



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

L'entretien et l'exploitation du réseau routier
non concédé

Exercices 2014 et suivants

Synthèse

Mars 2022

AVERTISSEMENT

Cette synthèse est destinée à faciliter la lecture et l'utilisation du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes, délibérées le 21 septembre 2021.

Seul le rapport engage la chambre.

La réponse au rapport est publiée à la suite du rapport, dans l'espace réservé.

SYNTHESE

La chambre a contrôlé le département de la Savoie dans le cadre d'une enquête nationale commune à la Cour des comptes et aux chambres régionales des comptes, portant sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé.

88 % de la superficie de la Savoie est située en zone de montagne, ce qui en fait le deuxième département le plus montagneux de France. L'altitude moyenne avoisine les 1 500 mètres avec un relief composé de hautes montagnes qui dominent de profondes vallées traversées par les grands axes de communication. Le réseau routier savoyard est composé de 3 138 kilomètres de routes départementales, dont 70 % situées à plus de 400 mètres d'altitude et 30 % à plus de 1 000 mètres. Ces caractéristiques géographiques entraînent des sujétions spécifiques en termes d'entretien, de renouvellement et de viabilité du réseau. Le département de la Savoie se distingue également par un nombre élevé de tunnels et d'ouvrages de protection contre les risques naturels.

Le département de la Savoie consacre d'importants moyens financiers à l'entretien de ses routes. En 2019, les dépenses de fonctionnement affectées au réseau routier, se sont élevées à 41 M€, ce qui représentait 10 % des dépenses de fonctionnement de la collectivité, soit deux fois plus que les départements de la même strate démographique. La Savoie a ainsi dépensé 13 113 € par kilomètre pour entretenir son réseau routier en 2019 alors que la moyenne des autres départements se situait aux environs de 5 800 € par kilomètre. Avec 60 M€ en 2019, les dépenses d'investissement étaient également très importantes. Elles représentaient 19 238 € par kilomètre contre 8 000 € pour la moyenne des autres départements. Ce niveau élevé de dépenses s'explique par les contraintes importantes liées à la géographie et au climat.

Pour autant, si l'état des ouvrages d'art n'appelle pas de remarque particulière, l'état des chaussées est plus contrasté. La proportion de routes qualifiées en « mauvais état » n'a cessé d'augmenter entre 2014 et 2017, à l'exception des routes d'accès aux stations de ski. Depuis 2018, une amélioration est toutefois constatée, en lien avec l'augmentation des crédits dédiés à la maintenance des infrastructures.

En 2020, les dépenses consacrées à cette politique ont atteint un niveau exceptionnel qui devrait significativement renforcer la tendance à l'amélioration de l'état des routes. Dans le contexte de crise sanitaire liée au COVID-19, le département a en effet engagé un important plan de relance qui a consisté en grande partie à soutenir l'économie locale à travers la réalisation de 12 M€ travaux sur le réseau routier. Ajoutés aux crédits déjà votés au budget initial, ce sont 90 M€ de dépenses d'investissement de voirie que le département de la Savoie a engagées sur cet exercice, soit 80 % de plus que les années précédentes.

La politique d'entretien et d'exploitation routière du département est définie de façon précise dans plusieurs documents, qui prennent notamment en compte la protection de l'environnement. Les objectifs fixés dans le cadre de cette politique mériteraient toutefois de se voir plus systématiquement associer des indicateurs de résultat dont le suivi permettrait au département de mieux mesurer l'efficacité des moyens importants qu'il déploie. La mise en œuvre de cette politique gagnerait également à être accompagnée d'une programmation pluriannuelle des travaux d'entretien. Enfin, le département de la Savoie devra adopter une stratégie, à la fois en termes techniques et budgétaires, concernant spécifiquement les conséquences de l'évolution climatique sur le réseau routier. Le changement climatique a en

effet un impact important sur les routes savoyardes. L'évolution des températures s'accompagne d'une accentuation des cycles de gel et de dégel qui accélère la dégradation des chaussées de montagne. La multiplication des phénomènes extrêmes (crues, glissement de terrains) a également entraîné au cours des dernières années la mobilisation croissante de budgets dits « d'urgence ».

Linéaire de routes départementales

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Linéaire total de RD (en km)	3 144	3 143	3 140	3 138	3 138	3 138
dont réseau en 2X1 voies	3 113	3 131	3 128	3 126	3 126	3 126
dont réseau en 2X2 voies	12	12	12	12	12	12
dont réseau en agglomération	597	597	594	592	593	593
dont rocade urbaine	0	0	0	0	0	0
dont réseau au-dessus de 400m d'altitude	2 129	2 128	2 125	2 123	2 123	2 123
dont réseau au-dessus de 1000 m d'altitude	928	927	925	924	924	924
dont routes classées à grande circulation	370	370	370	370	370	370
dont itinéraires d'intérêt régional	0	0	0	0	0	402

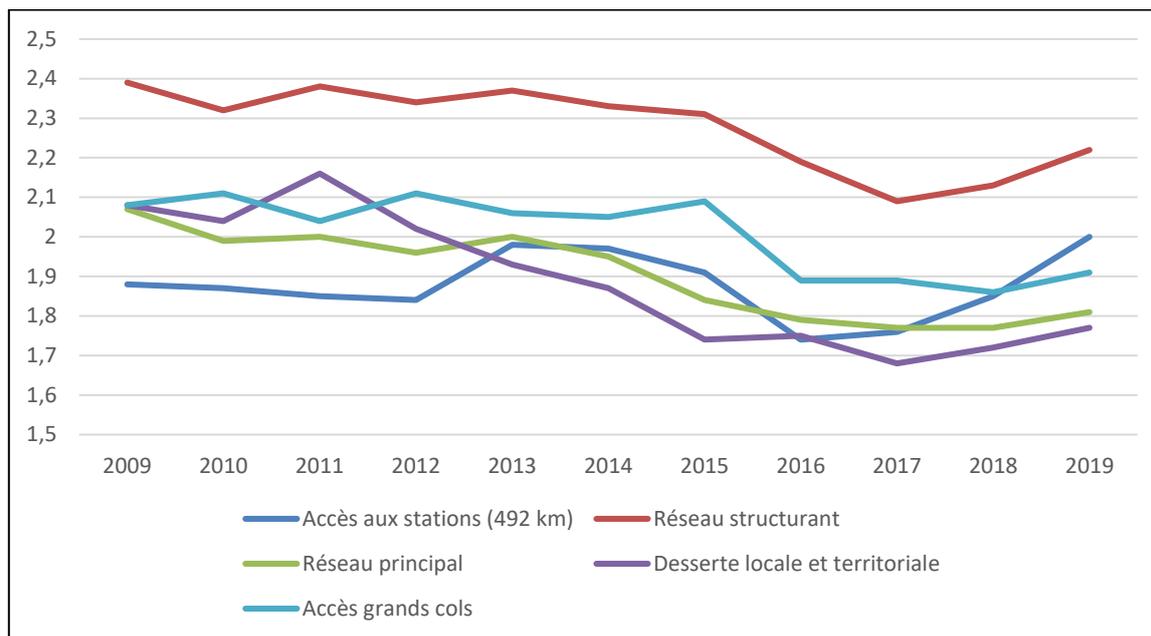
Source : Département de la Savoie

Typologie des ouvrages d'art

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ponts et viaducs d'une portée supérieure à 2 m	1 163	1 173	1 175	1 168	1 161	1 156
Tunnels et tranchées couvertes	29	29	29	29	29	29
Surface de ponts et viaduc d'une portée supérieure à 2 m (en m ²)	132 000	132 000	132 587	131 848	132 712	132 859
Murs de soutènement	6 599	6 644	6 692	6 761	6 759	6 755

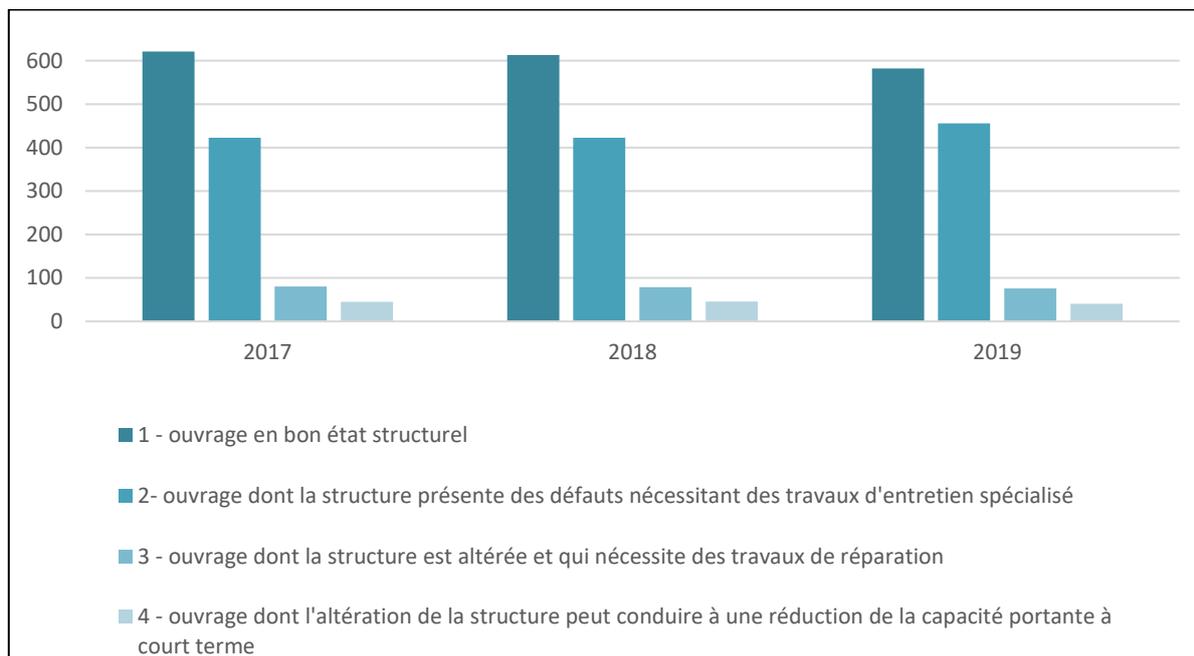
Source : Département de la Savoie

État des chaussées (note par catégorie de routes)¹



Source : rapport d'activité et de performance – département de la Savoie

État des ponts



Source : département de la Savoie

¹ Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'état des chaussées entre 2009 et 2019. Le barème est le suivant : une chaussée est qualifiée en mauvais état lorsque la note est inférieure à 1,2 ; en état moyen lorsque la note est comprise entre 1,2 et 1,8 ; en état assez bon lorsque la note est comprise entre 1,8 et 2,4 et en état bon lorsque la note est supérieure à 2,4.

RECOMMANDATION

Adopter une stratégie sur les conséquences de l'évolution climatique sur le réseau routier prenant en considération les aspects techniques, budgétaires et les conditions de développement économique des territoires.

Les publications de la chambre régionale des comptes
Auvergne-Rhône-Alpes
sont disponibles sur le site internet des juridictions financières :
<https://www.ccomptes.fr>

**Chambre régionale des comptes
Auvergne-Rhône-Alpes**
124-126 boulevard Vivier Merle CS 23624
69503 Lyon Cedex 03

auvergnerhonealpes@crtc.ccomptes.fr

 [@crc_ara](https://twitter.com/crc_ara)