



Séance spéciale 01: Evolution des administrations routières

INTRODUCTION

Patrick GANDIL

- Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, France
- Secrétaire Général
- patrick.gandil@equipement.gouv.fr

Les facteurs de réforme du secteur routier

De multiples facteurs poussent à la réforme du secteur routier:

- évolution des attentes de la société:
 - proximité, participation aux décisions publiques, évaluation des impacts sociaux et environnementaux...

- importance croissante accordée à la protection de l'environnement:
 - le principal défi consistait autrefois à répondre à la progression continue du volume de trafic
 - il s'agit désormais de créer des politiques de transports durables

- pression concurrentielle et contraintes budgétaires générales d'une économie mondiale globalisée



Une évolution importante des missions et des formes d'organisation des administrations routières

Les administrations routières connaissent une évolution importante de leurs missions et de leurs formes d'organisation sous les effets conjugués de 2 principales tendances:

- un mouvement généralisé de décentralisation (1ère partie de la séance)
- un degré d'externalisation variable selon les contextes (2ème partie de la séance)

1ère partie: Impact de la décentralisation sur l'organisation des administrations routières

un mouvement généralisé de décentralisation commun à de nombreux pays, malgré des collectivités très différentes selon les pays, dans leur organisation, leurs compétences, leurs ressources financières et leur fonctionnement

- un processus global de renforcement de l'autonomie locale qui se décline sectoriellement: pour le secteur routier, on constate en général un transfert des routes de l'Etat vers les collectivités locales.
- Il en résulte une évolution dans l'organisation des administrations routières.

1ère partie: Impact de la décentralisation sur l'organisation des administrations routières

multiples bénéfices attendus d'une organisation décentralisée, dont notamment:

- plus grande proximité entre le citoyen et le responsable
- amélioration de la performance de l'action publique en termes de gestion financière et de service rendu aux usagers

néanmoins, quelques risques à pallier, dont notamment:

- diminution des économies d'échelle
- développement des inégalités régionales
- insuffisance des ressources financières des administrations locales

1ère partie: Impact de la décentralisation sur l'organisation des administrations routières

Illustration à travers les exemples suivants:

- **la France:** *une nouvelle organisation pour un service routier plus proche des citoyens et plus efficace*, par Yves KRATTINGER, Sénateur, Vice-Président de l'Assemblée des départements de France, Président du Conseil Général de la Haute-Saône
- **la Confédération helvétique** (exemple original de recentralisation): *la réforme de la péréquation financière de la Confédération et le nouveau visage de l'OFROU*, par Rudolph DIETERLE, Directeur de l'Office fédéral des routes.
- **l'Asie du sud-est:** *l'impact de la décentralisation sur la réponse aux besoins d'infrastructures*, par Hitoshi SHOJI, Conseiller, Japan Bank for International Cooperation.
- **le Maroc:** *des mutations de la Direction des Routes et de la Circulation Routière en faveur du développement local*, par Hicham N'HAMMOUCHA, Directeur des Routes et de la Circulation Routière.

2ème partie: l'externalisation et ses limites

L 'organisation des administrations routières peut prendre des formes très diverses (*présentation CT1.3.*) :

- directions des routes intégrées dans le ministère responsable,
- agences routières,
- sociétés publiques ou privées concessionnaires du réseau national...

2ème partie: l'externalisation et ses limites

L'organisation des administrations routières diffère par le degré d'externalisation de leurs activités:

- une tendance à la séparation entre fonctions de politiques stratégiques et fonctions d'exécution (études, construction, entretien et exploitation), dans le but de permettre une gestion plus efficace, en général à travers un système de gestion par objectifs: évolution d'une organisation unique traditionnelle à 2 organisations distinctes
- un nombre croissant de missions confiées au secteur privé
- une externalisation pouvant parfois s'effectuer en faveur des collectivités territoriales (*exemple de l'Allemagne*).

L'externalisation rencontre toutefois des limites ou suscite des interrogations (*exemple de l'Angleterre et du Québec*).

2ème partie: l'externalisation et ses limites

Illustration à travers les présentations suivantes:

- **les différents schémas d'organisation des administrations routières dans le monde**, par Peter Smidt, consultant (Deloitte) et professeur associé en gouvernance publique à l'université de nyenrode (Pays-Bas)
- **l'Angleterre**: *la fonction de police de la circulation*, par Derek TURNER, Directeur de l'exploitation, Highways Agency.
- **l'Allemagne**: *l'organisation de l'administration de la construction routière*, par Konrad BAUER, chef de la Division des services administratifs, BAST (office fédéral des recherches routières).
- **le Canada-Québec**: *l'externalisation des études d'ingénierie*, par Anne-Marie LECLERC, Vice-Ministre adjointe.