 200 kilomètres de routes, pour un budget de 365 millions d'euros et 280 000 habitants. J'ai choisi de maintenir un niveau élevé d'investissements pour permettre plus d'activité et donc d'emploi. Nous avons le taux de chômage – de 7,5 % – le plus bas d'Occitanie, après la Lozère. Nous investissons en moyenne 245 euros par habitant.

La route nationale RN 88 aurait besoin d'être transformée en autoroute. J'ai contractualisé avec l'État et la région pour la cofinancer.

L'État n'a plus les moyens d'investir ni d'entretenir les routes nationales, en mauvais état. J'ai donc investi 50 millions d'euros sur ce tronçon, mais cela vient en déduction des investissements pour mon propre patrimoine. Le désenclavement autoroutier est structurant pour le développement d'un département comme le nôtre afin de maintenir les populations, l'activité et l'emploi. Mais je dois aussi investir dans le très haut débit, dans un aéroport - 3 millions d'euros par an - et dans les autoroutes à la place de l'État.

Pour retrouver des marges de manœuvre financières, j'ai dû augmenter les impôts de 6,5 % l'année dernière. Ce n'est pas facile dans le contexte actuel, mais indispensable pour investir, créer des emplois et entretenir les routes départementales, qui sont en très bon état. Nous avons été contraints de rationaliser les coûts et de gérer différemment notre patrimoine. Désormais, un seul agent se déplace par véhicule, avec des outils informatiques adaptés. Nous n'avons pas renouvelé 60 agents des routes sur 300. Malgré notre capacité à investir, nous nous heurtons à la grosse machine de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, ou DREAL, qui est davantage un censeur qu'un partenaire, sans parler du Conseil national de protection de la nature, le CNPN, qui met au moins trois mois à rendre un avis. Pendant ce temps, les chantiers sont bloqués malgré le vote des crédits, même si nous avons contractualisé avec l'État et obtenu une maîtrise d'ouvrage déléguée. J'en ai parlé au directeur de cabinet de M. Vidalies : faute du déblocage des crédits de paiement, les entreprises ont arrêté le chantier.

Un million d'euros de travaux sur les routes aveyronnaises ne couvrent pas autant de voirie que la même somme en Picardie ou en Beauce : nous devons déneiger, établir des barrières de dégel... On ne peut pas avoir une règle unique s'appliquant partout - c'est une tentation française, et je pense à mes collègues travaillant sur la réforme de la dotation globale de fonctionnement... Nous travaillons selon les conditions météorologiques, la pente et l'altitude, et non à partir de statistiques. Entretenir des routes n'est pas la même chose dans le Larzac, la vallée du Lot ou l'Aubrac... Les départements ont d'autant plus de difficultés à financer leur patrimoine qu'ils doivent financer également celui de l'État. Ils sont souvent plus vigilants sur l'état des routes, les affaissements, les ouvrages d'art... En Aveyron, nous avons 3 000 ponts, 1 000 kilomètres de murs de plus de trois mètres de haut. Lorsque le prix du fuel, donc du goudron, fluctue, la différence est incroyable sur les marchés. Récemment, nous avons pu lancer des appels d'offres à des prix normaux, mais si le prix du pétrole augmente de 20 %, cela aura des effets directs sur un chantier de 20 millions d'euros.

En moyenne à l'échelle nationale, 53 agents sont affectés par département à l'entretien de 1 000 kilomètres, contre 38 dans mon département. Nous avons du matériel adapté, et nous avons rationalisé notre organisation grâce aux outils informatiques, à la réduction du nombre de

centres d'exploitation et de la masse salariale, pour pouvoir investir. Nous sommes le département qui investit le plus par habitant.

M. Hervé Maurey, président. - Vous étiez un président de département pour lequel la route était encore une priorité, mais certains départements ont réalisé des économies à son détriment, depuis plusieurs années. À un moment donné, ils sont rattrapés par les événements - en témoigne l'exemple ferroviaire - d'autant que les dotations ont été réduites depuis. La qualité des routes peut être très mauvaise.

M. Rémy Pointereau. - Monsieur Luche, pouvez-vous nous indiquer quel est le coût par habitant, en fonctionnement et en investissement, d'un département à un autre ?

M. Jean-Claude Luche. - Je n'ai pas de chiffre exact, car la sauvegarde, la réfection des chaussées, est une dépense d'entretien, mais que nous essayons de faire passer en investissement pour récupérer la TVA. Nous investissons 240 euros par an par habitant, mais je n'ai pas le chiffre des frais de fonctionnement.

M. Hervé Maurey, président. - Il serait utile que l'ADF nous communique ces chiffres pour saisir les variations d'un département à l'autre.

M. André Broto, conseiller du président de Vinci Autoroutes, représentant de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes, l'Asfa. - Le patrimoine autoroutier couvre 11 500 kilomètres, dont 9 000 sont gérés par une quinzaine de concessionnaires autoroutiers. Sur 100 kilomètres de routes, on compte 300 hectares de chaussée, 110 ouvrages d'art, 300 ouvrages hydrauliques, 9 échangeurs équipés de gares de péage, 3 aires de services, 6 aires de repos, un centre d'exploitation et 700 hectares de patrimoine naturel à entretenir, sans compter le passage d'animaux sauvages. Les équipements évoluent vite, notamment les tunnels. Et la densité d'équipement s'accroît : chacun veut des panneaux à messages variables, du Wi-Fi sur les aires de repos et de service... On veut de plus en plus être connecté. Ainsi le tunnel entre Rueil et Versailles sur 10 kilomètres compte autant d'appareils d'appui que sur 800 ponts, autant de parements que sur 1 000 kilomètres d'autoroutes, et autant d'informations qui remontent que sur 1 000 kilomètres d'autoroute. Ces équipements vieillissent vite et doivent être remplacés.

Pour les autoroutes concédées, les politiques d'entretien sont guidées par les contrats prévoyant des indicateurs Image qualité du réseau autoroutier, IQOA pour les ouvrages d'art et IQRA pour l'état des chaussées que nous transmettons depuis longtemps aux services de la direction des infrastructures de transport et depuis un an à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'Arafer. Je ne sais pas d'où vient l'idée que l'état des chaussées se dégrade.

Nous avons des dizaines de millions de clients que nous interrogeons chaque année. Ainsi, 9 400 d'entre eux ont été interrogés l'année dernière sur 40 questions. Depuis 2006, ce baromètre de satisfaction est contractuel entre l'État et les sociétés autoroutières. Les 40 critères sont regroupés en 9 registres. La note d'état des autoroutes, de 8,3 en 2006, est passée à 8,5 en 2016. Le passage au péage, la sécurité sur les aires de repos, les infrastructures des aires, la sécurité routière, les conditions de circulation, la signalisation et l'information, ainsi que l'esthétique, s'améliorent. L'opinion de l'utilisateur est fondamentale, car nous assurons ce service pour lui. Nous suivons également l'avis des automobilistes étrangers. Des inspecteurs de l'Union européenne – du *European Road Assessment Programme* (EuroRAP) – enquêtent aussi régulièrement. En 2010, ils ont vanté la qualité exceptionnelle du réseau concédé en France. Les notes sont bonnes et elles s'améliorent.

M. Hervé Maurey, président. – Permettez-moi de vous interrompre : des données objectives soulignent que la proportion du réseau plus ou moins dégradé, selon l'État, a augmenté de 5 à 16 %. Ne soyons pas dans le déni de réalité, et tenons compte du constat et de l'avis de la Cour des comptes souhaitant plus de contrôle de l'État sur les concessionnaires d'autoroutes.

M. Charles Revet. – Cela, c'est autre chose...

M. Hervé Maurey, président. – Évitions tout déni de réalité ou toute autosatisfaction ; c'est plutôt une pratique de certains politiques. Or vous êtes un chef d'entreprise.

Mme Christine Bouchet. – Je reviendrai ensuite sur les modalités de contrôle.

M. Hervé Maurey, président. – Les chiffres que j'ai communiqués sont ceux de l'État.

M. André Broto. – Nous disposons de deux atouts par rapport aux gestionnaires d'autoroutes non concédées : une ressource affectée pérenne et la présence d'un seul acteur sur toute la chaîne, de l'investissement à la maintenance, en passant par la conception, ce qui permet d'optimiser les arbitrages entre l'entretien immédiat et les grosses réparations – de même qu'on le ferait pour une habitation. Depuis un an, nous transmettons à l'Arafer toutes les données sur les ouvrages d'art et les chaussées, en plus de les transmettre à la direction des infrastructures de transport.

M. Pierre Calvin, directeur prospective, commercial et marketing de Colas, représentant de l'Union des syndicats de l'industrie routière française, l'Usirf. – Je vous remercie d'être venus si nombreux, prouvant l'importance du sujet. L'évolution démographique nous montre que la nécessité d'entretenir le réseau est croissante, notamment dans les zones rurales ayant de plus en plus besoin de se raccrocher à d'autres territoires. Près de 87 % du transport de voyageurs et 86 % du transport de marchandises se font par la route. On associe souvent routes et véhicules

individuels, mais la route est le support des mobilités comme les transports scolaires, les services, les bus en ville... La route est ouverte sept jours sur sept, 24 heures sur 24, grâce aux équipes d'entretien du secteur public et privé. Cela fonctionne en général très bien.

La durée de vie des infrastructures est longue, mais aujourd'hui nous devons, en plus de l'entretien, anticiper sur de futurs besoins pour une route connectée, en relation avec les véhicules, ou la surveillance des tunnels... De plus en plus d'informations transiteront par la route.

Le *Consumer Electronic Show* de Las Vegas sur les nouvelles technologies a présenté de nombreuses innovations sur les infrastructures routières ; je n'ai pas vu de tapis volants... La route reste un axe structurant. Les pays émergents dépensent des centaines de millions de dollars pour en construire, de même que d'autres pays pour rattraper leur retard d'entretien, comme nous le faisons sur le réseau ferré actuellement.

Si nous n'entretenons pas les réseaux, aurons-nous les moyens de le faire plus tard ? Quand on n'a pas les moyens d'investir un euro pour l'entretien, il faudra, pour atteindre le même résultat, en dépenser dix, dix ans plus tard. La dégradation évolue, et il y a un décalage dès qu'on dépasse un certain seuil.

Les crédits dévolus à l'entretien du réseau communal ont également baissé de plus de 20 % sur les trois dernières années. Réfléchissons aux moyens de le financer. Les chiffres d'affaires de nos entreprises varient de plus ou moins 20 % en période préélectorale et postélectorale, alors que le réseau s'use de la même manière. Il va falloir trouver un autre système pour financer cela. Cela a des conséquences locales, puisqu'environ 2 000 salariés par département travaillent dans ce secteur, avec beaucoup d'établissements maillant le territoire. Depuis 2010, l'activité s'est contractée de 30 %, et le nombre de salariés a diminué de 20 %. Les entreprises se sont adaptées, mais le réseau est totalement dégradé depuis.

Faut-il faire financer l'entretien par l'utilisateur ou le contribuable ? Intéressons-nous à l'étranger : un prélèvement de 0,27 centime de dollar par gallon est prévu aux États-Unis et au Canada, soit 7 centimes par litre, et est directement affecté à la maintenance des réseaux. La France a les capacités techniques et intellectuelles et les moyens humains, le problème est financier. Si la modernisation du réseau n'est pas réalisée rapidement, on court à la catastrophe.

M. Hervé Maurey, président. – Le financement est essentiel. L'Atif, en raison de l'abandon de l'écotaxe, est en déficit structurel de plusieurs centaines de millions d'euros.

M. Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes. – La route de demain dépend de nos actions passées. Nous avons un vaste réseau d'un million de kilomètres, avec un problème de riches : comment l'entretenir ? Ce réseau, auparavant irréprochable, faisait la

fierté de notre pays ; nous l'avons constaté en allant voir les réseaux routiers au Royaume-Uni et au Danemark. La France a pu ainsi désenclaver ses territoires et faire une vraie décentralisation grâce aux routes. Mais il y a quelques années, le Grenelle de l'environnement a été un drame pour l'entretien des routes, même s'il a apporté aussi de bonnes choses. Il n'est plus politiquement correct d'entretenir des routes. Il y a un décalage monumental entre le langage pour les médias et celui des habitants qui souhaiteraient qu'on entretienne ses routes. Il va falloir agir, même si les collectivités veulent investir uniquement dans les transports en commun. Or un bus roule sur la route ! Un camion, c'est l'équivalent d'un million de voitures... Notre association a réalisé un audit du réseau et lancé le blog « jaimalamaroute.com », qui a fait deux fois la Une du *Parisien*. Et nous avons un indicateur d'opinion : le réseau routier s'est dégradé, plus personne n'en doute.

Économiquement, des taxes carbone à gogo sur le carburant ont permis d'engranger des sommes importantes, tout en mêlant une part de réalité et de mensonge sur le diesel. Le financement doit s'appuyer aussi sur la réalité pragmatique de l'entretien des routes, plutôt que de financer certains projets contestables, mais écologiquement ou politiquement plus parlants... Répondons à l'avis des 60 millions de Français prenant leur voiture chaque jour.

Je me bats au quotidien contre certaines mesures étranges, en faisant de l'écologie au quotidien, et pour la sécurité routière. La sécurité routière, malheureusement impopulaire, est comme un tabouret à trois pieds, reposant sur un automobiliste raisonnable – personne ne veut mourir sur la route – dans une automobile entretenue et sur une route entretenue. Si un pied manque, ne nous étonnons pas de la reprise des accidents. Lorsque le nombre d'accidents diminue, c'est grâce aux mesures gouvernementales, mais lorsqu'il augmente, c'est en raison du relâchement du comportement des automobilistes, par exemple entre le 31 janvier et le 1^{er} février ? Établir des indicateurs mensuels n'a aucun sens, alors qu'il y a des tendances lourdes sur un an. Nous avons sans cesse plus de radars, de répression, de mesures contraignantes. Mais le seul indicateur qui n'est pas bon, c'est celui de l'état du réseau routier !

Nous rassemblons deux millions de personnes qui se plaignent de cette dégradation du réseau routier. Or, lorsqu'un marquage au sol rétro réfléchissant est apposé, il y a moins d'accidents. Certaines mesures marchent.

À la suite de la publication de nos résultats sur les routes les plus dégradées de France, avec les deux pieds dans des nids-de-poule, je me suis déplacé sur le terrain. En Alsace, certains responsables d'entreprises de travaux publics m'ont expliqué qu'ils n'avaient plus ou peu de contrats. Comme ils ont des employés en CDI, ils les mettent en chômage technique, et pendant ce temps, l'État prend en charge 50 % des salaires. Lorsqu'on

n'entretient pas le réseau pour faire une économie, on transfère les charges à l'État *via* les indemnités chômage... Cette situation ubuesque me choque. Les automobilistes sont conscients du manque d'entretien. Si on ne veut pas fermer de routes, interrogeons-nous sur la possibilité de financer leur entretien par la hausse du prix des carburants...

M. Hervé Maurey, président. – Il nous faudrait aussi parler des deux plans de relance autoroutiers : ont-ils été mis en œuvre ? Les petites entreprises ont-elles été privilégiées ?

M. Jean-Yves Roux. – Le Gouvernement a annoncé un plan de relance le 26 janvier dernier, pour un montant d'environ 800 millions d'euros. Il prévoit 32 échangeurs, 25 aires de covoiturage et des aménagements. J'en salue la rapidité, puisque la négociation a commencé en juillet 2016. Son financement doit être réparti entre les collectivités territoriales et les concessionnaires. Comment envisagez-vous le partenariat entre collectivités territoriales ? Le ministère des transports indique que ce plan créera 5 000 emplois. Pouvez-vous détailler vos intentions en la matière ?

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Comme les départements ont moins de moyens, ils font moins de travaux, et la qualité baisse. Le coût de l'entretien des routes départementales augmente, car l'enrobé n'est plus de même nature, ce qui rend aussi les routes plus bruyantes. À combien évaluez-vous le coût total de l'entretien annuel du réseau ? Où en est le plan de relance engagé en 2013-2014 ? Il s'élevait au total à 3,5 milliards d'euros, et le seuil d'appel d'offre était fixé à 500 000 euros, pour que les petites entreprises puissent y participer. Est-il entièrement mis en œuvre ? Les concessionnaires autoroutiers seraient-ils prêts à travailler sur d'autres parties du réseau, moyennant un plan de relance complémentaire ?

M. Hervé Maurey, président. – Mme Didier va sans doute poser une question sur les ouvrages d'art...

Mme Évelyne Didier. – Sur ce point, j'attends le rapport du Conseil d'État. Les concessionnaires participeront-ils à l'effort de transparence dont l'Observatoire est la manifestation ? Dans la dernière concession dont j'ai entendu parler, l'État a apporté 4 milliards d'euros sur les 7 milliards d'euros nécessaires. Il s'agissait sans doute d'un projet de ligne de TGV. Mais pourquoi l'État ne cherche-t-il pas un retour sur investissement, qui pourrait par exemple abonder le budget de l'Afitf ? Pourquoi son apport prend-il la forme d'une subvention, et non d'une participation ?

Sans les poids lourds, nos infrastructures seraient quasiment éternelles. L'accroissement continu du poids des essieux et des camions m'inquiète. Déjà, sous la pression du secteur agroalimentaire, nous sommes passés aux quarante tonnes, et, en catimini, aux soixante tonnes. Quand évaluerons-nous le coût de ce laisser-faire en termes d'entretien supplémentaire ?

Certes, le réseau routier porte 80 % du trafic en France. Pour autant, les autres réseaux appartiennent aussi à notre patrimoine et le ferroviaire, en particulier, ne doit pas être oublié. Je me rappelle que, lorsque j'étais conseillère générale, on considérait que le temps de renouvellement du revêtement était de six ou sept ans. Est-il toujours de cet ordre ?

Je connais le combat de M. Chasseray pour défendre les utilisateurs des routes, mais il me semble dangereux de faire remonter les difficultés au Grenelle de l'environnement. La réalité est que les investissements sont insuffisants. Cela renvoie à la question plus vaste du partage des richesses créées dans ce pays, notamment entre les différents niveaux de collectivités territoriales, dont les compétences respectives ont évolué.

M. Alain Fouché. – L'État s'est totalement désengagé des routes nationales depuis quelques années. Il a transféré les routes aux départements, et le personnel qui les entretient, s'il a d'abord souhaité rester au sein des directions départementales de l'équipement (DDE), a fini par comprendre qu'il trouverait de meilleures conditions de travail au sein des départements. On dit que nos routes sont les plus chères d'Europe, et M. Attali parle de la France des ronds-points. N'y aurait-il pas des économies à faire ? Le gaspillage semble avéré. En particulier, la politique d'intéressement aux travaux des ingénieurs des DDE est-elle toujours d'actualité ?

M. Broto nous dit que les clients sont satisfaits : heureusement ! Vu les tarifs, et les sommes fabuleuses que vous recevez de l'État, le contraire serait affligeant...

Je partage le combat de M. Chasseray, notamment contre les radars ou les amendes déclenchées à 32 kilomètres-heure quand la limite est à 30. Les accidents sont dus essentiellement à la drogue, à l'alcool et à la vitesse. Combien sont imputables à l'état des routes ? Si le pourcentage est élevé, la responsabilité de l'État serait écrasante.

M. Charles Revet. – L'état des autoroutes ne me paraît pas si dégradé, à en juger d'après les quatre – A15, A28, A29 et A13 – que j'emprunte régulièrement. Ce sont plutôt les réseaux départementaux et nationaux qui inquiètent. L'enrobé que nous y connaissions cède parfois la place à des gravillons. Lorsque l'A28 a été réalisée, il a suffi d'un scarabée dans un arbre mort pour générer un surcoût de 20 millions d'euros et un retard de deux ans.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Sept ans !

M. Charles Revet. – Il y a une quinzaine de sociétés d'autoroutes en France. Comment sont-elles structurées ? Qui détient leur capital ? Comment leurs dirigeants sont-ils choisis ?

Mme Annick Billon. – Les techniques nouvelles d'entretien peuvent aussi accroître la sécurité. Quelle proportion des budgets de maintenance est

consacrée à la sécurité ? Certains tracés doivent être adaptés à l'évolution de la circulation. M. Chasserey va trop loin en dénonçant le Grenelle, mais il est vrai que les abattages de platanes déclenchent de grands mouvements de protestation.

M. Rémy Pointereau. – Je me réjouis que la loi NOTRe ait préservé la compétence des départements sur la voirie, car la proximité simplifie la gestion. Je ne partage pas l'avis de notre président sur l'état des autoroutes, qui me paraissent au contraire bien entretenues. À mon sens, le principal problème est l'engorgement aux gares de péages, par exemple entre Bourges et Vierzon. L'accidentologie y est-elle la même que sur le reste du réseau ? Bien sûr, la baisse des dotations des collectivités territoriales diminue les investissements et affecte l'entretien des routes. Nous avons un réseau considérable de routes communales.

M. Pierre Calvin. – 600 000 kilomètres !

M. Rémy Pointereau. – Leur entretien fléchit. Or nous savons bien que les accidents se produisent, pour la plupart, près du domicile et non pendant les longs parcours. Vous avez évoqué le Grenelle, mais rappelons le travail de sape de Mme Voynet sur les investissements en matière d'autoroute. Certains techniciens expliquent que l'amélioration de l'état d'une route augmente le nombre d'accidents. Est-ce à dire qu'on limiterait leur nombre en gardant les routes dans un état médiocre ?

M. Hervé Maurey, président. – Sur l'état du réseau autoroutier, je n'ai pas donné mon avis, mais mentionné les chiffres des services de l'État. Je voudrais aussi rappeler que certaines routes départementales ont été transférées aux EPCI.

M. Michel Raison. – Attention à la démagogie en matière de sécurité routière. La principale cause d'accident reste les erreurs des conducteurs, pas l'état de la chaussée. Et chaque fois que nous relâchons les efforts, le nombre de tués augmente. Comme tout le monde, j'ai eu des amendes pour avoir roulé à 51 ou à 91 kilomètres-heure. C'est désagréable, bien sûr, mais enfin il faut bien fixer une limite ! Nous avons encore plus de 3 000 morts chaque année, sans compter les paralysés, les familles affectées... C'est un sujet grave. Quant au Grenelle, il n'a pas semé le désordre qu'en matière de voirie ! Dans nos villes, on hésite à refaire certaines routes, de crainte que les conducteurs n'accélèrent. L'absence d'entretien améliore parfois la sécurité routière !

M. Jean-François Longeot. – Comme dans le ferroviaire, il y a un vrai problème de financement. Les départements ont des difficultés. Et, en l'absence d'entretien, le coût sera décuplé. La suppression de l'écotaxe a été une grosse erreur ! Les accidents viennent peut-être des erreurs des conducteurs, mais le mauvais état des routes n'arrange rien.

M. Pierre Médevielle. – L'état prévisible des finances des collectivités territoriales est inquiétant. Comment l'entretien sera-t-il assuré ?

Il faudra sans doute cibler les investissements. Or, chicanes et ronds-points se multiplient, sur des routes qui voient passer trois ou quatre voitures par jour. C'est dangereux pour les deux-roues, et les poids lourds les détruisent souvent. Mieux vaudrait concentrer les moyens là où ils sont le plus nécessaires. De gros progrès ont été faits dans la capacité des véhicules à absorber les chocs. Beaucoup de neurologues indiquent que le port d'un casque adapté réduirait considérablement les conséquences de nombre d'accidents.

M. Jean-Claude Leroy. – Les routes départementales qui coûtent le plus cher sont celles qui ont été transférées par l'État. L'article 19 de la loi NOTRe leur conférant un intérêt régional, on peut espérer une participation des régions. Mais l'État pourrait être remis dans le jeu grâce aux CPER. La charge des départements s'en trouverait allégée.

M. Gérard Miquel. – La notion d'itinéraire doit être clarifiée. Certains itinéraires à caractéristique autoroutière sont gratuits, alors qu'ils sont financés par l'État – mais celui-ci n'en a plus les moyens. D'autres ne sont payants qu'en partie, car telle personnalité politique a obtenu la gratuité d'un tronçon. Cela n'est plus supportable. Il faut de la lisibilité. Je ne me plains pas de la décentralisation, à condition qu'elle s'accompagne d'un transfert de moyens. Dans mon département, chaque citoyen a la charge de l'entretien de 45 mètres de route ! Les routes communales sont souvent prises en charge par des communautés de communes ou d'agglomération. Celles-ci ne développent pas suffisamment de synergies avec les équipes des départements. Il faut unifier l'outil d'entretien des routes dans chaque département – qui est le bon échelon pour exercer cette compétence.

Mme Christine Bouchet. – L'état des chaussées du réseau concédé est qualifié par les statistiques de « moyen » pour 15 % de sa surface, et de « mauvais » pour 0,5 %. Globalement, la situation est donc satisfaisante. Sur les 12 000 ouvrages d'art qu'il compte, seuls 3 % ont la structure « altérée » ou « gravement altérée ». Les contrats de concession énumèrent des indicateurs qui font l'objet d'un suivi annuel par les services de l'État et, depuis peu, par l'Arafer. De plus, l'État diligente des contrôles et des audits à son initiative. Nous renforçons depuis des années les exigences en matière de patrimoine dans les contrats de concession. Le non-respect des indicateurs sur ce point déclenche des pénalités. Les concessions historiques prendront fin dans une quinzaine d'années. Un rendez-vous est prévu sept ans avant leur terme pour dresser un bilan complet et établir un programme de travaux et de remise en état. Aussi devons-nous collecter un maximum de données en amont.

L'observatoire de l'état des routes concerne tous les maîtres d'ouvrage. C'est pour cela qu'il sera porté par l'IDRRIM, qui est leur lieu de rencontre et de dialogue avec la profession routière. Les collectivités territoriales, les concessionnaires et l'État devront mettre leurs données à

disposition. Nous l'avons fait en septembre dernier. Nous comptons sur les concessionnaires et l'ADF pour faire de même.

Pouvons-nous faire participer des concessionnaires à des travaux hors domaine concédé ? En principe, non. Les débats sur l'adossement avaient été vifs lors de la préparation du dernier plan de relance. Pour autant, le secteur concédé verse chaque année près d'un milliard d'euros à l'Afitf. Les subventions de l'État s'expliquent par le fait que les concessions nouvelles concernent des secteurs ou des axes moins rentables. Comme l'Europe interdit l'adossement, une concession doit être autoporteuse, et le niveau des péages ne peut être indéfiniment relevé.

Mme Évelyne Didier. – Mais pourquoi l'État ne prend-il pas une participation, au lieu de verser une subvention ? Dans l'exemple que j'ai cité, la subvention représente la moitié du coût. Monstrueux ! En principe, une subvention n'est qu'un coup de pouce.

Mme Christine Bouchet. – Il faut bien prendre en compte l'ensemble des coûts. Et votre exemple concernait une concession ferroviaire, je crois.

Le plan de relance autoroutier a été approuvé en 2015. Il est en cours de mise en œuvre. Certains travaux s'étaleront jusqu'en 2024. Les conditions d'accès pour les PME sont contrôlées par l'Arafer. Le schéma de financement par un allongement des concessions n'a pas été retenu pour le nouveau plan, en cours de finalisation, et dans lequel les collectivités territoriales concernées devront contribuer aux travaux les concernant, tout comme les usagers, puisque les péages augmenteront.

M. Hervé Maurey, président. – Où en est-on dans les créations d'emplois auxquelles le premier plan devait donner lieu ? Les petites entreprises y ont-elles participé ?

Mme Christine Bouchet. – L'Arafer examine tous les marchés passés par les concessionnaires.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Nous avons demandé un contrôle *ex ante* !

M. Hervé Maurey, président. – Les engagements pris seront-ils tenus ? Nous souhaiterions en avoir la certitude. Les annonces ne sont pas toujours suivies d'effets.

Mme Christine Bouchet. – Le contrôle effectif par l'Arafer est une garantie.

M. André Broto. – Les dossiers lui sont transmis avant le début des travaux. Et la DGCCRF participe à chaque commission des marchés. Le plan de relance a été signé en septembre 2015. Il fallait ensuite consulter les maîtres d'œuvre. Puis, les maîtres d'œuvre ont réalisé les dossiers de consultation des entreprises, avant qu'un appel d'offres ne soit passé. Chez

Autoroutes du Sud de la France (ASF), deux marchés ont été attribués, pour un montant total de 200 millions d'euros, à Valerian et Guintoli.

On estime en général qu'un million d'euros dépensés en travaux publics donnent directement du travail à quatre hommes par an, ou encore deux hommes pendant deux ans, et génère environ trois emplois indirects. Avec 800 millions d'euros, ce sont donc 3 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects qui seront générés. Le financement partenarial entre collectivités territoriales et sociétés d'autoroutes est courant : beaucoup d'échangeurs ont été financés ainsi depuis vingt ans. L'État contrôle alors la contribution de la société d'autoroute.

S'il est difficile, pour une société d'autoroute, d'intervenir hors réseau concédé, il est arrivé, entre l'A406 et la N79, qu'une société investisse 9 millions d'euros pour améliorer une connexion – ou encore 90 millions d'euros un peu plus loin sur la N79. À Toulon, il fallait élargir un tunnel géré directement par l'État. Il a été intégré à la concession d'Escota, par adossement. La trousse à outils de la puissance publique est bien remplie : actionnariat, régie directe, concession, adossement...

Il faut distinguer actionnaires et contrats de concession. L'actionnaire d'ASF était autrefois l'État. C'est à présent Vinci. Pour autant, le contrat continue à produire ses effets. L'actionnaire intervient dans la communication et le financement. Mais l'actif unique, c'est le contrat, puisque nous ne sommes pas propriétaires des autoroutes. Aussi celui-ci est-il très présent dans nos relations avec l'État.

L'indicateur de satisfaction des clients est désormais un indicateur contractuel. En moyenne, il y a cinq fois moins d'accidents sur le réseau autoroutier qu'ailleurs. Pour autant, nous devons poursuivre les efforts. En 2002, nous avons eu 328 tués ; en 2005, 224 ; en 2015, 174 ; entretemps, ce chiffre était descendu à 151. La première cause d'accident sur autoroute est la somnolence, qui intervient dans 26 % des cas.

Il arrive en effet que les péages soient engorgés, même si nous avons fait un gros effort pour développer les moyens de paiement de type Liber-T.

Mme Christine Bouchet. – L'attente aux péages fait partie des indicateurs de performance.

M. Pierre Calvin. – Le plan de relance doit favoriser les entreprises non liées aux concessionnaires, quelle que soit leur taille. Les premiers appels d'offres sont publiés. Nous comptons environ 160 000 euros par emploi, ce qui aboutit au même chiffre total de 5 000 emplois par an.

Nous réduisons la capacité, actuellement, d'un pont par jour. Combien de temps pourrions-nous continuer ? La complémentarité, oui, mais il y a trente fois plus de route que de ferroviaire. Et lorsque le ferroviaire ne fonctionne pas, on peut prendre la route, alors que l'inverse n'est pas toujours vrai.

Avec cinq fois moins d'accidents, l'autoroute montre bien le rôle de l'infrastructure dans la sécurité. Entre un revêtement usé et un tapis neuf, la distance de freinage varie de 50 %. C'est-à-dire qu'on s'arrête avant le passage piéton, et non après...

Deux aspects déterminent l'usure d'une chaussée : sa structure, mise à mal par le passage des poids lourds, et son revêtement, qui souffre du passage de tout type de véhicule. La durée de vie moyenne d'un revêtement a nettement augmenté, pour atteindre 17 ans.

Notre patrimoine routier vaut 2 000 milliards d'euros. Et l'on ne consacre que 15 milliards d'euros par an pour l'entretenir, soit 0,75 % de sa valeur. À ce rythme, il faudra 130 ans pour le renouveler !

La majorité des revêtements installés aujourd'hui font l'épaisseur d'un caillou. Les économies ne peuvent plus se faire à ce niveau, car les enrobés sont déjà très minces. Les taux de marge des entreprises routières sont de 2 % ou 3 %. Et nos deux plus grosses sont les premières au monde.

M. Alain Fouché. – J'avais déposé un amendement, contre l'avis obstiné de M. Hortefeux, pour qu'on puisse récupérer un point en six mois. Comment sont affectées les recettes des amendes de police ?

M. Pierre Chasseray. – Écotaxe : avec un tel nom, cela ne pouvait pas marcher ! Le revêtement *call-grip* réduit les distances de freinage et évite bien des accidents. Savez-vous de quand date le dernier rapport faisant le lien entre sécurité routière et entretien des routes ? De 1995 ! Depuis, silence radio. Pourtant, ce rapport indiquait que 47 % des accidents étaient imputables au mauvais entretien de la route. Bien sûr, c'est une erreur de l'automobiliste qui déclenche l'accident. Mais la route, comme une glissière de sécurité, peut faire qu'il ne soit pas mortel. Il faut donc étudier ce lien entre état du réseau et accidents. J'ai entendu dire qu'une route entretenue serait accidentogène. Ce discours vient d'une femme, que vous connaissez tous, et qui déclare par ailleurs que la consommation de stupéfiants n'est pas dangereuse au volant, car elle fait ralentir... Rappelons que les stupéfiants sont impliqués dans 25 % des accidents survenus en 2016, proportion qui a décuplé en dix ans. Non, une route entretenue n'est pas plus accidentogène : sinon, les autoroutes seraient des cimetières ! Pour autant, il arrive qu'une route refaite incite à accélérer. L'astuce est alors de réduire le champ visuel des conducteurs, par des dispositifs floraux par exemple. C'est le phénomène des *French Avenues*, qui réduit la vitesse moyenne de 6 %.

Les automobilistes ne relâchent pas leur vigilance, au contraire. Les générations nouvelles ont toujours entendu parler de sécurité routière. Le seul indicateur objectif est le manque d'entretien routier. Quant à l'argent de la répression, seuls 30 % des 1,6 milliard d'euros récupérés sont affectés à des projets d'entretien des routes. C'est peu. Accroître cette proportion légitimerait les amendes. Cela dit, la France n'a jamais été bonne en la matière. Nous sommes le quatorzième pays européen. En Angleterre, 60 %

des radars ont été désactivés depuis 2009, car M. Cameron a mis un terme à la guerre contre les automobilistes. Ce pays obtient à présent les meilleurs résultats d'Europe. À trop vouloir sauver le soldat radar, on oublie les autres causes d'accidents.

Mme Christine Bouchet. – Une partie importante du réseau national a été transférée aux départements, avec les moyens humains et financiers nécessaires. L'intéressement des ingénieurs aux travaux a disparu depuis les années 1970.

M. Hervé Maurey, président. – Merci à tous pour ces précisions.