



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

(Politique routière)

Exercices 2015 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 10 février 2025.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	2
RECOMMANDATIONS	4
PROCÉDURE	5
1 LES ENJEUX DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE EN SEINE-ET-MARNE.....	6
1.1 Un territoire dual à la démographie dynamique	6
1.2 Une mobilité essentiellement routière organisée autour d'un réseau départemental étendu.....	8
1.3 Des données nombreuses et diverses en matière de mobilité routière	12
2 LA GOUVERNANCE DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE.....	14
2.1 Le cadre de gestion de la politique routière	14
2.2 Les relations avec les autres acteurs de la politique routière	18
2.3 La gouvernance de la direction des routes	24
3 L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER.....	29
3.1 L'exploitation du réseau routier	29
3.2 L'entretien du patrimoine routier	32
4 LE FINANCEMENT DE L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE ROUTIÈRE	39
4.1 Le coût de fonctionnement du réseau routier départemental	40
4.2 L'investissement et son financement	46
4.3 Une comptabilité patrimoniale à parfaire	50
5 LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX TRANSVERSAUX	52
5.1 La sécurité routière	52
5.2 Les enjeux environnementaux.....	55
ANNEXES	58
Annexe n° 1. Taux de concentration d'emploi par intercommunalité	59
Annexe n° 2. Réseau routier départemental	60
Annexe n° 3. Cartographie des agences routières départementales	61
Annexe n° 4. Objectifs de qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional.....	62
Annexe n° 5. Type de revêtement réalisé annuellement	63
Annexe n° 6. Glossaire des acronymes	64

SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes Île-de-France a contrôlé la politique routière du département de Seine-et-Marne à compter de 2015.

Une mobilité essentiellement routière organisée autour d'un réseau départemental étendu

La population du département recourt de façon prépondérante au véhicule individuel pour ses déplacements. Le réseau routier départemental le plus étendu d'Île-de-France avec 4 418 kilomètres se caractérise par un nombre important d'ouvrages d'art. Les modalités de gestion de ces derniers, s'agissant des ouvrages franchissant d'autres réseaux de transport (autoroutes, voies ferrées, réseau navigable), sont complexes et gagneraient à être clarifiées.

Le département dispose de nombreuses données de trafic mobilisées ponctuellement dans le cadre de ses projets routiers. Leur utilisation plus systématique dans la définition de sa politique routière serait utile notamment pour la prise en compte du trafic de poids lourds dans un département concentrant plus du tiers de la surface logistique francilienne.

Une gouvernance claire et partenariale de la politique routière

La gestion des routes départementales est une compétence obligatoire du département, qui l'exerce sur la base de priorités clairement identifiées. Cette compétence imbriquée avec les autres types de mobilités revêt une forte dimension partenariale. La bonne coordination avec les principaux acteurs de la route facilite le traitement d'enjeux transversaux tels que la sécurité routière ou la transition écologique.

Si les échanges avec l'État pour la reprise en gestion de deux routes nationales (RN4 et RN36) ont été fluides, le département devrait clarifier la situation juridique des dépendances des routes départementales situées en agglomération.

La direction des routes, fortement déconcentrée, est dimensionnée pour assurer de nombreuses tâches en régie. Si les procédures de passation des marchés publics n'appellent pas de commentaire particulier, le suivi d'exécution des travaux doit être renforcé.

Des moyens importants permettant la bonne conservation du patrimoine routier

L'exploitation du réseau routier départemental, principalement assurée en régie, mobilise de nombreux outils de pilotage à consolider.

Le département dispose d'une vision exhaustive récente de la qualité de son infrastructure départementale. Cette dernière présente un bon état général, même si quelques ouvrages d'art doivent encore bénéficier de travaux lourds.

Il consacre des moyens croissants à sa politique routière. En fonctionnement, la dépense progresse de 31,68 M€ en 2015 à 38,82 M€ en 2023. Les charges de personnel en constituent les deux tiers. La chambre constate que le cadre réglementaire d'indemnisation des heures supplémentaires n'est pas toujours respecté.

Les dépenses d'équipement sont également en forte progression, de 37,49 M€ en 2015 à 100,38 M€ en 2023. Outre la liaison routière de l'est francilien (liaison Meaux-Roissy) et les travaux liés au développement de la ligne 2 du Tzen (entre Sénart et Melun), ces investissements sont largement consacrés à la conservation et à l'adaptation du réseau routier existant. Hors grands travaux, ces dépenses annuelles moyennes rapportées au linéaire de voirie (12 313 € par kilomètre entre 2015 et 2023), sont sensiblement supérieures à la moyenne des départements de plus d'un million d'habitants (10 211 € par kilomètre).

À l'issue de son contrôle des comptes et de la gestion, la chambre formule trois recommandations, dont une concerne la régularité et deux visent à améliorer la performance de la gestion.

RECOMMANDATIONS

La recommandation de régularité :

Recommandation régularité 1 : Respecter le cadre prévu par le décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires..... 46

Les recommandations de performance :

Recommandation performance n°1 : Établir des conventions relatives à l'entretien des dépendances avec l'ensemble des communes et intercommunalités dont l'agglomération est traversée par au moins une section de route départementale. 20

Recommandation performance n°2 : Mettre en place un outil de suivi des activités d'exploitation du réseau routier départemental. 30

PROCÉDURE

La chambre régionale des comptes Île-de-France a procédé au contrôle de la politique routière du département de Seine-et-Marne pour les exercices 2015 et suivants.

L'ouverture du contrôle a été notifiée le 31 mai 2024 par lettres du président de la chambre adressées à M. Jean-François Parigi, président du conseil départemental de Seine-et-Marne, et à MM. Vincent Éblé, Jean-Louis Thiériot et Patrick Septiers, anciens ordonnateurs.

Les entretiens d'ouverture du contrôle ont été tenus le 7 juin 2024 avec M. Vincent Eblé, le 11 juin 2024 avec MM. Jean-François Parigi et Patrick Septiers et le 15 juillet 2024 avec M. Jean-Louis Thiérot.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 23 septembre 2024 avec M. Jean-Louis Thiériot, le 24 septembre 2024 avec M. Vincent Éblé et le 25 septembre 2024 avec M. Jean François Parigi et Patrick Septiers.

La chambre leur a adressé ses observations provisoires le 18 novembre 2024. Seule la réponse de M. Jean-François Parigi a été enregistrée au greffe, le 24 janvier 2025.

Lors de sa séance du 10 février 2025, la chambre a arrêté les observations définitives présentées ci-après.

1 LES ENJEUX DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE EN SEINE-ET-MARNE

1.1 Un territoire dual à la démographie dynamique

1.1.1 Une population en augmentation et au profil socio-économique intermédiaire

Le département de Seine-et-Marne regroupe 1,44 million d'habitants en 2024, soit 11,7 % de la population d'Île-de-France. Depuis la fin des années 1960, la croissance démographique de ce département est bien plus marquée que la moyenne régionale. Cette tendance, bien qu'atténuée, se confirme sur les 10 dernières années, et devrait se prolonger. En effet, l'institut national de la statistique et des études économiques (Insee) estime que la Seine-et-Marne pourrait devenir, avec 1,52 million d'habitants, le département de grande couronne le plus peuplé à l'horizon 2040.

Tableau n° 1 : Démographie francilienne (en nombre d'habitants)

	1968	2014	2024	Évolution annuelle moyenne (en %)	
				1968 / 2024	2014 / 2024
<i>Seine-et-Marne</i>	604 340	1 377 846	1 438 100	1,56	0,43
<i>Grande couronne</i>	2 825 152	5 273 883	5 464 840	1,19	0,36
<i>Île-de-France</i>	9 248 631	12 027 565	12 317 279	0,51	0,24

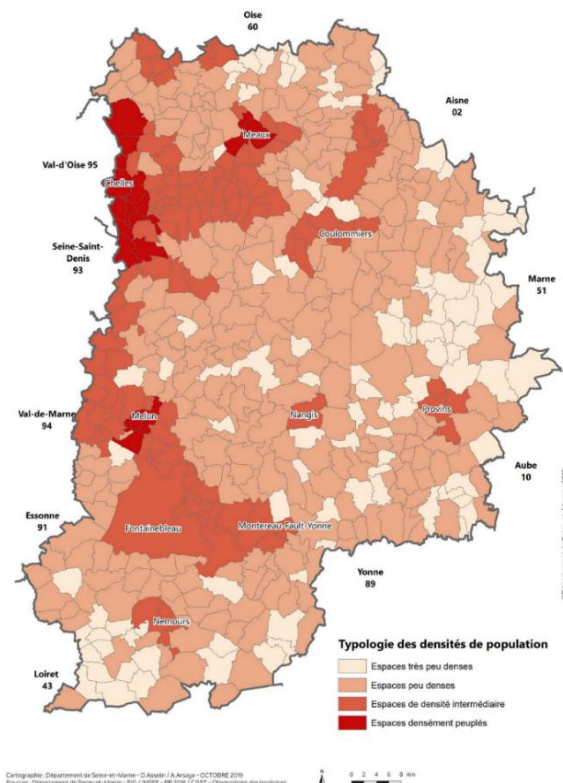
Source : Chambre régionale des comptes (CRC) Île-de-France à partir des populations légales 1968, 2014 et 2024

Selon l'Insee, la population est majoritairement composée de classes moyennes, la part des cadres et celle des professions intermédiaires étant inférieures à la moyenne régionale. Le taux d'emploi de 63,2 % et le revenu médian par unité de consommation de 24 640 € sont en revanche proches des moyennes régionales respectives de 63,3 % et 25 210 €.

1.1.2 De fortes disparités territoriales au sein d'un département à dominante résidentielle

Avec une superficie de 5 915 km², le département de Seine-et-Marne couvre près de la moitié de la région Île-de-France. Sa population est inégalement répartie sur son territoire, avec des espaces très denses au nord-ouest du département, à proximité immédiate de la métropole du Grand Paris, et des espaces peu ou très peu denses à l'est et au sud du département.

Carte n° 1 : Typologie des communes de Seine-et-Marne selon leur densité de population



Source : Observatoire départemental de Seine-et-Marne, *Les Seine-et-Marnais, démographie et dynamiques de population, 2019* (sur la base des populations légales au 1^{er} janvier 2019)

Du fait de sa proximité avec l'agglomération parisienne, particulièrement riche en emplois, du développement du réseau de transports en commun (RER A et RER D) et des infrastructures autoroutières (A4 et A5 notamment), la Seine-et-Marne a acquis une forte dimension résidentielle. Le taux de concentration d'emploi¹ s'élève à seulement 73,7 % pour une moyenne régionale de 105,2 %.

Cette dominante résidentielle est marquée sur la quasi-totalité du territoire départemental. À l'exception de Val d'Europe Agglomération et de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France², qui abritent deux infrastructures majeures (le parc Disneyland Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle), toutes les intercommunalités présentent des taux de concentration d'emploi inférieurs à 100 %, et, pour certaines d'entre elles, très inférieurs à 50 % (voir annexe n° 1).

¹ Indicateur calculé par l'Insee rapportant le nombre d'emplois au sein d'une zone géographique donnée au nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans cette même zone.

² Une partie de cette intercommunalité est située dans le département du Val-d'Oise.

1.2 Une mobilité essentiellement routière organisée autour d'un réseau départemental étendu

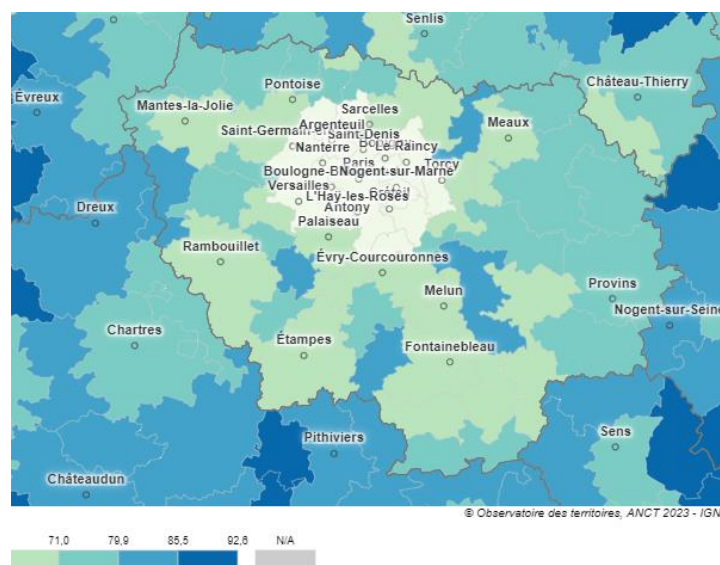
1.2.1 Une place éminente de la mobilité routière

En Île-de-France, près de 35 millions de déplacements³ sont effectués chaque jour, soit un peu moins de quatre déplacements par individu, pour un temps de trajet quotidien moyen de 92 minutes.

Dans la grande couronne parisienne, la majorité des déplacements sont *infra*-départementaux (83 % contre 70 % en petite couronne) avec une part modale plus importante de la voiture (54 % contre 24 % en petite couronne et 4 % à Paris). En effet, l'usage de la voiture croît mécaniquement avec la distance parcourue, et représente 61 % des déplacements de banlieue à banlieue en grande couronne, contre 27 % pour la petite couronne.

Ces constats s'appliquent particulièrement aux déplacements domicile-travail, qui représentent la moitié (50 %) du temps de déplacement total des Franciliens en jour ouvré. Ainsi, la voiture est utilisée pour 64 % des déplacements domicile-travail en Seine-et-Marne, soit un niveau proche de la moyenne nationale (70 %) mais sensiblement supérieur aux autres départements de la région, y compris de grande couronne⁴.

Carte n° 2 : Part des déplacements domicile-travail en voiture en 2020 (mode principal)



Source : Agence nationale de la cohésion des territoires, observatoire des territoires (sur la base des données du recensement de la population 2020)

³ Source : Institut Paris Région, Enquête régionale sur la mobilité des franciliens, avril 2024. Cette enquête est réalisée sur un échantillon de 3 337 franciliens âgés de 16 à 80 ans.

⁴ 10 % à Paris, 30 % dans les Hauts-de-Seine, 35 % en Seine-Saint-Denis, 37 % dans le Val-de-Marne, 54 % dans le Val-d'Oise, 55 % dans les Yvelines et 61 % en Essonne. Source : Insee, recensement de la population 2020.

1.2.2 Un réseau routier départemental étendu

Avec un linéaire de 4 312 km à fin 2022, la Seine-et-Marne concentre 45 % du réseau routier départemental francilien. Ces routes départementales représentent 33 % du réseau routier total de Seine-et-Marne, ce qui est supérieur à la proportion constatée dans les autres départements de la région.

Tableau n° 2 : Répartition du réseau routier francilien en 2022

	75	77	78	91	92	93	94	95
Routes départementales (km)		4 314	1 574	1 490	331	344	406	1 080
En % des route départementale (RD) franciliennes		45	17	16	3	4	4	11
Linéaire routier total du département (km)	1 626	12 529	5 541	6 207	1 870	2 513	2 491	5 034
dont autoroutes	1	210	129	68	36	58	52	66
dont routes nationales	0	193	123	64	19	1	28	52
dont voies communales	1 625	7 814	3 713	4 585	1 484	2 110	2 005	3 837
Routes départementales / Linéaire total (en %)	4	33	15	16	5	7	7	3

Source: CRC Île-de-France à partir du bilan annuel des transports en 2022 produit par le service des données et études statistiques du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

1.2.2.1 La reprise d'une partie du réseau routier national, partiellement compensée par le déclassement de certaines routes départementales

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a transféré aux départements environ 18 000 km de routes nationales. Ce transfert a représenté 349 kilomètres pour le département de Seine-et-Marne.

En application de 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, le département et l'État ont acté le transfert supplémentaire de deux routes nationales de 106 km correspondant aux RN4 et RN36, portant le linéaire total du réseau routier départemental à 4 418 km au 1^{er} janvier 2024.

Le département procède également régulièrement à des opérations de déclassement d'axes routiers dénués d'intérêt départemental. Au cours de la période sous revue, 30 opérations de déclassement ont été mises en œuvre, pour un linéaire total de 21,4 km.

1.2.2.2 Un classement des routes départementales en fonction de leur finalité

Le réseau routier départemental est physiquement organisé sur un modèle est-ouest, autour d'axes majeurs reliant l'agglomération parisienne et les grandes villes de Champagne et de Picardie.

Il présente une forte dominante rurale avec plus de 73 % de son linéaire situé hors agglomération. Les routes d'intérêt régional et les routes à grande circulation représentent une part minoritaire de ce réseau.

Tableau n° 3 : Données d'ensemble du réseau routier départemental de Seine-et-Marne

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Linéaire total</i>	4 324	4 325	4 329	4 329	4 328	4 313	4 310	4 314	4 314
<i>dont réseau en 2x2 voies⁵</i>	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	76
<i>dont réseau en agglomération</i>	1 132	1 134	1 139	1 139	1 148	1 148	1 143	1 149	1 149
<i>dont routes classées à grande circulation</i>	634	634	635	631	630	630	630	629	629
<i>dont routes d'intérêt régional⁶</i>	NC	NC	1 898	1 898	1 895	1 894	1 892	1 892	1 892

Source : CRC Île-de-France à partir des données fournies par le département

Par une délibération du 7 février 2020, le conseil départemental a adopté à l'unanimité la classification de son réseau routier en deux grandes catégories, elles-mêmes séparées en deux sous-catégories :

- le réseau structurant de 1 070 km assure les fonctions d'échange entre les grands pôles économiques ou d'habitat, la circulation des poids lourds et le grand transit. Il se distingue entre réseau structurant d'intérêt régional raccordant les pôles d'intérêt régional (264 km) et réseau structurant d'intérêt local reliant les principaux bassins de vie départementaux (806 km) ;
- le réseau secondaire de 3 250 km porte les fonctions de desserte et d'irrigation du département. Il est lui aussi décomposé en deux catégories : le réseau de desserte, raccordé à au moins un axe du réseau magistral ou structurant (1 395 km) et le réseau local (1 855 km).

La chambre relève que cette classification diffère de celle établie par le conseil régional, en application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe). Ce dernier a identifié, en 2017, 1 898 km de routes départementales d'intérêt régional en Seine-et-Marne. L'écart de 800 km avec le réseau structurant identifié par le conseil départemental s'explique par la prise en compte de critères plus larges tels que la proximité avec la métropole du Grand Paris, la desserte du réseau magistral ou encore le franchissement de la Seine et de la Marne.

1.2.2.3 Un nombre important d'ouvrages d'arts, au statut juridique parfois fragile

Le département gère directement 1 264 ouvrages d'art, dont 1 052 ponts, 80 murs de soutènement, 15 écrans anti-bruit et 117 portiques, potences et hauts mâts.

Parmi ces ouvrages d'art figurent 312 ouvrages dits de rétablissement qui correspondent à des infrastructures construites pour rétablir les routes départementales interrompues par une autre infrastructure de transport. La jurisprudence considère, de manière constante, que les ouvrages d'art sont incorporés à l'infrastructure dont ils relient les deux parties. En conséquence, le département est responsable de la surveillance, de l'entretien, de la rénovation et du renouvellement éventuel des ouvrages de rétablissement présents sur son réseau routier départemental.

⁵ Le département indique ne pas disposer de données exhaustives relatives au réseau en 2x2 voies avant 2023.

⁶ Au sens de la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2017-54 en date du 9 mars 2017.

Afin de faciliter leur gestion et de prévenir leur détérioration, la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies a prévu, sans remettre en cause le principe jurisprudentiel précité, que les ouvrages de franchissement doivent faire l'objet de conventions entre les propriétaires ou gestionnaires des voies portées et franchies, qui préciseront les rôles de chacun quant à leur gestion (surveillance, entretien, réparation). En raison de la complexité des relations entre les différentes parties prenantes, le département indique que seuls 142 ouvrages de rétablissement sont couverts par une convention à la mi-2024.

Dans un souci de sécurité juridique et de meilleur partage des charges et responsabilités, la chambre invite la collectivité à procéder à un conventionnement pour la gestion de l'ensemble des ouvrages de rétablissement relevant de sa responsabilité.

1.2.3 Les effets de la forte présence du transport routier de marchandises

Par le dynamisme de son économie et de sa démographie, la région Île-de-France concentre, sur un espace géographique peu étendu (2,2 % de la superficie de la France métropolitaine), une part significative du fret routier national. Ce dernier représentait 22,18 millions de tonnes-kilomètre⁷ de marchandise en 2022, soit 14,7 % du total national⁸.

Outre un impact environnemental documenté en matière de dégradation de la qualité de l'air⁹ et d'émission de gaz à effet de serre¹⁰, le trafic de poids lourds a une influence significative sur l'usure du réseau routier. Le passage d'un essieu de poids lourd de 13 tonnes présente un degré d'agressivité pour la chaussée équivalent au passage de 10 000 essieux de véhicules légers de 600 kg¹¹. Le réseau secondaire est particulièrement exposé à cette agressivité accrue, du fait de la présence de nombreux aménagements urbains et de carrefours giratoires¹².

La maîtrise du fret routier représente donc un enjeu majeur pour la pérennité du réseau routier départemental, qui concentre plus du tiers (34 %) des surfaces d'entrepôts de la région, et qui souffre, de plus en plus régulièrement, d'un déport du trafic de poids-lourds en provenance du réseau magistral (autoroutes et routes nationales). À titre d'exemple, en 2023, la part de poids lourds comptabilisée par le département s'établit à 18,5 % sur le point de comptage situé sur la D619 (qui relie l'A5 à la N36) ou encore à 16 % sur le point de comptage de la D3, situé à proximité de l'A4.

⁷ Une tonne-kilomètre est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

⁸ Service des données et études statistiques du ministère de la transition écologique, *Données sur le transport routier de marchandises en France et en Europe* (hors transit, trafic international et pavillon étranger).

⁹ Les poids lourds émettent plus de 10 fois plus de particules fines que les véhicules légers (source : *Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Emissions routières des polluants atmosphériques - courbes et facteurs d'influence*, juillet 2021).

¹⁰ Les poids lourds représentent 27,2 % des émissions de CO₂ du secteur des transports (source : *Bilan annuel des transports en 2022, service des données et études statistiques du ministère de la transition écologique*).

¹¹ CEREMA, *Automatiser le contrôle des surcharges de poids lourds et VUL : une opération de recherche et des essais en cours sur l'A4*, 20 août 2019.

¹² Zoa Ambassa, Fatima Allou, Christophe Petit, Robert Medjo Eko, *Évaluation de l'agressivité du trafic sur des chaussées bitumineuses en carrefour giratoire*, Bulletin des Laboratoires des Ponts et Chaussées, 2013, 280-281, pp 171-188.

Afin de limiter les nuisances, un nombre croissant de communes prend des mesures de limitation de tonnage, ce qui a pour effet d'accroître la concentration de poids lourds sur les axes non soumis à une telle limitation. À fin 2022, la direction des routes du département recensait, sur le seul périmètre de l'agence routière départementale de Meaux-Villeroy, près de 50 portions de routes départementales affectées par des mesures municipales de limitation de tonnage, prises la plupart du temps sans concertation avec le département.

1.3 Des données nombreuses et diverses en matière de mobilité routière

1.3.1 Des données de trafic routier, dont le recueil est concentré sur les axes à enjeu

Le comptage routier constitue la principale donnée quantitative à disposition du département en matière de trafic. Ce dernier dispose de 316 stations de comptage routier dont les données sont relevées tous les ans pour les 65 stations situées sur les axes à fort trafic et tous les 3 ans pour les 251 stations du réseau secondaire. Ces stations couvrent aujourd'hui 95 % des axes du réseau structurant et 30 % des axes du réseau secondaire hors agglomération. En effet, au vu des coûts de comptage, l'observation porte uniquement sur les routes connaissant un trafic supérieur à 2 000 véhicules/jour.

Si le département ne disposait pas, à fin 2023, de dispositif de partage de données en temps réel, il a intégré à son patrimoine cinq stations de recueil automatique de données dans le cadre du transfert des RN4 et RN36 qui fourniront des informations quotidiennes permettant d'affiner les connaissances sur les cycles saisonniers. Par ailleurs, une convention d'échange de données routières entre le département et la direction interrégionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) est en cours de finalisation.

Le département restitue annuellement les informations collectées sous la forme d'une carte du trafic routier qui présente, par station de comptage, le trafic journalier moyen et la part de poids-lourds. L'analyse des cartes sur l'ensemble de la période sous revue permet de confirmer le fort différentiel entre un nord-ouest particulièrement fréquenté, avec un trafic croissant, notamment sur les axes structurants, et des confins du département (est et sud) au trafic moins intense et en diminution.

Tableau n° 4 : Sélection de données de trafic sur des axes du réseau structurant départemental

Numéro du point de comptage	Position géographique	Trafic journalier 2015	Trafic journalier 2023
199	Chelles	18 840	23 800
5	Torcy	22 850	23 700
297	Sourdun	11 000	8 100
318	Beaumont-en-Gâtinais	3 850	3 600

Source : CRC Île de France à partir des cartes annuelles du trafic routier

De manière plus ponctuelle, le département mobilise également l'outil Compass, qui permet des estimations de trafic en temps réel, par l'exploitation de données GPS¹³ de véhicules en circulation.

1.3.2 Des données plus qualitatives, issues d'études réalisées par le département ou ses partenaires

Le département a régulièrement recours à des études ciblées, essentiellement organisées autour de deux priorités. Il mène tout d'abord des études de trafic, rétrospectives ou prospectives, afin de fournir un éclairage sur l'opportunité de la réalisation d'importants projets d'investissement.

Il procède également à des études plus thématiques permettant d'objectiver certains aspects de sa politique routière. À titre d'exemple, il a réalisé en 2021 une enquête sur la fréquentation des pôles multimodaux de covoiturage.

Au-delà de ces études réalisées en propre, le département a été associé à l'enquête sur les déplacements franciliens menée par l'Institut Paris Région, qui s'appuie sur des données de géolocalisation, et dont les résultats définitifs étaient attendus fin 2024.

1.3.3 Un modèle prédictif en matière de trafic insuffisamment mobilisé dans les réflexions stratégiques du département

Le département dispose de son propre modèle de déplacement, essentiellement utilisé au titre de la politique routière. Cet outil, basé sur les données du modèle de déplacement Modus porté par la DRIEAT, permet de réaliser des simulations du trafic routier, par affectation, aux heures de pointe du matin et du soir à divers horizons temporels, intégrant les scénarios d'évolution démographique et socio-économique. Le département enrichit constamment l'outil par l'intégration de données relatives aux nouvelles implantations d'infrastructures sur le territoire.

Un chargé de modélisation du trafic mobilise quotidiennement cet outil, pour la réalisation d'analyses simples (reports de trafic suite aux organisations d'événements sur la voie publique, impact de la création d'une zone d'activité). Un prestataire externe, qui assure sa maintenance et son hébergement, est chargé des analyses plus complexes, notamment par la mobilisation d'outils dynamiques.

La chambre relève que ce modèle prédictif est essentiellement utilisé sur des projets routiers individuels. Il gagnerait à être davantage exploité dans le cadre de l'élaboration de documents stratégiques tels que le schéma de déplacement des personnes et des transports de marchandise, dont la finalisation est prévue pour fin 2026. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département indique qu'il compte effectivement appuyer son futur schéma sur les données de ce modèle prédictif.

¹³ *Global Positioning System.*

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Les habitants du département de Seine-et-Marne recourent essentiellement au véhicule individuel pour leurs déplacements.

Le réseau routier départemental, de loin le plus étendu d'Île-de-France, concentre 1 264 ouvrages d'art. Les modalités de gestion de ces derniers franchissant d'autres réseaux de transport (autoroutes, voies ferrées, réseau navigable) gagneraient à être clarifiées.

Le département dispose de nombreuses données de trafic, qu'il mobilise ponctuellement dans le cadre de ses projets routiers. Leur utilisation plus systématique dans la définition de sa politique routière semblerait opportune, notamment s'agissant du trafic de poids lourds qui présente des enjeux spécifiques dans un département concentrant plus du tiers de la surface logistique francilienne.

2 LA GOUVERNANCE DE LA POLITIQUE ROUTIERE

La compétence du département en matière de voirie départementale

La compétence du département sur l'ensemble de la voirie départementale découle de l'article L. 3213-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Cette compétence est étendue, par l'article L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques, aux dépendances de voirie (caniveaux, trottoirs, talus, arbres et haies).

Le code de la voirie routière, et plus particulièrement ses articles L. 131-1 à L. 131-8, précise le contenu de cette compétence, qui inclut notamment l'entretien et l'aménagement des routes départementales. Les dépenses associées constituent des dépenses obligatoires au sens du 16° de l'article L. 3321-1 du CGCT.

Pour les sections du réseau routier départemental situées en agglomération, si l'entretien de la chaussée et de ses dépendances relève de la compétence du département, le maire se voit confier la police de la circulation et l'ensemble des tâches visant à assurer la sûreté et la commodité de passage (nettoyage, déneigement, éclairage, enlèvement des encombrants). Hors agglomération, le président du conseil départemental dispose de ces attributions.

2.1 Le cadre de gestion de la politique routière

2.1.1 Un portage politique et administratif clairement défini

La voirie départementale, compétence obligatoire du département, relève du premier vice-président, chargé de l'aménagement du territoire, des routes, des politiques contractuelles et de l'agriculture ainsi que de la commission « aménagement du territoire, tourisme, routes, politiques contractuelles et agriculture ». Les autres aspects de la politique routière, et notamment les mobilités actives et l'intermodalité, sont traités par le vice-président chargé des transports et des mobilités et par la commission « transports et mobilités ».

La direction des routes assure l'essentiel de la politique routière départementale. Elle est positionnée au sein de la direction générale adjointe « environnement, déplacements et aménagement du territoire », qui regroupe également les directions des transports et de l'aménagement-développement des territoires. Cette proximité administrative facilite les actions conjointes.

2.1.2 Des grandes priorités bien identifiées, mais une absence d'actualisation du schéma départemental d'orientations routières

Les grandes lignes de la politique routière du département sont présentées dans les deux lettres de mission adressées le 25 août 2021 par le président du conseil départemental au premier vice-président, chargé de l'aménagement du territoire, des routes, des politiques contractuelles et de l'agriculture et au vice-président chargé des transports et des mobilités. Huit grandes priorités sont identifiées :

- poursuivre la modernisation et l'adaptation du patrimoine routier pour offrir un réseau de qualité, fiable et sécurisé ;
- engager une réflexion sur la reprise d'une partie des routes nationales ;
- identifier puis faire repasser un certain nombre de routes départementales à la vitesse maximale autorisée de 90 km/h ;
- poursuivre le dispositif de viabilité hivernale, en coordination avec les communes et intercommunalités ;
- garantir la propreté des routes en renforçant la lutte contre les dépôts sauvages ;
- veiller au développement de l'utilisation de matériaux recyclés pour les aménagements et la rénovation du réseau routier départemental ;
- aller plus loin et plus vite en matière d'infrastructures cyclables et d'aires de covoiturage ;
- renforcer les investissements en faveur des lignes de bus et avoir une présence active auprès des autorités organisatrices de la mobilité.

Au-delà de ces éléments généraux, quasi-exclusivement centrés sur la gestion de sa voirie, le département ne dispose pas d'un document-cadre complet et actualisé présentant sa stratégie routière. Tout au plus s'appuie-t-il sur le schéma départemental d'orientations routières (SDOR) datant de 2003, et sur un cahier consacré à la mobilité des personnes et au transport de marchandises du livre blanc « Seine-et-Marne 2030, l'Île-de-France des possibles ».

Le département souhaite toutefois produire, pour l'automne 2026, un schéma des déplacements des personnes et du transport des marchandises, qui aura vocation à identifier des objectifs prioritaires pour 2030, 2040 et 2050 et à déterminer les investissements nécessaires à leur atteinte. Il se substituera au SDOR et intégrera également de nouvelles dimensions telles que les transports en commun sur route et la voie ferrée.

2.1.3 Un effort d'articulation de la politique routière avec les autres types de mobilités

2.1.3.1 Un accompagnement du développement de l'offre de transports en commun

Dans la conception et dans la réalisation de ses investissements routiers, le département prend en compte les autres types de mobilité. En matière de transports en commun, il a déployé une stratégie visant à rendre plus accessibles une cinquantaine d'arrêts de bus, situés sur des lignes prioritaires identifiées par Île-de-France mobilité (IDFM) accompagnée du vote d'une autorisation de programme spécifique de 1,2 M€.

De la même manière, le département a aménagé certaines voies de bus pour fluidifier le trafic, notamment en zone urbaine. À titre d'exemple, il assure la maîtrise d'ouvrage d'une opération de sécurisation de cinq carrefours sur la ligne 42 du réseau Pep's Lagny – Val d'Europe RER, particulièrement fréquentée.

La construction de la ligne 2 du Tzen, exemple de synergie entre politique routière et renforcement de l'offre de transports en commun

Développé par IDFM, le réseau Tzen vise à fournir aux franciliens, sur des itinéraires particulièrement fréquentés, des lignes de bus à haute qualité de service. Au-delà d'une fréquence élevée, ces lignes bénéficient de voies réservées et de priorité aux feux, afin de garantir la régularité et la rapidité des trajets.

Le développement d'une ligne Tzen de 17 km entre le carré Sénart et la gare de Melun a été envisagé au début des années 2010. En 2012, le STIF, devenu ensuite IDFM, en avait confié la maîtrise d'ouvrage au département de Seine-et-Marne.

Les travaux ont commencé en 2017, pour une livraison fin 2030. La direction des routes du département assure la maîtrise d'œuvre de l'opération, dont le coût total est estimé à 179,10 M€ hors taxes (HT), dont 55,16 M€ pour le département, 92,06 M€ pour la région et 31,88 M€ pour l'État. Cette dernière profite de l'aménagement de la ligne de bus en voie propre pour effectuer la requalification urbaine et paysagère des axes concernés, intégrant notamment une augmentation des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes.

2.1.3.2 Une politique du vélo à l'ambition croissante

Le département intègre également les mobilités actives dans sa politique routière, notamment en matière d'aménagements cyclables. À fin 2023, 325 km de voirie départementale étaient ainsi couverts par un aménagement cyclable.

Il s'est doté en 2020 d'un « plan vélo 77 », qui a fait l'objet d'une actualisation en 2023. Ce document programmatique prévoit notamment que le département assure la maîtrise d'ouvrage pour quatre véloroutes nationales et pour huit grands itinéraires cyclables départementaux. Ce dernier s'engage également à assurer l'intégralité de l'entretien des portions situées sur des emprises de voies navigables de France et de participer à l'entretien des portions situées sur des voies communales et chemin ruraux. Le plan vélo 77 prévoit également l'accompagnement financier des communes et intercommunalités dans la réalisation de leurs aménagements cyclables hors grands itinéraires, notamment aux abords des collèges ou d'équipements d'intérêt départemental (gares ferroviaires, stations multimodales de covoiturage).

Le département a élaboré une programmation triennale 2021-2023, identifiant 25 opérations prioritaires et dotée d'une enveloppe annuelle de 2 M€. Si cette programmation n'a pas été mise à jour pour 2024-2026, le budget primitif pour l'année 2024 porte l'effort en matière d'aménagements cyclables à 5 M€, montant que le département indique vouloir annuellement pérenniser.

Au sein de la direction des routes, une mission vélo, qui sera à terme composée de deux agents, aura vocation à accompagner le déploiement de ce plan vélo. En application des articles L. 228-2 et L. 228-3 du code de l'environnement, la mission vélo vérifiera notamment que pour chaque réaménagement ou réalisation de son réseau routier, le département évalue la faisabilité de l'implantation de liaisons cyclables et réalise, le cas échéant, les aménagements spécifiques nécessaires. La rédaction d'un guide recensant les grands principes de l'aménagement cyclable sur les routes départementales est également prévue.

2.1.3.3 Des efforts pour encourager la pratique du covoiturage

Le département a approuvé, en 2014, un schéma départemental de stations multimodales de covoiturage. Ce document prévoyait, sans fixer de calendrier de réalisation, la création de 40 stations d'intérêt départemental, situées à proximité de carrefours structurants du réseau routier principal, ainsi qu'une centaine de stations locales, implantées sur des parkings proches du réseau secondaire. À fin 2023, seules 22 stations étaient opérationnelles, dont 12 stations d'intérêt départemental et 10 stations d'intérêt local.

Le département projette de réaliser six autres stations d'intérêt départemental dans les années à venir, ce qui lui permettra d'atteindre 50 % de son objectif initial. Il considère en revanche que l'objectif concernant les stations d'intérêt local était trop ambitieux, la nature des implantations pressenties¹⁴ ayant ralenti le processus de développement.

La chambre constate le faible degré de réalisation de ce schéma départemental, alors même que les stations existantes présentent un taux moyen d'occupation en hausse régulière (43,5 % en 2023, contre 36,9 % en 2021), signe qu'au-delà des considérations environnementales, elles répondent à un besoin réel.

¹⁴ La plupart des stations d'intérêt local doivent être implantées sur des parking privés, ce qui implique de longues négociations avec les propriétaires concernés.

2.2 Les relations avec les autres acteurs de la politique routière

2.2.1 Une coordination d'ampleur variable avec les autres acteurs de la politique routière

2.2.1.1 Des échanges occasionnels avec les acteurs à dimension régionale

L'action routière du département s'inscrit dans le cadre des grandes orientations fixées par les documents programmatiques régionaux. Il en est ainsi du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), approuvé en décembre 2013 et qui prévoit la décongestion et le meilleur partage du réseau viaire, et du plan de déplacements urbains d'Île-de-France, adopté en 2014 et qui vise notamment à limiter les nuisances dues à l'usage de véhicules individuels, développer les usages partagés de la voiture et mieux réguler le trafic routier.

Le département est pleinement associé au processus de révision de ces documents-cadres. S'agissant du nouveau SDRIF environnemental, engagé en 2021 et adopté le 11 septembre 2024 par le conseil régional, les services départementaux ont été mobilisés en amont pour formaliser et porter une position prenant en compte les remontées des intercommunalités et en aval pour produire un avis sur le projet de document. Cet avis, rendu le 6 décembre 2023, a été favorable même si le département sollicitait la prise en compte d'un projet routier complémentaire¹⁵ et de certaines portions structurantes du plan vélo 77. De la même manière, le département est fortement impliqué dans le processus d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France 2030, qui aura vocation à succéder au plan de déplacements urbains, par la participation à plusieurs ateliers thématiques et la production de contributions écrites.

Au-delà de ces échanges sur les documents programmatiques, il n'existe pas d'instance de concertation et de coordination formalisée avec les autorités organisatrices de la mobilité sur les sujets régionaux, en interface avec la politique routière. Le département échange toutefois de manière ponctuelle avec Île-de-France-Mobilités sur la mise en accessibilité des arrêts de bus ou sur l'implantation des plateformes multimodales et avec SNCF réseau pour la sécurisation des passages à niveau.

Le département tâche enfin de déployer une politique routière cohérente avec les grands projets d'aménagements régionaux. À titre d'exemple, la liaison routière de l'est francilien, inscrite au projet de schéma directeur environnemental de la région Île-de-France, répondra aux besoins de déplacements engendrés par les activités existantes et futures de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

¹⁵ La liaison Meaux-Roissy, la liaison entre le secteur IV de Marne-la-Vallée et le franchissement de la Marne à Annet-sur-Marne et le contournement de Trilport.

La liaison routière de l'est francilien, exemple de coordination entre différents acteurs de la politique routière francilienne

La liaison routière de l'est francilien, projet routier à dimension régionale, vise à assurer une meilleure liaison entre l'agglomération de Meaux et l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, mais aussi de permettre, à terme, une liaison directe entre plusieurs axes du réseau magistral francilien (A1, A4 et A5).

Ce projet est le fruit d'une coordination entre les services de l'État, qui assurent la maîtrise d'ouvrage sur deux portions de cette liaison (le contournement de Roissy et l'aménagement de la RN3 en voie express) et les services du département pour la maîtrise d'ouvrage de la liaison entre les RN2 et RN3.

La portion sous maîtrise d'ouvrage du département, déclarée d'utilité publique en 2005, est décomposée en trois phases dont deux sont d'ores-et-déjà achevées. Seule reste à finaliser la création d'un barreau routier de 6 km en 2x2 voies, comprenant 10 ouvrages d'art. Le chiffrage de cette dernière phase s'établit à 130 M€, dont 65 M€ pris en charge par la région, 63,1 M€ par le département et 1,90 M€ par Aéroports de Paris.

2.2.1.2 Des liens plus étroits avec les acteurs infra-départementaux

Les services départementaux formulent tout d'abord des avis sur les documents d'urbanisme élaborés par le bloc communal, préalablement à leur adoption ou leur modification. À ce titre, la direction des routes est mobilisée pour contrôler l'exactitude matérielle de ces documents, mais aussi pour apprécier les effets potentiels des différentes orientations d'aménagement sur le réseau routier départemental. Si les avis sont quasi-systématiquement favorables¹⁶, le département formule régulièrement des observations, parfois assorties de recommandations. Au-delà des aspects formels (classification du réseau viaire, rectification des servitudes d'alignement), ces observations portent notamment sur la fluidité du trafic, la sécurité routière, les mobilités douces en lien avec le plan vélo 77 ou encore sur la prise en compte du covoiturage, via l'identification de places de parking dédiées. Comme indiqué *supra*, cette coordination départementale est sensiblement moins robuste s'agissant de la gestion du trafic de poids lourds, qui souffre de la mise en œuvre peu concertée des mesures municipales d'interdiction de tonnage.

Parallèlement, le département communique largement sur ses projets routiers et a même formalisé une procédure dédiée, prévoyant l'organisation d'une réunion préparatoire avec toutes les entités concernées trois mois avant le début des travaux et une information par courrier des maires concernés au moins deux mois avant le début du chantier. Parallèlement, en application du cadre légal et réglementaire en matière de déclaration de travaux et de déclaration d'intention de commencement de travaux, le département indique qu'il informe systématiquement les concessionnaires de réseaux concernés.

¹⁶ Sur 164 documents examinés entre 2021 et 2023, le département n'a formulé qu'un seul avis réservé, pour 76 avis favorable avec réserve et 87 avis favorables sans réserve et un avis réservé.

Le département met également ses capacités en matière d'ingénierie au service d'autres acteurs publics locaux. Ainsi, il fournit des prestations de conseil au bloc communal par le biais du groupement d'intérêt public ID77. Dans ce cadre, les compétences et savoir-faire de la direction des routes ont été mobilisés à 24 reprises au cours de l'exercice 2023, essentiellement en matière de sécurité routière. De la même manière, le département a conclu une convention avec le syndicat mixte Seine-et-Marne Numérique pour la réalisation de missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les études et travaux de génie civil dans le cadre du programme de déploiement de la fibre optique jusque chez l'habitant.

Il a enfin lancé plusieurs initiatives pour garantir la réactivité du dispositif de viabilité hivernale de son réseau routier, y compris sur les axes secondaires. Il a ainsi conclu des conventions avec 184 communes et une communauté d'agglomération, qui acceptent d'assurer le déneigement de sections du réseau départemental dites de « désenclavement » en contrepartie de la fourniture, par le département, de la quantité de sel nécessaire. À fin 2023, il avait également conventionné avec 57 agriculteurs afin d'assurer le déneigement de certaines portions du réseau départemental secondaire, en contrepartie de la fourniture de lames et d'une rémunération en tant que collaborateur occasionnel du service public.

2.2.1.3 Une ambiguïté sur l'entretien des dépendances des routes départementales situées en agglomération

Les responsabilités en matière d'exploitation et d'entretien du réseau routier départemental sont fixées par le règlement de voirie, adopté par délibération du 18 décembre 1998. Ce document précise, dans son article 7, que l'obligation d'entretien des dépendances des routes départementales situées en agglomération relève essentiellement du maire.

Cette disposition entre en contradiction avec le cadre légal¹⁷, qui établit clairement la compétence départementale pour l'entretien des dépendances du réseau routier, et notamment des trottoirs, y compris en agglomération.

S'il est d'usage que les communes prennent en charge l'entretien des dépendances en agglomération, la chambre considère que les articles du règlement de voirie ne constituent pas des dispositions réglementaires opposables à ces dernières.

Dans un souci de sécurité juridique et de clarification des attributions de chaque acteur, la chambre invite le département à procéder à un conventionnement systématique pour l'entretien des dépendances en agglomération. En réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur indique qu'une convention type sera soumise à l'assemblée délibérante avant la fin de l'année 2025 et que toutes les entités concernées du bloc communal seront contactées avant la fin du premier semestre 2026.

Recommandation performance n°1 : Établir des conventions relatives à l'entretien des dépendances avec l'ensemble des communes et intercommunalités dont l'agglomération est traversée par au moins une section de route départementale.

¹⁷ Articles L. 3213-3 du CGCT et L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

2.2.2 Des relations financières nourries avec les autres catégories de collectivités territoriales

2.2.2.1 Des financements significatifs en provenance de la région contribuent à l'entretien et au développement du réseau routier départemental

En cohérence avec ses documents programmatiques, la région Île-de-France a souhaité accompagner le département dans ses investissements routiers, par la conclusion d'un contrat-cadre de mise en œuvre d'un plan « anti-bouchons », conclu en 2017, qui recensait 10 opérations prioritaires à mener sur le réseau routier d'intérêt régional. Ce document prévoyait un engagement maximal de la région à hauteur de 34,90 M€ sur la période 2016-2020 et porté, par avenant, à 44,90 M€.

Un second contrat-cadre, dit « plan route de demain » a été conclu pour la période 2022-2027 portant sur 10 opérations, pour un engagement maximal total de 52,80 M€¹⁸. En 2023, la région et le département ont annoncé un abondement supplémentaire de cette enveloppe à hauteur de 51 M€, notamment pour accompagner la finalisation de la liaison routière de l'est francilien (32,50 M€) et le transfert des routes nationales 4 et 36 (17 M€).

Entre 2015 et la mi-2024, ce sont 39,84 M€ qui ont été effectivement perçus en provenance de la région pour des aménagements routiers, dont 14,21 M€ au titre des projets inscrits au sein du plan anti bouchon et du plan pour une route de demain.

2.2.2.2 Le département soutient les investissements routiers du bloc communal, essentiellement par le biais de dispositifs contractuels

Au-delà des investissements sur son propre réseau routier, le département accompagne financièrement les projets d'aménagement et de renouvellement de la voirie communale. Ces soutiens financiers transitent majoritairement par des dispositifs contractuels, portés en propre (contrats intercommunaux de développement, fonds d'équipement rural, fonds d'aménagement communal) ou en partenariat avec la région (contrats ruraux).

Au total, 661 opérations routières ont été financées au cours de la période sous revue au titre de ces dispositifs, pour un engagement financier de 42,67 M€. La chambre relève des taux de consommation satisfaisants de ces enveloppes, notamment s'agissant des contrats intercommunaux de développement et du fonds d'équipement rural.

¹⁸ Le plan pour une route de demain reprend certaines opérations accompagnées au titre du plan anti-bouchon (liaison routière de l'est francilien, contournement de Guignes).

Tableau n° 5 : Opérations routières financées par des dispositifs contractuels entre 2015 et avril 2024

Dispositif contractuel	Création du dispositif	Type de bénéficiaire	Nombre d'opérations routières financées	Montant (en €)		Taux de consommation (en %)
				De l'engagement départemental	Effectivement versé	
Contrats ruraux	1983	Communes de moins de 2 000 hab. et syndicats de moins de 3 000 habitants	118	9,01	4,41	48,9
Contrat intercommunal de développement	2015	EPCI ¹⁹ , syndicats de communes de plus de 2 000 hab. et communes de plus de 2 000 hab. (jusqu'en 2019)	51	13,26	9,38	70,7
Fonds d'équipement rural	2015	Communes et syndicats de moins de 2 000 hab.	457	12,69	10,83	85,3
Fonds d'aménagement communal	2019	Communes de plus de 2 000 hab.	35	7,71	4,10	53,2

Source : CRC Île de France à partir des règlements d'attribution et des données fournies par le département

Le département consacre par ailleurs une partie du produit de la redevance communale des mines sur les hydrocarbures liquides et gazeux à un programme d'aide pour l'entretien de la voirie des communes de moins de 2 000 habitants. En moyenne, ce sont 0,66 M€ qui sont annuellement répartis entre les communes concernées, selon une clef de répartition prenant en compte la longueur de leur voirie communale, leur potentiel fiscal et leur effort fiscal.

Le département détermine, enfin, la répartition du produit des amendes de police, versé par l'État pour financer les opérations d'amélioration de la sécurité routière des communes de moins de 10 000 habitants, en application des articles R. 2334-11 et R. 2334-12 du CGCT. C'est un montant moyen de 1,36 M€ qui a été redistribué chaque année au cours de la période.

2.2.3 Des échanges fluides avec l'État concernant la reprise en gestion des RN4 et RN36

2.2.3.1 Une procédure de transfert rapidement menée

L'article 38 de 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 ouvre la possibilité de transfert aux départements de voiries non concédées relevant de l'État. La liste des axes transférables, dressée par le décret n° 2022-459 du 30 mars 2022, incluait deux autoroutes et huit routes nationales situées en Seine-et-Marne.

Par une délibération du 8 avril 2022, le département s'est saisi de cette possibilité en demandant le transfert des RN4 et RN36. Ces deux axes ont été sélectionnés en raison de leur caractère stratégique. La RN4 traverse le département d'est en ouest, avec un trafic quotidien supérieur à 30 000 passages et la RN36 se positionne sur un axe nord-sud reliant la banlieue de Meaux à Melun, avec un trafic de plus de 12 000 véhicules/jour, en progression régulière.

¹⁹ EPCI : Établissement public de coopération intercommunale.

Sur ces deux routes nationales, le département a fait le double constat d'une dégradation de l'état des infrastructures et d'un taux d'accident accru. S'agissant de l'état de l'infrastructure, le département a commandé, en 2021, un audit démontrant la vétusté de la chaussée (déformations, nids de poule) et de ses dépendances (absence d'entretien des bassins de retenue). 43 % des linéaires des axes concernés présentaient un mauvais état structurel, ce chiffre étant même porté à 50 % pour l'état surfacique. En matière de sécurité routière, les principaux risques découlent du faible nombre de créniaux de dépassement et de la présence de carrefours inadaptés au trafic observé.

Une décision du 4 janvier 2023 du ministre délégué chargé des transports intègre ces deux routes nationales dans la liste des axes transférés. La date du transfert effectif a été fixée par arrêté préfectoral au 1^{er} janvier 2024.

2.2.3.2 Un consensus sur les modalités techniques et financières de ce transfert

La loi du 21 février 2022 précitée détaille les modalités techniques et financières du transfert des routes nationales. En sus du transfert de propriété de la voirie et de ses dépendances, les départements se voient également transmettre les biens meubles et immeubles utilisés par l'État pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes concernées. Le département de Seine-et-Marne a ainsi bénéficié du transfert de la propriété du centre routier de Rozay-en-Brie ainsi que de ses principaux équipements et matériels.

Cette même loi prévoit également un droit à compensation calculé sur la moyenne des dépenses réalisées par l'État au bénéfice des axes concernés. Par un courrier en date du 13 juillet 2023, le préfet de Seine-et-Marne a établi ce droit à compensation, à hauteur de 4,95 M€ par an.

Enfin, la loi 3DS prévoit un transfert des services chargés de l'entretien des axes concernés. Le courrier du préfet de Seine-et-Marne précité prévoit à ce titre une compensation financière à hauteur de 32,4 équivalents temps plein (ETP). Il convient de signaler qu'au 1^{er} septembre 2024, seuls 9 agents issus de la direction interdépartementale des routes d'Île-de-France (DIRIF) ont effectivement rejoint le centre d'exploitation de Rozay-en-Brie.

2.2.3.3 Un transfert générateur d'investissements substantiels, pris en charge partiellement par la région

L'audit sur l'état des deux routes départementales chiffre à 40 M€ les investissements nécessaires à leur remise en état, dont 17 M€ seront pris en charge par la région au titre du « plan route de demain ». Le département a prévu d'étaler ces travaux jusqu'en 2026.

En dehors des RN4 et RN36, le département soutient l'initiative de la région Île-de-France du 20 septembre 2023 de demander le transfert par l'État de la compétence sur les routes nationales et autoroutes à Île-de-France Mobilités. Dans un courrier adressé à la Première ministre, il met notamment en avant l'intérêt d'une gouvernance globale des politiques de mobilité, en vue de tenir compte de la complémentarité et de l'imbrication des différents réseaux de transport, tout en plaidant pour une délégation des missions d'entretien opérationnel aux départements.

2.3 La gouvernance de la direction des routes

2.3.1 Une direction à l'organisation fortement déconcentrée

Au 1^{er} janvier 2024, la direction des routes est dotée de 577 emplois permanents, répartis sur tout le territoire.

2.3.1.1 Des services centraux chargés de missions transversales

La direction des routes dispose d'un siège situé à Melun, qui regroupe l'ensemble de ses services centraux, soit 102 agents. Ils sont organisés en 5 sous-directions thématiques, chapeautées par 1 directeur et 2 directeurs adjoints :

- la sous-direction du patrimoine routier, qui définit des référentiels techniques en matière d'entretien des routes, programme et assure le suivi des travaux nécessaires à sa conservation. Elle assure en outre la conception et la maintenance des ouvrages d'art ;
- la sous-direction des usagers et de la sécurité, qui élabore des référentiels techniques en matière d'exploitation et d'usage de la route, et pilote leur mise en œuvre. Elle assure en outre le suivi de certaines politiques transversales (sécurité routière, politiques contractuelles, coordination de la viabilité hivernale) ;
- la sous-direction des grandes opérations, qui assure la maîtrise d'ouvrage des grands projets et le suivi de la mise en œuvre du plan vélo 77 ;
- la sous-direction des ressources et du numérique, qui pilote les fonctions support, en lien avec les directions dédiées du département, ainsi que la mise à jour du système d'information routière ;
- la sous-direction des politiques et de la programmation, qui réalise les travaux prospectifs, participe à l'élaboration des documents-cadres en matière de politique routière et assure, en outre, la préparation et le suivi du budget de la direction.

2.3.1.2 Une forte déconcentration des missions de gestion, d'entretien et d'exploitation du réseau routier, essentiellement assurées en régie

La fonction d'entretien quotidien et d'exploitation du réseau routier départemental est déconcentrée au sein de cinq agences routières départementales, composées de 383 agents répartis sur l'ensemble du territoire²⁰. Ces agences, qui disposent chacune d'un service administratif et financier ainsi que d'un service études et travaux, coiffent trois à quatre centres routiers²¹, composés de 15 à 20 agents, qui assurent l'entretien et l'exploitation quotidienne de la voirie et de ses dépendances (voir carte des agences routières et des centres routiers en annexe n° 3).

Cette organisation, proche de celle constatée au sein des grands départements hors région francilienne, facilite la réalisation en régie de nombreuses tâches liées à l'entretien et à l'exploitation du réseau (surveillance, fauchage, petites réparations, viabilité hivernale, etc.). Seules les missions d'entretien les plus lourdes (réalisation d'enrobés, gestion de la signalisation verticale, travaux sur les ouvrages d'art) font l'objet d'une externalisation.

2.3.1.3 Le parc départemental, un outil centralisé, au service de la politique routière départementale

Composé de 92 agents et hiérarchiquement rattaché à la sous-direction du patrimoine routier, le parc départemental se situe dans la périphérie de Melun. Au-delà de l'entretien de l'ensemble de la flotte de véhicules du département, le parc départemental participe à l'entretien du réseau routier départemental.

Sur ce deuxième volet, l'activité est très saisonnière, l'hiver étant consacré à l'élagage et au curage des fossés et l'été étant réservé à la signalisation horizontale et la fabrication, au transport et à la mise en œuvre d'enduits superficiels d'usure.

2.3.2 Une prise en compte des considérations environnementales dans la gestion de la commande publique, mais des marges de progrès sur le contrôle des services faits

La direction des routes passe en moyenne 35 marchés publics par an. Ces marchés, qui prennent dans plus de deux tiers des cas la forme de marchés à bon de commande, sont essentiellement des marchés de travaux et de fourniture d'outillage et de matières premières.

Au vu de ces caractéristiques, la chambre a concentré ses diligences sur deux aspects : la présence d'un dispositif de prévention des atteintes à la probité, et la prise en compte du développement durable dans les procédures d'achat.

²⁰ Agences de Coulommiers, Meaux/Villenoy, Melun/Vert-Saint-Denis, Moret/Veneux et Provins.

²¹ Le département compte au total 16 centres routiers répartis sur l'ensemble du territoire : Coulommiers, La Ferté-sous-Jouarre, La Ferté-Gaucher, Dammartin-en-Goële, Torcy, Villenoy, Châtelet, Vert-Saint-Denis, Gretz-Tournan, Fontainebleau, Voulx, Nemours, Bray-sur-Seine, Provins, Nangis, Rozay-en-Brie.

2.3.2.1 La validation du service fait représente le principal risque en matière de prévention des atteintes à la probité

Les achats réalisés par la direction des routes font l'objet d'un triple encadrement qui permet d'atténuer les risques d'atteinte à la probité dans la phase amont du processus :

- un encadrement hiérarchique de l'expression du besoin par l'existence d'une chaîne de validation pour les pièces de marché et les bons de commande, dont l'intensité varie en fonction du montant ;
- un encadrement juridique et procédural assuré au niveau des services centraux de la direction des routes²², notamment dans le cadre de la rédaction des pièces administratives et de l'analyse des offres ;
- une coordination assurée par la direction de l'achat, du patrimoine et des affaires juridiques du département, notamment sur les marchés à fort enjeu financier. Au-delà de la production de documents-cadres (guide de la commande publique) et de la préparation des commissions d'appel d'offre, deux acheteurs sont dédiés aux activités de la direction des routes.

En revanche, la validation du service fait par les services métiers, étape indispensable à la mise en paiement des factures, est beaucoup moins encadrée et représente un important point de fragilité. Le rôle des agents techniques est, en effet, d'attester de la réalité de la prestation effectuée, par le biais d'observations sur place, et de contrôler la cohérence entre la facture établie par le fournisseur et le bon de commande initialement émis.

Une note interne, datée de janvier 2024, fait état de dysfonctionnements relevés dans le cadre d'un contrôle des services faits émis par une agence routière départementale. Sont notamment évoqués la surestimation des surfaces ou quantités, l'application régulière de plus-values injustifiées ou encore l'absence de suivi environnemental des agrégats d'enrobés amiantés ou présentant une teneur élevée en hydrocarbures aromatiques polycycliques.

Si des actions de sensibilisation des agents comme des fournisseurs sont régulièrement entreprises par la direction des routes, la chambre relevait, dans le cadre de son instruction, l'absence de réelle procédure formalisée en matière de constatation du service fait. Suite à la transmission du rapport d'observations provisoires, la direction des routes a élaboré une fiche de procédure dédiée, qui retrace les principaux points de contrôle préalables à la constatation du service fait. La chambre encourage désormais le département à en assurer la pleine mise en œuvre.

2.3.2.2 Une réelle prise en compte des enjeux environnementaux dans les procédures de passation, mais une marge de progrès en matière de suivi d'exécution

Intégrant les obligations à caractère général posées par le code de la commande publique en matière de prise en compte des objectifs de développement durable dans l'expression des besoins (article L. 2111-1) ou de prise en compte de considérations environnementales dans les

²² Au sein du service gestion budgétaire, comptabilité et marchés de la sous-direction des politiques et de la programmation.

conditions d'exécution des marchés (article L. 2112-3), la direction des routes a souhaité réviser ses procédures d'achat.

Dans ce cadre, elle s'appuie sur les travaux du partenariat Ensemble77²³, qui vise à accompagner les élus, maîtres d'ouvrage et leurs maîtres d'œuvre dans leurs projets de travaux publics, notamment par l'élaboration d'outils d'aide à la décision. Ce partenariat a plus particulièrement développé un cadre méthodologique dit « schéma d'organisation environnementale ».

La démarche schéma d'organisation environnementale (SOE)

La démarche SOE représente la déclinaison territoriale de la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain, conclue en 2009 au niveau national dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Concrètement, elle consiste en la mise en place d'un cadre méthodologique pour réduire l'impact environnemental des chantiers routiers, passant notamment par une rédaction adaptée des dossiers de consultation des entreprises intégrant :

- La systématisation de l'application de critères environnementaux avec des pondérations significatives (au minimum 20 %) et l'intégration de la dimension environnementale dans les prescriptions techniques.
- Un cahier des clauses environnementales, qui pose le cadre de la mise en œuvre et du suivi des objectifs environnementaux définis par le maître d'ouvrage, accompagné d'une fiche récapitulative quantitative des aspects environnementaux à renseigner par l'entreprise candidate.
- L'obligation, pour les entreprises candidates, de rédiger un mémoire environnemental (dit SOE-dispositions prévisionnelles) dans lequel elles s'engagent sur les moyens et méthodes mises en œuvre pour respecter les prescriptions spécifiques du chantier.

La démarche SOE prévoit également un suivi quantitatif et qualitatif des chantiers, par l'actualisation de la fiche récapitulative précitée, la transmission obligatoire des justificatifs afférents (bordereaux de suivi des déchets, bons de pesée, etc.) et la mise en place d'une notation, *a posteriori*, de l'entreprise par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage.

Une analyse sur un échantillon de cinq lots²⁴ passés par la direction des routes montre qu'en matière de passation, les objectifs du SOE sont systématiquement appliqués, avec une

²³ Créé en 1994, le partenariat Ensemble77 constitue un espace d'échange entre les acteurs économiques du département autour d'une vision partagée des travaux publics. Cette démarche regroupe aujourd'hui le syndicat des travaux publics de Seine-et-Marne, le département, la direction départementale des territoires, l'union des maires et président(e)s d'EPCI, le conseil d'architecture d'urbanisme et d'environnement, l'établissement public d'aménagement (EPA) Marne-EPA France, l'EPA Sénart, ENEDIS, Gaz Réseau Distribution France, Aménagement 77 et le syndicat départemental des énergies de Seine-et-Marne.

²⁴ Marché 2021-SP12 fabrication, transport et mise en œuvre des mélanges bitumeux (lot Ferté-Gaucher et Ferté-sous-Jouarre), marché 2021-SOA03 de réparation, confortement et aménagement des ouvrages d'art (lot Melun Vert-Saint-Denis), marché 2022-SGON01 barreau de franchissement du canal de Chelles, marché 2023-SP13 exécution de divers travaux de voirie sur les routes départementales (lot Provins Bray-sur-Seine), marché 2023-SGOS02 contournement de Guignes.

présence du cahier des clauses environnementales dans tous les dossiers de consultation des entreprises et la formalisation, en retour, d'un mémoire environnemental souvent intégré dans le mémoire technique, ainsi que d'une fiche récapitulative quantitative des aspects environnementaux.

En matière de suivi, les prestataires fournissent, à l'issue de chaque chantier, une actualisation des fiches récapitulatives des aspects environnementaux, accompagnés des pièces justificatives afférentes (bons de pesée, bordereaux de suivi des déchets). Ce suivi d'exécution, qui se base essentiellement sur les éléments fournis par le prestataire, ne fait toutefois que marginalement appel à des vérifications sur place.

En outre, la chambre constate que le critère environnemental n'atteint, dans aucun des cas, la pondération significative (> 20 %) prévue dans le SOE. Sur trois des cinq lots analysés, cette pondération est même inférieure à 10 %, de telle sorte que le critère environnemental n'a qu'un impact modéré sur la désignation des lauréats. Elle révèle au surplus que le département ne s'est pas, à ce stade, engagé dans la notation *a posteriori* des entreprises prestataires, pourtant prévue dans la démarche SOE.

Même s'il ne s'agit pas de prescriptions légales ou réglementaires, la chambre invite le département à aller au bout de sa démarche volontaire en appliquant intégralement le cadre méthodologique de la démarche SOE.

2.3.3 Des effets significatifs de la cyberattaque de novembre 2022 sur le fonctionnement de la direction des routes

Le 6 novembre 2022, le département de Seine-et-Marne a subi une cyberattaque par rançongiciel²⁵ « Cartel Ransom » qui a entraîné le chiffrement de toutes les données présentes sur son système d'information, y compris les sauvegardes.

Dès le lundi 7 novembre 2022, à titre conservatoire et dans un premier temps, tous les accès au système d'information ont été coupés, ce qui a entraîné un ralentissement de l'activité des services, lesquels ne disposaient plus de messagerie, de téléphone et d'ordinateurs connectés au réseau du département.

La plupart des logiciels et applicatifs métiers de la direction des routes étant hébergés en interne (à l'exception de l'outil de patrouillage et de quelques outils météorologiques pour la viabilité hivernale), ils ont été affectés par une période d'indisponibilité plus ou moins prolongée, même si aucun outil n'a été totalement abandonné. La reprise de leur fonctionnement normal s'est étalée de janvier à juin 2023.

En matière de données, la restauration a pu être effectuée au 18 octobre 2022 pour les serveurs des services centraux et entre le 5 août et le 17 septembre 2022 pour les services déconcentrés (agences routières et centres d'exploitation). Cependant les fichiers stockés sur les serveurs centraux comprenant des documents sensibles comme les plans de marquage, les

²⁵ Un rançongiciel ou ransomware est un logiciel malveillant ou virus qui bloque l'accès à un système d'information ou à ses fichiers et qui réclame à la victime le paiement d'une rançon pour en obtenir de nouveau l'accès.

plans de récolement des travaux, ou encore la géolocalisation des réseaux enfouis n'ont pu être récupérés.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La gestion des routes départementales représente une compétence obligatoire du département et il l'exerce sur la base de priorités clairement identifiées. Cette compétence est imbriquée avec les autres types de mobilités (transports en commun, mobilités douces) et revêt une dimension partenariale, en lien notamment avec les services de l'État, de la région et du bloc communal. Si les échanges avec l'État pour la reprise en gestion de deux routes nationales ont été fluides, le département gagnerait toutefois à clarifier la situation juridique des dépendances des routes départementales situées en agglomération.

La direction des routes, fortement déconcentrée, assure en régie l'essentiel de la compétence routière départementale. Si les procédures de passation des marchés publics n'appellent pas de commentaire particulier, le suivi d'exécution des travaux est à renforcer.

3 L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

3.1 L'exploitation du réseau routier

L'exploitation d'un réseau routier recouvre les mesures visant à assurer des conditions normales d'usage par l'amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers, la fluidité de la circulation la gestion des incidents et la délivrance de l'information routière.

3.1.1 Une volonté de rationalisation du cadre d'exploitation qui mériterait d'être accompagnée par le développement d'un outil de pilotage consolidé

Le département a approuvé, par une délibération du 7 février 2020, une nouvelle classification du réseau routier qui identifie quatre catégories de routes départementales. Cette nouvelle hiérarchisation, qui vient remplacer celle adoptée en 2003, vise notamment une meilleure adéquation entre les besoins d'exploitation, estimés au vu de la nature de chaque axe routier, et les moyens engagés par la direction des routes.

Bien que le département ait actualisé son guide du patrouillage en conséquence, ce travail de classification n'a pas donné lieu, en parallèle, à l'actualisation de l'ensemble des procédures d'entretien et d'exploitation applicables à chaque catégorie de réseau. Ainsi, le classeur de l'entretien de la route et de l'exploitation, définissant les consignes d'entretien par type de voie, date de 2004.

Les objectifs de qualité de service posés par les documents stratégiques du département pour le réseau routier d'intérêt régional sont cohérents avec les objectifs de qualité de service fixés par la région Île-de-France (voir annexe n° 4). Leur atteinte effective n'a toutefois pas pu être attestée.

En effet, si le département a développé des outils de suivi plus poussés en matière de fauchage ou de signalisation horizontale, renseignés directement par les agences routières départementales et intégrés à son système d'information géographique, il ne dispose pas d'une vision transversale et consolidée de ses activités d'exploitation. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département fait part de sa volonté de déployer un outil de suivi transversal à l'horizon 2026 et indique avoir engagé les travaux préalables à sa production.

Recommandation performance n°2 : Mettre en place un outil de suivi des activités d'exploitation du réseau routier départemental.

3.1.2 Une surveillance continue du réseau routier

Le guide du patrouillage, actualisé en septembre 2023, prévoit une fréquence de passage hebdomadaire sur le réseau structurant et toutes les quatre semaines sur le réseau secondaire²⁶. La chambre relève à cet égard une différence avec le département des Yvelines, qui prévoit un patrouillage hebdomadaire sur l'ensemble de son réseau.

Il préconise, par ailleurs, la réalisation de patrouilles de nuit sur l'ensemble du réseau au moins une fois par an. L'objet de ces patrouilles est la détection des défauts susceptibles de mettre en péril la sécurité des usagers, la viabilité de la route ou la pérennité du patrimoine routier.

Les équipes en patrouille disposent depuis 2023 de tablettes tactiles équipées d'un logiciel permettant la remontée, en temps réel, des défauts constatés. Ces remontées peuvent être complétées, si nécessaire, par des fiches de constatation non dématérialisées. Le dispositif vise à assurer la préservation du patrimoine routier, à justifier des diligences effectuées en cas de litige, et à s'assurer du bon respect des niveaux de service fixés. Un système de permanence téléphonique et d'astreinte, renforcé en période hivernale, est mis en place afin de permettre l'intervention des services du département.

3.1.3 L'exploitation du réseau et la maintenance des dépendances et équipements routiers sont majoritairement réalisées en régie

Outre les interventions d'urgence ou liées à des désordres constatés, l'exploitation du réseau routier nécessite la réalisation d'interventions programmées et périodiques des équipements routiers. Le département assure notamment en régie les opérations de fauchage et de débroussaillage des accotements hors agglomération. Ces opérations, pour lesquelles il promeut un fauchage « raisonné »²⁷, sont encadrées par une note définissant des niveaux

²⁶ En l'absence de données d'activité consolidées, la chambre n'est pas en mesure d'attester du respect systématique de ces fréquences de patrouillage.

²⁷ Le fauchage raisonné vise à rationaliser le fauchage en bord de route afin de concilier les objectifs de sécurité routière, de maintien de la viabilité du patrimoine routier, d'optimisation économique et de respect de la biodiversité (CEREMA, note d'information n° 122, *Fauchez mieux, le fauchage raisonné*, septembre 2009).

de service et de fréquence d'intervention, en fonction de plusieurs paramètres (sécurité des usagers, proximité des terres cultivées, biodiversité, etc.).

D'autres opérations, telles que le balayage, le ramassage des déchets sauvages, la reprise de la signalisation horizontale, le remplacement de la signalisation verticale ou encore le curage des fossés sont effectuées en régie et demeurent largement encadrés par le classeur d'entretien de 2004.

La maintenance des feux tricolores et de l'éclairage public exploités par le département hors agglomération, qui porte sur un faible nombre d'équipements est, quant à elle, confiée à un prestataire externe. Il s'agit d'un enjeu financier mineur pour le département (environ 0,1 M€ par an), ce qui l'amène à ne pas avoir de suivi dédié aux consommations de fluides générées par ces équipements.

3.1.4 La persistance de moyens importants consacrés à la viabilité hivernale, malgré des hivers de moins en moins rigoureux

La viabilité hivernale représente un enjeu important pour le département, qui mobilise de nombreux acteurs. Un dossier d'organisation du dispositif est adopté annuellement. Il établit de façon détaillée ses conditions d'activation, les rôles respectifs de chaque partie prenante et les objectifs de qualité de service. Ces derniers sont proches de ceux définis par l'État pour son réseau routier²⁸, si ce n'est qu'ils ne fixent pas de durée de retour aux conditions de référence.

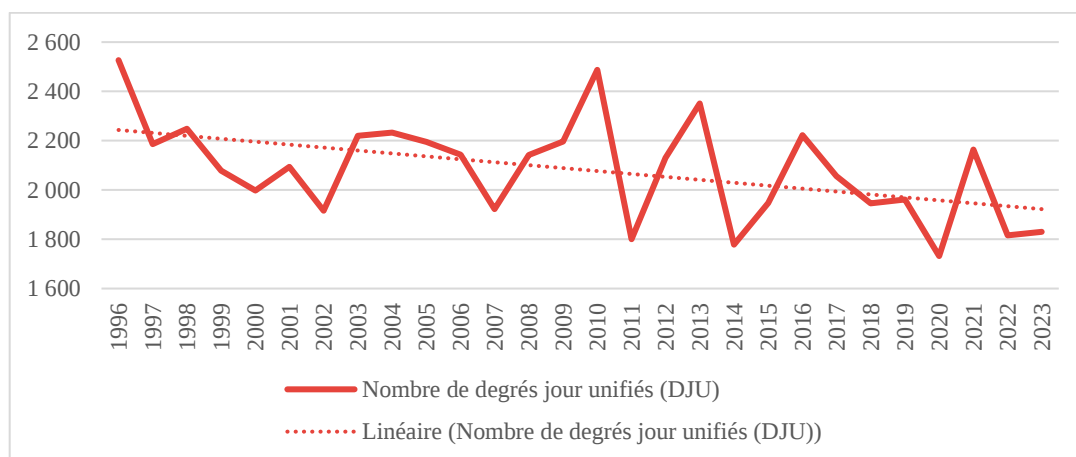
Si le changement climatique tend à réduire sensiblement la rigueur des hivers en Seine-et-Marne depuis plusieurs décennies²⁹, et donc les épisodes de gel, les moyens consacrés à la viabilité hivernale demeurent importants. Le parc départemental dispose de 52 ensembles de véhicules (camions, saleuses et rabots), 16 tracteurs chargeurs et 6 centrales à saumure. Il consomme annuellement plus de 2 tonnes de sel et entre 200 et 300 litres de saumure.

Le dernier dossier d'organisation du dispositif prévoit la mise en astreinte de 28 équipes de la direction des routes, ce qui a engendré 5 322 heures supplémentaires en 2023 au titre de la viabilité hivernale.

Enfin, un dispositif d'information des usagers en temps réel des conditions de circulation est disponible sur le site internet du département et offre la possibilité de bénéficier d'un service d'alerte par sms ou par courriel.

²⁸ Circulaire du 31 octobre 1996 du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme relative à la viabilité hivernale.

²⁹ L'indice de rigueur climatique, calculé par le ministère de la transition permet de caractériser la rigueur de la période hivernale d'une année en examinant le nombre de degrés jour unifiés, c'est-à-dire la somme des écarts journaliers à la température moyenne de 17 °C (moyenne de référence sur la période 1986-2015). Pour cet indice, sur la période 1996-2023, la Seine-et-Marne se situe au sixième décile des départements hexagonaux.

Graphique n° 1 : Évolution annuelle des degrés jour unifiés en Seine-et-Marne

Source : CRC Île-de-France à partir des données du ministère de la transition écologique

Le département avance un coût estimé entre 3,2 et 4,0 M€ par an consacré à la viabilité hivernale, sans toutefois fournir de précisions sur la méthode de calcul employée. La chambre relève toutefois que ces opérations s'intègrent, au moins partiellement, dans la planification annuelle de l'activité des services d'exploitation puisqu'elles interviennent de fait lors des périodes durant lesquelles les activités, notamment de fauchage, d'entretien de la signalisation horizontale ou encore d'application d'enduits superficiels d'usure sont impossibles.

Pour l'avenir, le département étudie la possibilité de réorienter une partie des moyens humains hivernaux vers les autres saisons, qui devraient connaître une occurrence croissante de phénomènes météorologiques extrêmes (orages, crues) qui, à l'exemple de la tempête Kirk d'octobre 2024, peuvent avoir un effet direct sur son réseau routier.

3.2 L'entretien du patrimoine routier

L'entretien vise à maintenir le réseau routier à un niveau de service défini selon le trafic supporté et la fonction socioéconomique de chaque voie. Il suppose une bonne connaissance préalable du patrimoine routier, de l'état des chaussées, de leurs dépendances et des ouvrages d'art.

3.2.1 Une connaissance exhaustive du réseau routier, en bon état général

3.2.1.1 Les chaussées départementales, régulièrement auscultées, sont en bon état

Le département de Seine-et-Marne suit l'état de son patrimoine routier par le biais de plusieurs outils informatiques, dont les données font l'objet d'une remontée dans son système d'information géographique routier.

Le système d'information géographique routier du département

Un système d'information géographique (SIG) vise à recueillir, stocker, traiter, analyser, gérer et diffuser tous les types de données spatiales et géographiques.

Le SIG routier du département compile des informations ayant trait aux opérations réalisées sur son patrimoine routier et ses dépendances, issues de divers outils métier, et les restitue dans tout ou partie de ces mêmes outils. Le SIG routier est ainsi en interaction avec une dizaine d'applications dédiées, par exemple, à la gestion des fonds de carte, au suivi de la signalisation directionnelle, des revêtements routiers, du patrimoine arboré ou encore à l'identification des accidents, des projets routiers, des ouvrages d'art.

L'exploitation et l'actualisation des données nécessite la coordination de nombreux acteurs au sein de la direction des routes. Le service des outils numériques, information et cartographie (SONIC) constitué de six agents et positionnés au sein des services centraux de la direction des routes, s'assure de l'intégrité de ces données.

S'agissant de l'état des chaussées, le département indique renouveler l'auscultation du réseau structurant tous les trois ans, et des autres voiries tous les cinq ans. Cette fréquence affichée est cohérente avec les rapports d'études annuels transmis, qui font état de 3 582 km de voies auscultées entre 2020 et 2023. Elle est en ligne avec les pratiques des autres départements³⁰. La chambre relève toutefois que l'auscultation systématique du réseau secondaire n'a été engagée qu'à partir de 2023, pour un achèvement prévu à fin 2024. Avant cette date, le département ne disposait que de peu d'informations concernant l'état de ce réseau secondaire.

Tableau n° 6 : Linéaire de voirie (en km) ausculté annuellement dans le cadre du marché d'étude et d'auscultation des chaussées conclu en 2020

2020 (phase test)	2020	2021	2022	2023	2024 (p)
115	414	575	504	1 974	1 450

Source : CRC Île-de-France à partir des rapports d'études annuels du prestataire (données 2024 prévisionnelles)

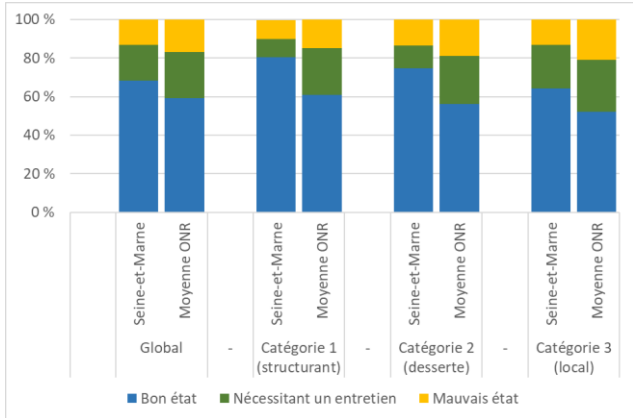
Ces auscultations se basent sur la méthode images qualité du réseau routier national établie par le service d'études techniques des routes et des autoroutes en 1992, complétée par l'attribution d'une note dite de sécurité, matérialisant la qualité d'adhérence de la chaussée.

Le département estime que 68,1 % de son réseau routier évalué est en bon état, soit 80,4 % du réseau structurant, 74,7 % du réseau de desserte et 64,1 % pour le réseau local. À l'inverse, 13,1 % du réseau est jugé en mauvais état, dont 10 % du réseau structurant.

La part du réseau routier en bon état, et à plus forte raison du réseau structurant, est ainsi supérieure à la moyenne des départements calculée par l'observatoire national des routes (ONR), alors que la part du réseau jugée en mauvais état est, elle, relativement proche de la moyenne.

³⁰ La périodicité d'auscultation des chaussées s'établit en moyenne entre 3,2 et 4,5 années selon la catégorie de voie. Source : *Mécanismes de dégradation des chaussées*, Revue générale des routes et de l'aménagement n° 977, novembre 2020.

Graphique n° 2 : Appréciation qualitative de l'état du réseau par catégorie de route



Source : CRC Île-de-France à partir des données du département et du rapport 2024 de l'ONR

L'âge moyen des couches de roulement est très inférieur à la moyenne des départements affichée par l'ONR (10,4 années en Seine-et-Marne en 2023 contre une moyenne nationale de 13,8 années) même s'il tend à augmenter durant la période sous revue. Ce vieillissement est plus marqué sur les 10 % de couches de roulement les plus anciennes, dont l'âge moyen est passé de 16,1 années en 2015 à 25,2 années en 2023, soit une valeur proche de la moyenne nationale d'environ 25 ans.

Cet âge moyen est similaire pour toutes les catégories de réseau, alors que le département se fixe pour objectif une fréquence maximale de renouvellement des couches de roulement de 15 ans sur le réseau structurant, et 25 ans sur le réseau secondaire. Cette situation paraît être la double conséquence des moyens importants consacrés aux réhabilitations de voiries entre 2018 et 2021 et de la connaissance limitée, jusqu'à récemment, de l'état de son réseau secondaire, dont l'effet a pu être une programmation de l'entretien insuffisamment rationalisé.

Tableau n° 7 : Âge moyen des couches de roulement

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Âge moyen global	8,2	8,3	8,8	9,8	9,5	9,7	9,7	9,9	10,4
dont réseau de catégorie 1	7,7	7,8	8,4	9,4	9,2	8,9	9,5	9,9	10,5
dont réseau de catégorie 2	7,7	7,8	7,9	8,8	8,5	8,6	9,0	9,4	10,3
dont réseau de catégorie 3	8,4	8,5	9,0	10,0	9,7	10,0	9,9	10,1	10,4
Âge moyen des 10 % les plus anciennes	16,1	16,7	19,0	20,0	22,7	23,4	23,8	24,5	25,2

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département

L'état structurel des routes est jugé bon à 88,1 %. À défaut d'éléments de comparaison nationaux permettant de qualifier ces résultats, il est noté que le prestataire chargé des campagnes d'auscultation précise chaque année dans ses rapports que « le réseau ausculté ne présente que peu de défauts structurels (faïençage, orniérage) ».

3.2.1.2 Les ouvrages d'art, en moins bon état, font l'objet d'investissements importants

Le département assure la gestion de 1 264 ouvrages d'art, dont 84 % sont des ponts. Il indique avoir pratiquement achevé le programme de rattrapage des inspections détaillées de ses ouvrages d'art, élaboré en 2018 en réponse à l'effondrement du pont Morandi à Gênes. En 2024, seuls 80 d'entre eux n'ont pas encore été évalués, dont 53 ouvrages de rétablissement pour lesquels le département met en avant des difficultés de coordination avec la SNCF et la régie autonome des transports parisiens (RATP).

Le département indique respecter les standards de l'instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art, prévoyant le contrôle succinct annuel de tous les ouvrages, la tenue d'une visite d'évaluation tous les trois ans (réalisée par les services des agences régionales de développement-ARD) et d'une inspection détaillée tous les six ans, et tous les trois ans pour les ouvrages particulièrement vulnérables.

L'état général des ouvrages d'art inspectés est légèrement inférieur à la moyenne nationale calculée par l'ONR, avec 55,1 % des ponts présentant un bon état structurel (classe 1) contre 63,6 % en moyenne, 32,9 % nécessitant des travaux d'entretien spécialisés (classe 2) contre 27,3 %, 9,7 % nécessitant des travaux de réparation (classe 3) contre 7,7 % en moyenne et 2,3 % présentant des altérations de la structure pouvant conduire à une réduction de la capacité portante à court terme (classe 4) contre 1,4 % en moyenne³¹.

Tableau n° 8 : État des ouvrages d'art gérés par le département au 31 décembre 2023

En nombre de ponts		Au 31 décembre 2023			
		1	2	3	4
Ponts	Béton armé	126	73	18	2
	Béton précontraint	23	55	16	5
	Maçonnerie	214	98	34	6
	Buses métalliques	55	12	4	2
	Buses béton	27	12	3	0
	Métal et mixte	34	36	9	5
	Non inspectés	67			
Murs de soutènement	Inspectés	46	11	6	4
	Non inspectés	13			
Autres (écrans anti-bruit, portiques, potences et hauts-mâts)		134			

Source : CRC Île-de-France à partir de données du département

Il est précisé que le transfert des RN4 et RN36 va impliquer la reprise en gestion d'une quarantaine d'ouvrages d'art supplémentaires en bon état général. L'état des murs de soutènement est quant à lui dans la moyenne des départements ayant répondu à la dernière enquête de l'ONR.

³¹ Il convient toutefois de préciser que le patrimoine du département présente une surreprésentation des ouvrages d'art en béton précontraint (11,4 % des ouvrages d'art) et en métal et mixte (9,7 % des ouvrages d'art) qui demeurent ceux dont l'état moyen est le moins satisfaisant au niveau national.

Le département s'est fixé comme objectif de ne plus avoir d'ouvrages d'art de classe 4 (ouvrages dits « 3U ») dans son patrimoine à moyenne échéance. Après avoir réhabilité 13 ouvrages sur la période 2018-2023, il prévoit le traitement des 14 ouvrages restants d'ici à 2026. Les montants consacrés annuellement aux travaux sur ouvrages d'art sont en forte augmentation sur la période sous revue.

Tableau n° 9 : Dépenses relatives au réseau d'ouvrages d'art (hors nouveaux ouvrages d'art)

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (p)	2025 (p)	2026 (p)	2027 (p)	2028 (p)
Réalisé	1,9	1,6	2,2	2,7	4,9	5,1	6,5	5,8	16,7	8,9	12,5	8,6	8,2	7,2

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département

3.2.2 Vers une rationalisation de la stratégie d'entretien du réseau

En matière d'entretien et de conservation des chaussées, le département s'est fixé les objectifs suivants : préserver un état de surface permettant d'optimiser la sécurité de la circulation, prévenir la dégradation des chaussées, maintenir les chaussées en état, adapter la structure des chaussées à la circulation supportée et recourir à des techniques durables dans le respect des impératifs techniques et économiques.

Entre 2015 et 2024, il a affecté annuellement entre 20 M€ et 36,3 M€ d'autorisations de programme à l'opération « Conservation et adaptation du réseau en rase campagne et traverse » qui correspond à son programme annuel d'entretien. L'augmentation sensible des autorisations de programme affectées à cette opération culmine en 2021, avant de diminuer de 25 % en raison de l'engagement parallèle d'opérations d'envergure, et notamment des travaux liés à la reprise en gestion des RN4 et RN36.

Cette baisse est toutefois partiellement compensée par la progression de 31 % entre 2015 et 2023 des dépenses de fonctionnement relevant du domaine « Entretien et exploitation du réseau routier ».

Tableau n° 10 : Crédits de fonctionnement et d'investissement réalisés pour l'opération « Conservation et adaptation du réseau en rase campagne et traverses » (investissement) et le domaine « Entretien et exploitation du réseau routier » (fonctionnement)

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (p)	2025 (p)	2026 (p)	2027 (p)	2028 (p)
Total domaine entretien et exploitation du réseau routier (fonctionnement)	9,3	9,5	10,5	10,2	10,6	10,4	10,2	10,9	12,1	12,0	12,3	12,5	12,7	12,9
Total opération conservation et adaptation du réseau en rase campagne et traverse (investissement)	21,4	25,2	27,9	35,4	35,0	40,9	38,0	31,9	31,9	26,2	22,0	22,0	34,0	26,0
TOTAL	30,6	34,7	38,4	45,5	45,7	51,3	48,2	42,7	37,4	38,3	34,2	34,5	46,7	38,9

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département, hors masse salariale

Face à cette contraction de moyens, la direction des routes a revu sa programmation d'entretien des routes, tout en conservant l'objectif de maintenir la rénovation de 250 à 300 km

de linéaire de voie par an, soit entre 6 % et 7 % de son réseau chaque année. Ce taux de renouvellement est cohérent avec l'objectif de maintien d'un âge moyen de la couche de roulement de 15 ans sur le réseau structurant et 25 ans sur le réseau secondaire.

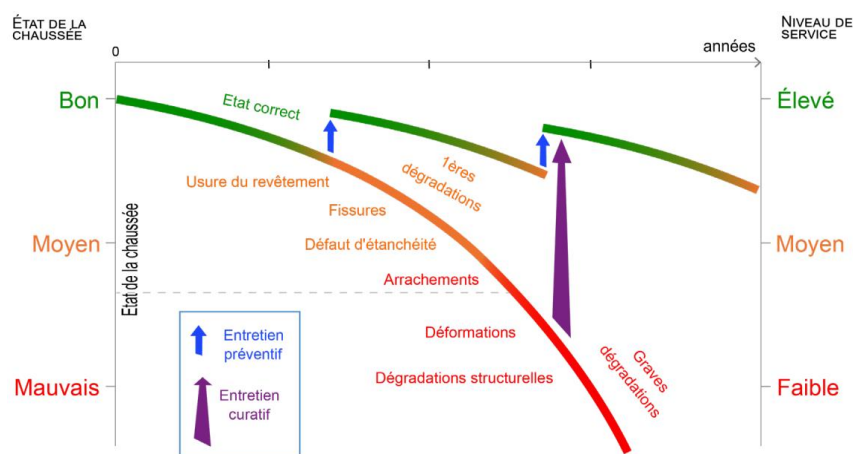
Entretien préventif, courant, curatif et dette grise

L'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM) définit plusieurs typologies d'entretien parmi lesquelles :

- **L'entretien préventif**, qui vise à prévenir la dégradation des chaussées en dessous d'un certain niveau de service. Il permet de « *maintenir un niveau de service satisfaisant, tout en préservant la structure de la chaussée* ». Il porte sur des chaussées dont l'état est bon à moyen ;
- **L'entretien courant**, qui consiste à traiter les désordres de petite ampleur à leur apparition, en fonction de leur gravité et du risque qu'ils représentent pour la sécurité des usagers. Il ne permet pas d'améliorer l'état global de la chaussée mais d'attendre un entretien curatif généralisé. Il peut être effectué quel que soit l'état de la chaussée ;
- **L'entretien curatif** qui consiste à réparer les chaussées lorsque les dégradations deviennent inacceptables. Il vise à prolonger la durée de vie des chaussées concernées, et porte sur des voies dont l'état est médiocre ou mauvais mais ne nécessitant pas encore de réhabilitation lourde.

La mise en œuvre d'une stratégie d'entretien régulier permet d'anticiper la dégradation des chaussées, tout en optimisant leur coût d'entretien. Celui-ci est en effet proportionné à l'ampleur des travaux de remise en état nécessaires. Le défaut d'entretien régulier d'un élément de patrimoine entraîne la constitution d'une « dette grise », qui correspond au surcoût financier résultant, à long terme du défaut d'entretien régulier du patrimoine et aboutissant à la nécessité, parfois en urgence, de procéder à des réhabilitations lourdes et coûteuses.

Schéma n° 1 : Évolution de l'état et du niveau de service d'une chaussée neuve avec un entretien régulier et sans entretien



Source : Note d'information n° 47 – Entretien des chaussées routières : optimiser le coût global, septembre 2021 – IDRRIM

Cette ambition inchangée, à moyens réduits, implique donc d'optimiser le choix des techniques de rénovation et implicitement de privilégier le recours, sur le réseau secondaire, aux techniques à froid (enduits superficiels d'usure, matériaux bitumineux coulés à froid,

graves émulsions) au détriment d'enrobés (ou bétons bitumineux), généralement plus coûteux³². Cette orientation semble suivie d'effets puisque la programmation 2024 met en avant une progression des linéaires devant être traités par ces techniques à froid de 30,3 %³³ par rapport à 2023, soit 220,5 km.

Cette programmation, proposée par les agences routières en coordination avec le parc départemental et la sous-direction du patrimoine routier, tient compte de divers paramètres techniques (note IQRD³⁴, âge des couches de roulement, coordination avec les travaux communaux), socioéconomiques (classification des voies, trafic supporté, caractère accidentogène) et politiques (demandes politiques, accompagnement des politiques contractuelles). Le programme proposé est *in fine* validé par le directeur des routes après l'organisation de visites sur place.

Tableau n° 11 : Ventilation du linéaire et de la répartition des crédits d'entretien envisagée par agence routière départementale (en %)

ARD ³⁵	Part du linéaire de réseau	Répartition financière envisagée
Coulommiers	21,82	21,75
Meaux	15,31	15,61
Melun	16,19	16,88
Moret-Veneux	23,90	24,97
Provins	22,78	20,78

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département

La direction des routes a engagé, début 2024, une démarche de programmation triennale de rénovation des chaussées. Cette revue du processus de programmation s'accompagne d'une redéfinition de la répartition des crédits par agence routière, effectuée jusqu'alors sur l'unique base du linéaire de voies et qui tient désormais compte de plusieurs critères techniques (classification du réseau, largeur et épaisseur moyenne des chaussées, vétusté du réseau).

La chambre constate toutefois que cette nouvelle clef de répartition produira des résultats très proches de la situation *ex ante* et qu'elle ne correspond que partiellement au scénario technico-budgétaire pour l'entretien du réseau routier dont la Cour des comptes

³² Le département ne dispose pas d'une connaissance du coût au km par type de revêtement. Une note de l'IDRRIM datant de septembre 2021 met en avant des écarts importants entre les coûts au m² de l'enduit superficiel d'usure (entre 2 et 4 €), des matériaux bitumineux coulé à froid (entre 3 et 6 €) et des enrobés bitumineux à chaud (entre 6 et 14 € selon la technique), pour des écarts de durée de vie variables (IDRRIM, *note d'information n° 47, Entretien des chaussées routières : optimiser le coût global*, septembre 2021).

³³ S'agissant spécifiquement des enduits superficiels d'usure, les surfaces renouvelées demeurent inférieures à l'objectif de 1 000 000 m² par an (861 636 m²) pourtant structurellement atteint jusqu'en 2016, avant que l'augmentation des moyens alloués à l'entretien des routes n'ait pour effet de favoriser le recours à des techniques plus coûteuses, l'enduit superficiel d'usure affichant une mauvaise limitation du bruit, et entraînant, après son application, des rejets de gravillons au passage de véhicules et emportant des contraintes spécifiques de mise en œuvre.

³⁴ Image qualité du réseau départemental.

³⁵ ARD : Agence routière départementale.

recommande la mise en œuvre, à l’horizon 2025 dans son rapport public thématique sur l’entretien des routes nationales et départementales, publié en 2022³⁶.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

L’exploitation du réseau départemental s’appuie sur un cadre normatif complet, en cours d’actualisation. Principalement assurée en régie, elle mobilise des outils de pilotage qui gagneraient à être complétés et consolidés.

L’état du réseau départemental, désormais bien connu par le département, est bon et relativement homogène s’agissant des chaussées. Si celui des ouvrages d’art est légèrement moins satisfaisant, le département a prévu de continuer à y consacrer des moyens substantiels dans les années à venir, afin de réaliser les opérations d’entretien structurel nécessaires.

Après avoir affecté des moyens importants à l’entretien de son réseau routier, le département s’attache désormais à rationaliser sa programmation et les techniques employées afin de maintenir le linéaire renouvelé annuellement avec des moyens inférieurs.

4 LE FINANCEMENT DE L’EXERCICE DE LA COMPÉTENCE ROUTIÈRE

L’analyse du coût de la compétence voirie a été réalisée à partir des extractions du système d’information de gestion financière du département pour les exercices 2015 à 2023 et, s’agissant des charges de personnel, des données qu’il a transmises³⁷. Un contrôle de cohérence avec les données issues de la comptabilité fonctionnelle du département permet de disposer d’une assurance raisonnable sur la fiabilité des données ici présentées.

Les montants sont présentés en euros courants, c’est à dire tels qu’ils apparaissent aux comptes de gestion, non corrigés des variations de prix liées à l’inflation.

Périmètre de l’analyse financière

L’analyse ci-après porte sur les dépenses et recettes gérées par la direction des routes et la mission Tzen 2. Elle ne tient pas compte des charges du département relatives à l’exploitation et l’entretien du patrimoine bâti occupé par la direction des routes, qui sont confiés à la direction de l’architecture, des bâtiments et des collèges (DABC). Ces dernières représentent, hors personnel, 0,3 M€ par an. Elle ne tient pas compte également des subventions d’un montant de 42,7 M€ octroyées sur la période dans le cadre des politiques

³⁶ Cour des comptes, *L’entretien des routes nationales et départementales*, mars 2022.

³⁷ S’agissant des charges de personnel, la comptabilité fonctionnelle n’a pu être exploitée, le code fonctionnel affecté aux agents de la direction des routes étant le même que celui utilisé pour une partie de la direction de l’eau, environnement et agriculture. Par ailleurs, la cyberattaque dont a été victime le département en 2022 a entraîné une perte de fiabilité de la ventilation fonctionnelle de la paie pendant quatre mois, et un report du paiement des charges patronales dues en décembre 2022 sur l’exercice 2024.

contractuelles transversales du département et pouvant porter sur des opérations routières, suivies par la direction de l'aménagement et développement des territoires (DADT).

A contrario, l'analyse prend en compte l'ensemble des dépenses du parc départemental, qui assure l'entretien et la fourniture en carburant de l'ensemble de la flotte de véhicules du département. En effet, l'instruction n'a pas permis d'isoler les seules dépenses directement imputables aux véhicules et engins de la direction des routes.

Les dépenses totales de voirie du département progressent de 9,1 % par an en moyenne sur la période. Cette augmentation est plus rapide pour les dépenses d'investissement (+ 11,6 % par an en moyenne) que pour les dépenses de fonctionnement (+ 2,6 %).

Tableau n° 12 : Estimation des dépenses de voirie

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fonctionnement	31,68	31,83	34,24	33,94	33,73	33,31	33,69	35,34	38,82
Investissement	37,49	48,11	55,45	56,43	62,06	80,56	73,28	62,27	100,38
Total	69,17	79,94	89,69	90,37	95,79	113,87	106,97	97,61	139,20

Source : CRC Île-de-France à partir des éléments détaillés ci-après

4.1 Le coût de fonctionnement du réseau routier départemental

4.1.1 Les produits d'exploitation issus du domaine routier du département ne participent que marginalement au financement de sa politique routière

L'exploitation du domaine routier départemental engendre des produits de gestion inférieurs à 2 M€. Ces produits sont constitués à 38 % (soit 0,7 M€ par an en moyenne) de redevances d'occupation du domaine public, principalement versées par les opérateurs de réseaux numériques et de téléphonie (Seine-et-Marne Numérique, Orange, SFR, etc.), à 33 % du fonds de compensation de la TVA récupérée sur les charges d'entretien du réseau (0,6 M€ par an), et à 16 % (0,3 M€ par an) de contributions pour dégradation des voiries.

S'ajoutent à ces produits de gestion, des produits exceptionnels, également limités, de 0,2 M€ par an, correspondant pour moitié aux produits de cession d'immobilisations, généralement des délaissés de voirie.

Tableau n° 13 : Produits directement engendrés par la politique routière du département

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Participation aux frais de maîtrise d'ouvrage Tzen 2	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,01	0,00	0,01
+ Redevances d'occupation du domaine public	0,72	0,72	0,77	0,70	0,64	0,67	0,76	0,73	0,77
+ Contribution pour dégradation des voies	0,26	0,25	0,23	0,17	0,94	0,33	0,10	0,21	0,28
+ Fond de compensation de la TVA (FCTVA)	0,60	0,73	0,69	0,63	0,70	0,60	0,60	0,59	0,58
= Ressources d'exploitation	1,58	1,70	1,69	1,53	2,28	1,60	1,47	1,53	1,64
+ Recettes exceptionnelles	0,31	0,79	0,19	0,01	0,11	0,39	0,23	0,09	0,02
= Total produits	1,89	2,49	1,88	1,54	2,39	1,99	1,70	1,62	1,66

Source : CRC Île-de-France à partir des comptes administratifs et des données budgétaires du département

4.1.2 Les charges de gestion connaissent une légère progression

Les charges directement imputables à la politique routière du département sont en légère progression sur la période (+ 2,6 % par an en moyenne), pour atteindre 38,82 M€ en 2023. Si l'évolution des charges à caractère général est particulièrement dynamique (+ 30,1 % entre 2015 et 2023, soit + 3,2 % par an), les charges de personnel sont plus stables (+ 18,4 % sur la période 2015-2023, soit 2,1 % par an).

Ces charges de voirie ne représentent néanmoins qu'une part minime des charges de gestion totales du département (3,3 % en 2023), qui sont constituées en majeure partie des aides à la personne (625 M€ en 2023). Au surplus, plus des deux tiers des dépenses supportées par la direction des routes sont comptabilisées en dépenses d'équipement.

Tableau n° 14 : Charges affectées à la politique routière du département

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charges à caractère général	9,50	9,75	10,81	10,51	10,98	10,52	10,42	11,06	12,36
+ Charges de personnel	22,05	21,97	23,38	23,38	22,71	22,62	22,88	24,13	26,10
+ Subventions de fonctionnement	0,05	0,05	0,05	0,05	0,03	0,05	0,00	0,05	0,02
+ Autres charges de gestion	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,02	0,03	0,02	0,03
= Charges de gestion	31,64	31,80	34,24	33,94	33,73	33,22	33,33	35,26	38,52
+ Charges exceptionnelles	0,05	0,03	0,00	0,00	0,00	0,09	0,36	0,08	0,30
= Total charges	31,68	31,83	34,24	33,94	33,73	33,31	33,69	35,34	38,82

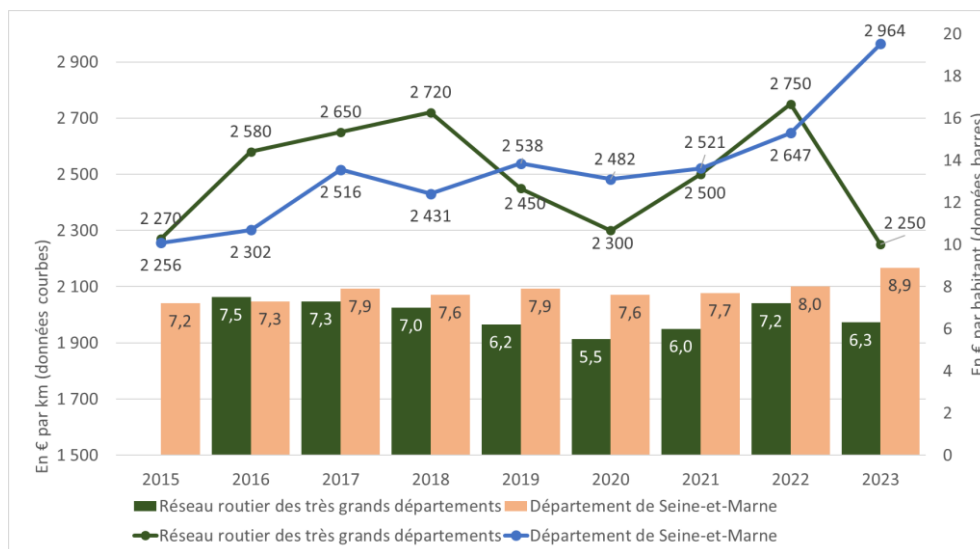
Source : CRC Île-de-France à partir des données budgétaires du département

Le département ne contribue plus à l'enquête annuelle de l'observatoire national de la route (ONR) tenu par l'IDRRIM depuis 2020. La chambre s'est toutefois attachée à approcher³⁸ l'évolution des dépenses de fonctionnement du département par kilomètre et par habitant afin de parvenir à une comparaison sommaire avec les données de l'observatoire. Dès lors, les

³⁸ L'estimation se base sur la méthode de calcul de l'observatoire national des routes. Ont ainsi été retenues les dépenses imputées aux fonctions 621 – réseau routier départemental et 622 – viabilité hivernale et aléas climatiques additionnées aux charges de personnel déclarées par le département. Les charges supportées par le parc départemental et ne relevant pas de la politique routière du département n'ont pas pu être retraitées.

dépenses de fonctionnement du département de Seine-et-Marne, hors personnel, sont relativement cohérentes avec les montants moyens calculés par l'ONR pour l'échantillon des très grands départements (population supérieure à un million d'habitants), si ce n'est la progression sensible des dépenses moyennes de fonctionnement observée en 2023 (+ 11,3 % par rapport à 2022), alors que celles des départements de plus d'un million d'habitants ont fortement diminué (- 14,3 %).

Graphique n° 3 : Dépenses de fonctionnement, hors personnel, par km pour le réseau routier des très grands départements et du département de Seine-et-Marne



Source : CRC Île-de-France à partir des données du département et du rapport 2024 de l'ONR

4.1.2.1 Le dynamisme des charges à caractère général

Les charges à caractère général et autres charges de gestion ont progressé de 29,6 % sur la période. Cette évolution haussière s'explique notamment par le dynamisme des charges d'entretien et de réparation (+ 34,4 % sur la période), très largement constituées des dépenses relatives aux opérations externalisées d'entretien du réseau routier (39,6 %)³⁹, de ses dépendances vertes (5,5 %) et aux fournitures de voirie (14,4 %) consacrées à l'entretien en régie de la signalisation horizontale et verticale.

L'augmentation importante des dépenses affectées à la propreté du réseau routier entre 2019 (0,2 M€) et 2023 (1,1 M€) s'explique par la mise en œuvre d'un plan d'action de lutte contre les dépôts sauvages en 2022 et la mise en œuvre de trois opérations importantes d'enlèvement en 2023.

Cette évolution des charges à caractère général est cohérente avec celle des indices de coûts, sur la base desquels la plupart des marchés de la direction des routes sont révisés. Il en

³⁹ Il est précisé que, depuis le 1^{er} janvier 2016, conformément à l'article 34 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, les dépenses d'entretien de la voirie sont éligibles au fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) et donnent lieu à récupération à hauteur de 16,404 % de leur montant.

est de même pour les dépenses de carburant (+ 42,8 %) qui restent inférieures mais corrélées à l'évolution de l'indice des prix à la consommation de gazole (+ 54,7 %).

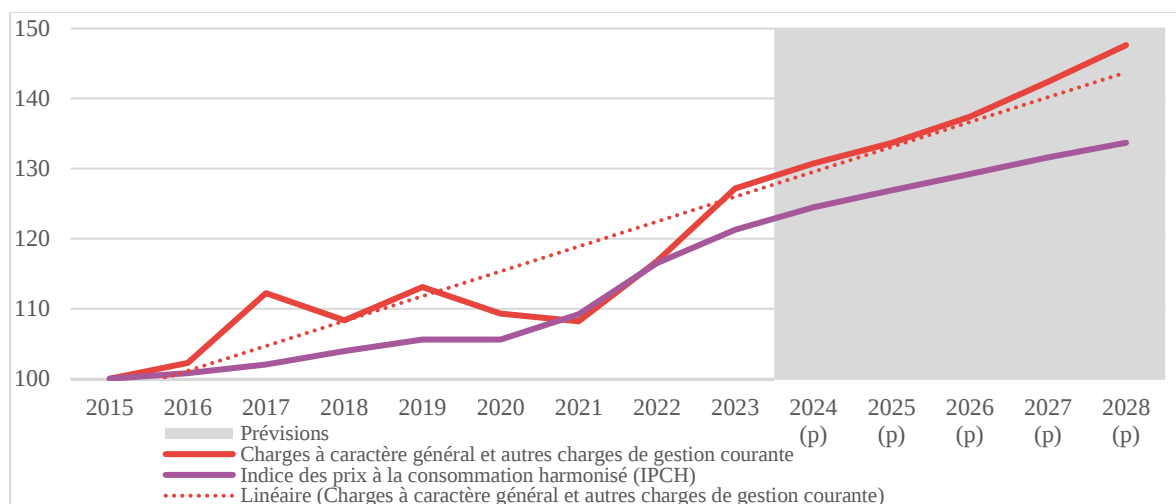
Tableau n° 15 : Charges à caractère général et autres charges de gestion affectées à la politique routière départementale

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charges à caractère général	9,50	9,75	10,81	10,51	10,98	10,52	10,42	11,06	12,36
Autres charges de gestion	0,08	0,07	0,05	0,05	0,03	0,07	0,03	0,07	0,06
TOTAL	9,58	9,83	10,87	10,56	11,02	10,60	10,45	11,13	12,42

Source : CRC Île-de-France à partir des données budgétaires du département

Pour 2024, le département estime un impact nul, hors charges de personnel, du transfert des RN4 et RN36 sur le coût de fonctionnement de la direction. Pour les années ultérieures, il prévoit une évolution limitée à l'évolution de l'inflation, soit entre + 1,6 % et + 2,0 % par an entre 2024 et 2028. Cette tendance impliquera des efforts de gestion importants, compte tenu de l'évolution de 2,5 % du linéaire de voirie résultant de la reprise en gestion des routes nationales précitées et dont près d'un tiers du linéaire est en 2x2 voies.

Graphique n° 4 : Évolution comparée des charges courantes et de l'évolution de l'indice des prix à la consommation harmonisée en base 100



Source : CRC Île-de-France à partir des comptes administratifs et du plan pluriannuel de fonctionnement

4.1.2.2 Une relative stabilité des dépenses de personnel

Le nombre de postes budgétaires attribués à la direction des routes est stable sur la période, les deux réorganisations majeures de la direction, intervenues en 2018 et 2021 s'étant opérées à postes budgétaires quasi-constants. Seule la réorganisation actée fin 2023, dans le cadre de la reprise en gestion des RN4 et RN36, a entraîné la création de 34 postes budgétaires. 22 postes ont été maintenus au centre routier de Rozay-en-Brie, les autres postes

ayant été redéployés au sein des autres agences et centres routiers (9 postes) ou au siège (3 postes).

Sur la période de 2019 à 2022, les effectifs réels de 480 à 490 agents au 31 décembre sont éloignés des effectifs cible, notamment en raison d'un nombre important de postes vacants. L'augmentation des effectifs et des ETP observée entre 2022 et 2023 résulte exclusivement de la réduction de la vacance d'emploi. Le recours aux agents contractuels est toutefois contenu à moins de 10 % des équivalents temps-plein, et concerne principalement des ingénieurs.

Le taux de rotation des effectifs s'établit en moyenne à 8,7 % par an du fait de la diminution du nombre de postes vacants.

Tableau n° 16 : Effectifs physiques, équivalent temps plein (ETP) affectés à la direction des routes et absentéisme

	2019	2020	2021	2022	2023
Effectifs au 31 décembre	485	484	485	497	511
ETP de l'exercice	484,5	485,3	486,5	500,0	516,0
Équivalent temps plein travaillé	486,3	473,3	480,3	482,0	498,3
Taux de rotation des effectifs (en %)	6,4	7,5	8,2	11,8	9,4

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département

Les charges de personnel progressent de 22,1 M€ en 2015 à 26,1 M€ en 2023. Comme pour l'évolution des effectifs, elles sont relativement stables jusqu'en 2021, avant de progresser de 5,5 % en 2022 puis de 8,2 % en 2023. Au-delà de la résorption de la vacance, cette évolution est principalement liée à diverses mesures de revalorisation générales et catégorielles.

4.1.2.3 Des contournements fréquents du cadre réglementaire en matière d'indemnisation des heures supplémentaires

Les missions de la direction des routes sont génératrices d'heures supplémentaires. Selon le chiffrage de la chambre, et en cohérence avec les tableaux de suivi de la direction des routes, les heures supplémentaires rémunérées concernent en moyenne 313 agents chaque année, pour un coût annuel compris entre 446 000 € et 729 000 € par an au cours de la période sous revue, soit entre 2 et 3 % des charges annuelles de personnel.

Leur validation fait l'objet d'un triple contrôle hiérarchique, du pôle ressources humaines de la direction des routes et de la direction des ressources humaines du département. Toutefois, seul l'examen hiérarchique de premier niveau vise à contrôler la réalité des heures supplémentaires effectuées.

Si l'indemnisation d'heures supplémentaires est possible pour tous les agents de catégorie B et C en application de deux délibérations successives encadrant le recours aux indemnités horaires pour travail supplémentaire (délibérations du 30 avril 2014 et du 17 juin 2022), les conditions de dépassement du plafond mensuel de 25 heures sont, elles, plus strictement encadrées.

Au sein de la direction des routes, plus de 1 800 occurrences de dépassement du plafond de 25 heures mensuelles ont été identifiées sur la période sous revue, soit plus de 200 cas par an en moyenne. Si 85 % des dépassements identifiés concernent les agents d'exploitation et leur encadrement opérationnel (chefs d'équipe et responsables de centres routiers), environ 300 d'entre eux ne sont pas conformes aux délibérations précitées, prises en application du décret n° 2002 60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires.

De même, la répartition de ces dépassements par mois de l'année rend douteux le strict respect du critère de survenue d'un « *évènement climatique majeur* » posé dans les délibérations. En effet, 28 % des heures concernées ont été imputées aux feuilles de paie des mois d'avril à octobre. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département indique, sans toutefois l'étayer, avoir renforcé le dispositif de suivi des situations de dépassement du plafond mensuel des heures supplémentaires depuis l'automne 2024.

Par ailleurs, les dispositions réglementaires en matière d'information des représentants du personnel ne sont pas appliquées. Dans sa réponse, le département s'engage à communiquer à l'avenir ces éléments au comité social territorial.

Plus généralement, la chambre s'interroge sur la grande diversité des pratiques entre agences routières départementales. En effet, le nombre annuel moyen d'heures supplémentaires réalisées entre 2021 et 2023 varie de 44,7 heures par ETP à Provins à 86,7 heures à Melun-Vert-Saint-Denis.

Le département justifie ces écarts par la spécificité des différents territoires. La densité du trafic et le caractère urbain des voiries expliquent, selon lui, le nombre élevé d'heures supplémentaire au sein de l'agence Melun-Vert-Saint-Denis. Pour l'agence de Moret-Veneux, il fait valoir des contingences spécifiques liées à la présence de la forêt de Fontainebleau qui engendre un nombre élevé d'interventions en raison des chutes d'arbres et de l'enlèvement d'animaux morts.

Ces explications paraissent néanmoins insuffisantes pour expliquer des écarts pouvant aller du simple au double entre certaines agences et ne doivent pas, en tout état de cause, exonérer le département d'une réflexion plus générale sur l'organisation du temps de travail au sein de la direction des routes. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département indique qu'il souhaite mener une analyse approfondie de ces écarts, qui s'appuiera notamment sur les données de son futur outil de pilotage et de suivi de l'activité d'exploitation routière.

Tableau n° 17 : Estimation du nombre annuel d'heures supplémentaires réalisées par ETP et par agence routière départementale entre 2021 et 2023

Agence routière départementale	ETP moyens	Heures sup. annuelles moyennes	Heures sup. annuelles par ETP
Coulommiers	62,8	3 524,7	56,1
Meaux/Villenoy	69,6	4 187,7	60,2
Melun/Vert-Saint-Denis	69,9	6 059,3	86,7
Moret/Veneux	68,7	5 618,7	81,8
Provins	64,4	2 880,0	44,7
Parc départemental – Service exploitation	34,9	2 672,7	76,6
TOTAL	370,3	24 943,0	67,4

Source : CRC Île-de-France à partir des éléments de paie et des données du département de Seine-et-Marne

Au vu des irrégularités relevées en matière d'information des représentants du personnel et d'éligibilité au dépassement du plafond de 25 heures supplémentaires mensuelles, la chambre demande au département de se conformer au cadre réglementaire relatif aux heures supplémentaires.

Recommandation régularité 1 : Respecter le cadre prévu par le décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires.

4.2 L'investissement et son financement

4.2.1 Les dépenses d'investissement sont largement centrées sur la conservation et l'adaptation du réseau routier

Les investissements routiers du département sont répartis, depuis la fin des années 90, en trois domaines (aménagement du réseau routier, aménagements routiers et liaisons douces, entretien et exploitation du réseau routier), eux-mêmes répartis entre 13 actions. S'y ajoutent les moyens consacrés à la construction et à la réhabilitation des équipements de la direction des routes (deux actions), et aux travaux réalisés dans le cadre du Tzen 2 (une action). Cette classification a été reprise dans le SDOR adopté en 2003.

Seules deux évolutions sont intervenues dans cette classification au cours de la période. L'action « *aide aux communes et intercommunalités* » destinée, jusqu'en 2015, à financer les contrats triennaux de voirie a été supprimée, et les actions « *conservation et adaptation du réseau* » et « *aménagements pour la sécurité routière* » ont été fusionnées en 2021 dans une nouvelle action « *conservation, sécurité et innovation du réseau routier* ». Cette dernière modification résulte de la difficulté à distinguer les travaux et aménagements relevant de la stricte conservation et adaptation du réseau routier de ceux relevant de la sécurité routière.

Tableau n° 18 : Crédits de paiement réalisés

en M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Aménagement du réseau routier	29,49	38,79	44,68	50,62	52,99	68,35	63,82	49,76	77,41	475,91
Conservation et adaptation du réseau	24,19	27,99	32,23	38,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	122,85
Aménagements pour la sécurité routière	3,56	7,10	5,32	5,95	3,05	4,45	4,41	0,38	2,38	36,61
Conservation, sécurité et innovation du réseau routier	0,00	0,00	0,00	0,00	40,12	46,11	45,16	43,48	57,84	232,71
Favoriser le développement économique et local	0,75	0,32	0,96	3,63	4,27	7,84	6,96	1,87	7,28	33,88
Améliorer les liaisons entre les pôles	0,02	1,39	1,53	1,57	3,73	6,99	3,74	0,58	3,76	23,32
Acquisitions foncières	0,32	0,71	3,25	0,70	1,18	0,06	1,18	0,43	0,78	8,60
Raccorder les pôles	0,04	0,92	1,07	0,01	0,02	2,16	1,49	2,19	4,05	11,94
Études voirie	0,54	0,29	0,28	0,25	0,48	0,69	0,63	0,76	1,18	5,10
Paysage et environnement – Aménagement	0,08	0,08	0,04	0,08	0,13	0,05	0,24	0,07	0,15	0,91

en M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Aménagements routiers et liaisons douces	3,99	3,74	3,38	1,51	0,58	0,38	2,28	1,60	2,25	19,72
Aide aux communes et aux intercommunalités Liaisons douces	3,28	3,10	1,75	1,33	0,56	0,24	0,16	0,00	0,00	10,43
Liaisons douces	0,71	0,63	1,63	0,18	0,02	0,13	2,13	1,60	2,25	9,28
Entretien et exploitation du réseau routier	2,39	3,83	3,21	2,99	3,49	4,21	4,22	4,79	9,11	38,24
Moyens du parc départemental	1,69	1,91	2,10	1,86	2,16	2,17	2,30	2,73	4,53	21,45
Signalisation	0,20	0,66	0,63	0,81	1,13	1,50	1,80	1,88	2,96	11,56
Aménagement extérieur des ARDS	0,50	1,26	0,48	0,33	0,21	0,55	0,12	0,18	1,62	5,23
Bâtiments départementaux	1,37	1,38	0,66	0,70	1,05	0,99	0,85	0,59	6,28	13,86
Voirie – construction	0,90	0,66	0,08	0,17	0,51	0,09	0,15	0,13	5,04	7,72
Voirie – entretien et grosses réparations	0,47	0,72	0,58	0,53	0,55	0,90	0,70	0,46	1,24	6,15
Transports publics	0,25	0,38	3,52	0,61	3,94	6,63	2,11	5,54	5,33	28,30
Infrastructures de transport (Tzen 2)	0,25	0,38	3,52	0,61	3,94	6,63	2,11	5,54	5,33	28,30
TOTAL	37,49	48,11	55,45	56,43	62,06	80,56	73,28	62,27	100,38	576,03

Source : CRC Île-de-France à partir des documents budgétaires du département

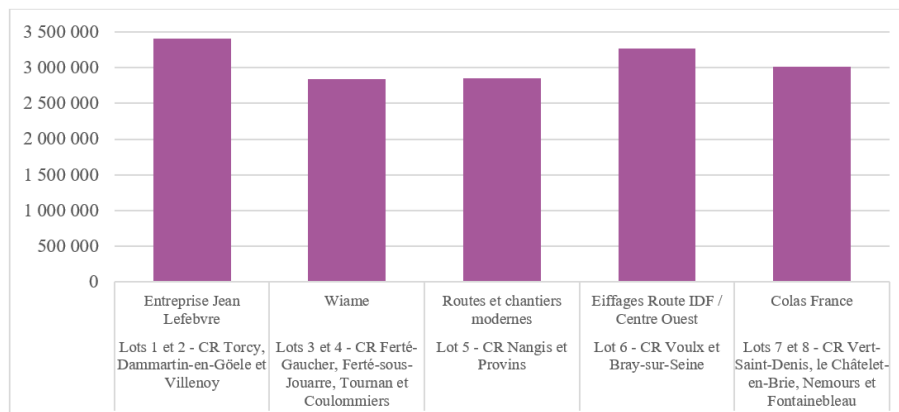
Cette action « *conservation, sécurité et innovation du réseau routier* » représente 59,3 % des autorisations de programme ouvertes sur la période et 68,1 % des crédits de paiement réalisés. La forte progression observée en 2023 résulte notamment de l'effort d'investissement réalisé par le département pour la réhabilitation des ouvrages d'art.

La chambre relève que les opérations de conservation sont essentiellement mises en œuvre par le biais de marchés de fabrication, transport et pose de matériaux enrobés et de mélanges bitumineux (28,51 €/m²) et graves-émulsion, qui représentent, entre 18 et 30 M€ de dépenses par an de 2018 à 2023. Ces marchés font l'objet d'un allotissement géographique par centre routier, avec une limitation du nombre de lots attribuables à un seul prestataire. Le principe d'allotissement s'impose en vertu de l'article L. 2113-11 du code de la commande publique, et la restriction du nombre de lots que chaque candidat peut se voir attribuer n'est pas critiquable dans la mesure où elle vise à limiter le risque de dépendance à un opérateur économique prépondérant et à faciliter l'accès à la commande publique pour les entreprises locales.

Ce montage aboutit à une différence sensible de coût des opérations routières. En appliquant les prix unitaires de chacun des lots à un échantillon de 10 factures mandatées en 2022⁴⁰, une différence de 16,8 % est constatée entre le secteur où les coûts appliqués sont les plus bas et ceux où les coûts sont les plus élevés.

⁴⁰ Sur les marchés 2021-SP10 à 2021-SP17 de « fabrication, transport et mise en œuvre des mélanges bitumineux sur les routes départementales ».

Schéma n° 2 : Coût estimé d'un échantillon de 10 opérations en fonction des prix pratiqués par chaque lot des marchés 2021-SP10 à 2021-SP17



Source : CRC Île-de-France à partir du grand livre et des pièces de marché

L'axe « *favoriser le développement économique et local* » représente 11,3 % des autorisations de programme ouvertes et 6,1 % des crédits de paiement réalisés. Il concerne notamment les travaux relatifs à l'amélioration de la desserte des zones d'activité et des zones touristiques, les projets de requalification de voiries, de doublement de voies, de déviation et de contournements d'agglomération. Les principales actions réalisées ou initiées concernent l'aménagement d'un barreau de liaison (RD 1605) entre la RD 636 et la RN105 entre Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis (estimée à 16,8 M€, dont 13,9 M€ réalisés fin 2023), la déviation de Guignes (estimée à 20,5 M€, dont 3,9 M€ réalisés fin 2023), ou encore la création d'une liaison entre l'A4 et la RD 96 (RD 364) entre Bailly-Romainvilliers et Coutevroult (estimé à 6,3 M€, dont 3,1 M€ réalisés fin 2023).

Les axes « *améliorer les liaisons entre les pôles* » et « *raccorder les pôles* » représentent 13,4 % des autorisations de programme ouvertes et 8,0 % des crédits de paiement réalisés. Ils correspondent aux grands projets routiers du département, à savoir respectivement la liaison Meaux-Roissy par la création d'un barreau routier entre les RN2 et RN3, dit liaison routière de l'est francilien, dont le coût total est estimé à 131 M€ et la liaison sud de Chelles estimée à 44,9 M€. Ces projets, s'étalant sur plusieurs décennies, ont respectivement donné lieu à l'ouverture de 73,9 M€ et 13,3 M€ d'autorisations de programme entre 2015 et 2023, mais seulement à la réalisation de 21,3 M€ et 11,9 M€ de crédits de paiement. Cette opération restera le projet majeur du département dans les années à venir, la prospective transmise prévoyant encore l'ouverture de 100 M€ d'autorisations de programme entre 2024 et 2028 en dépenses (pour 65 M€ de recettes). Pour ces deux derniers axes, les montants réalisés annuellement sont soumis à des variations sensibles, correspondant au niveau d'avancement des principales opérations qui les constituent.

À ces opérations s'ajoutent les travaux relatifs au Tzen 2, dont le coût d'objectif global de l'opération (hors matériel roulant) était estimé, en 2017, à plus de 200 M€ TTC (dont 30,8 % à la charge du département) et qui a engendré 28,3 M€ de dépenses d'investissement entre 2015 et 2023.

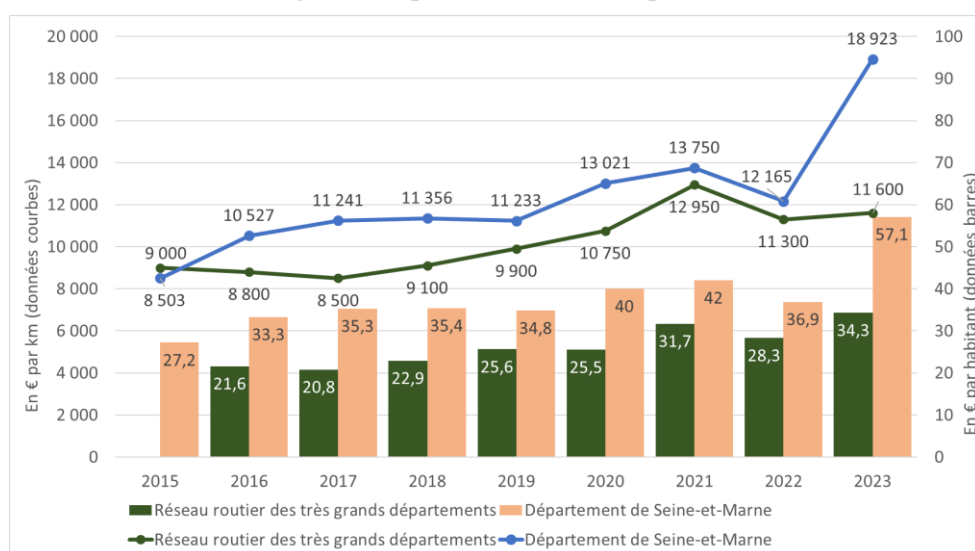
Les investissements destinés à permettre la réalisation d'opérations en régie (renouvellement du parc département, aménagement extérieur des agences routières et renouvellement de la signalisation routière) ont représenté en moyenne 4,7 M€ d'autorisations

de programme annuelles et 4,2 M€ de crédits de paiement réalisés, soit 7,2 % des investissements routiers. Leur progression notable, en 2022 et 2023 résulte d'une remise à niveau du parc de véhicules affectés à l'entretien des routes, de la mise en œuvre d'un programme de mise à niveau de la signalisation directionnelle et de la réalisation de travaux dans les centres routiers de Bray-sur-Seine et la Ferté-sous-Jouarre.

4.2.2 Un niveau d'investissement de voirie supérieur à la moyenne nationale

Comme pour les dépenses de fonctionnement, la chambre s'est attachée à estimer les dépenses d'investissement hors grands travaux par kilomètre et par habitant en vue de permettre une comparaison avec les données nationales publiées par l'observatoire national des routes⁴¹. Le département de Seine-et-Marne affiche un montant annuel de 12 313 € d'investissement par kilomètre de voirie de 2015 à 2023 sensiblement supérieur à celui de 10 211 € des départements de plus d'un million d'habitants.

Graphique n° 5 : Dépenses d'investissement hors grands travaux par habitant et par kilomètre pour le réseau routier des très grands départements et du département de Seine-et-Marne



Source : CRC Île-de-France à partir des données budgétaires du département et du rapport 2024 de l'ONR

4.2.3 Les recettes d'investissement hors emprunt représentent un quart des dépenses d'investissement

Outre le fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA), qui lui permet de récupérer 16,404 % des dépenses d'équipement réalisées au titre de sa politique routière, le

⁴¹ La chambre a retenu en tant que « dépenses d'investissement hors grands travaux » l'ensemble des dépenses d'investissement imputées aux fonction 621 – réseau routier départemental et 622 – viabilité hivernale et aléas climatiques à l'exclusion des actions « Améliorer la liaison entre les pôles », « Favoriser le développement économique local » et « Raccorder les pôles ». Ne sont, de fait, pas non plus retenues les dépenses relevant des politiques contractuelles transversales du département.

département perçoit un montant annuel moyen de subventions de 6,3 M€. Celles-ci proviennent de la région Île-de-France à hauteur de 4,4 M€ dans le cadre des plans « anti-bouchon » et « routes de demain » respectivement adoptés par le conseil régional en 2017 et 2022 et du financement des travaux du Tzen 2. Le département reçoit également des participations aux travaux provenant des communes, intercommunalités et opérateurs privés dont la participation est définie par convention au cas par cas.

Enfin, il perçoit le produit des amendes de police dressées sur le réseau routier départemental, hors agglomération, à hauteur de 0,7 M€ par an en moyenne.

Il apparaît ainsi que les investissements routiers sont financés à 26,5 % par le FCTVA ou des subventions d'équipement (hors politique contractuelle transversale).

Tableau n° 19 : Recettes d'investissement hors emprunt

En M€	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Dépenses et subventions d'équipement	37,49	48,11	55,45	56,43	62,06	80,45	73,28	62,27	100,38	576,03
Fonds de compensation de la TVA (FCTVA)	5,72	7,36	7,83	8,66	9,62	12,86	11,56	10,02	16,26	89,89
+ Subventions d'investissement reçues	5,07	3,39	5,57	5,71	5,09	6,46	12,64	4,05	8,35	56,33
dont État	0,34	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	0,78	0,00	0,05	1,23
dont Région Île-de-France	2,92	1,72	3,58	3,09	3,95	4,85	11,13	1,96	6,64	39,84
dont Communes, EPCI et autres établissement public local	0,98	0,76	0,53	0,38	0,05	0,52	0,03	01,37	0,00	4,62
dont Autres	0,10	0,19	0,75	01,52	0,34	0,36	0,00	0,01	0,95	4,22
+ Fonds affectés à l'équipement (amendes de police en particulier)	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	6,43
=Recettes d'inv. hors emprunt	11,52	11,47	14,12	15,09	15,41	20,03	24,91	14,78	25,32	152,65
Recettes d'investissement hors emprunt / dépenses et subventions d'équipement (en %)	30,7	23,8	25,5	26,7	24,8	24,9	34,0	23,7	25,2	26,51

Source : CRC Île-de-France à partir du grand livre, des comptes administratifs et des données budgétaires transmises par le département

4.3 Une comptabilité patrimoniale à parfaire

Conformément à l'article D. 3321-1 du CGCT, prévoyant son caractère facultatif, le département ne procède pas à l'amortissement de ses réseaux et installations de voirie. Leur valorisation nette dans l'état de l'actif tenu par le comptable public, établie à leur valeur historique de 4,63 Md€ pour les réseaux de voirie et 2,51 Md€ pour les installations de voirie, est ainsi, selon toute vraisemblance, surévaluée.

Au surplus, l'état transmis laisse apparaître un niveau de suivi limité, les biens inventoriés étant généralement regroupés par année de réalisation. Il est également observé l'existence de fiches « réservoir », issues de la migration de l'actif du comptable dans l'outil Hélios, intervenue en 2007, pour respectivement 48,2 M€ (réseaux de voirie) et 2,1 Md€ (installations de voirie). Certaines valorisations sont par ailleurs surprenantes⁴² et, en parallèle, quelques fiches affichent une valeur négative⁴³. L'incidence financière de cette situation est toutefois limitée, s'agissant de biens non amortissables et l'absence de concordance entre l'inventaire comptable et l'inventaire physique ne fait toutefois pas obstacle à une bonne connaissance, par le département, de son infrastructure routière, au demeurant répertoriée dans son système d'information géographique.

Compte tenu de l'enjeu et du coût que représente le maintien du réseau routier départemental, la tenue d'une comptabilité patrimoniale fiabilisée s'impose. Par ailleurs, s'il n'est pas obligatoire, l'amortissement des réseaux et installations de voirie pourrait permettre au département de sanctuariser un niveau minimum d'autofinancement nécessaire à leur renouvellement.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le département consacre des moyens importants et croissants à sa politique routière. En fonctionnement cette dernière représente entre 31,7 M€ et 38,8 M€ de charges par année, constituée au deux tiers de charges de personnel. La chambre constate la non observance du cadre réglementaire en matière d'indemnisation des heures supplémentaires.

Les dépenses d'équipement sont également en forte progression sur la période en passant de 37,49 M€ à 100,38 M€. Outre la liaison routière de l'Est Francilien et la construction du Tzen, elles sont largement composées des dépenses consacrées à la conservation et l'adaptation du réseau routier existant. Hors grands travaux, ces dépenses, rapportées au linéaire de voirie, sont supérieures à la moyenne des départements de plus d'un million d'habitants.

⁴² Comme le bien 2020R00002 – MOR Lagr Dépannage Cable HTA carrefour giratoire RD607/201 dit GD Veneur, valorisé à 54 M€, ou encore le bien 2018R00002 – RD 95 Egligny prestations topographiques, valorisé à près de 51 M€).

⁴³ Fiche 2006R00002 – Réseaux de voirie 2006, pour - 173 000 € ou encore fiche 2012R00003 – 2012 - Réseaux de voirie, pour - 479 794 €.

5 LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX TRANSVERSAUX

5.1 La sécurité routière

La sécurité routière est un enjeu transversal clé pour le département. Alors que les routes départementales représentent 33 % du linéaire total en Seine-et-Marne, elles concentrent 44 % des accidents de la route en 2022. Pour répondre à cet enjeu, le département dispose d'un service propre composé de sept agents positionnés au sein de la sous-direction des usagers et de la sécurité.

Tableau n° 20 : Données générales d'accidentalité des routes départementales de Seine-et-Marne

	2019	2020	2021	2022
<i>Nombre d'accidents</i>	447	317	340	393
<i>dont nombre d'accidents hors agglomération</i>	274	190	210	207
<i>dont nombre d'accidents sur route avec Vitesse maximale autorisée >70 km/h</i>	203	136	147	142

Source : CRC Île-de-France à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation

5.1.1 Un suivi fin de l'accidentalité sur le réseau routier départemental qui contribue à la détermination des orientations en matière de sécurité routière

Le département s'est doté de plusieurs instruments permettant de disposer d'une vision précise de l'accidentalité sur son réseau routier. Pour les accidents graves, il assure avec les services déconcentrés de l'État, la vérification des données renseignées par les forces de l'ordre sur la base annuelle des accidents corporels de la circulation⁴⁴. Ces données font également l'objet d'une intégration systématique au sein du système d'information géographique du département.

Pour chaque accident mortel, le chargé de mission accidentalité, positionné au sein du service sécurité routière, réalise une enquête de terrain sur les circonstances de l'accident et fournit une appréciation sur les éventuels aménagements de sécurité routière à envisager.

Le département mobilise également les données d'accidentalité consolidées pour réaliser annuellement un bilan chiffré qui permet de dresser un portrait type des accidents intervenant sur son réseau routier.

⁴⁴ Cette base de données regroupe l'ensemble des bulletins d'analyse établis par les forces de l'ordre lors d'accidents survenus sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins.

Il s'appuie enfin sur la méthode de notation développée par *l'international road assessment program* (IRAP)⁴⁵ pour évaluer, par grand type d'usagers, la dangerosité de ses axes de circulation. Une étude réalisée sur un linéaire de 529 km en 2020 montrait que plus de 75 % du réseau routier départemental évalué présentait la plus mauvaise note de sécurité possible pour les cyclistes, cette part étant réduite à 50 % pour les motocyclistes et à 27 % pour les automobilistes. Un des agents de la direction des routes est également formé à la démarche inspection sécurité routière itinérante (ISRI)⁴⁶ et trois routes départementales ont pu bénéficier d'un tel audit.

Au vu de ces éléments, et en lien avec les services déconcentrés de l'État, le département contribue à la réalisation du document général d'orientations en matière de sécurité routière, qui fixe les grands axes de la politique locale de sécurité routière pour une durée de cinq ans. La dernière version de ce document, qui couvre la période 2023-2028, identifie six enjeux prioritaires assortis de plans d'action détaillés : le risque routier professionnel, les conduites à risque, les mobilités douces, les véhicules deux-roues motorisés, les jeunes et les seniors.

Le département est enfin associé par les services de la préfecture au processus d'implantation des radars sur les axes départementaux. Au 1^{er} septembre 2024, 2 radars fixes et 12 radars tourelle étaient implantés sur le réseau routier départemental auxquels il convient d'ajouter 2 radars de passage à niveau, 2 radars de feu, 2 radars de chantier isolés et 20 radars itinérants.

Un exemple de mobilisation des données d'accidentalité : le rétablissement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur certains axes routiers

L'article 36 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, codifié à l'article L. 3221-4 du CGCT, permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/h à celle prévue par le code de la route.

Cette décision doit prendre la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

Le département de Seine-et-Marne s'est rapidement saisi de cette nouvelle possibilité pour acter, après avis de la commission départementale de sécurité routière, le repassage, dès 2020, de 487 km de voirie départementale à la vitesse maximale de 90 km/h. Ce linéaire a été porté, en 2022, à 1 121 km.

⁴⁵ La méthode IRAP consiste en une analyse systématique de tronçons routiers dans le but de déterminer les endroits où des mesures correctives efficaces pourraient être prises pour améliorer le rendement de la sécurité.

⁴⁶ La méthode ISRI consiste à faire parcourir un itinéraire par un agent spécialement formé, mais ne connaissant pas le réseau, pour qu'il apporte un point de vue d'utilisateur sur la perception de ce réseau.

Afin de déterminer les sections routières propices à un tel retour à 90 km/h, le département a réalisé en 2020, comme l'y oblige la loi, une étude d'accidentalité, basée sur le taux d'accident pour 100 millions de km parcourus et sur les caractéristiques techniques des axes concernés (largeur des voies, présence de zones de sécurité). Pour la deuxième vague de retour, en 2022, il a affiné son analyse en excluant d'emblée les secteurs les plus accidentogènes (Marne-la-Vallée, forêt de Fontainebleau) et en limitant l'indicateur de taux d'accident aux axes structurants. Pour les axes du réseau secondaire, il a développé un indicateur complémentaire (la densité d'accident), prenant en compte le nombre d'accident par kilomètre de voirie, indépendamment du niveau du trafic.

S'il est trop tôt pour réaliser un bilan général de ce retour aux 90 km/h, la chambre relève une baisse de l'accidentalité sur les routes départementales avec une vitesse maximale autorisée supérieure à 70 km/h entre 2019 (203 accidents) et 2022 (142).

5.1.2 La sécurité est intégrée dans la politique routière du département

5.1.2.1 La prise en compte systématique de la sécurité routière dans les aménagements routiers départementaux

L'ensemble des projets routiers portés par le département font l'objet d'un avis préalable du service de sécurité routière. Ce dernier assure également l'instruction des dossiers susceptibles de bénéficier de la redistribution du produit des amendes de police et réalise des études *ad hoc* sur les routes les plus accidentogènes. Ces dernières contiennent des préconisations en matière d'aménagement de sécurité. À titre d'exemple, il a produit un rapport d'analyse sur la RD471, axe particulièrement dangereux, qui a abouti à la formulation de propositions correctives telles que le réaménagement de certains carrefours à feu en carrefours giratoires. Ces préconisations ont été prises en compte dans la programmation budgétaire du département, qui a lancé une première phase de travaux sur cet axe en 2023.

Il est toutefois impossible de chiffrer avec précision les montants annuels totaux d'investissements départementaux consacrés aux aménagements en matière de sécurité routière. D'une part, certaines opérations relèvent de plusieurs objectifs tels que l'aménagement du territoire ou la fluidité du trafic. D'autre part, l'action « *aménagements de sécurité routière* », inscrite dans les documents budgétaires du département, a été fusionnée depuis 2021 avec l'action « *conservation et adaptation du réseau* »⁴⁷.

⁴⁷ Jusqu'à cette date, le département consacrait en moyenne 4,83 M€ par an aux aménagements de sécurité routière, soit 8,6 % de ses investissements routiers.

5.1.2.2 Le développement parallèle d'un volet préventif, par la réalisation d'actions de sensibilisation, notamment à destination du jeune public

Sur le volet de l'éducation routière, le département a conclu une convention avec l'association prévention routière (APR) avec pour objectif de sensibiliser 14 000 collégiens par an et de les aider à passer les attestations scolaires de sécurité routière de premier et deuxième niveau, en classe de 5^{ème} et 3^{ème}. Pour compléter cette formation il fait éditer et distribue chaque année plus de 20 000 codes juniors et 20 000 livrets « savoir rouler à vélo » à destination des collégiens de Seine-et-Marne.

Ainsi, un montant de plus de 85 000 € est consacré à l'éducation routière dont 47 600 € pour la convention avec APR et 37 500 € pour l'édition et la distribution des documents pédagogiques dans les collèges.

Le département tient également des stands dédiés à la sécurité routière à l'occasion de grandes manifestations culturelles ou sportives sur le territoire. Il indique que chaque année, plus de 1 000 personnes sont ainsi sensibilisées à la sécurité routière.

5.2 Les enjeux environnementaux

5.2.1 Une prise en compte de la dimension environnementale dans la gouvernance de la politique routière départementale

L'environnement, entendu au sens de l'article L. 100-1 du code de l'environnement, est pris en compte dans la définition de la politique routière départementale. Cette dimension environnementale bénéficie d'une impulsion politique forte, matérialisée dans les lettres de mission adressées aux deux vice-présidents concernés. Au niveau administratif, la direction des routes dispose de plusieurs chargés de mission affectés à des thématiques environnementales, positionnés à différents échelons de ses services centraux⁴⁸.

Ces enjeux sont plus précisément recensés au sein d'un guide de la route durable, en cours de finalisation, dont la partie environnementale est organisée autour de cinq thématiques : préservation de l'identité culturelle du territoire, préservation du milieu naturel et des écosystèmes, préservation de l'eau, préservation du climat, préservation du foncier et des espaces agricoles. De manière plus générale, les agents de la direction des routes, comme ses principaux prestataires, font l'objet d'actions de sensibilisation régulières.

⁴⁸ Un chargé de mission développement durable directement rattaché à la direction, un chargé d'études « dépendances vertes » (ensemble des terrains végétalisés accessoires à la route) et un chargé d'études « dépendances bleues » (infrastructures d'assainissement routier) positionnés au sein de la sous-direction du patrimoine routier, un chargé du paysage et de l'environnement positionné au sein de la sous-direction des politiques et de la programmation, une mission vélo positionnée au sein de la sous-direction des grandes opérations.

Au-delà des efforts importants déployés pour encourager les mobilités douces, la multimodalité et l'achat durable, le département s'est impliqué sur deux grands chantiers environnementaux majeurs : la lutte contre le bruit et le développement du réemploi et de la réutilisation de ses matières premières.

5.2.2 La lutte contre le bruit, un enjeu bien identifié mais souffrant de l'absence d'objectifs chiffrés

Le code de l'environnement, dans ses articles L. 572-1 à L. 575-11, R. 572-1 à R. 572-11, oblige les gestionnaires d'axes routiers d'un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an à élaborer un diagnostic de l'exposition au bruit assorti d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) révisé tous les 5 ans. En Seine-et-Marne, 98 axes du réseau départemental sont concernés, représentant 625 km de voirie.

La dernière version du plan d'exposition au bruit départemental, adoptée par délibération du 21 juin 2024, fait état de 34 400 personnes subissant des dépassements des seuils réglementaires de 68db(A) la journée et 62db(A) la nuit. Afin de hiérarchiser les actions à mettre en œuvre, le département a adopté, pour chaque kilomètre de zone de dépassement identifiée, un indice agrégé de population exposée⁴⁹. Cet indice permet de dégager 13 zones prioritaires, représentant 12 750 habitants répartis sur 22 km de voirie.

Le PPBE 2024-2028 prévoit la mise en œuvre d'un plan d'action articulé autour de deux grandes priorités :

- **l'évaluation et la prévention** : Au-delà de la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, le département souhaite réaliser, chaque année, deux diagnostics acoustiques sur les zones identifiées comme prioritaires et généraliser les études bâtimentaires sur les établissements scolaires et de santé. Il compte également poursuivre, lors de ses opérations de renouvellement des couches de roulement, le recours aux enrobés ayant des caractéristiques acoustiques spécifiques qui permettent de réduire les nuisances sonores (40 % des couches renouvelées entre 2014 et 2023 ont bénéficié de tels revêtements) ;
- **les actions de correction** : Le département envisage le financement, par le bais des dispositifs contractuels évoqués *supra*, des projets de protection acoustique des écoles et il souhaite poursuivre la réalisation d'aménagements routiers permettant de limiter les nuisances sonores (sections d'approche d'agglomération⁵⁰, contournements routiers).

La chambre relève toutefois l'absence d'estimation financière et d'objectifs chiffrés en matière de baisse de la population exposée ou de volume sonore. Il sera donc impossible d'apprécier, *a posteriori*, les effets de la mise en œuvre du PPBE.

⁴⁹ Indice qui prend notamment en compte le niveau de dépassement des valeurs seuil, le nombre d'habitants potentiellement exposés et la différence entre les niveaux de dépassement diurnes et nocturnes.

⁵⁰ Ces sections visent à ménager une zone de transition en entrée/sortie d'agglomération limitée à 70 km/h, afin d'accompagner le passage de 80 ou 90 à 50 km/h. 25 sections ont été mises en place depuis 2012.

5.2.3 Le département développe des partenariats pour favoriser le réemploi des matériaux excavés et des granulats d'enrobés

L'article 79-III de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit qu'à partir de 2020, 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers routiers fassent l'objet de réemploi ou de recyclage et 20 à 30 % des matériaux utilisés dans les chantiers de construction et d'entretien routiers soient issus du réemploi ou du recyclage.

Le département intègre pleinement cette dimension dans les documents de marché et en assure le suivi avec des fiches récapitulatives que ses prestataires doivent renseigner. Si les moyens affectés à ce suivi sont encore très modestes et ne sauraient garantir l'exhaustivité des données, une première agrégation effectuée en 2023 avec le concours du CEREMA⁵¹ montre que 94 % des déchets produits sur les chantiers routiers, 18 % des matériaux utilisés en couche de surface et 29 % des matériaux utilisés en couches d'assise font l'objet d'un réemploi ou d'un recyclage, soit des niveaux proches des objectifs légaux précités.

Le département est également signataire d'une convention de recherche-développement avec d'autres maîtres d'ouvrage publics (EPA Sénart, EPA Marne) et des partenaires privés (syndicat des travaux publics de Seine-et-Marne, entreprise Néo-Eco) visant à disposer d'une connaissance plus fine des flux de matériaux liés aux opérations de travaux publics pour en faciliter la valorisation.

Le département a enfin expérimenté en 2023, en partenariat avec l'entreprise Eiffage, la mise en œuvre d'un enrobé à haute performance environnementale, incorporant entre 40 et 80 % de matières recyclées sur une de ses routes départementales. Le CEREMA procèdera, sur trois ans, à une évaluation de l'évolution de ce nouveau type de revêtement.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La sécurité routière fait pleinement partie de la politique routière départementale. Pour définir et mettre en œuvre ses actions, le département s'appuie sur des données d'accidentalité coproduites avec les services de l'État.

Le département intègre également les enjeux environnementaux dans sa politique routière. Il finalise un document-cadre en la matière et a d'ores-et-déjà mis en place une stratégie de lutte contre le bruit. En partenariat avec les professionnels des travaux publics, il encourage par ailleurs le développement d'une économie circulaire au sein de ses chantiers routiers.

⁵¹ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

ANNEXES

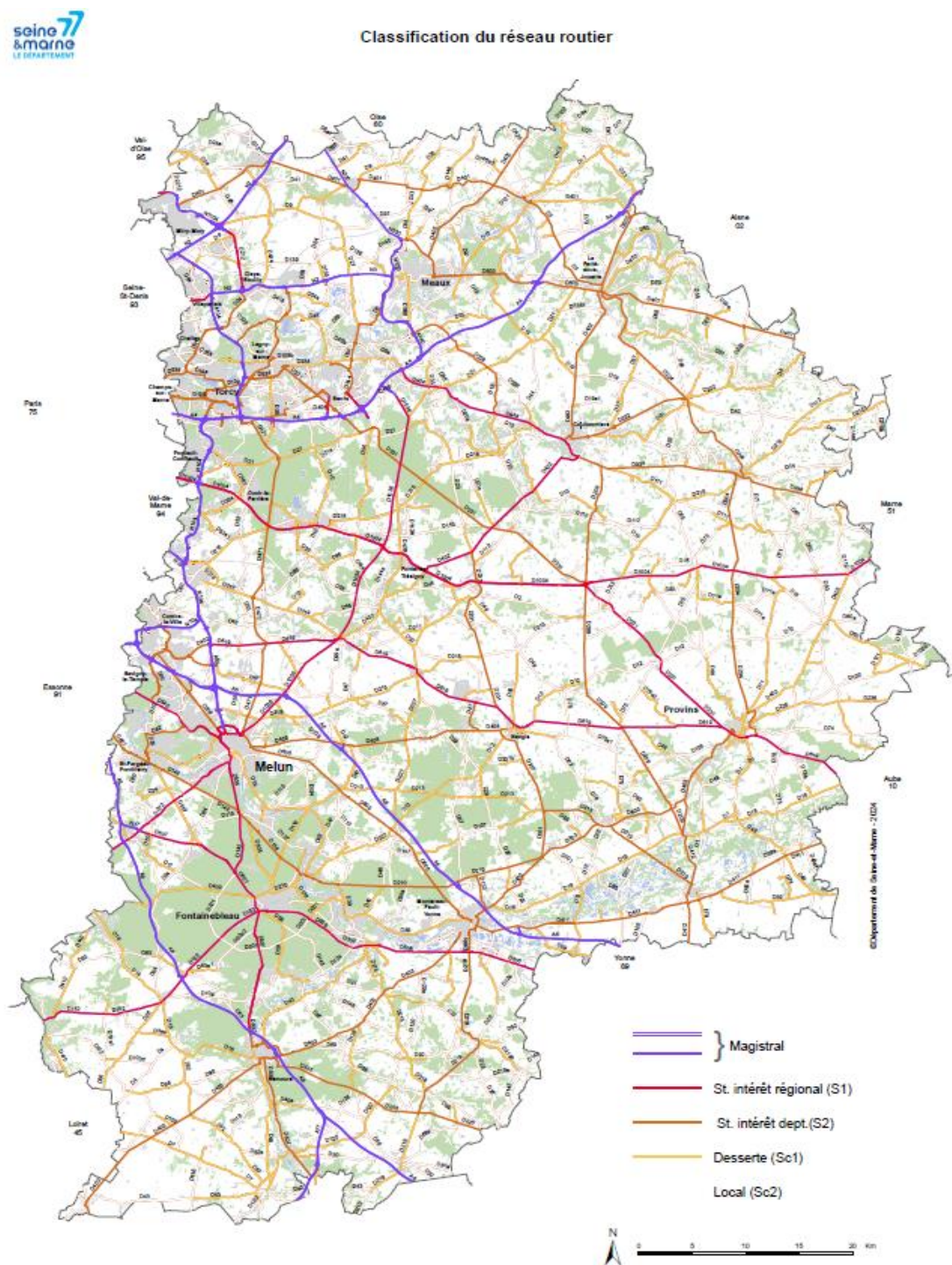
Annexe n° 1. Taux de concentration d'emploi par intercommunalité	59
Annexe n° 2. Réseau routier départemental	60
Annexe n° 3. Cartographie des agences routières départementales	61
Annexe n° 4. Objectifs de qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional	62
Annexe n° 5. Type de revêtement réalisé annuellement	63
Annexe n° 6. Glossaire des acronymes	64

Annexe n° 1.Taux de concentration d’emploi par intercommunalité

Intercommunalité	Taux de concentration d’emploi (%)
Val d'Europe Agglomération	124,1
Communauté d'agglomération (CA) Roissy Pays de France	123
CA Grand Paris sud Seine Essonne Sénart	98
CA Melun Val de Seine	91
Communauté de communes (CC) Pays de Nemours	89
CC de l'Orée de la Brie	88,5
CC du Pays de Montereau	86,7
CC du Provinois	80,1
CA Paris - Vallée de la Marne	78,4
CA Marne et Gondoire	76,1
CA du Pays de Fontainebleau	75,5
CA du Pays de Meaux	74,6
CC Les Portes Briardes Entre Ville et Forêts	61,2
CC de la Brie nangissienne	57,2
CC Val Briard	54,3
CC Gâtinais-val de Loing	49,9
CA Coulommiers Pays de Brie	49,8
CC des Deux Morin	45,6
CC Moret Seine et Loing	45,5
CC de la Bassée - Montois	42,4
CC Brie des Rivières et Châteaux	40,2
CC du Pays de l'Ourcq	39,5
CC Plaines et monts de France	29,2
Moyenne Seine-et-Marne	73,7
Moyenne Île-de-France	105,2

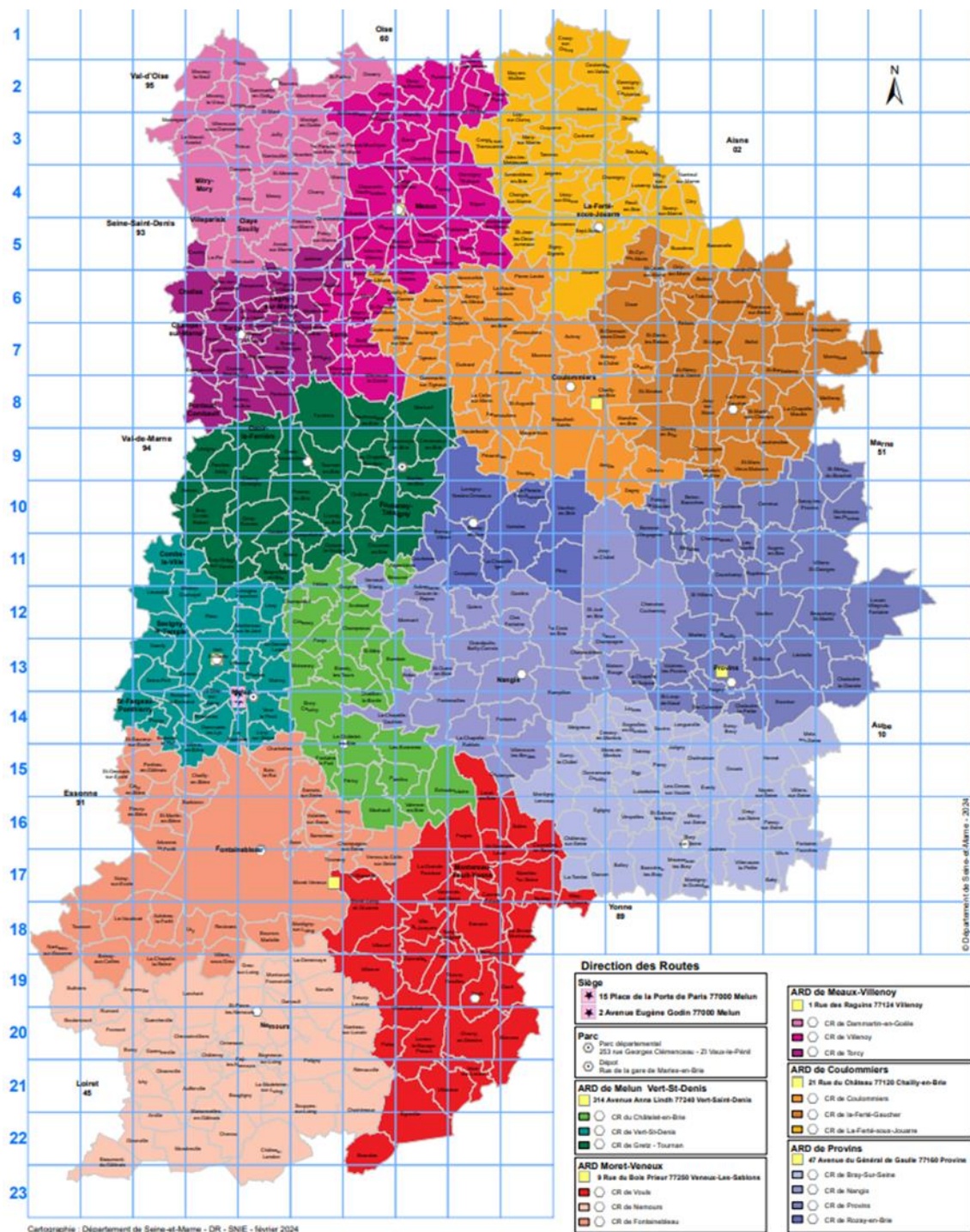
Source : CRC Île-de-France à partir des dossiers complets Insee, février 2024

Annexe n° 2. Réseau routier départemental



Source : Département de Seine-et-Marne

Annexe n° 3. Cartographie des agences routières départementales



Source : Département de Seine-et-Marne

Annexe n° 4. Objectifs de qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional

Objectifs	Critère d'évaluation	En agglomération	Hors agglomération	Objectif du département	Source
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords Campagnes d'enlèvement des déchets	- -	2/an 1/an	1/an Traitement après identification lors des patrouilles	Note du 13 avril 2016 relative aux pratiques de fauchage Réponse à la chambre
Viabilité hivernale	Fréquence d'intervention sur le Réseau routier d'intérêt régional (RRIR) - Saumurage ou autres traitements préventifs - Délais de retour aux conditions de référence ou retour au noir, hors phénomène exceptionnels ou de crise (les délais démarrent à la fin des épisodes de neiges) : - neige - verglas	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral 4 h 3 h	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral 6 h 4 h	Le RRIR de niveau 1 est traité de façon prioritaire. Une partie du RRIR de niveau 2 est traité en niveau 3, pour le désenclavement. Pas d'objectif de retour aux conditions de référence.	Dossier d'organisation de la viabilité hivernale (campagne 2024 - 2025)
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	Fréquence de la maintenance Délai d'intervention de mise en sécurité en cas de panne ou de dégradation à partir du signallement	en fonction des usages locaux 2h dynamique 4h statique	en fonction des usages locaux 3h dynamique 4h statique	Visites trimestrielles 1h30	Cahier des clauses techniques particulières (CCTP) marché de maintenance préventive et curative des feux tricolores, éclairages publics ou autres installations électriques
Viabilité	Fréquence de patrouille sur le RRIR Délai d'intervention en procédure d'urgence, de mise en sécurité en cas de détérioration du réseau ou d'incident détecté par le patrouilleur	1/semaine immédiate	1/semaine immédiate	1/semaine immédiate	Guide du patrouillage
Guidage et jalonnement sur le RRIR	Fréquence des campagnes de rénovation de la signalisation horizontale Vérification visuelle du bon état et de la bonne lisibilité de la signalisation verticale de police et directionnelle Délai d'intervention sur la signalisation de police ou la signalisation lumineuse à partir du signallement d'un dysfonctionnement	5 ans 1/an -	5 ans 1/an 1 jours pour pose du panneau provisoire	Axe : tous les ans Rives : tous les deux ans Ilots : tous les 3/4 ans 1/an à 4/an selon catégorie de voie Pas d'objectif de délai	Classeur de l'entretien de la route et de l'exploitation en Seine-et-Marne
Information des usagers en cas d'incident ou de travaux importants	Information des usagers du RRIR - Délai de pose de panneaux de amont de la perturbation (ou d'affichage Panneau à message variable (PMV) le cas échéant) [idem procédure d'urgence] - Délai d'intervention pour mettre en sécurité les incidents avérés, signalisés par les usagers [idem procédure d'urgence]	3h 3h	3h 3h	Pas d'objectif de délai Pas d'objectif de délai	

Source : CRC Île-de-France à partir des contrats cadre Région/département de mise en œuvre du plan « anti-bouchon » et pour changer la route (2017) et du plan route de demain pour une route plus fluide (2022) et des documents internes au département de Seine-et-Marne

Annexe n° 5. Type de revêtement réalisé annuellement

Type	Catégorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Béton bitumineux	Ultra Mince	0,0	0,0	3,0	4,1	5,3	7,8	0,7	0,0
Béton bitumineux	Très Mince	11,0	9,8	8,4	12,1	15,2	6,5	3,2	0,0
Béton bitumineux	Semi Grenu	49,3	59,5	78,6	47,9	33,2	86,7	85,2	70,0
Béton bitumineux	Mince de cl. A	10,2	13,8	18,3	20,8	11,2	10,8	8,1	16,1
Béton bitumineux	Module élevé	12,5	16,8	10,8	15,6	29,9	22,2	2,3	0,9
Béton bitumineux	Non précisé	0,0	0,0	0,5	20,1	33,0	1,1	13,2	1,3
TOTAL Béton bitumineux		93,2	99,9	119,6	120,5	127,8	135,2	112,7	88,3
Enduit superficiel	Monocouche	96,5	105,3	50,2	18,2	31,5	6,8	35,5	0,0
Enduit superficiel	Bicouche	88,5	91,7	100,9	88,0	0,6	36,4	28,7	0,0
Enduit superficiel	Non précisé	0,0	0,0	0,0	2,5	113,6	77,9	85,7	163,0
TOTAL Enduit superficiel		185,0	197,0	151,1	108,7	145,7	121,1	150,0	163,0
Enrobé coulé à froid	Bicouche	22,5	30,0	36,7	16,8	4,0	6,3	12,9	0,0
Enrobé coulé à froid	Non précisé	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	16,6	16,3	22,6
TOTAL Enrobé coulé à froid		22,5	30,0	36,7	16,8	21,5	22,9	29,1	22,6
Enduit haute adhérence	-	1,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL		291,7	327,0	307,4	246,1	295,0	279,2	291,8	273,9

Source : CRC Île-de-France à partir des données du département

Annexe n° 6. Glossaire des acronymes

Acronymes	Signification
CA	Compte administratif ou Communauté d'agglomération
CC	Communauté de communes
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGCT	Code général des collectivités territoriales
CRC	Chambre régionale des comptes
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et des transports
EPA	Établissement public d'aménagement
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ETP	Équivalent temps plein
FCTVA	Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée
IDFM	Île-de-France Mobilités
IDRRIM	Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
ONR	Observatoire national des routes
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional
RRIR	Réseau routier d'intérêt régional
SDOR	Schéma départemental des orientations routières
SIG	Système d'information géographique
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SOE	Schéma d'organisation environnementale
SONIC	Service des outils numériques, information et cartographie
TTC	Toutes taxes comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT
DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DE SEINE-ET-MARNE (*)**

(*) Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.



Dossier suivi par Simon DEMERET
Tél. : 06 76 89 26 80
simon.demeret@departement77.fr
Nos réf. : DGAA/SDRN/D25-000811-DR

Monsieur Thierry VUGHT

Président de la Cour Régionale des comptes
d'Ile de France
6 cours des Roches
BP 187
77315 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 2



OBJET : observations sur le rapport n°2025-0011 R – Contrôle n°2024-001216

Melun, le 14 mars 2025

Monsieur Le Président,

J'ai pris connaissance du rapport définitif établi par la Chambre régionale des comptes d'Ile-de-France concernant la politique routière du Département de Seine-et-Marne.

A titre liminaire, je souhaite vous adresser mes remerciements ainsi qu'aux magistrats instructeurs qui ont été chargés de ce contrôle pour les échanges constructifs et de qualité qui ont eu lieu avec moi-même ainsi que l'ensemble de mes services et en particulier avec la Direction des routes.

Ce rapport démontre la qualité du travail fourni par le Département pour assurer aux seine-et-marnais un réseau routier de qualité et sécurisé et souligne l'effort d'investissement important réalisé par la collectivité. Il s'agit là d'une volonté très forte de l'exécutif départemental de faire de l'entretien et de la modernisation de son domaine public routier l'une de ses priorités.

Si les magistrats instructeurs ont indiqué à mes équipes que le bilan de ce contrôle était « très positif » et que l'état de notre domaine public routier était supérieur à la moyenne des autres Départements audités, le contenu du rapport appelle de ma part les brèves observations suivantes.

S'agissant tout d'abord de la recommandation de régularité n°1, relative au respect du cadre prévu par le décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 concernant les indemnités horaires pour travaux supplémentaires, la formulation nous semble trop générale.

En effet, sur ce sujet, deux éléments ont été relevés : un manque de suivi et de communication auprès des représentants du personnel des situations de dépassement du contingent d'heure supplémentaire et des disparités de consommation d'heures supplémentaires entre nos différentes agences routières.

Si le second point va faire l'objet d'un travail d'analyse plus fin par notre direction des routes en 2025, qui sera aidé à la fois par le développement récent d'un outil de suivi de la

consommation des heures supplémentaires et surtout par le déploiement d'un outil de pilotage et de suivi de l'activité d'exploitation routière, il ne s'agit pas selon nous d'une problématique liée au respect de la réglementation susvisée.

Concernant ensuite le respect des règles relatives au contingent des heures supplémentaires, le travail a d'ores et déjà été mené : la Direction des routes suit à présent et depuis le mois d'octobre 2024, les situations de dépassement et demande systématiquement les motifs de dépassement de ce plafond aux encadrants de proximité.

Une communication auprès de nos représentants du personnel en comité social territorial sera organisée par l'intermédiaire de la direction des ressources humaines.

Dès lors, nous regrettons que la formulation de cette recommandation laisse entendre que la Direction des routes du Conseil départemental ne respecte pas l'ensemble du cadre prévu par le décret susvisé alors même qu'aucune autre irrégularité n'a été relevée et que les magistrats instructeurs ont indiqué oralement que le taux d'heures supplémentaires dans les charges de personnel de la direction des routes était équivalent à ce qui a pu être constaté au sein d'autres collectivités publiques.

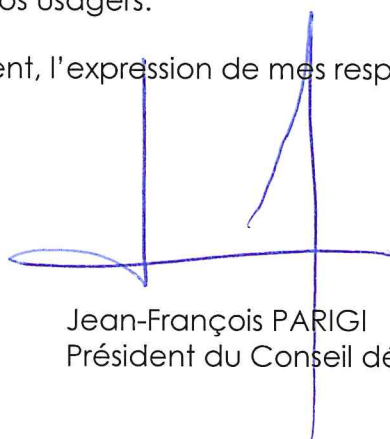
S'agissant de la recommandation de performance n°1 relative au conventionnement avec le bloc communal traversé par au moins une section de route départementale, le travail est d'ores et déjà engagé avec comme objectif de faire approuver la convention type par l'assemblée départementale avant la fin de l'année 2025. Dès le 1er semestre 2026, toutes les Communes et EPCI du Département seront contactées à ce sujet afin d'obtenir la validation et la signature de ces conventions dans les meilleurs délais.

S'agissant de la recommandation de performance n°2 relative à la mise en place d'un outil de suivi de l'ensemble des activités d'exploitation du réseau routier départemental, la Direction des routes a effectivement bien identifié ce besoin qui lui permettra d'obtenir un suivi plus fin de l'entretien du domaine public routier et des ressources qu'elle y affecte. Le travail a d'ores et déjà été engagé, plusieurs prestataires ont été rencontrés et des échanges avec d'autres collectivités publiques disposant d'un outil analogue ont été organisés.

Le déploiement d'un tel outil au sein de notre direction des routes nécessitant un accompagnement au changement conséquent, celui-ci devra être progressivement déployé à partir de l'année 2026, l'année 2025 étant consacrée à son acquisition et à son paramétrage.

Je vous remercie pour les recommandations émises, qui contribueront à l'amélioration de nos actions quotidiennes au service de nos usagers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' and 'P' followed by a horizontal line.

Jean-François PARIGI
Président du Conseil départemental



Chambre régionale des comptes Île-de-France

6, Cours des Roches

BP 187 NOISIEL

77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2

Tél. : 01 64 80 88 88

www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france