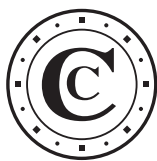


Cour des comptes



Chambres régionales
& territoriales des comptes

ENTITÉS ET POLITIQUES PUBLIQUES

LA POLITIQUE ROUTIÈRE EN ÎLE-DE-FRANCE

Rapport public thématique

Synthèse

Septembre 2025

AVERTISSEMENT

Cette synthèse est destinée à faciliter la lecture et l'utilisation du rapport de la Cour des comptes.

Seul le rapport engage la Cour des comptes.

Les réponses des administrations, des organismes et des collectivités concernés figurent en annexe du rapport.

Sommaire

Introduction5

1 L'absence d'une véritable politique routière, du fait
d'une connaissance insuffisante des besoins
et de la fragmentation de la compétence routière 7

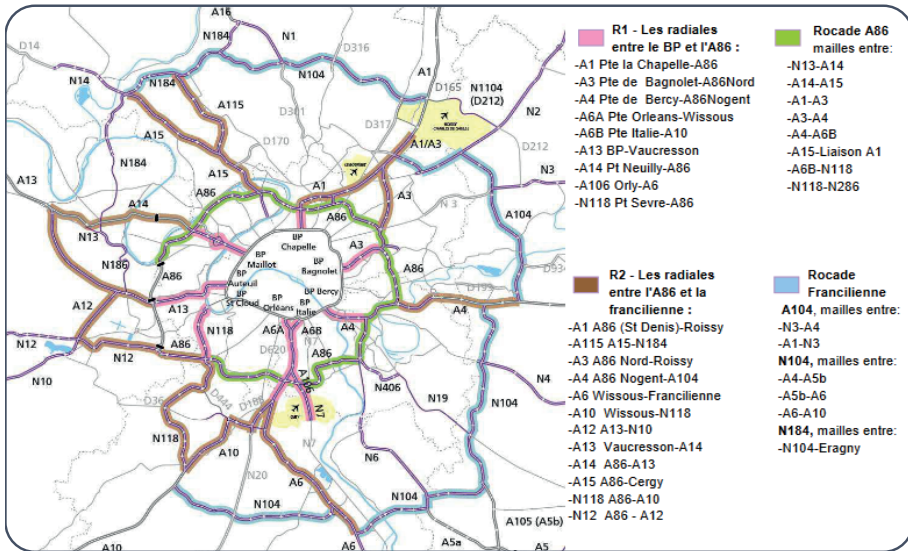
2 Un patrimoine vieillissant dont l'état s'avère
parfois mal connu 9

Recommandations..... 11

Introduction

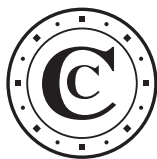
La politique routière vise à optimiser la conception et l'utilisation des infrastructures routières, au service d'une politique de transports plus globale. Elle s'applique au premier chef aux routes nationales et départementales, la voirie communale ayant essentiellement pour vocation la desserte des habitations. En Île-de-France, le boulevard périphérique parisien, propriété de la Ville de Paris, fait exception car il supporte un trafic important, en particulier de transit. Il forme, avec les routes nationales, le « réseau magistral » de la région, qui représente un linéaire total de 656 km¹.

La structure du réseau routier d'Île-de-France



Source : DiRIF

1 Par comparaison, le linéaire du réseau routier départemental francilien est de 9 500 km.



1 L'absence d'une véritable politique routière, du fait d'une connaissance insuffisante des besoins et de la fragmentation de la compétence routière

Sur ce réseau magistral, l'état de la circulation et de la congestion routières apparaît correctement suivi et s'accompagne de la mise en œuvre progressive d'instruments de gestion de ce trafic. Toutefois, la connaissance des flux totaux, y compris de poids lourds, de leur tendance, de la nature des déplacements et des besoins émergents s'avère encore insuffisante. Il en va de même de la prévision et de la modélisation, notamment du fait d'un partage limité des données routières entre les différents gestionnaires de voirie. Il s'agit pourtant là de préalables indispensables à la définition d'une politique routière à l'échelle de la région.

Si ces limites sont importantes, la mise en œuvre d'une politique routière partagée se heurte à la fragmentation des compétences, qu'il s'agisse de la réflexion stratégique, de la gestion de la voirie, ou de la circulation et des services de transport associés. Ces compétences sont partagées entre de multiples acteurs publics : État, région, Île-de-France Mobilités (IDFM), métropole du Grand Paris, départements, établissements publics intercommunaux et communes. Face à cette situation, leur coopération et leur coordination, qui prennent essentiellement la forme de documents

de programmation communs peu opérants, sont insuffisamment développées.

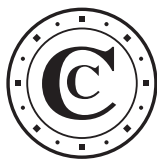
À cet égard, une décentralisation des routes nationales à l'échelle de la région pourrait avoir des effets ambivalents. D'un côté, elle contribuerait à une meilleure articulation avec la politique régionale des transports, en particulier collectifs – sur le modèle de « *Transport for London* », au Royaume-Uni. D'un autre côté, à ce réseau magistral s'attachent des intérêts stratégiques dépassant le cadre régional, ainsi que des enjeux majeurs de qualité de gestion, s'agissant d'axes parmi les plus fréquentés d'Europe. La mise en œuvre d'une éventuelle réforme, qui ne diminuerait sans doute pas le nombre de gestionnaires, ne doit pas se traduire, en pratique, par un partage des responsabilités encore plus complexe ou par la fragilisation de services d'entretien et d'exploitation expérimentés, prenant en charge des besoins très spécifiques (en matière de surveillance du trafic ou de délais d'intervention). Enfin, cette réforme soulèverait des questions de financement, comme l'ont montré certaines décentralisations passées de routes nationales, pourtant de moindre ampleur.

L'absence d'une véritable politique routière, du fait d'une connaissance insuffisante des besoins et de la fragmentation de la compétence routière

En tout état de cause, la région n'a pas demandé en temps utile la mise à disposition, à titre expérimental, de tout ou partie des routes nationales d'Île-de-France, comme le permettait la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale. Elle souhaitait en effet que ce transfert de compétence se fasse au profit d'IDFM, l'autorité organisatrice des mobilités d'Île-de-France, ce que la loi actuelle ne permet pas.

Sans attendre une éventuelle réflexion sur la réforme de la gouvernance de cette politique, il revient donc à l'État,

qui demeure le principal gestionnaire du réseau magistral et le principal interlocuteur des collectivités, de prendre les initiatives nécessaires à la relance de la concertation entre toutes les parties prenantes, en vue de la définition d'une vision partagée et d'une coordination renforcée. Cette démarche pourrait se traduire par la présentation d'un programme stratégique par les services routiers de l'État, dans le cadre d'une conférence ad hoc réunissant les autres propriétaires ou gestionnaires du réseau régional.



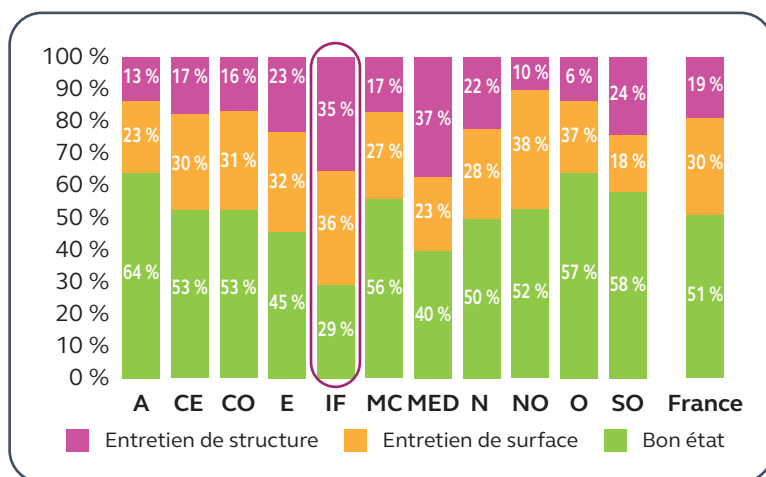
2 Un patrimoine vieillissant dont l'état s'avère parfois mal connu

La connaissance et le suivi de l'état des voiries locales apparaissent inégaux. En effet, plusieurs référentiels d'évaluation coexistent et chaque gestionnaire opère sa propre classification, avec un niveau de précision variable, voire une connaissance approximative, en particulier s'agissant du boulevard périphérique. L'état des ponts est également en partie mal connu, ce qui ne permet pas d'évaluer l'ampleur

des opérations d'entretien que les gestionnaires devront nécessairement réaliser dans les prochaines années.

Le réseau magistral géré par l'État est mieux suivi mais il est vieillissant et globalement en mauvais état, à l'exception des tunnels, qui ont fait l'objet d'un effort important au début des années 2000, en application d'une loi de 2002 faisant suite à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc.

L'état des chaussées des routes nationales en 2021²



Sources : DiRIF, DGITM (direction générale des infrastructures, de transports et des mobilités) A : DIR (direction interdépartementale des routes) Atlantique ; CE : DIR Centre-Est ; CO : DIR Centre-Ouest ; E : DIR Est ; IF : DIR IdF ; MC : DIR Massif Central ; MED : DIR Méditerranée ; N : DIR Nord ; NO : DIR Nord-Ouest ; O : DIR Ouest ; SO : DIR Sud-Ouest.

2 Données relatives à 2021, disponibles en 2022. Elles sont produites à partir de relevés effectués annuellement par des véhicules utilisant un laser pour balayer les chaussées sur la voie où circulent les poids lourds, ce qui permet de ranger des tronçons de 200 m par classe d'état.

Un patrimoine vieillissant dont l'état s'avère parfois mal connu

L'intensité du trafic et la difficulté corrélative à entreprendre des travaux, le manque de moyens et, parfois, de compétences des services gestionnaires ont ainsi contribué à l'accumulation ce retard d'investissement dont le montant n'est pas connu avec précision.

Il convient donc de poursuivre et d'amplifier la réorganisation de ces services et les progrès constatés sur la dernière période, y compris dans le domaine de la gestion des ressources humaines, longtemps caractérisée par un certain laxisme, notamment quant au contrôle de l'activité des agents, de leur temps de travail et de leurs absences. À cette fin, les services déconcentrés de l'État ont besoin du soutien de l'administration centrale, dont le pilotage doit être renforcé, par la définition d'objectifs clairs et par une programmation pluriannuelle des investissements assise sur une évaluation économique des projets de développement ou de régénération des infrastructures.

Dans les départements, les modes de gestion mériteraient d'être revus pour gagner en performance. La tenue d'une comptabilité analytique permettrait de connaître précisément les différents coûts liés à la gestion des routes et d'en piloter l'évolution. Le contexte financier contraindrait des départements justifierait une telle réflexion, afin de garantir un maintien en état des voiries au moindre coût.

Alors que les dépenses routières annuelles de l'État, de la Ville de Paris et des départements franciliens atteignent 1,17 Md€, un tel effort se révèle d'autant plus impératif qu'il ne s'agit pas seulement de remettre le patrimoine concerné à niveau mais aussi, du fait de l'ancienneté de sa conception, d'appliquer les nouvelles normes en vigueur et de l'adapter aux enjeux contemporains en matière de mobilité. En particulier, la transition écologique implique des travaux de modernisation, que ce soit en matière d'assainissement, de lutte contre le bruit ou la pollution atmosphérique, ainsi que de diversification des usages de la route.

Préoccupation plus traditionnelle, la sécurité routière mérite davantage d'attention de la part des gestionnaires d'infrastructures, dans un contexte francilien marqué par une augmentation de l'accidentalité à la fois différenciée entre réseaux et imparfaitement comprise. S'agissant des routes nationales, en particulier, il conviendrait de mettre à nouveau pleinement en œuvre les procédures prévues par la réglementation, visant, respectivement, à identifier les zones où se produisent le plus d'accidents et à corriger les anomalies relevées sur la base d'inspections menées en conditions réelles de circulation.

Recommandations

1. Se doter des moyens techniques d'estimer et de suivre le niveau de la circulation sur le réseau magistral en Île-de-France, en distinguant les différentes catégories de véhicules, notamment les poids lourds (*État-DiRIF, Ville de Paris, 2026*).
2. Achever la démarche de partage des données routières entre les différents gestionnaires de réseaux et acteurs de la politique de mobilité (*région Île-de-France, Ville de Paris, départements, 2026*).
3. Mettre à niveau les paramètres indispensables du modèle de prévision « *MODUS* », en particulier en intégrant les données factuelles les plus récentes (fréquentation, trafics, prix, coûts) et rendre publiques de nouvelles prévisions (*État-DRIEAT, 2026*).
4. Définir un programme stratégique pluriannuel pour le réseau magistral relevant de l'État et le présenter dans le cadre d'une conférence avec les différentes parties prenantes de la politique routière dans la région (*Préfet de région, 2026*).
5. Établir une programmation annuelle des projets d'investissement dans l'entretien et d'amélioration des itinéraires, sur le réseau des routes nationales, fondée sur leur évaluation socio-économique (*DGITM, 2026*).
6. Renforcer l'animation et le pilotage opérationnel de la DiRIF par la DGITM, notamment à travers des objectifs annuels de performance assortis d'indicateurs chiffrés (*DGITM, 2026*).
7. Établir un diagnostic mis à jour annuellement de l'état superficiel et structurel du patrimoine routier comprenant la chaussée et les ouvrages d'art (*Ville de Paris, 2026*).
8. Achever l'évaluation de l'état des ouvrages d'art et établir une programmation chiffrée des opérations d'entretien nécessaires tenant compte de l'impact de la Loi Didier sur les ouvrages dits de rétablissement (*départements, 2026*).
9. Relancer en Île-de-France les procédures en vigueur de contrôle et d'aménagement des itinéraires visant au renforcement de la sécurité routière sur les routes nationales (*DiRIF, 2026*).
10. Développer une comptabilité d'analyse des coûts d'exploitation et d'entretien liés à la politique routière (*départements, Ville de Paris, 2026*).
11. Définir un programme complet d'audits de la direction des routes d'Île-de-France, notamment dans le domaine de la gestion des ressources humaines, s'accompagnant de bilans périodiques de la mise en œuvre de leurs préconisations (*ministère des transports, 2026*).