

Cour des comptes



Chambres régionales
& territoriales des comptes

RÉPONSES DES ADMINISTRATIONS,
ORGANISMES ET PERSONNES CONCERNÉS

LA POLITIQUE ROUTIÈRE EN ÎLE-DE-FRANCE

Rapport public thématique

Septembre 2025

RÉPONSES DES ADMINISTRATIONS, ORGANISMES ET PERSONNES CONCERNÉS

**Réponses reçues
à la date de la publication (26 septembre 2025)**

Réponse du ministre de l'aménagement du territoire et la décentralisation	4
Réponse de la présidente du conseil régional d'Île-de-France.....	7

Destinataires n'ayant pas d'observation

Monsieur le préfet de la région Île-de-France
Madame la maire de Paris

RÉPONSE DU MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DÉCENTRALISATION

Vous m'avez transmis le projet de rapport public thématique relatif à la « politique routière en Île-de-France établi suite à l'enquête menée par une formation inter-juridictions associant la Cour des comptes et la Chambre régionale des comptes d'Île-de-France,

En préambule, je souhaite souligner la très forte intensité de trafic sur le réseau routier que fa direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) gère et son caractère structurant dans les déplacements nationaux et internationaux mais également dans les déplacements du quotidien domicile-travail des Franciliens. Cette caractéristique se traduit par un niveau de service exigeant une organisation industrielle et professionnelle en matière d'exploitation routière, pour assurer la sécurité et la fiabilité des déplacements routiers en Île-de-France. Cette mission Cœur de métier d'un gestionnaire routier est parfaitement remplie par la DiRIF qui sait faire face aux situations atypiques, comme elle l'a démontré avec succès dans l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 pour leur volet routier, à la gestion de crise, notamment en cas d'accidents, ou encore de viabilité hivernale.

Elle se traduit également par une contrainte d'exploitation qui met en première ligne les agents de la DiRIF qui sont exposés, comme tous les agents de routes quel que soit le réseau concerné (réseau routier national non concédé, réseau routier national concédé, réseau des collectivités territoriales gestionnaires de voirie), à des risques spécifiques liés à leur mission de service public. Les deux accidents mortels intervenus en mai et en juin de cette année rappellent, si besoin était, ce contexte particulier et me permettent d'exprimer, au nom du Gouvernement, l'émotion face à ces drames et la sollicitude des pouvoirs publics face à l'engagement de ces agents en charge d'une mission de service public.

Par ailleurs, le projet de rapport pointe notamment les besoins financiers pour parvenir à remettre à niveau le réseau routier national non concédé en Île-de-France, constat qui avait été aussi dressé par la Cour des comptes sur l'ensemble du réseau routier dans son rapport de mars 2022 relatif à l'entretien des routes nationales et départementales. Ce sujet a été au cœur des débats de la conférence de financement des mobilités « Ambition France Transports » lancée le 5 mai dernier par le Premier ministre et qui a rendu ses conclusions le 9 juillet dernier.

Face à l'accroissement des besoins de mobilités (+30 % d'ici 2050), à la nécessité de décarboner les transports, au vieillissement croissant du réseau et à l'accumulation d'une dette grise la conférence a, de manière générale, mis en avant 4 grandes priorités:

- *la nécessité d'une programmation claire et lisible des investissements dans les transports ;*
- *la priorité à donner à la modernisation et à la régénération des réseaux existants pour améliorer la sécurité et la performance de nos transports ;*
- *l'importance de la participation financière des usagers, dans un contexte où les besoins de financement augmentent et où la participation des usagers en France reste parmi les plus faibles d'Europe ;*
- *la remobilisation des financements privés pour accompagner les projets d'infrastructures de transport.*

Le Gouvernement présentera, suite à cette conférence, un projet de loi-cadre destinée à refonder notre modèle sur des bases pérennes autour de ces orientations. Cette loi-cadre comportera deux volets : un volet principal sera déposé au Parlement dès le mois de décembre 2025. Un volet programmatique, présenté ultérieurement, élaboré sur la base du travail de re-priorisation des projets pour lequel le Conseil d'orientation des infrastructures a été mandaté. Cette programmation pluriannuelle permettra de redéfinir la trajectoire d'investissements pour les années à venir.

Dans ce contexte, les recommandations adressées dans ce projet de rapport à l'État appellent de ma part les remarques suivantes,

1⁰) Le rapport met en avant les enjeux liés à la connaissance du trafic routier sur le réseau routier francilien et recommande d'en améliorer le suivi et la prévision, en renvoyant, mettant à jour les paramètres du modèle de prévision (recommandations n° 1 et 3), Je partage ces recommandations et indique qu'un plan de développement des stations de comptage va être élaboré en lien avec la DiRIF, qui permettra notamment d'améliorer la connaissance du trafic poids lourds.

2⁰) Je partage également le besoin d'une programmation des projets d'investissement dans l'entretien et l'amélioration des itinéraires et souscris donc à la recommandation n° 5 de la Cour des comptes. Ce programme pourrait utilement être présenté aux collectivités territoriales et aux parties prenantes à l'occasion de la conférence qui pourrait être réunie sous l'égide du préfet de région (recommandation n° 4), et comme cela se fait déjà dans certains territoires pour des itinéraires bénéficiant d'une attention particulière.

La stratégie d'aménagement du réseau routier national en Île-de-France se matérialise dans le volet « mobilités » du contrat de plan État-région (CPER) pour la période 2023-2027, signé sous forme d'avenant au CPER le 26 septembre 2024. Elle résulte d'un processus associant l'ensemble des parties prenantes, notamment les collectivités territoriales et Île-de-France Mobilisés, en traduisant dans le choix des opérations d'investissement prévues d'être financées des priorités. Le CPER fait l'objet d'un suivi associant les parties prenantes.

Par ailleurs, les directions interdépartementales des routes (DIR) élaborent des programmes pluriannuels d'entretien et d'amélioration par itinéraires et par thématiques. Ces programmes qui font l'objet d'une validation nationale servent de support aux dialogues de gestion annuels avec la direction des mobilités routières (DMR),

Mais ces démarches programmatiques se heurtent à deux difficultés.

D'une part leur crédibilité réside dans l'assurance de disposer des moyens financiers validés lors de leur approbation, ce qui est difficile en raison du principe d'annualité budgétaire. Cette exigence de lisibilité à moyen ou long terme des programmes d'infrastructure et de leur financement a été au cœur des débats de la conférence de financement des mobilités « Ambition France Transports».

D'autre part, elles exigent des moyens importants en ingénierie (diagnostics, priorisation, planification, suivi, actualisation), encore plus lorsqu'il s'agit d'un réseau complexe et stratégique comme celui géré par la DiRIF. Or, la DiRIF éprouve une difficulté, très marquée par rapport aux autres DIR, à recruter et fidéliser, notamment pour des raisons salariales, des cadres et techniciens disposant de compétences de haut niveau, en raison d'un marché de l'emploi très tendu dans ce secteur en Île-de-France du fait des grands projets d'infrastructures en cours.

3⁰) La DMR a initié lors des dialogues de gestion pour 2025 un premier exercice d'indicateurs de résultats et de performance, qui devrait permettre de renforcer le suivi et le pilotage pluriannuel des DIR, et notamment de la DiRIF comme le rapport le recommande (recommandation n° 6). Ce travail doit désormais être stabilisé et ne produira des effets que dans un cadre pluriannuel. Le premier intérêt est déjà de permettre à la DiRIF de se positionner par rapport à des objectifs nationaux et de se comparer aux autres DIR.

4⁰) Au contraire que ce que semble laisser penser le projet de rapport (recommandation n° 9), la sécurité routière est, dans le contexte particulier que je rappelais en introduction, un enjeu prioritaire de la DiRIF, qui est travaillée étroitement avec le ministère de l'intérieur. Les

analyses de l'accidentologie font ressortir en cause principale de cette accidentologie les spécificités du réseau routier francilien, notamment la densité du trafic et les modalités de circulation des motos, et peu les questions liées à l'infrastructure routière. C'est une des raisons qui expliquent le faible déploiement de la démarche « SURE » (sécurité des usagers sur routes existantes) par la DiRIF.

5⁰) Enfin, le rapport recommande (recommandation n° 11) de définir un programme complet d'audits de la DIRIF. Un audit de suivi des processus qualité entretien et exploitation de la DIRIF a été programmé pour cette année 2025, La DIRIF travaille par ailleurs à développer sa capacité de pilotage de travaux à grande échelle dans le cadre de son nouveau projet de service, s'appuyant notamment sur les résultats obtenus en ce qui concerne la modernisation des tunnels et leur sécurisation.

Ce projet de service en cours d'élaboration à la DiRIF prévoit des actions concrètes et répondant aux constats émis par la Cour des comptes. Il pourra être évalué à l'issue si un travail complémentaire et ciblé sur les ressources humaines est nécessaire.

**RÉPONSE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL RÉGIONAL
D'ÎLE-DE-FRANCE**

Je vous remercie de m'avoir fait parvenir, par envoi dématérialisé, la notification du rapport thématique définitif portant sur la politique routière en Île-de-France.

La politique routière est particulièrement structurante en Ile-de-France, car la route reste incontournable pour la mobilité des personnes et des marchandises et donc pour les besoins économiques d'une région de 12 millions d'habitants. Pour cela, elle doit s'inscrire dans une vision globale et non dogmatique des mobilités, aux côtés des autres modes de transport (transports collectifs, vélo...), afin que chaque mode de transports puisse répondre au mieux aux besoins de déplacement en fonction de sa zone de pertinence.

Aussi, je souscris en premier lieu à votre constat qu'en matière de gouvernance, le caractère peu satisfaisant de la situation actuelle appelle à une réforme ambitieuse de la politique routière. La gouvernance morcelée entre l'État, la région, les départements et le bloc communal constitue un frein à la mise en œuvre d'une gestion correcte du réseau routier d'Île-de-France.

Vous avez de plus raison de souligner dans votre rapport que le budget de la DIRIF n'a pas permis à l'État de contribuer suffisamment à l'effort national de remise à niveau des crédits d'entretien des routes et à la lutte contre leur dégradation. Depuis le milieu des années 2010, le budget de la DIRIF a fortement été contraint, non seulement par les effets de l'inflation à l'échelle nationale, mais aussi par des baisses budgétaires ponctuelles constatées entre 2015 et 2023.

Une révision globale de la politique routière s'impose alors. La Région Île-de-France a indiqué son souhait de transférer la compétence routière de l'État sur les routes nationales, les autoroutes non-concédées, ainsi que le boulevard périphérique à Île-de-France Mobilités (IDFM).

Le renforcement du rôle d'IDFM présenterait des avantages de cohérence dans l'organisation des transports en Île-de-France, sans pour autant augmenter la complexité de l'exploitation des routes. En effet, le Conseil d'administration d'IDFM apparaît comme un lieu d'autant plus adapté qu'il regroupe les Départements, la Ville de Paris, la Région, les représentations des établissements publics de coopération intercommunale, la chambre régionale de commerce et d'industrie, et un représentant des organisations patronales (MEDEF). Toutefois, la loi du 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), ne permet pas à IDFM de reprendre la compétence routière de la région Île-de-France. Une révision du cadre légal actuel devra alors être envisagée pour le transfert effectif des compétences routières.

Concernant plus particulièrement la recommandation portant sur le partage des données routières, la Région est convaincue de l'importance de créer une plateforme de partage, justifiant son engagement aux côtés de l'État pour la faire aboutir. Il reste à convaincre et à accompagner certains maîtres d'ouvrages routiers et exploitants de l'intérêt collectif du partage de ces données.

S'agissant des autres recommandations que vous formulez, je tiens tout d'abord à souligner que la plateforme de données routières et le modèle de prévision de l'État « MODUS », évoqués aux recommandations n°2 et 3, sont co-financés par la Région Ile-de-France et l'État.

S'agissant de votre recommandation n°7, visant à établir un diagnostic de l'état superficiel et structurel du patrimoine routier parisien, je tiens à préciser que dans le cadre du PRDD (Plan Route Régional de Demain) la Région demande l'engagement des bénéficiaires des subventions à fournir des données relatives à l'état de leur réseau.

Concernant l'état du patrimoine routier de la ville de Paris, je rappelle ma proposition que la Région finance à hauteur de 50 % la pose d'enrobé phoniques neufs sur le boulevard périphérique, afin de mieux insérer cette voie dans son environnement et améliorer significativement la qualité de vie des riverains.

Enfin, la Région est très intéressée par les recommandations n° 10 et n° 11, visant à développer une analyse des coûts d'exploitation et d'entretien liés à la politique routière et à définir un programme complet d'audits de la DIRIF. Elles sont des préalables indispensables au transfert des routes nationales et du boulevard périphérique vers Île-de-France mobilités.
