



**Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports,  
du Logement,  
du Tourisme  
et de la Mer**



**Direction  
des Routes**

# **Direction des Routes**

## **Dossier de presse**

**Contact presse Direction des Routes:**

**Tél : 01 40 81 12 17**

**Fax : 01 40 81 12 55**

**[service.presse.dr@equipement.gouv.fr](mailto:service.presse.dr@equipement.gouv.fr)**

Janvier 2003

# Plan du dossier

---

<b>La direction des Routes au sein du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.....</b>	<b>3</b>
<b>Les missions de la direction des Routes</b>	
1. Veiller à la cohérence des infrastructures routières.....	4
2. Élaborer et mettre en oeuvre la politique de modernisation et d'entretien du réseau national des routes et autoroutes.....	5
3. Assurer le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	6
4. Animer et coordonner l'action des services du ministère dans le domaine des infrastructures routières.....	7
<b>Les grands axes d'intervention de la direction des Routes</b>	
1. La sécurité des infrastructures et des usagers de la route.....	8
2. La préservation de l'environnement.....	9
3. La valorisation des paysages.....	10
4. Le développement du débat public autour des problématiques routières.....	11
5. Le soutien à l'activité économique des travaux publics.....	12
<b>L'organisation de la direction des Routes</b>	
1. La direction et les sous-directions.....	13
2. Les missions et conseillers.....	15
3. Les services techniques.....	17
<b>Annexes : les routes en France</b>	
A. Le réseau autoroutier français .....	18
B. La gestion et le financement de la route en France .....	19
C. La planification routière.....	20

# La direction des Routes au sein du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

La direction des Routes est une des 12 directions d'administration centrale du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Si sa mission générale est de **veiller à la cohérence de l'ensemble des infrastructures routières en France** dans le respect des règles de décentralisation. La direction des Routes est également chargée :

- ✓ de **définir et mettre en œuvre la politique de modernisation et d'entretien** du réseau national (routes et autoroutes), et ce, au meilleur coût pour la collectivité,
- ✓ **d'assurer le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes,**
- ✓ **d'animer et coordonner** l'action des services du ministère de l'Équipement dans le domaine des infrastructures routières,
- ✓ de **favoriser le rayonnement du savoir-faire français** dans le domaine routier à l'échelle internationale.

La multiplicité des enjeux liés aux infrastructures routières nécessite une intervention active et récurrente de la direction des Routes sur plusieurs grands thèmes de société, qui concernent tous la vie quotidienne des français, tels que :

- l'aménagement du territoire et le développement économique des régions,
- la sécurité des infrastructures (chaussées, ponts, tunnels),
- l'environnement (faune, flore, paysages, bruit, air,...)
- et la communication avec le public.

La direction des Routes est **dirigée depuis mai 1999 par Patrick Gandil.**

Site : [www.route.equipement.gouv.fr](http://www.route.equipement.gouv.fr)

## La naissance de la direction des Routes

L'histoire du service chargé de la gestion des routes à l'administration centrale du ministère des Travaux publics au XXème siècle est très liée à l'histoire de l'automobile. Ce n'est en effet qu'avec l'essor de ce nouveau mode de locomotion que la route retrouve un rôle prépondérant. Il faut ainsi attendre janvier 1937 et le gouvernement de Léon Blum, pour que, pour la première fois, la gestion des routes prenne sa véritable indépendance au sein de l'administration centrale : une direction des Routes est créée, dont Jacques Bouulloche est responsable.

## Quelques chiffres sur les routes en France...

- près **d'1 million de kilomètres**, depuis les voies communales jusqu'aux autoroutes urbaines,
  - **28 292** kilomètres de routes nationales et **9772** kilomètres d'autoroutes,
  - **89 %** du transport de voyageurs,
  - **76 %** du transport de marchandises.
- Au total,
- **27,5 millions** de voitures,
  - **5,6 millions** des véhicules utilitaires et poids lourds,
  - **20 millions** de deux-roues empruntent le réseau routier chaque année.

## Les moyens financiers consacrés au réseau routier national (données 2002)

- |  |                |
|--|----------------|
| ▪ Budget de l'État :                                       | 1 449,5 Meuros |
| ▪ Financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes : | 1 906 Meuros   |
| ▪ Fonds de concours des collectivités territoriales :      | 1 000 Meuros   |
| ▪ Total :  | 4 355,5 Meuros |

# Les missions de la direction des Routes

## 1 - Veiller à la cohérence des infrastructures routières

Dans le cadre de cette mission, la direction des Routes oriente ses actions autour de cinq grands axes :

- ✓ **Mieux connaître et mieux prendre en compte les attentes des usagers** en renforçant et en étendant autant que possible aux autres réseaux le dispositif expérimenté par l'État sur le réseau national (baromètre de satisfaction –cf encadré –, forum d'usagers, recueil et traitement d'informations par courriers pré-adressés) ;
- ✓ **Favoriser la création et la mise en réseau, entre les différents gestionnaires routiers**, de banques d'informations sur les infrastructures existantes ;
- ✓ **Développer les partenariats entre l'État, les collectivités territoriales et le secteur professionnel** dans l'optique notamment d'assurer la plus grande cohérence possible des réseaux (conception géométrique, niveaux de service et d'entretien, gestion des transports exceptionnels, développement d'actions de sécurité, etc...) ;
- ✓ **Développer un corps de doctrine routière partagée** et préparer avec les autres maîtres d'ouvrages des règles techniques nationales pour assurer la sécurité. Plusieurs actions ont déjà été menées comme la constitution du comité français pour les techniques routières (CFTR) qui regroupe l'ensemble des acteurs de la communauté routière française. Composé des administrations nationales et territoriales, de bureaux d'études, de producteurs de matériaux d'entreprise, sa vocation est de mettre au point une méthodologie partagée par tous ses acteurs, dans l'objectif d'améliorer la satisfaction des usagers, la sécurité routière et les performances de l'industrie française de la route;
- ✓ **Rendre accessible**, sur des supports modernes (CD-ROM, serveurs...), **la documentation technique**. A notamment déjà été diffusée une documentation des techniques routières françaises sur support électronique.

### **Mieux comprendre les attentes des usagers : le baromètre de satisfaction**

Réalisé chaque année, depuis 1994 pour le réseau routier national et depuis 1995 pour les autoroutes, le baromètre de satisfaction est une étude menée auprès de 20 000 usagers interrogés au cours de leurs déplacements.

Les résultats de ce baromètre constituent une " photographie " de l'opinion des usagers sur le réseau routier : état de la route, conditions de circulation, de sécurité, signalisation, services présents ... Il permet de mesurer régulièrement l'évolution de l'appréciation des usagers sur la qualité des infrastructures routières.

Chaque année, la direction des Routes publie la synthèse de ces études dans un document intitulé " **Les usagers ont la parole** " qui retrace ces évolutions sur les trois dernières années.

#### ▪ **Les résultats du baromètre de mars 2000**

Les autoroutes, gratuites ou à péage, ont obtenu une note de satisfaction globale de 7,5/10. Les usagers reconnaissent les efforts effectués en matière de sécurité (7,7), de conditions de circulation (7,7) et d'état de la route (7,7). La signalisation et l'information ainsi que les services (stations services, aires de repos...) obtiennent une note légèrement inférieure à cette moyenne (7,35).

Pour les routes nationales, l'opinion est globalement positive (6,1/10). L'état de la route (6,55) et la mise en valeur de l'environnement de la route (6,30) sont bien perçus. Les services sont en revanche notés juste au-dessus de la moyenne avec 5,05/10.

# Les missions de la direction des Routes

## 2 - Élaborer et mettre en oeuvre la politique de modernisation et d'entretien du réseau national des routes et autoroutes

### ✓ La politique d'entretien des routes nationales

Cette politique a représenté en 2001 un investissement global de 591,6 millions d'euros.

Elle est basée sur une volonté de conservation du patrimoine afin d'assurer aux usagers, sur la partie du réseau la plus fréquentée, un niveau satisfaisant de confort et de sécurité, en préservant le patrimoine de «chaussées et ouvrages d'art» et en assurant un bon entretien des équipements de signalisation et de sécurité.

Afin d'évaluer l'incidence de cette politique, la direction des Routes a mis en place des indicateurs permettant de suivre dans le temps l'évolution des chaussées, avec « l'image qualité du réseau national » (IQRN) et l'évolution des ouvrages d'art avec « l'image qualité des ouvrages d'art » (IQOA).

### ✓ Les moyens financiers du réseau routier national

Le développement et la modernisation du réseau routier non concédé s'effectuent principalement dans le cadre des contrats État-régions.

Ceux-ci constituent la principale source de financement budgétaire des investissements routiers nationaux. Signés entre l'État et les régions, ils sont complétés par des conventions qui formalisent la participation financière d'autres partenaires, principalement les départements et les communes. Sur la période 2000-2006, l'engagement de l'État s'élève à 5,1 milliards d'euros. Avec la participation des collectivités, environ 13,3 milliards d'euros devraient être investis à ce titre sur le réseau routier national concédé.

L'État finance, de plus, à 100%, de grandes opérations d'aménagement du territoire ou d'amélioration de la sécurité comme par exemple sur l'A75 (Clermont-Ferrand-Béziers) ou la route nationale 10 dans les Landes (mise aux normes autoroutières).

#### Répartition des crédits budgétaires par programme\* (données 2002)

<b>Développement des infrastructures:</b>	<b>57%</b>
– Investissements routiers :	56,7%
– Études d'autoroutes de liaison :	0,3%
<b>Entretien :</b>	<b>43%</b>
– Entretien des chaussées et des équipements :	29,8%
– Renforcement des ouvrages d'art :	6%
– Renforcement des chaussées :	4,6%
– Aménagements de sécurité :	2,6%

\* Loi de finances initiale

#### L' IQRN (Image Qualité du Réseau National)

Les indicateurs fournis par la méthode IQRN ont permis de constater que 66% des chaussées du réseau national sont en bon ou excellent état et qu'il demeure environ 11% du réseau en mauvais état. Cette partie du réseau routier ne relève plus alors de la politique d'entretien préventif mais d'un programme de réhabilitation.

#### Les coûts d'objectif moyens annuels d'entretien préventif des chaussées (sur réseau non concédé)

▪ Voies rapides urbaines	1,5 euro/m2
▪ Voies à caractère autoroutier	1,15 euro/m2
▪ Autres grandes liaisons	0,8 euro/m2
▪ Routes nationales de liaison	0,7 euro/m2
▪ Routes nationales ordinaires	0,5 euro/m2
▪ Bretelles	0,9 euro/m2

# Les missions de la direction des Routes

## 3 - Assurer le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes

La construction et l'exploitation d'autoroutes à péage sont confiées par l'État à des sociétés concessionnaires.

Les péages perçus par ces sociétés sont **utilisés en totalité pour financer la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier**.

Le secteur autoroutier concédé a fait l'objet en 2001 d'une réforme importante (cf. encadré).

### ✓ Les sociétés concessionnaires

• **Six sociétés d'économie mixte** regroupées en trois ensembles régionaux : SANEF/SAPN, SAPR/AREA, ASF/ESCOTA (la première citée étant à chaque fois la société mère de la seconde). Sauf pour ASF, l'État et l'établissement public Autoroutes de France détiennent plus de 95% du capital des sociétés-mères, lesquelles disposent d'une participation équivalente dans leur filiale. Le reste du capital est détenu par des intérêts locaux. Suite à l'ouverture du capital d'ASF, celle-ci n'est plus détenue qu'à 51% par l'État.

• **Deux sociétés d'économie mixte** qui gèrent des tunnels : ATMB pour le tunnel du Mont Blanc et la STRF pour le tunnel du Fréjus,

• **Trois sociétés à capitaux privés** : Cofiroute, la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau et ALIS (groupe Bouygues) concessionnaire de l'autoroute A28 Rouen-Alençon.

### ✓ Le contrôle exercé par la direction des Routes

La direction des Routes fixe les conditions de l'intervention des sociétés concessionnaires pour la construction, l'entretien et l'exploitation des ouvrages. Elle élabore également la politique tarifaire et définit les prestations à mettre en œuvre dans le cadre de la politique de service à l'utilisateur, ainsi que la politique de contrôle des sociétés.

Des contrats de Plan, passés pour 5 ans entre l'État et les groupes de sociétés, fixent des engagements notamment en matière d'investissements.

### La réforme autoroutière

Conformément au droit national et communautaire, les nouvelles sections autoroutières sont attribuées après mise en concurrence. La concession est attribuée au meilleur des candidats, jugé selon des critères techniques et financiers (durée de concession, montant des péages). Cette mise en concurrence a déjà été utilisée, par exemple pour l'attribution de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 ou pour le viaduc de Millau.

Mais pour que les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) existantes puissent répondre aux appels d'offres à égalité de droit et de devoirs avec les entreprises privées, il était nécessaire d'aligner sur le droit commun des sociétés le régime d'exploitation des SEMCA.

Une **ordonnance du 31 mars 2001** modifie le régime d'exploitation de six des sociétés publiques d'autoroutes sur trois points :

- Elle supprime la garantie de reprise de passif dont elles bénéficiaient de la part de l'État,
- En contrepartie de cette mesure et des autres modifications de leur régime comptable, elle accorde un allongement de 12 à 15 ans de la durée des contrats de concession de ces sociétés,
- Elle détermine les conditions dans lesquelles ces allongements de durée de concession doivent être pris en compte dans l'établissement des comptes de ces sociétés à partir de l'exercice 2000.

Ces dispositions se sont en particulier traduites par l'apparition d'un bénéfice d'exploitation pour les trois groupes de sociétés et le versement de dividendes à l'État et aux autres actionnaires.

Les dividendes versés permettront de contribuer au financement de nouvelles concessions autoroutières (par exemple la concession de l'A28 entre Rouen et Alençon qui nécessite de verser une subvention publique), mais également de nouvelles infrastructures ferroviaires (comme dans les Alpes).

# Les missions de la direction des Routes

## 4 - Animer et coordonner l'action des services du ministère dans le domaine des infrastructures routières

La direction des Routes agit directement auprès des **directions régionales et départementales de l'équipement** (DRE et DDE) pour animer et coordonner l'action du ministère dans le domaine des infrastructures routières.

Elle s'appuie pour cela sur le réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'Équipement. A la tête de ce réseau se trouvent les **services techniques centraux du ministère**, relayés à l'échelon supra régional par les sept **Centres d'études techniques de l'équipement** et la DREIF pour la région Ile-de-France. Ces services disposent eux-mêmes d'antennes et de laboratoires pour répondre aux besoins des services déconcentrés.

Le réseau scientifique et technique permet de diffuser l'information et de faire bénéficier les services déconcentrés de compétences techniques pouvant leur faire défaut, de faire remonter les problématiques du terrain aux têtes de réseau, et donc d'orienter la recherche et de recenser les besoins de méthodologie. Ainsi a-t-on développé en France un haut niveau d'ingénierie et de recherche appliquée dans le domaine de la route.

La création "**d'équipes ressources**" est venue compléter ce dispositif sur des aspects techniques particuliers comme le risque sismique. Rattachées à un centre d'études techniques de l'équipement, leur vocation est de capitaliser les expériences acquises sur le terrain, de développer des méthodologies en liaison avec les services techniques centraux, et d'intervenir sur l'ensemble du territoire.

L'animation du réseau est réalisée de façon permanente au travers de multiples clubs d'échanges d'expériences thématiques : FACES (Filière d'animation et de coordination en exploitation et en sécurité), CCR (Club des concepteurs routiers...), d'actions de formation, ainsi qu'au travers de démarches liées à la politique d'innovation (charte d'innovation routière, charte ouvrages d'art) auxquelles sont associés les professionnels.

### « L'Équipement, équipier du Tour de France »

Depuis 1996, le ministère de l'Équipement est "*équipier du Tour de France*", c'est à dire **partenaire officiel technique** de la plus grande course cycliste du monde (15 millions de spectateurs chaque année).

La direction des routes est chargée de coordonner l'intervention des services de l'Équipement, soit en 2002 37 DDE, tant sur le plan technique que sur le plan de la communication.

En effet, sur le Tour de France, l'Équipement a pour mission d'améliorer la perception de l'itinéraire par les coureurs et les suiveurs en certains points singuliers (giratoires, rétrécissements, îlots directionnels). Il est nécessaire de coordonner les différentes DDE afin d'homogénéiser nos prestations, d'en fixer avec précision les contours et les limites, et d'affirmer la présence de l'Équipement sur le Tour de France.

Dans le cadre de ce partenariat, la direction des routes est également chargée du pilotage global de la communication autour de la présence de l'Équipement sur le Tour au niveau national, de l'accompagnement et de la mobilisation des DDE pour qu'elles relaient cette communication au niveau local et des relations presse.

Le bilan de l'opération de communication lors du Tour de France 2001 a été très positif : un sondage réalisé à l'issue du Tour 2001 révèle en effet que **68 % des spectateurs se souviennent de la présence des services de l'Équipement**, un niveau de notoriété proche de celui de Coca-Cola (72 %) sur la même opération !

En 2002, pour la direction des Routes et les directions départementales de l'équipement, l'objectif était prioritairement de **mettre en avant la technicité des agents de l'équipement** au service de la sécurité de la course.

# Les grands axes d'intervention de la direction des Routes

## 1 - La sécurité des infrastructures et des usagers de la route

Afin d'améliorer la sécurité des infrastructures routières, la direction des Routes intervient au niveau de leur conception, de leur entretien ou de leur mode d'exploitation.

### ✓ Les grands ouvrages de transport

La loi du 3 janvier 2002 fixe des règles spécifiques de sécurité pour les ouvrages ou systèmes de transport dont l'exploitation présente des risques particuliers. Elle facilite le suivi des conditions de sécurité afin d'aider les maîtres d'ouvrage et les collectivités locales à garantir un niveau de protection satisfaisant.

### ✓ Les routes nationales

Les règles relatives à l'élaboration des projets routiers imposent une démarche qualité et sécurité dès la conception. La mise en service est subordonnée aux résultats d'une inspection, elle-même confortée par la mise en oeuvre de bilans de sécurité à six mois et à trois ans.

Les DDE disposent de crédits spécifiques pour pouvoir agir dans le cadre de programmes et plans spécifiques :

– **Le programme des aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL)** leur permet de bénéficier des crédits nécessaires à des aménagements légers et de faible coût pour réagir rapidement face à une situation potentiellement dangereuse. Un montant annuel de 12,2 Meuros est réparti sous forme d'une dotation globalisée et déconcentrée au niveau des préfets de département.

– **Les plans régionaux d'aménagements de sécurité (P.R.A.S.)** correspondent à des aménagements plus lourds, à fort enjeu de sécurité comme le traitement prioritaire de sections d'itinéraires sur lesquelles se produisent de nombreux accidents. Les PRAS sont financés dans le cadre des contrats de plan État-Régions. L'État y a consacré 19,8 Meuros pour la seule année 2001, auxquels s'ajoutent les participations des régions, départements ou communes concernés.

Enfin, des audits de sécurité sont réalisés depuis 2001 sur les routes existantes afin que les gestionnaires puissent mettre en oeuvre des programmes d'aménagement par itinéraire et développer des démarches qualité pour l'amélioration des pratiques professionnelles de l'entretien et de l'exploitation de la route.

### La sécurité des tunnels

Immédiatement après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, une enquête technique et administrative a été engagée sur les 39 tunnels routiers français de plus d'un kilomètre. Son diagnostic, achevé au mois de juillet 1999, a permis de définir des actions à mettre en oeuvre par les maîtres d'ouvrage :

- améliorer la coordination des intervenants en cas d'accident,
- généraliser et actualiser les plans de secours,
- prévoir des exercices de sécurité,
- relever le niveau de sécurité de certains ouvrages,
- améliorer ou compléter les systèmes de ventilation et de désenfumage, de gestion technique centralisée, de détection automatique d'incidents, de lutte contre l'incendie et de fermetures automatiques des accès,
- réviser la réglementation des poids lourds, le transport des matières dangereuses, la vitesse limitée de circulation et les distances de sécurité entre les véhicules,
- interdire, le cas échéant, la circulation des poids lourds ou des matières dangereuses.

Le projet de loi présenté par le ministre de l'Équipement en mars 2001 vient renforcer ce dispositif.

### Les obstacles latéraux

Sur l'ensemble du réseau, les arbres représentent **30 % des obstacles fixes** heurtés lors d'un accident mortel. Pour prévenir ces accidents, la politique de sécurité routière mise en place par la direction des Routes consiste à supprimer les arbres situés à moins de 2 mètres du bord de la chaussée afin qu'une éventuelle sortie de route ne soit aggravée par la présence d'un obstacle situé à proximité immédiate. En revanche, les arbres situés entre 2 et 4 mètres de la chaussée sont, au contraire, systématiquement conservés et protégés par une glissière.

# Les grands axes d'intervention de la direction des Routes

## 2 - La préservation de l'environnement

### ✓ Une prise en compte de l'environnement dès l'élaboration des projets routiers et lors de leur réalisation

L'ensemble des procédures liées à la réalisation d'un projet routier ou autoroutier prend en compte les enjeux environnementaux identifiés dans les études d'environnement, puis les études d'impact sur des solutions alternatives de tracé. Les choix techniques sont alors définis dans le respect de ces différents enjeux, afin de supprimer, réduire, et compenser les impacts négatifs sur l'environnement.

De nombreux dispositifs sont par ailleurs réalisés pour limiter les nuisances. A titre d'exemples :

#### -La protection de l'eau

Elle se traduit principalement par la récupération et la décantation systématiques des eaux de ruissellement sur les grandes infrastructures, le plus souvent polluées par les gaz d'échappement, l'usure des revêtements et des pneus ou suite à un accident.

#### -La lutte contre le bruit

Dans le cadre des contrats de plan État-régions, elle consiste à une optimisation du profil de la route, puis, si nécessaire à la mise en place de dispositifs de protection à la source (écrans antibruit ou merlons de terre paysagers) et dans les cas les plus contraignants d'isolations de façades. moyens financiers spécifiques permettent la résorption des points noirs du bruit : 22,8 M euros doivent être mis en place à cet effet.

#### -La protection des espèces animales ou végétales susceptibles d'être affectées par un projet routier

Les projets routiers sont désormais conçus et exécutés pour préserver les « habitats » des espèces, les couloirs écologiques et les espèces elles-mêmes. A ce titre sont réalisés des « passages à faune » (cf. encadré), reconstitués des habitats (mares pour tritons crêtés), et même développées des cultures (luzerne) pour garantir le maintien de petite faune (grand hamster). Malgré ces précautions il arrive encore que la réalisation soit arrêtée par la découverte d'espèces protégées (cas de l'autoroute A28 Alençon-Le Mans suite à la découverte d'une espèce protégée de scarabée sur son tracé, " l' *Osmoderma Eremita* ", aussi dénommé pique-prune).

### ✓ Les techniques employées

Le monde routier devra en particulier instaurer rapidement un recyclage des matériaux de chaussées, conformément à la loi du 13 Juillet 1992 sur la gestion des déchets de chantiers qui fixe comme objectif pour 2002 la limitation de la mise en décharge aux seuls déchets ultimes.

### Les passages à faune

Conçus et aménagés en concertation avec les spécialistes de la nature (garde-forestiers, Office National des Forêts, associations de défense de l'environnement) sur les voies de passage naturelles des animaux, les passages à faune ont pour objectif de limiter la fragmentation de leur espace vital. Adaptés aux spécificités de chaque catégorie d'animaux, les passages à faune sont de diverses natures.

En milieu humide, par exemple, on utilise des crapauducs pour permettre aux batraciens de se déplacer entre plusieurs zones humides, et on crée aussi des mares de substitution. C'est le cas sur l'autoroute A39 entre Dole et Bourg-en-Bresse, où bois et étangs sont particulièrement nombreux. Des grillages sont également installés le long des zones de passage, des arbres de hautes tiges sont plantés pour permettre le passage des oiseaux sans collision avec les voitures, des niches sont aménagées pour les chauves-souris sous certains ponts...

### Les coûts liés à la préservation de l'environnement

#### Les dépenses pour supprimer, réduire, et compenser les impacts sur l'environnement

se situent dans une fourchette de **7 à 15%** du coût total de l'investissement en rase campagne et vont **jusqu'à 50%** en milieu urbain, selon la nature et la sensibilité des sites traversés. Ces taux correspondent à des **coûts directs** ne prenant pas en compte les dispositions prévues dans la conception même du tracé qui intègre déjà largement les enjeux environnementaux.

#### Quelques exemples de coûts unitaires :

- Faune et enjeux de biodiversité
  - **Ouvrage de traversée pour la grande faune...0,45 à 0,75 euro l'unité**
  - **Passage pour la petite faune.....70000 euros au km de route aménagée**
- Traitement des eaux de ruissellement de la route
  - **Décanteur..... de 9 000 à 50 000 euros** selon le débit de traitement
  - **Déshuileur.....de 15 000 à 120 000 euros** selon la technologie et le débit de traitement.

# Les grands axes d'intervention de la direction des Routes

## 3 - La valorisation des paysages

### ✓ Le paysage dans la conception des routes

L'insertion d'une route dans un site s'effectue dès l'amont des études routières et notamment lors du choix du tracé en plan et du profil en long (altitude) : passage en remblai, en déblai, par un viaduc ou à niveau, tracé plus ou moins sinueux ou grandes courbes sont autant d'options qui jouent sur la perception future des usagers et riverains. Une fois le modelé du terrain défini, le choix de planter en découle naturellement pour renforcer les options paysagères prises et également pour améliorer la lisibilité des échanges entre plusieurs infrastructures. La route construit ainsi un nouveau paysage tout en permettant de mieux découvrir les sites.

En plus des textes à caractère réglementaire, l'incitation à prendre en compte le paysage passe notamment par la récompense des meilleurs réalisations routières dans le cadre des « Rubans d'or » (cf. encadré).

Enfin, la direction des routes bénéficie des compétences d'un paysagiste et d'un architecte-conseils (un tel dispositif existe auprès des directeurs départementaux de l'Équipement) et d'un collège d'experts environnement-paysage, comprenant 8 membres ayant chacun une spécialité différente : arbres, écologie, sociologie, esthétique, paysage, urbanisme, espaces protégés et acoustique.

### ✓ La politique « paysage » pour les routes existantes

Pour les routes en service sur lesquelles aucun aménagement lourd n'est prévu, travailler sur le modelé du tracé et du terrain n'est pas toujours possible. Aussi, l'amélioration du paysage passe souvent par des interventions sur les espaces verts (plantations d'alignement respectant les impératifs de sécurité ou en massifs, traitement des accotements) et sur les équipements existants (îlots, aires d'arrêts,...). Des actions hors emprises peuvent également être conduites avec l'accord des propriétaires et exploitants (plantations,...).

### L'opération Rubans d'Or

Depuis 1991, ce palmarès récompense, tous les deux ans, les aménagements routiers exemplaires du point de vue de l'insertion et de l'adaptation des projets routiers, à leur environnement pris au sens large : respect écologique, sécurité des utilisateurs et des riverains, fonctionnalité par rapport aux territoires traversés, adaptation paysagère ou mise en valeur des paysages environnants...

L'objectif des Rubans d'Or est de sensibiliser les concepteurs et les maîtres d'œuvre de projets routiers à l'importance des enjeux paysagers, et de faire connaître au public les réalisations du réseau routier national jugées les plus réussies.

### Le « 1% paysage et développement »

La politique du 1% paysage et développement a été créée afin d'améliorer l'intégration des grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières dans les sites qu'elles traversent.

Elle consiste à engager des études et des actions de valorisation paysagère et de développement économique et touristique, en aidant les acteurs locaux à concilier le maintien de la qualité des paysages traversés et les effets induits résultant d'une meilleure accessibilité. L'État réserve 1% du coût de construction des infrastructures à ces programmes de mise en valeur, les acteurs locaux ajoutant une somme au moins identique (1% mini).

Cette politique a été testée avec succès sur deux autoroutes gratuites, celle reliant Vierzon à Brive (A20, appelée l'Occitane), et celle reliant Clermont-Ferrand à Béziers (A75, appelée la Méridienne).

Cette politique du 1% paysage et développement a permis des réalisations aussi concrètes que la suppression de friches ou de décharges, l'enfouissement de lignes électriques, la mise en valeur paysagère de sites et d'entrées de bourgs, l'aménagement d'itinéraires de découverte, la rénovation de monuments, la promotion des « villages-étapes ». Cette politique est maintenant étendue à l'ensemble du réseau autoroutier national et à certaines routes nationales importantes à 2x2 voies.

# Les grands axes d'intervention de la direction des Routes

## 4 - Le développement du débat public autour des problématiques routières

### ✓ La concertation,

La concertation est destinée à améliorer l'adéquation entre les attentes des populations et les décisions de la direction des Routes en matière d'aménagement. Elle n'a pas pour but de dégager une majorité sur des projets mais a un effet levier pour les enrichir.

La démarche de concertation implique d'avoir un souci encore plus grand de la cohérence des projets sur un territoire donné, voire à plusieurs échelles de territoire, ainsi que dans le temps. Elle impose de s'interroger sur l'équité des projets et de tenir compte de ceux qui en seront les utilisateurs ou les voisins, ceux que certains désignent comme « les experts du quotidien ». L'attitude du constructeur doit devenir celle d'un aménageur.

### ✓ Un cadre législatif en évolution

Avec la circulaire du 15 décembre 1992 instaurant les débats « Bianco » et depuis 1995 et la loi Barnier, tout projet d'importance doit donner lieu à un débat mené sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette commission arbitre et garantit le débat public. Elle est relayée localement par des commissions particulières du débat public.

La loi sur la démocratie de proximité du 27 février 2002 met en oeuvre la réforme de l'utilité publique et parachève le dispositif du débat public. Elle transforme la CNDP en autorité administrative indépendante; elle élargit considérablement le champ des projets susceptibles de faire l'objet d'un débat et instaure une concertation continue tout au long des études.

Avec cette loi, le champ du débat public est étendu même aux « petits » projets qui n'étaient pas concernés jusqu'ici.

#### La RN2

La RN 2 entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge (Nord) a fait l'objet d'un processus de concertation. Le projet de voie express de 23 km avait sept variantes de tracé.

Alors que le maître d'ouvrage donnait sa préférence à la cinquième variante, c'est, après débat, la quatrième qui a été choisie, sur une longueur de 7 km.

#### Le tramway Bobigny - Noisy-le-Sec

Dans le cadre du projet du tramway T1 entre Bobigny et Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis), la concertation a permis de prévoir l'élargissement d'un pont sur la grande ceinture. Elle a conduit à réserver un accès pour le Comptoir général des fontes, ou à ne pas mordre sur l'emprise des Tubes de Bobigny.

#### La mission « Grand Itinéraire »

La mission « Grand Itinéraire » réalise l'itinéraire routier nécessaire à l'acheminement des pièces de l'Airbus A 380 de Bordeaux à Toulouse. L'objectif est d'accueillir le premier convoi le 26 septembre 2003.

Le trajet prévu pour acheminer les pièces de l'Airbus A 380 s'étend sur 237 km et concerne pas moins de 4 départements, 2 régions, 53 communes, et 72 administrations. Le premier convoi, large de 8 m, sera formé de six engins de 50 m de longueur, 5 m de largeur et 14 m de hauteur.

Au cours du processus de concertation, il a fallu tenir compte d'intérêts et de sensibilités très divers: vigneron, forestiers, habitants des zones résidentielles proches des villes.

L'enquête publique sur les modalités d'aménagement de l'itinéraire s'est ouverte le 15 octobre 2001. A la fin de la concertation, un mois plus tard, 80 % de l'itinéraire avait été modifié. A titre d'exemple, à l'Isle-Jourdain (Gers), une déviation était prévue sur la rive droite de la Save. Élus et riverains ont obtenu qu'elle soit construite sur la rive gauche.

# Les grands axes d'intervention de la direction des Routes

## 5 - Le soutien à l'activité économique des travaux publics

La direction des Routes, avec l'aide des services techniques (SETRA, CERTU, CETU, CETE...) et des organismes de formation (ENPC, ENTPE...) mène une **politique internationale active**.

Cette politique se traduit notamment par :

- ✓ ***l'existence de missions de coopération institutionnelle avec de nombreux pays***, notamment les pays d'Europe mais également la Chine, les États-Unis, le Maghreb, l'Inde;
- ✓ ***des missions d'assistance technique ou d'expertise***, principalement centrées sur l'entretien, la réhabilitation et les financements privés, tout particulièrement avec les pays d'Europe centrale et orientale...;
- ✓ ***une participation active aux associations et organisations internationales, notamment l'Association mondiale de la route (AIPCR)***;
- ✓ ***un partenariat avec les entreprises***, destiné à valoriser leur savoir-faire et les nombreuses actions d'innovation menées en commun;

Ces différentes actions se déclinent sous forme de séminaires, d'accueil de stagiaires, d'expertises techniques, de sessions de formation continue, de participation à des colloques ou groupes de travail et des actions européennes (par exemple, le programme TACIS d'Assistance Technique à la Communauté des États Indépendants).

### Le soutien à l'innovation

Depuis 1990, une politique formalisée de soutien à l'innovation a été mise en œuvre par la direction des Routes pour favoriser les conditions d'étude, de réalisation, de suivi et de valorisation des innovations des entreprises.

Plusieurs chartes ont ainsi été conclues entre la direction des Routes et les professionnels, comme, en 1992, la charte direction des Routes/ Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française. La volonté d'ouverture aux autres maîtres d'ouvrage et à d'autres domaines que les chaussées a ensuite donné lieu à la signature de nouvelles chartes comme les chartes innovation départementales à partir de 1997.

Les démarches d'innovation soutenues par la direction des Routes sont menées sur la base du partenariat entre maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, entreprises et réseau technique du ministère de l'Équipement, que ce soit pour l'élaboration et la signature des chartes, des contrats particuliers ou pour le suivi technique des chantiers.

L'importance des enjeux techniques, juridiques et financiers justifie une mise en œuvre rigoureuse et formalisée tout au long de la démarche, qui permette de préserver les intérêts propres de chacun des partenaires. Dans ce cadre, les techniques sont expérimentées en plusieurs étapes (planches prospectives, planches expérimentales, chantiers de démonstration technique) et font l'objet d'un suivi attentif par les experts du réseau technique. Cette reconnaissance se concrétise à l'issue du processus par un certificat signé par le directeur du SETRA.

Dans le domaine des chaussées, les enrobés drainants et coulés à froid, les bétons bitumineux minces et très minces sont, entre autres, des techniques qui ont pu être développées grâce au soutien à l'innovation du ministère de l'Équipement. Sur le réseau géré par les DDE, depuis 1992, 68 protocoles d'accord ont été signés. Dans le domaine des ouvrages d'art, des expérimentations sont en cours pour tester des procédés de construction ou d'entretien des matériaux nouveaux sur des ouvrages types ou la conception d'ouvrages.

# L'organisation de la direction des Routes

## 1 - La direction et les sous-directions

### ✓ Les missions du directeur des Routes et de son adjoint

- Conseiller le ministre et lui faire des propositions sur la gestion et le développement du réseau routier.
- Mettre en oeuvre les orientations du Gouvernement dans le domaine routier.
- Définir et mettre en oeuvre la politique technique dans le domaine routier (relations fréquentes avec les organismes scientifiques et techniques et les entreprises qui agissent dans le domaine routier).
- Piloter l'action des services déconcentrés, DRE et DDE, pour l'entretien du réseau, le maintien de la viabilité et les constructions neuves.
- Représenter le ministère dans les instances internationales propres à la route (Patrick Gandil, directeur des routes, est notamment vice-président de l'association mondiale de la route (AIPCR) qui réunit plus de 100 États; il a également des relations fréquentes avec les directeurs des routes des pays de l'Union Européenne et de l'Europe de l'Est).

### ✓ La sous-direction des investissements routiers

Elle est chargée de la définition et de la mise en oeuvre de la politique d'investissements, tant sur le plan technique que financier, pour l'ensemble du réseau routier national à l'exception des ouvrages concédés ou ayant vocation à l'être. Elle contribue à la définition des volets routiers des contrats de plan, met en place les crédits correspondants et assure leur suivi.

#### **Patrick Gandil, directeur des Routes**

Diplômé de l'école Polytechnique et de l'école Nationale des Ponts et Chaussées, Patrick Gandil a débuté sa carrière au sein de la DDE de Haute Saône, en tant que chef de l'arrondissement fonctionnel et opérationnel et suppléant du directeur. Il a ensuite été directeur de l'enseignement de l'école Nationale des Ponts et Chaussées, avant de rejoindre la direction du personnel et des services du ministère de l'Équipement, de 1988 à 1994, où il a travaillé à divers postes (chargé de mission sur la décentralisation, sous-directeur des services et de la décentralisation, chargé de mission pour la stratégie des services).

Patrick Gandil a ensuite été directeur de la DDE du Val d'Oise, avant d'être, de 1995 à 1997, directeur adjoint du cabinet de Dominique PERBEN au ministère de la Fonction publique, de la Réforme de l'État et de la Décentralisation. Il était chef du Service des Bases Aériennes à la direction générale de l'Aviation Civile, lorsqu'il a été nommé, en 1999, directeur des Routes, au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

#### **Philippe Redoulez, directeur adjoint des Routes**

Philippe Redoulez est diplômé de l'école Polytechnique, et de l'école nationale des Ponts et Chaussées.

Il a débuté sa carrière en 1984, en qualité de chef du service des Infrastructures et suppléant du directeur de la DDE des Vosges, avant de devenir en 1988, chef du service d'Aménagement de Brest à la DDE du Finistère. En 1999, il est nommé directeur départemental de l'Équipement en Lozère, puis devient directeur du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de l'Ouest. Il est, depuis septembre 2002, directeur adjoint des Routes.

#### **Thierry Louis, sous-directeur des investissements routiers**

Diplômé de l'école Polytechnique et de l'école Nationale des Ponts et Chaussées, Thierry Louis a d'abord été chargé d'études à la direction des Transports Terrestres, puis chargé de mission au Centre d'Observation et de Prévision du ministère du Commerce extérieur de 1982 à 1983. De 1984 à 1988, il a dirigé le service grand travaux de la DDE de l'Isère avant d'être de 1988 à 1991, chef du service Urbanisme et Habitat de la DDE de Haute-Savoie. Il a ensuite été directeur adjoint, chargé de la ville, de la DDE du Rhône avant de diriger, de 1994 à 1998 la DDE des Hautes-Pyrénées. Il est depuis 1998 chargé de la sous-direction des investissements routiers à la direction des Routes.

# L'organisation de la direction des Routes

## 1 – La direction et les sous-directions

### ✓ La sous-direction de l'entretien, de la réglementation et du contentieux

Elle est chargée de la définition, de l'orientation et du suivi de la politique d'entretien du réseau routier national, de la gestion et de la conservation du domaine routier et de la viabilité hivernale. Elle est en outre chargée de la réglementation et du contentieux de la voirie routière ainsi que de l'élaboration de la politique des aménagements pour l'usager. Elle contribue enfin à l'orientation des activités des parcs départementaux de l'équipement.

### ✓ La sous-direction des autoroutes et ouvrages concédés

Elle est responsable de la définition et de la mise en oeuvre de la politique autoroutière ainsi que des autres ouvrages autoroutiers nationaux concédés. Elle assure la définition, la programmation et le montage financier des opérations d'investissement ainsi que la conduite par l'Etat des phases préliminaires à leur réalisation. Elle est chargée de la tutelle des sociétés concessionnaires. Elle participe à la définition de la politique de l'Etat en matière de concessions de voirie et ouvrages d'art locaux et participe au contrôle de cohérence technique, juridique et économique des projets.

### ✓ La sous-direction de la planification et du budget

Elle assure la réalisation des synthèses et des études en vue de la préparation des décisions relatives à la définition de la politique routière. Elle assure la mise au point et le suivi du budget de la direction des Routes, elle participe à l'élaboration du Plan national dans le domaine routier, en suit l'exécution et coordonne les travaux de planification interne.

#### **Régine Bréhier, sous-directrice de l'entretien, de la réglementation et du contentieux**

Diplômée de l'école Polytechnique, de l'école Nationale des Ponts et Chaussées et d'un master of engineering de l'Université de Berkeley, Régine Bréhier a débuté sa carrière en tant que responsable du service maritime et navigation à la DDE du Morbihan. Elle a ensuite été responsable du service étude et grands travaux à la DDE du Val-de-Marne puis adjointe infrastructures au directeur de la DDE de l'Essonne, avant de rejoindre la direction des Routes en septembre 2000 en tant que chargée de la sous-direction de l'entretien, de la réglementation et du contentieux.

#### **Patrick Vieu, sous-directeur des autoroutes et ouvrages concédés**

Diplômé d'une licence d'histoire, d'un DEA de philosophie, de l'IEP de Paris et de l'ENA, Patrick Vieu a débuté sa carrière à la direction des Routes du ministère de l'Équipement, en tant qu'adjoint puis chef du bureau de la programmation, du financement et de la concession des autoroutes à la sous-direction des autoroutes et ouvrages concédés. Il a ensuite été rapporteur auprès de la Cour des Comptes et auprès de la Commission spécialisée des Marchés de bâtiment et de génie civil avant de revenir, en 1999, à la direction des Routes, en tant que chargé de la sous-direction des autoroutes et ouvrages concédés.

#### **Dominique Auverlot, sous-directeur de la planification et du budget**

Diplômé de l'école Polytechnique, de l'école Nationale des Ponts et Chaussées et d'un DEA de Physique théorique, Dominique Auverlot a débuté sa carrière en 1985 en tant que contrôleur de travaux pour EDF-GRHP, avant de travailler, à partir de 1986, à la Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires en tant que chargé de mission, puis de sous-directeur.

En 1991, il est nommé adjoint au directeur de la DRIRE de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avant de rejoindre l'école des Mines d'Alès en tant que directeur de l'Antenne de Nîmes.

En 1996, il devient directeur auprès du Directeur Général de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA). En 2000, il rejoint le ministère de l'Équipement en tant qu'adjoint au sous-directeur des Transports Collectifs de la direction des Transports Terrestres.

Depuis juillet 2002, il est sous-directeur, chargé du budget et de la planification de la direction des Routes.

# L'organisation de la direction des Routes

## 2 - Les missions

### ✓ La mission Environnement

Centre de ressources pour les autres services et missions, elle est chargée en interne de favoriser le développement d'une culture environnementale et de promouvoir l'intégration de l'environnement dans les projets et programmes.

Elle assure pour toutes les actions à caractère général concernant l'environnement au sens le plus large, la liaison avec les autres administrations centrales du ministère de l'Équipement, les autres ministères, et plus particulièrement les ministères de l'Environnement, de l'Agriculture et de la Santé ainsi qu'avec de nombreux autres partenaires publics ou privés. Elle participe également à la promotion des actions environnementales de la direction des Routes tant au niveau national qu'international.

### ✓ La mission Économie et affaires européennes

Elle est chargée, en liaison avec la direction des affaires économiques et internationales, de la conduite et de l'animation des études et réflexions nécessaires à l'élaboration de la politique de la direction des Routes en matière de financement des infrastructures, de choix d'investissements et d'évaluation socio-économique. Elle assure la coordination des actions en matière de grandes liaisons et ouvrages internationaux, de relations de voisinage avec les autres pays européens et participe à l'élaboration de la réglementation européenne dans le domaine routier.

### François Duval, conseiller pour les affaires juridiques

Le conseiller pour les affaires juridiques a une mission de réflexion et d'expertise auprès du directeur des Routes. Il fait des propositions sur l'amélioration de la prise en compte des contraintes juridiques rencontrées dans l'exercice de l'ensemble des missions assurées par la direction.

Cette mission se décline en trois volets principaux:

- apporter un éclairage juridique à l'ensemble des réflexions prospectives menées au sein de la direction des Routes notamment par rapport aux évolutions en droit de l'environnement, en droit contractuel (délégations de service public et marchés publics), en droit européen, en droit de l'expropriation, en droit du domaine public ou encore, en matière de responsabilité des services ;
- jouer un rôle de conseiller juridique, auprès des sous-directeurs et chefs de bureau principalement ;
- assurer un suivi juridique de projets particuliers

### François Perret, conseiller pour la sécurité des infrastructures et la politique française des routes

Après 11 ans passés à la tête du SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes), François Perret a rejoint le Conseil Général des Ponts et Chaussées en septembre 2002 où il est responsable de la mission d'inspection des ouvrages d'art.

Parallèlement, il apporte son concours au Directeur des Routes pour l'assister et le conseiller dans deux domaines :

- la sécurité des infrastructures à laquelle il consacre la majeure partie de son temps.
- la politique nationale des routes : il est chargé d'animer et de coordonner la coopération au sein de la communauté routière française. Il s'agit notamment de déterminer comment la direction des Routes doit se positionner par rapport à ses interlocuteurs que sont les entreprises, les autres maîtres d'ouvrage (coopération technique, rôle de l'État en général,...).

Les principaux axes de travail de François Perret sont actuellement :

- la sécurité des usagers dans les endroits où la route peut fonctionner comme un « piège » tunnels, autres ouvrages d'art, sections présentant des risques de glissement de terrain, de chutes de pierre, ...
- la sécurité du réseau existant

# L'organisation de la direction des Routes

## 2 - Les missions

### ✓ La mission pour les affaires internationales

Elle est responsable de l'animation et de la coordination des activités internationales de la direction des Routes et des services qui y sont liés, ainsi que de l'appui à l'ingénierie et aux entreprises françaises intervenant à l'étranger.

### ✓ La mission des services déconcentrés et des services techniques centraux

Elle est chargée, en liaison avec la direction du personnel et des services, de l'élaboration, du suivi et de l'évaluation des orientations de la direction des routes à l'égard des organismes techniques et des services déconcentrés. Elle assure, en outre, auprès des milieux professionnels la promotion et le suivi des innovations. Elle veille à la cohérence des infrastructures routières dans leur ensemble et coordonne l'action des services du ministère dans ce domaine. Elle est rattachée à la sous-direction REG.

#### **Claire de Mazancourt, chargée de la mission des affaires internationales**

Diplômée de l'école Polytechnique et de l'école Nationale des Ponts et Chaussées, Claire de Mazancourt a débuté sa carrière au sein de la Direction de l'Habitat et de la Construction, où elle est devenue chef du bureau des produits industriels de la construction.

Elle est entrée en 1995 à la direction des Routes comme adjointe à la sous-directrice des autoroutes et ouvrages concédés. Elle a ensuite, de 1999 à 2002, occupé la fonction de chef de cabinet du directeur des routes de Patrick Gandil.

Elle est aujourd'hui chargée de la mission des affaires internationales.

#### **Thierry Mola, chargé des services déconcentrés**

Ingénieur diplômé de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE), Thierry Mola débute sa carrière à la direction des ports et de la navigation maritime, avant de rejoindre la DDE des Yvelines où il fut responsable de subdivision d'abord dans le domaine du droit des sols puis dans celui des constructions publiques.

En 1993, il entre au sein de la direction des Routes en qualité d'adjoint au chef de bureau de la sous-direction des investissements routiers, bureau des investissements routiers en rase campagne.

Il occupe ensuite les fonctions de chef des études et travaux neufs à la DDE de Seine Saint Denis, et d'adjoint au chef de service des infrastructures à la DDE des Yvelines, avant de revenir à la direction des Routes, le 1er septembre 2002, en qualité de chargé des services déconcentrés à la mission des services.

# L'organisation de la direction des Routes

## 3 - Les services techniques

### ✓ Les services techniques

Ils sont constitués :

- *d'organismes rattachés à la direction des Routes* : le Service d'études techniques des routes et des autoroutes (SETRA), le Centre d'étude des tunnels (CETU), le Centre national des ponts de secours (CNPS).

- *d'organismes associés à la direction des Routes* : le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC), l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

- *des services déconcentrés* : les Directions régionales de l'Équipement (DRE), les Directions départementales de l'Équipement (DDE), les Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE)

### ✓ La diversité des acteurs du RST (Réseau Scientifique et Technique)

Le Réseau Scientifique et Technique de l'Équipement est constitué d'une trentaine d'organismes regroupant 14 500 personnes, dont 8 000 agents scientifiques et techniques présents sur l'ensemble du territoire. Ainsi, le RST rassemble:

- *sept centres d'études techniques de l'Équipement* (CETE Est, Lyon, Méditerranée, Nord-Picardie, Normandie-Centre, Ouet, Sud-Ouest),

- une direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DRE),

- *dix services centraux* : le CERTU, le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), le CETU, le CNPS, le Service d'études et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM), le SETRA, le Service de la formation aéronautique et du contrôle technique (SFACT), le service technique des

bases aériennes (STBA), le Service technique de la navigation aérienne (STNA), le service techniques des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG).

- *sept organismes scientifiques et techniques* : le LCPC, Météo France, le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), l'Institut géographique national (IGN), l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), le Centre d'étude de la navigation aérienne (CENA.).

- *sept écoles nationales* : l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), l'École nationale de la météorologie (ENM), les Écoles nationales de la marine marchande (ENMM), l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC), l'École nationale des sciences géographiques (ENSG), l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE), les Écoles nationales des techniciens de l'équipement (ENTE).

#### **Le SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes)**

Il intervient dans les domaines de la planification, de la conception, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et de la sécurité des routes, des autoroutes, des ouvrages d'art et des ouvrages annexes associés.

#### **Le CETU (Centre d'études des tunnels)**

C'est l'organisme compétent en matière de coordination de la recherche, études, textes réglementaires... sur les tunnels (génie civil, équipements, exploitation...).

#### **Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)**

Cet organisme est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause.

#### **Le CNPS (Centre national des ponts de secours)**

Il a pour mission l'installation d'ouvrages provisoires terrestres ou flottants afin de rétablir les voies de communication interrompues à la suite d'incidents, d'accidents ou de catastrophes ou lors de travaux et ceci sur le territoire métropolitain, dans les DOM - TOM et, selon les demandes, à l'étranger.

# Annexe : les routes en France

## A – Le réseau routier français

### ✓ Une place importante dans l'économie nationale

#### **La route est le premier moyen de transport en France.**

Près de 90% des déplacements de voyageurs se font en voiture ou en car, et trois quarts des transports de marchandises transitent par les axes routiers.

Plus de 1 500 entreprises interviennent ainsi pour l'aménagement ou l'entretien des réseaux de l'État, des départements et des communes.

90 000 salariés du secteur privé et 40 000 agents de l'État (un tiers des effectifs du ministère de l'équipement) travaillent directement pour et sur la route.

En tenant compte de l'ensemble des activités liées à la route - construction automobile, transports, services annexes, construction et entretien des voies - le secteur représente 2,5 millions d'emplois, soit plus de 11% des actifs, et réalise un chiffre d'affaires supérieur à 150 milliards d'euros (1000 milliards de francs).

Quant aux usagers nationaux privés ou professionnels, ils utilisent 27,5 millions de voitures, 5,6 millions de véhicules utilitaires et poids lourds et 20 millions de deux roues.

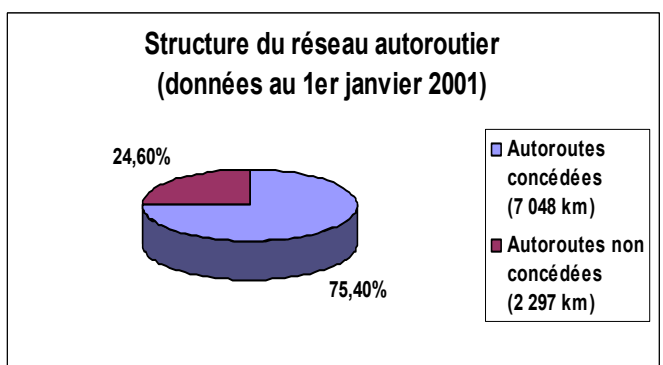
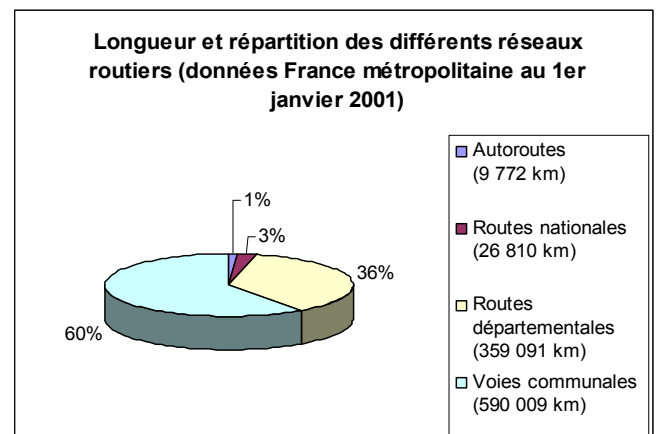
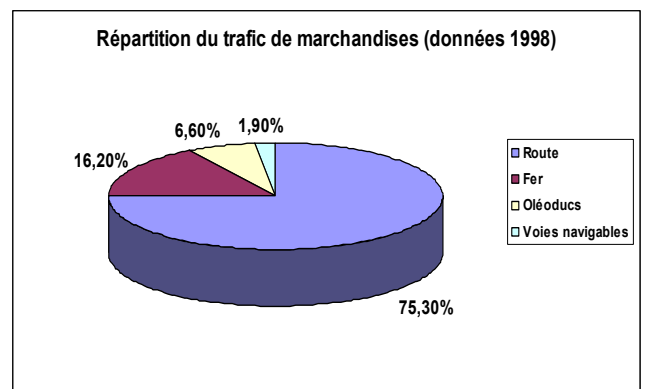
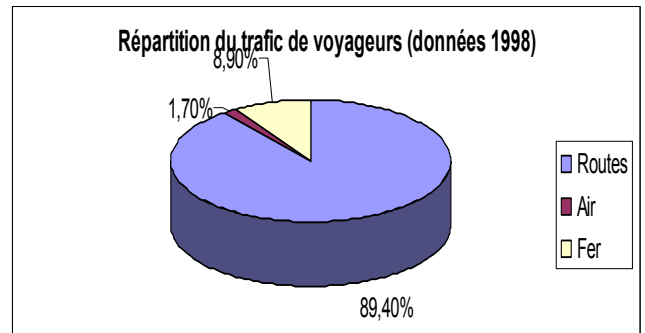
L'industrie routière a réalisé 7,759 milliards d'euros hors taxes (50,9 milliards de francs) de travaux en 1999, soit 35 % de l'activité du secteur des travaux publics.

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ont elles investi en 2000 près de 2,13 milliards d'euros (14 milliards de francs).

La valeur patrimoniale du réseau routier national, y compris les autoroutes concédées, est estimée à près de 193,6 milliards d'euros (1270 milliards de francs).

### ✓ Panorama du réseau routier français

La France dispose d'un des réseaux routiers les plus denses du monde : 966 000 kilomètres, dont 9 700 d'autoroutes reliées aux réseaux des pays voisins et 28 000 kilomètres de routes nationales.



# Annexe : les routes en France

## B - La gestion et le financement de la route en France

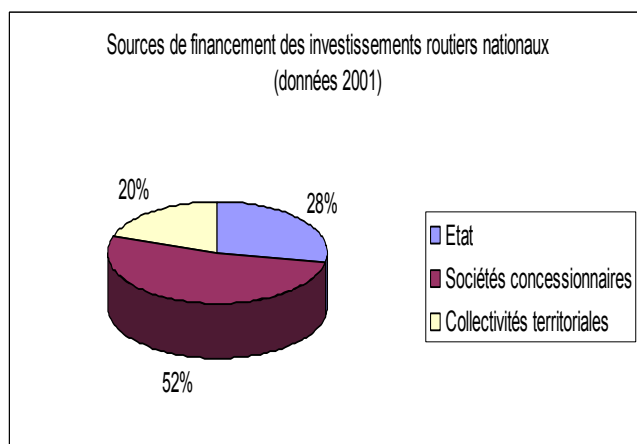
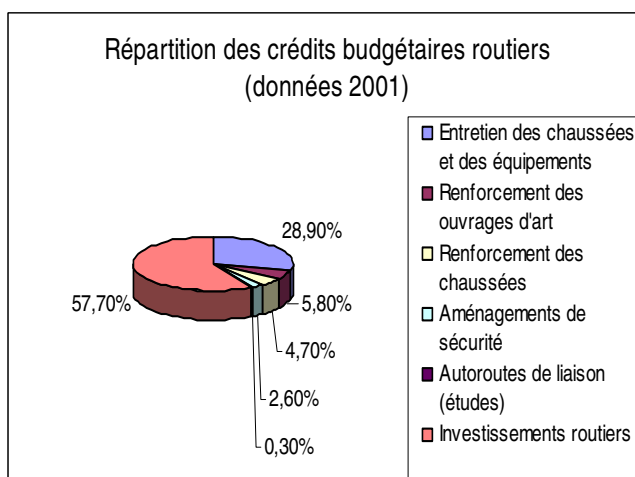
La gestion des routes françaises se répartit entre quatre grandes familles de maîtres d'ouvrage :

✓ **L'État** qui exerce sa responsabilité sur les routes nationales et les autoroutes. Le réseau national représente moins de 4 % de la longueur totale du réseau routier français mais supporte environ 40 % du trafic. Il assure les principales relations interurbaines et une desserte équilibrée du territoire.

✓ **Les départements** qui gèrent les routes départementales. Depuis dix ans, leur investissement annuel varie entre 3 et 3,6 milliards d'euros (20 à 24 milliards de francs, entretien compris).

✓ **Les communes** qui gèrent les voies communales.

✓ **Les sociétés concessionnaires d'autoroutes**, qui, au nombre de neuf, gèrent, sous le contrôle de l'État, les autoroutes à péage.



# Annexe : les routes en France

## C - La planification routière

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a rendu obligatoire l'établissement de schémas directeurs d'infrastructures de transports. Le dernier schéma directeur routier national a été adopté le 1er avril 1992.

Dans le cadre des nouvelles orientations de la politique d'aménagement du territoire, la planification des transports en France suit les prescriptions de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), votée le 16 juin 1999. Cette loi prescrit l'élaboration de 9 schémas de services collectifs, qui ont fait l'objet de consultations aux niveaux régional et national. Ces schémas ont été approuvés par décret le 18 avril 2002.

La LOADDT prévoit un schéma multimodal de services de transport de voyageurs et un schéma multimodal de services de transport de marchandises. Les schémas sont élaborés pour répondre à des objectifs d'abord posés en terme de services rendus à l'utilisateur et à la collectivité et seulement ensuite, traduits en mesure d'exploitation ou en création d'infrastructure. Cette nouvelle approche, est résolument intermodale.

### **Champ et contenu des schémas de services de transports**

A partir de l'analyse de la situation actuelle et des perspectives d'évolution, les schémas :

- fixent les orientations et les objectifs d'amélioration des services de transports à l'horizon 2020. Ces orientations sont fondées à la fois sur un rééquilibrage intermodal de l'offre de transport et sur la régulation de la demande. Elles sont compatibles avec le plan national de lutte contre le changement climatique. Le rééquilibrage de l'offre se traduit par deux priorités : Priorité accordée au fret ferroviaire et aux transports alternatifs à la route pour les transports interurbains, avec notamment un objectif de doublement du trafic de fret ferroviaire en dix ans. Priorité aux transports collectifs en milieu urbain et périurbain. La régulation de la demande vise à inciter les usagers à modifier leurs choix de déplacements grâce à différents leviers tarifaires ou réglementaires,
- présentent les actions et les grands projets de l'État concourant à ces objectifs. Ainsi pour les routes, sont mentionnées les autoroutes interurbaines nouvelles ainsi que les routes nationales ayant un rôle interrégional significatif et qui seront aménagées à 2 x 2 voies. Seuls les projets d'importance ou ayant des conséquences majeures sont mentionnés. La réalisation d'un grand projet nécessite son inscription dans les schémas de services. Pour les autres projets relevant de l'État, les schémas de services fixent des orientations générales.
- fournissent les éléments d'évaluation qui fondent les politiques et les mesures proposées
- fixent un cadre pour la mise en œuvre du suivi.