

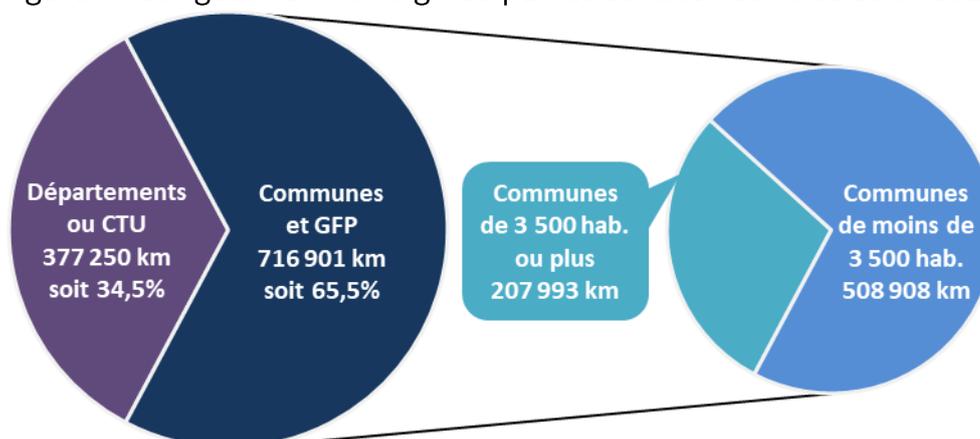
Les dépenses de voirie des collectivités locales entre 2013 et 2023

Le réseau routier de la France est un des plus vastes d'Europe, totalisant 1,1 million de kilomètres en 2023. Sa gestion repose principalement sur les collectivités locales qui administrent la majeure partie de la voirie : 717 000 km pour le niveau communal et 377 000 km au niveau départemental. Les dépenses de voirie ne peuvent être quantifiées que pour les collectivités de plus de 3 500 habitants (cf. encadré n° 1), qui gèrent environ la moitié du réseau national. Ces collectivités ont consacré 13,3 Md€ de dépenses à la voirie en 2023, dont 5,9 Md€ pour les départements ou collectivités territoriales uniques (CTU), soit 7,6 % de leurs dépenses totales. Pour les départements et CTU, la voirie représente le premier poste d'investissement (4,0 Md€ en 2023) mais le cinquième pour les dépenses de fonctionnement. De fortes disparités départementales s'observent : en milieu urbain, les dépenses par kilomètre sont élevées et les dépenses par habitant plus modérées alors que les départements ruraux suivent une logique inverse. S'agissant du bloc communal, l'analyse de quelques cas-types confirme ce constat et met en lumière l'importance de la dynamique de construction de logements dans les dépenses de voirie.

La voirie est composée d'éléments de surface variés comprenant les voies de circulation, les talus, trottoirs et accotements, ainsi que les panneaux et feux de circulation. Les dépenses associées couvrent la construction, l'entretien, la réparation des chaussées, le maintien des conditions normales de circulation et les moyens de service ou d'équipement (cf. encadré n° 2 page 17). La compétence de voirie est partagée entre le bloc communal, les métropoles, les départements et l'État.

Les départements, par exemple, se sont vu transférer une partie des routes nationales, soit 55 000 km en 1972, puis 18 000 km en 2006. Cette année-là, la gestion des 12 000 km restants de voiries nationales non concédées, assurée par l'État, a été confiée aux directions interdépartementales des routes qui ont succédé aux directions départementales de l'équipement.

Figure 1 – Longueur de voirie gérée par les collectivités locales en 2023



Hors Mayotte pour la voirie communale. Données estimées pour les métropoles à partir de celles de 2022.
Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie (données provisoires pour les départements).

La voirie communale constitue les deux tiers de la voirie des collectivités

En 2023, la longueur de voirie gérée par les collectivités atteint 1 094 151 km, dont 65,5 % sont dévolues au bloc communal (cf. figure 1), le reste étant majoritairement du ressort des départements ou CTU.

Parmi les communes, celles de moins de 3 500 habitants gèrent 508 908 km de voirie, soit 71 % de la voirie communale. N'étant pas légalement tenues de ventiler leurs dépenses par fonction, leurs dépenses de voirie ne peuvent être quantifiées, tout comme, par voie de conséquence, celles de l'ensemble des collectivités locales.

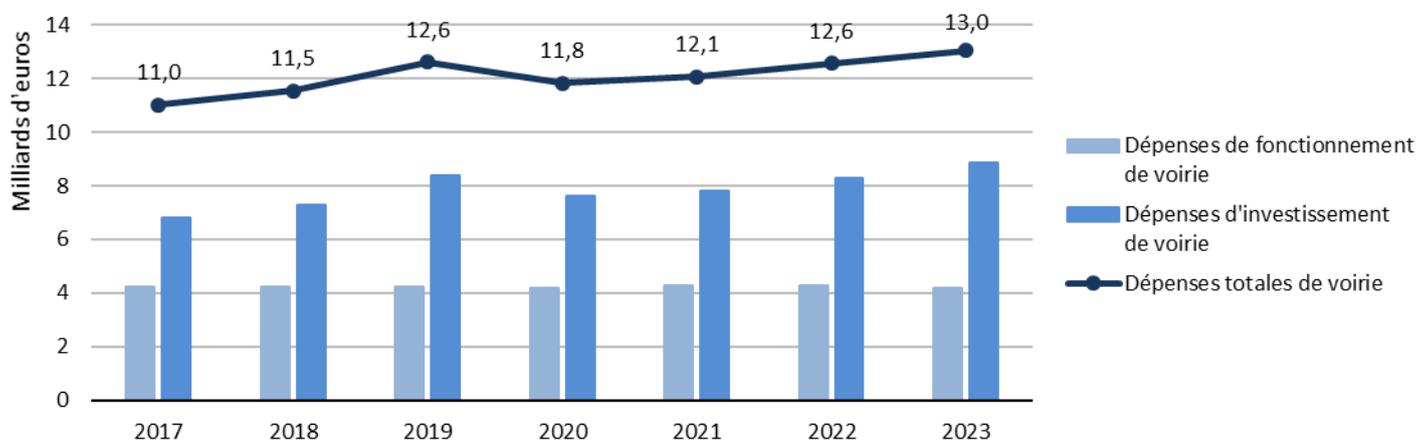
Les dépenses de voirie des collectivités de 3 500 habitants ou plus s'élèvent à 13,3 Md€ en 2023

Sur le seul champ des collectivités pour lesquelles les dépenses de voirie sont connues

(i.e. hors communes de moins de 3 500 habitants ainsi que les GFP composés uniquement de communes de cette taille), celles-ci s'élèvent à 13,3 Md€ en 2023, dont 7,1 Md€ pour les communes et les GFP, 5,9 Md€ pour les départements ou CTU (cf. figure 2 et figure 3.a) et 0,3 Md€ pour les régions et les syndicats. Les dépenses des régions concernent principalement des participations aux investissements des autres collectivités (environ 230 M€ entre 2017 et 2023), tandis que celles des syndicats se situent autour de 90 M€ par an.

En matière de voirie, les dépenses d'investissements (comprenant les travaux hors entretien ou l'équipement en matériel) sont majoritaires (cf. figure 3.b). Hors régions et syndicats, elles représentent les deux tiers du total des dépenses de voirie des collectivités de plus de 3 500 habitants en 2023 (67,8 % contre 61,6 % en 2017).

Figure 2 – Les dépenses de voirie des collectivités ventilant leurs dépenses par fonction (communes de 3 500 habitants ou plus, GFP intégrant au moins une commune de cette taille, départements et CTU)



Hors régions et syndicats. Champ courant. Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux.

La part des dépenses de voirie a diminué de -0,2 point entre 2017 et 2023

Entre 2017 et 2023, les dépenses de voirie de ces collectivités ont augmenté de +2,0 Md€ à champ et en euros courants (11,0 Md€ en 2017 et 13,0 Md€ en 2023). Cependant, leur part dans l'ensemble des dépenses de ces collectivités a diminué de -0,2 point, passant de 7,1 % en 2017

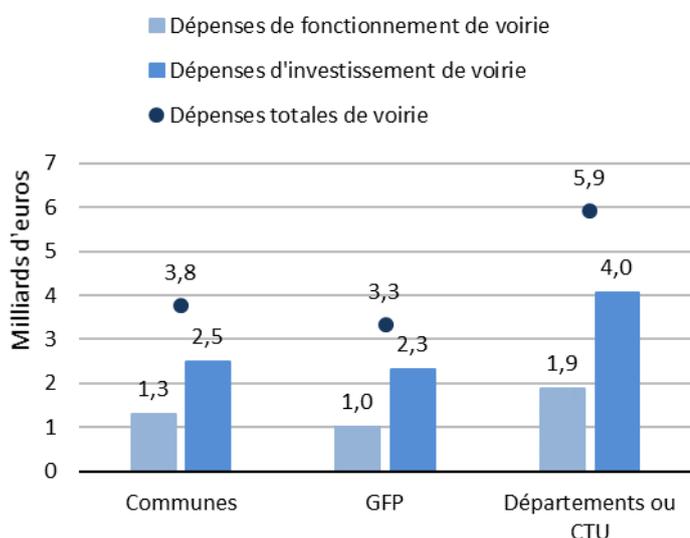
à 6,9 % en 2023. Cette baisse s'explique par une progression plus rapide des dépenses totales des collectivités, qui ont atteint 190 Md€ en 2023 contre 156 Md€ en 2017.

En 2023, la part des dépenses de voirie dans les dépenses totales varie selon le type collectivité : elle s'élève à 4,9 % pour les communes de plus de 3 500 habitants (5,2 % en

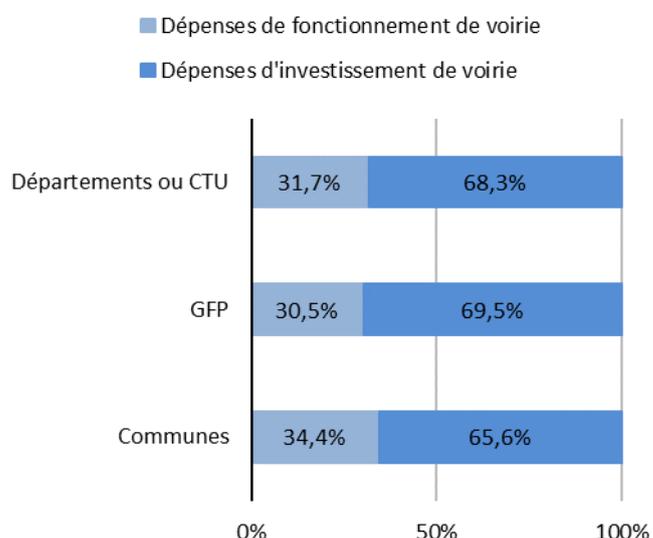
2017), 9,7 % pour les GFP (8,7 % en 2017) et 7,6 % pour les départements ou CTU (8,1% en 2017).

Figure 3 – Dépenses de voirie par type de collectivité en 2023 (communes de 3 500 habitants ou plus, GFP comprenant au moins une commune de cette taille, départements et CTU)

3.a Répartition des dépenses de voirie (en Md€)



3.b Composition des dépenses de voirie (en %)



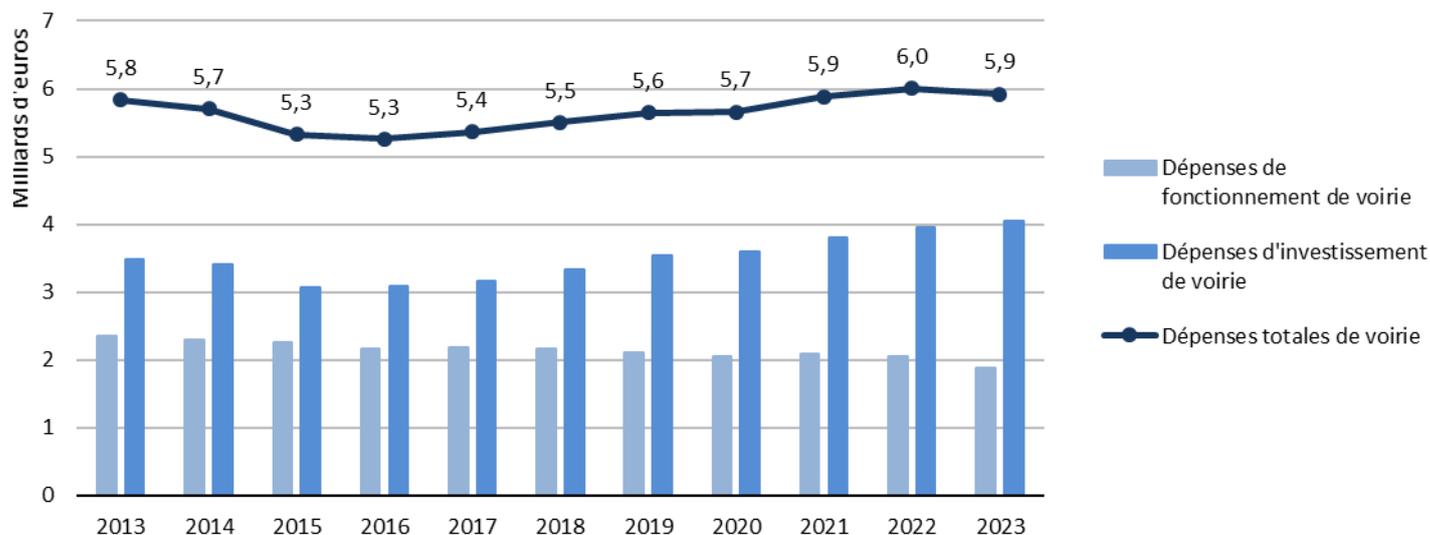
Source : DGCL. Données DGFIP, budgets principaux

Augmentation des dépenses d'investissement de voirie des départements ou CTU depuis 2016

En 2023, les dépenses de voirie des départements ou CTU s'élèvent à 5,9 Md€ (5,8 Md€ en 2013 et 5,3 Md€ en 2016 ; cf. figure 4). Leurs dépenses d'investissement ont augmenté de +1 Md€ entre 2016 et 2023 à

champ courant, tandis que leurs dépenses de fonctionnement ont diminué de -0,3 Md€ (2,2 Md€ en 2016 et 1,9 Md€ en 2023). En 2023, leurs dépenses d'investissement de voirie représentent 68,3 % de leurs dépenses totales de voirie, contre 59,8 % en 2013, soit une hausse d'environ + 8,4 point.

Figure 4 – Les dépenses de voirie des départements ou CTU



Champ courant hors métropole de Lyon à partir de 2015 et hors Paris. Source : DGCL. Données DGFIP, budgets principaux.

Diminution de la part des dépenses de voirie

Les dépenses de voirie représentent 7,6 % des dépenses totales des départements ou CTU en 2023, contre 8,9 % en 2013 ; soit une diminution de -1,3 point. Cette baisse s'explique par une croissance plus rapide de leurs dépenses globales, passées de 65,7 Md€ en 2013 à 78,3 Md€ en 2023.

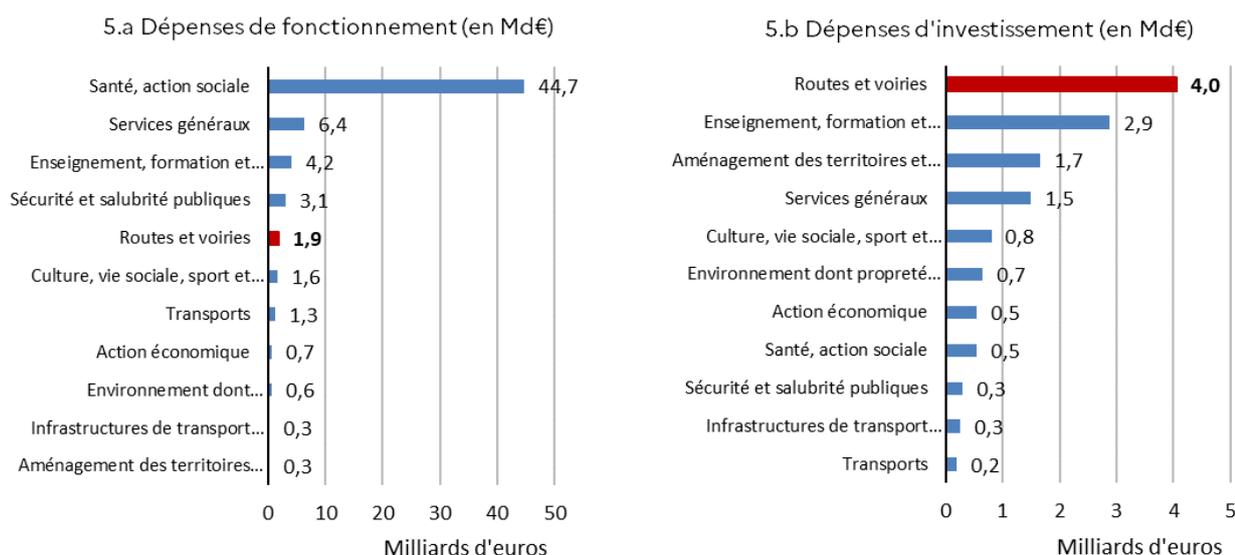
La voirie est le premier poste d'investissement des départements ou CTU

En 2023, les dépenses d'investissement de voirie des départements ou CTU (hors Paris et métropole de Lyon) s'élèvent à 4,0 Md€ (3,5 Md€ en 2013). Elles représentent 30,2 % de l'ensemble de leurs dépenses d'investissement

(31,8 % en 2013). Il s'agit du premier poste d'investissement des départements ou CTU (cf. figure 5.b).

En revanche, s'agissant des dépenses de fonctionnement qui couvrent les travaux d'entretien, de maintien en condition ou les dépenses afférentes aux moyens de fonctionnement (1,9 Md€ ; cf. figure 5.a), la voirie occupe la 5^{ème} place après la santé et action sociale (44,7 Md€), les services généraux (6,4 Md€), l'enseignement, formation et apprentissage (4,2 Md€), et la sécurité et la salubrité publiques (3,1 Md€). Les dépenses de fonctionnement de voirie représentent 2,9 % des dépenses de fonctionnement des départements ou CTU (4,3 % en 2013).

Figure 5 – Répartition des dépenses par fonction des départements ou CTU en 2023



Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux.

Entre 2013 et 2023, des dépenses d'investissement plus dynamiques que les dépenses de fonctionnement

La santé et action sociale, les services généraux et l'enseignement, formation et apprentissage sont les dépenses de fonctionnement des départements ou CTU qui ont le plus augmenté entre 2013 et 2023. Ces priorités ont affecté les autres dépenses de fonctionnement dont celles de voirie. Les dépenses de fonctionnement de voirie ont ainsi diminué en volume sur cette

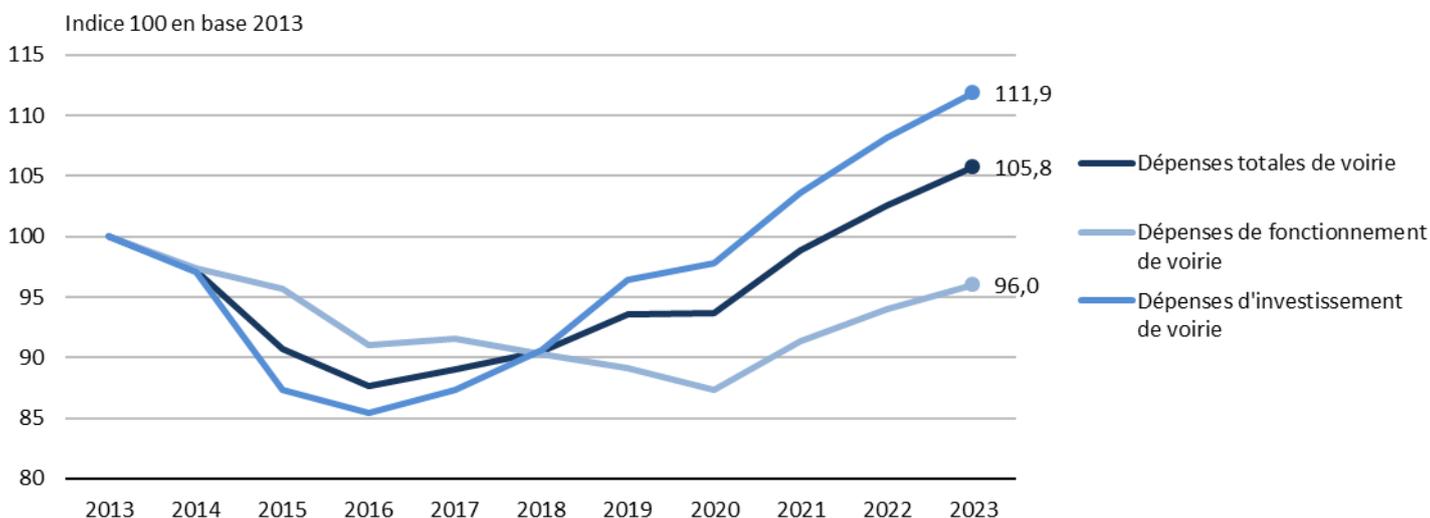
période même si elles ont progressé en €/km (+0,7 %) en raison de la baisse de la longueur de voirie départementale enregistrée sur cette période. En revanche, rapportée à la population, la baisse se révèle plus tangible (-4,0 % entre 2013 et 2023 à champ constant hors changement de statut ou de nomenclature ; cf. figure 6).

A l'inverse, entre 2013 et 2023, les dépenses d'investissement de voirie des départements ou CTU ont suivi la même progression que celle de

l'ensemble de leurs dépenses d'investissement. Elles ont augmenté de +16,2 % en €, +11,9 % en €/hab. et +17,4 % en €/km à champ constant.

Au final, les dépenses de voirie totales, fonctionnement et investissement, ont augmenté de +9,8 % en €, +5,8 % en €/hab. et +10,9 % en €/km entre 2013 et 2023 à champ constant.

Figure 6 – Évolutions des dépenses de voirie par habitant des départements ou CTU



Champ constant hors changement de statut ou de nomenclature (hors métropole de Lyon à partir de 2015 et hors Paris).
Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. Insee, recensement de la population.

À la suite des transferts de 1972 et 2006, la longueur moyenne de voirie départementale atteint 3 849 km en 2023

Les départements et CTU forment le type de collectivités ayant à la fois la gestion de longueurs de voirie conséquente (377 250 km en 2023) et des dépenses connues exhaustivement sur cette compétence. La longueur de voirie départementale s'élève à 3 849 km en moyenne (cf. tableau 1). Elle est la plus élevée dans les départements de la Manche (7 995 km soit 1,34 km/km²), d'Eure-et-Loir (7 421 km soit 1,26 km/km²), et du Puy-de-Dôme (6 958 km soit 0,87 km/km²), et la plus

basse dans les départements de Mayotte (144 km soit 0,38 km/km²), des Hauts-de-Seine (331 km soit 1,89 km/km²) et de Seine-Saint-Denis (344 km soit 1,46 km/km²).

Un quart des départements ou CTU disposent d'une longueur de voirie supérieure à 4 751 km, tandis qu'un autre quart en compte 3 022 km ou moins. Tous les départements ou CTU d'Outre-mer administrent moins de 1 000 km de voirie : Mayotte (144 km), Guyane (448 km), Guadeloupe (585 km), La Réunion (724 km) et Martinique (980 km).

Tableau 1 – Longueur de voirie des départements ou CTU en 2023 selon la grille de densité

	Longueur de voirie (en km)
Urbain	16 215 km (9)
Intermédiaire	138 254 km (37)
Rural	222 780 km (52)
Ensemble	377 250 km (98)

Note de Lecture : Les neuf départements ou CTU urbains rassemblent 16 215 km de voirie.

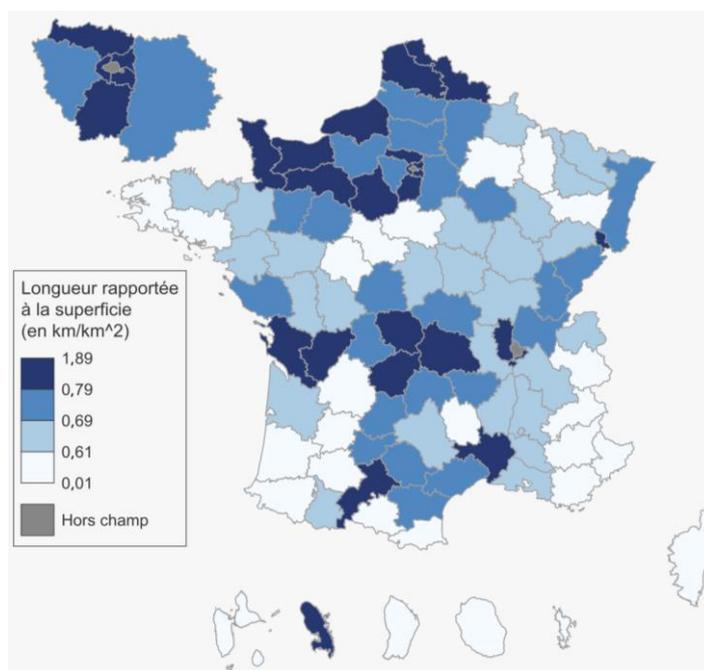
Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie (données provisoires en 2023). Insee, grille de densité à sept niveaux.

Une voirie départementale majoritairement localisée dans les territoires ruraux

Les départements ou CTU ruraux (cf. encadré n°1 et carte 5) concentrent 222 780 km de voirie départementale, soit 59,1% du total,

contre 16 215 km pour les départements urbains (soit 4,3% ; cf. tableau 1). Cependant, la longueur de voirie rapportée à la superficie des départements ou CTU permet d'identifier les territoires dans lesquels la voirie est plus dense (cf. carte 1).

Carte 1 – Longueur de la voirie rapportée à la superficie des départements ou CTU en 2023



Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie (données provisoires en 2023). Insee, recensement de la population.

Les départements les plus peuplés présentent les dépenses de voirie par habitant les moins élevées

En 2023, les dépenses de voirie des départements ou CTU s'élèvent à 91,1€ par habitant, réparties en 28,9€/hab. de dépenses de fonctionnement et 62,2 €/hab. de dépenses d'investissement (cf. figure 7.a).

Les 17 départements de moins de 250 000 habitants font face à des dépenses de voirie par habitant plus élevées (189,4 €/hab.) que les 21 départements de 1 000 000 habitants ou plus (67,8 €/hab. ; cf. cartes 2 et 3). Ces résultats sont similaires entre 2013 et 2023.

En 2023, les dépenses de voirie par habitant des départements ou CTU d'Outre-mer sont de 88,0€/hab. contre 91,2€/hab. pour ceux de métropole. Toutefois, les départements ou CTU d'Outre-mer présentent des différences de

dépenses de voirie par habitant : 146,4 €/hab. en Martinique, 135,4 €/hab. à Mayotte, 98,3 €/hab. en Guadeloupe, 68,8 €/hab. en Guyane et 51,1 €/hab. à la Réunion.

Plus un département ou CTU est rural, plus ses dépenses de voirie par habitant sont élevées

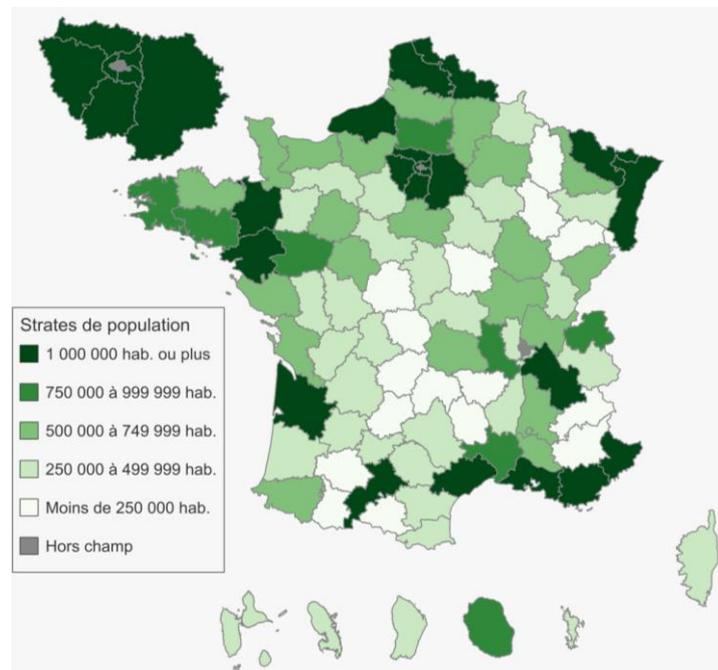
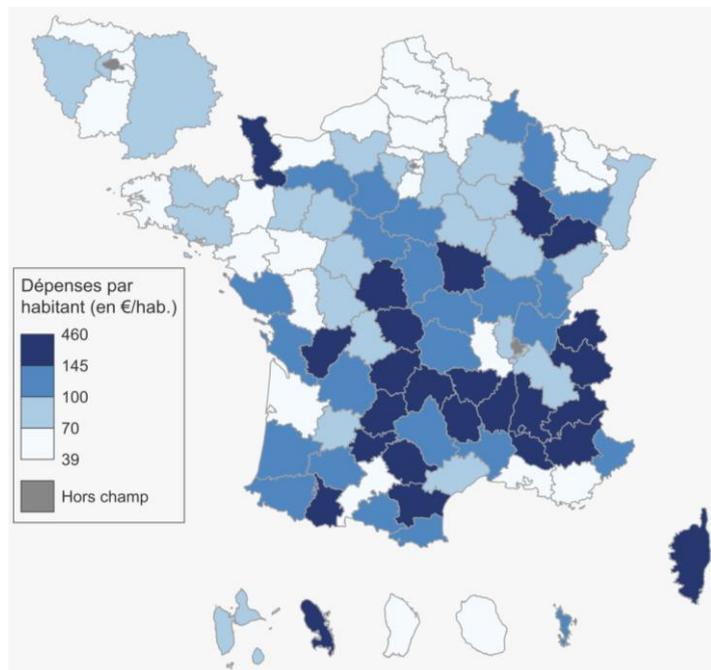
En 2023, les départements ou CTU ruraux (cf. carte 5) affichent des dépenses de voirie par habitant (119,9€/hab.) 1,7 fois supérieures à celles des départements ou CTU urbains (69,5€/hab.) et 1,5 fois supérieures à ceux de densité intermédiaire (82,3€/hab. ; cf. figure 7.b). Le facteur taille explique en partie cela, les départements les plus ruraux étant souvent les moins peuplés. Mais même en se limitant aux seuls départements ruraux, les départements les moins peuplés ont les dépenses de voirie les plus élevées. Ainsi les 16 départements ruraux de moins de 250 000 habitants dépensent par habitants en voirie

deux fois plus que les 10 départements ruraux de 500 000 à 749 999 habitants (195,2 €/hab. contre 97,1 €/hab.).

La part des investissements de voirie par habitant représente 80,3% des dépenses totales de voirie par habitant des départements ou CTU urbains, contre 63,2% pour ceux ruraux et 68,6% pour ceux de densité intermédiaire.

Carte 2 – Dépenses totales de voirie par habitant des départements ou CTU en 2023 (€/hab.)

Carte 3 – Strates de population des départements ou CTU en 2023



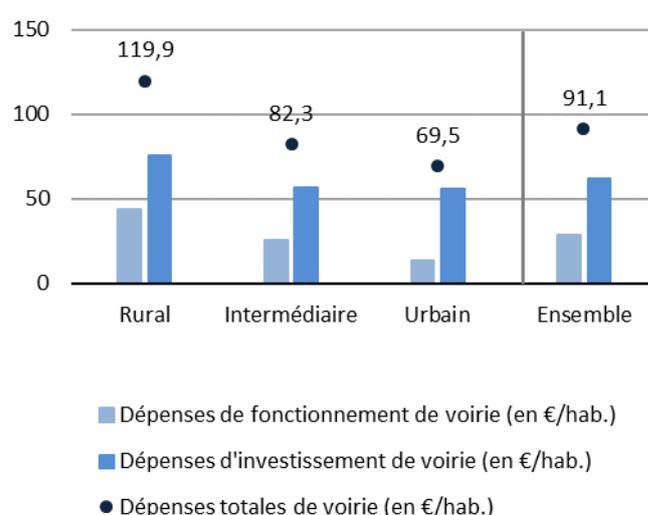
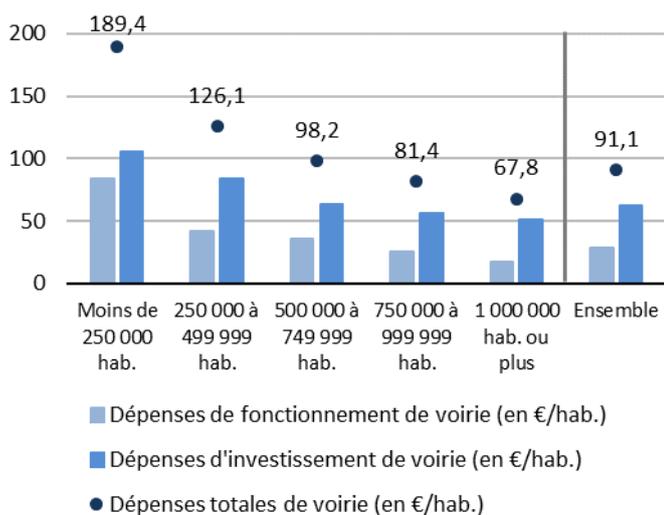
Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. Insee, recensement de la population (population totale).

Source : DGCL. Insee, recensement de la population (population totale).

Figure 7 – Dépenses de voirie par habitant des départements ou CTU en 2023 (€/hab.)

7.a Selon la strate de population

7.b Selon la grille de densité



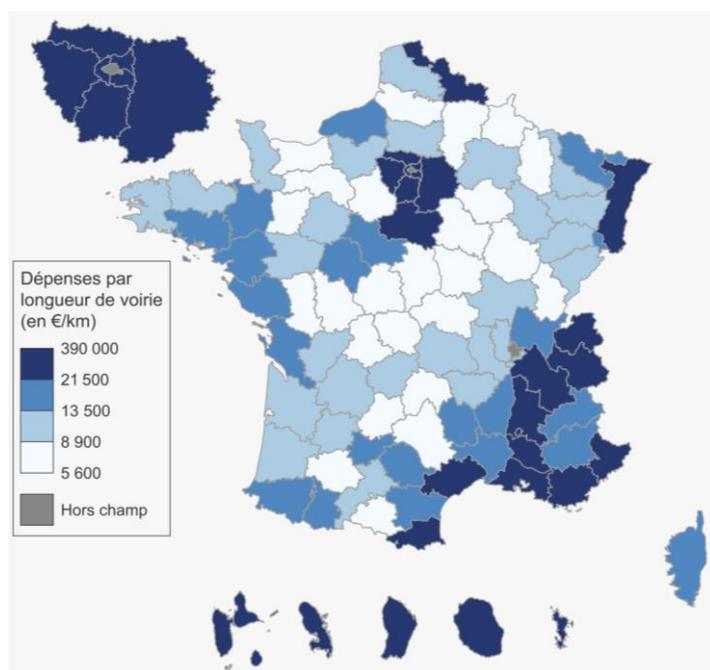
Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. Insee, recensement de la population (population totale) et grille de densité à sept niveaux des communes.

Le coût de la voirie par kilomètre est plus élevé dans les départements urbains et denses

En 2023, les dépenses par kilomètre de voirie des départements ou CTU s'élèvent à 15 705 €/km, réparties en 4 980 €/km de dépenses de fonctionnement et 10 725 €/km de dépenses d'investissement (cf. figure 8.a et carte 4). 25 % des départements ou CTU enregistrent des dépenses inférieures ou égales à 8 916 €/km tandis que les 25 % les plus dépensiers affichent des coûts supérieurs à 21 479 €/km (cf. carte 4).

Les dépenses de voirie des départements ou CTU peuvent varier selon leurs capacités financières ou d'autres facteurs comme leurs caractéristiques morphologiques. Ainsi, les départements ou CTU aux dépenses de voirie par kilomètre les plus élevées se situent en

Carte 4 – Dépenses de voirie par longueur de voirie des départements ou CTU en 2023 (€/km)



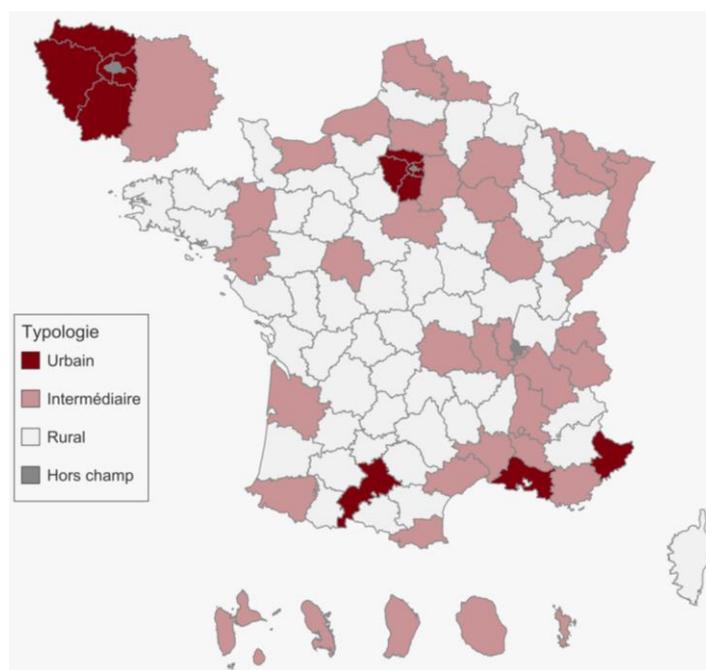
Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. DGCL, longueur de voirie (données provisoires en 2023).

Sur la période 2015-2023, cette relation croissante entre densité de population et dépenses par kilomètre se confirme pour les départements ou CTU. Plusieurs facteurs structurels pourraient expliquer ces coûts plus élevés dans les zones urbaines : une faible

région parisienne et dans des contextes insulaires, avec en tête : Hauts-de-Seine 389 643 €/km, Seine-Saint-Denis 316 492 €/km, Mayotte 247 126 €/km, Val-de-Marne 186 631 €/km, Alpes-Maritimes 92 956 €/km, Yvelines 75 940 €/km, Val-d'Oise 71 770 €/km, Guadeloupe 65 322 €/km et La Réunion 61 601 €/km. Chacun de ces neuf départements ou CTU gèrent moins de 1 700 km de voirie, contre 3 849 km de voirie en moyenne pour l'ensemble des départements ou CTU.

En effet, les départements ou CTU urbains enregistrent des dépenses de voirie par kilomètre nettement supérieures, atteignant 57 475 €/km dont 46 172 €/km consacrés aux investissements. En comparaison, les territoires ruraux présentent des dépenses de voirie de 10 595 €/km, tandis que les territoires à densité intermédiaire se situent à 19 040 €/km.

Carte 5 – Grille de densité à trois niveaux des départements ou CTU en 2023

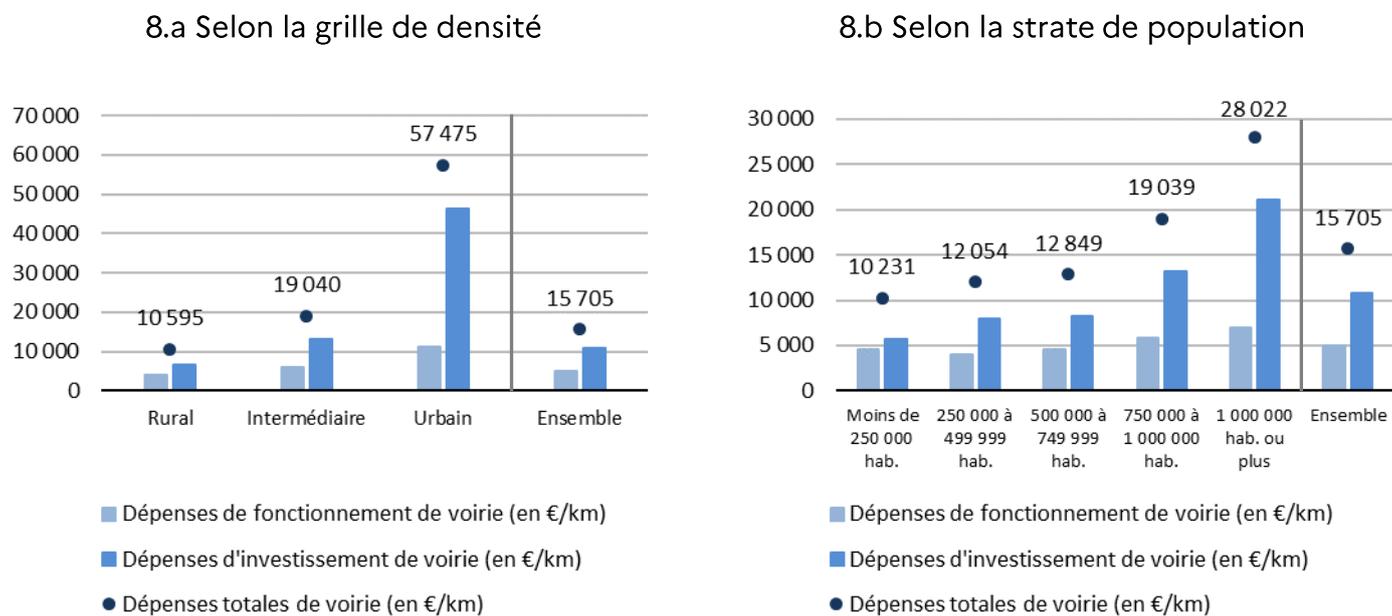


Source : DGCL. Données Insee, grille de densité à sept niveaux des communes.

longueur de voirie qui concentre les investissements sur un réseau limité mais intensément utilisé ; des infrastructures complexes, incluant des signalisations, des pistes cyclables, etc., et d'autres équipements associés ; ou encore des contraintes

opérationnelles, notamment la nécessité de limiter la durée des travaux dans des zones à forte circulation, ce qui pourrait engendrer des coûts supplémentaires.

Figure 8 – Dépenses de voirie par longueur de voirie des départements ou CTU en 2023 (€/km)



Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. DGCL, longueur de voirie (données provisoires en 2023). Insee, recensement de la population (population totale) et grille de densité à sept niveaux des communes.

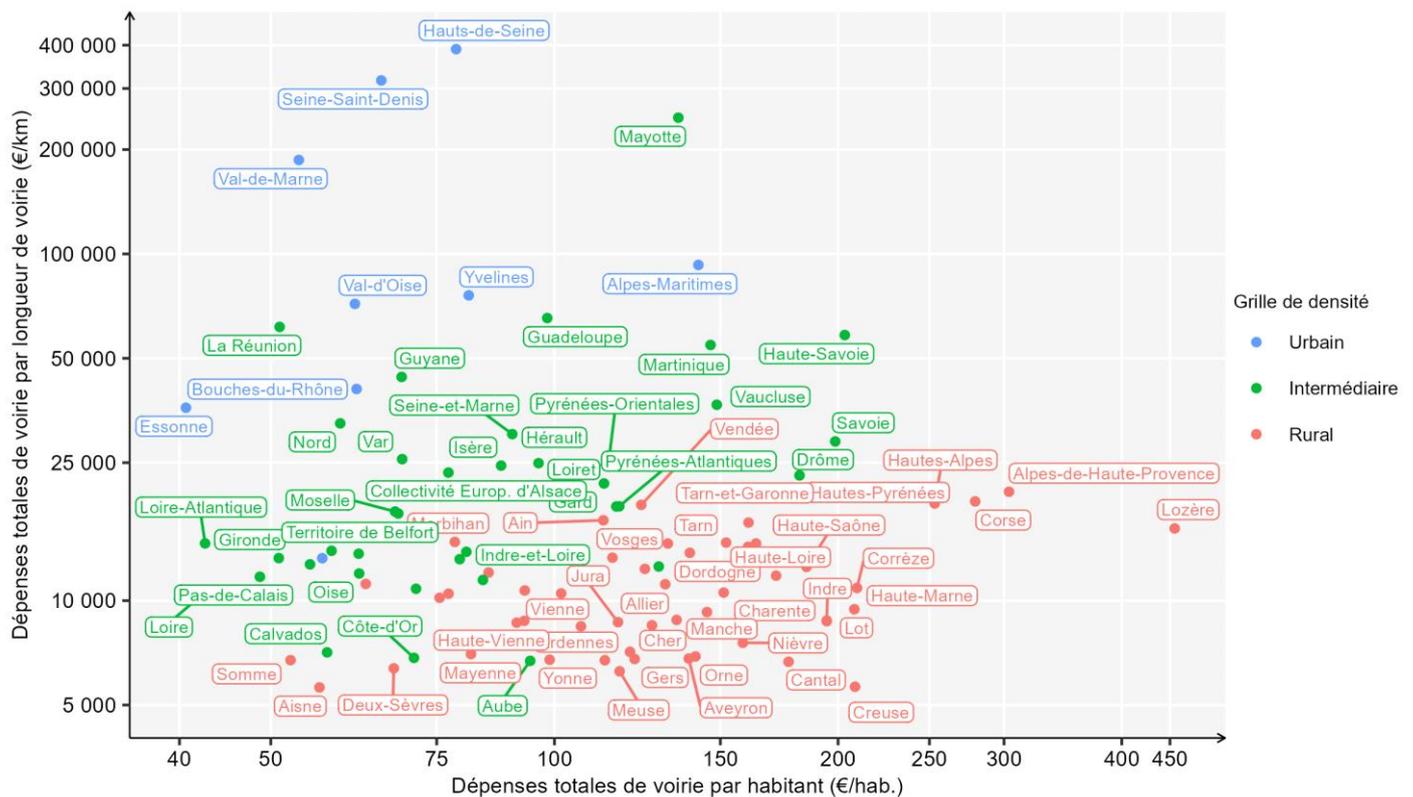
Proportionnellement plus de fonctionnement que d'investissement de voirie dans les départements les moins peuplés

En 2023, la part des dépenses de fonctionnement dans le total des dépenses de voirie par kilomètre est plus élevée dans les départements ou CTU comptant moins de 250 000 habitants (cf. figure 8.b). Ces dépenses représentent 44,6% de leurs dépenses totales de voirie par kilomètre, soit une proportion supérieure de + 12,8 points de pourcentage par rapport à l'ensemble des départements ou CTU.

Ce constat reflète une tendance stable en moyenne sur la période 2013-2023, indiquant que cette répartition budgétaire est structurelle dans les territoires faiblement peuplés.

Plusieurs facteurs pourraient expliquer cette spécificité : des coûts fixes importants, liés à l'entretien courant, à la gestion administrative et aux opérations récurrentes ; et un niveau d'investissement moins important pour améliorer les infrastructures ou en construire de nouvelles dans les territoires très peu peuplés.

Figure 9 – Les dépenses de voirie par kilomètre en fonction des dépenses de voirie par habitant des départements ou CTU en 2023 (échelle logarithmique)



Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. DGCL, longueur de voirie (données provisoires en 2023). Insee, recensement de la population (population totale) et grille de densité à sept niveaux des communes.

Comparaison des dépenses par kilomètre et par habitant des départements ou CTU

L'analyse des dépenses de voirie par kilomètre et par habitant, croisée avec le caractère rural ou urbain des départements, offre un éclairage complémentaire sur les disparités territoriales (cf. figure 9).

En 2023, les départements ou CTU avec des dépenses de voirie par kilomètre supérieures à 25 000 €/km mais des dépenses par habitant inférieures à 100 €/hab. (situés dans le quart nord-ouest de la figure 9) partagent des caractéristiques communes. Ils sont majoritairement urbains ou de densité intermédiaire. À l'exception de la Guadeloupe, de La Réunion et de la Guyane, ils ne sont pas montagneux. Enfin, ils disposent d'une population nombreuse, dépassant souvent 1 000 000 d'habitants, ce qui dilue les dépenses par habitant tout en concentrant les investissements sur des réseaux routiers fortement sollicités. Parmi ces départements ou

CTU, les dépenses de voirie par kilomètre sont les plus élevées dans les Hauts-de-Seine (389 643 €/km et 79 €/hab.), la Seine-Saint-Denis (316 492 €/km et 66 €/hab.) et le Val-de-Marne (186 631 €/km et 54 €/hab.).

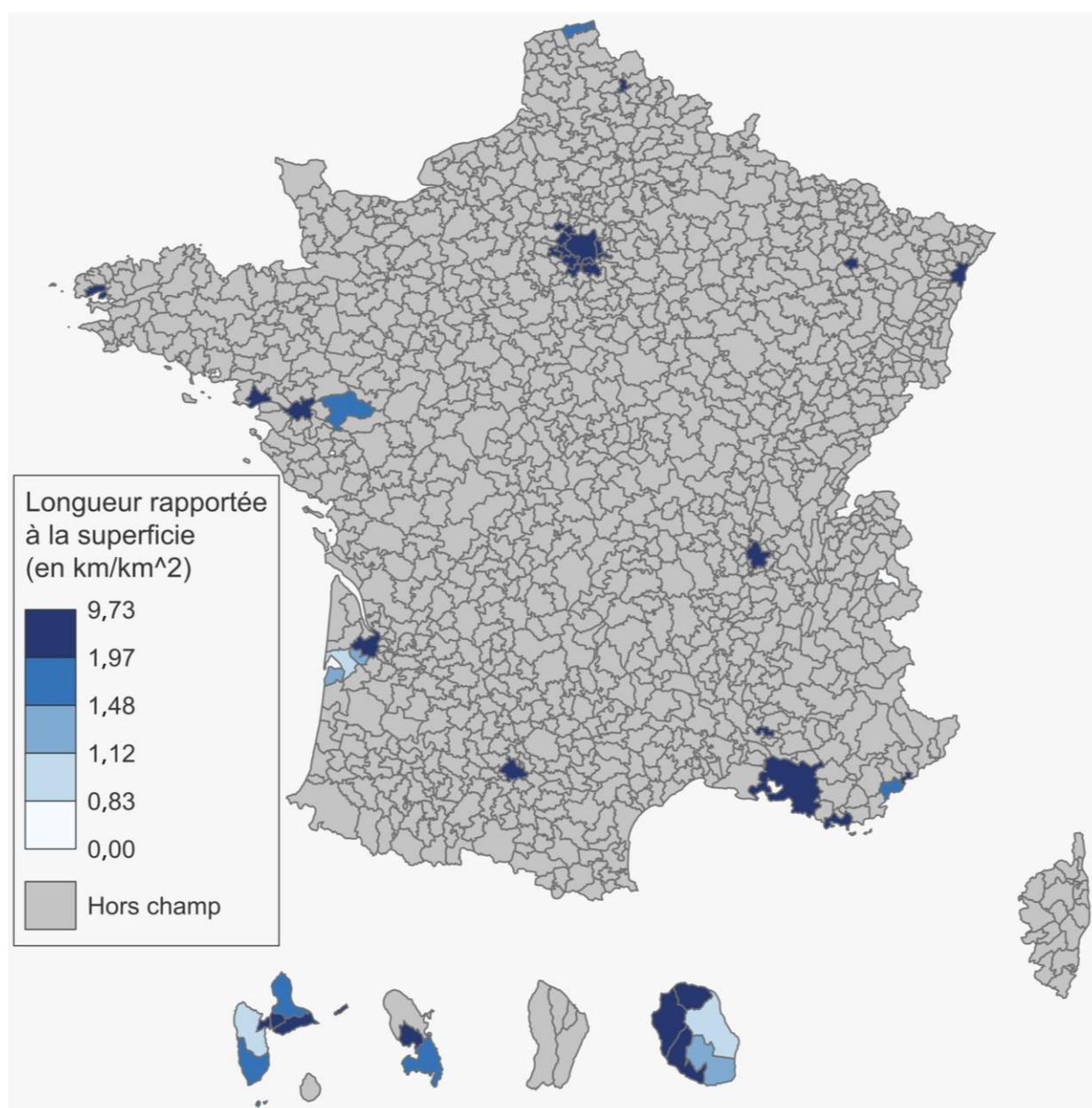
Les départements ou CTU avec des dépenses de voirie par kilomètre inférieures ou égales à 25 000 €/km mais des dépenses par habitant supérieures à 200 €/hab. (situés dans le quart sud-est de la figure 9) partagent aussi des caractéristiques communes. Ils sont tous ruraux et montagneux (à l'exception de la Haute-Marne) et ils comptent tous moins de 350 000 habitants. Les dépenses de voirie par habitant de ces départements ou CTU sont les plus élevées dans la Lozère (455 €/hab. et 16 155 €/km), les Alpes-de-Haute-Provence (304 €/hab. et 20 609 €/km), la Corse (280 €/hab. et 19 332 €/km), les Hautes-Alpes (253 €/hab. et 19 059 €/km), la Corrèze (209 €/hab. et 10 880 €/km) et les Hautes-Pyrénées (214 €/hab. et 16 911 €/km).

Profils des dépenses de voirie d'un échantillon de blocs communaux

Les données comptables ne permettent pas d'analyser les dépenses de voirie pour l'ensemble des communes ou des GFP. En effet, les communes de moins de 3 500 habitants, ainsi que les GFP composés uniquement de ces communes, ne sont pas tenus de ventiler leurs dépenses par fonction donc de séparer ce qui ressort de l'éducation, de la santé ou de la voirie. L'analyse des dépenses de voirie communale entre territoires urbains, périurbains à forte ou faible dynamique de construction de logements, et territoires ruraux

ne peut donc être menée sur l'ensemble du territoire. Cependant, une analyse a été menée sur quelques cas-types, bien que non représentatifs, de blocs communaux répondant à un critère précis : pour chaque année de la période 2017-2023, la somme des longueurs de voirie des communes de moins de 3 500 habitants devait représenter moins de 10 % de la longueur totale de la voirie des communes de leur GFP. Sur cette base, 44 GFP ont été sélectionnés parmi 1 255 (cf. carte 6). Aux dépenses de ces GFP, les dépenses de voirie de leurs communes de 3 500 habitants ou plus ont été ajoutées afin d'obtenir une vision globale du bloc communal.

Carte 6 – Longueur de voirie communale rapportée à la superficie des 44 blocs communaux en 2023



Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie des communes (hors Mayotte).

En 2023, cet échantillon de 44 blocs communaux regroupe 19,6 millions d'habitants et se compose de 3 blocs ruraux, 16 blocs de densité intermédiaire et 25 blocs urbains (cf.

tableau 2). Ensemble, ces blocs communaux consacrent 2,6 Md€ à l'entretien et à l'aménagement de 51 390 kilomètres de voirie.

Tableau 2 – Caractéristiques de l'échantillon des 44 blocs communaux pour l'année 2023

	Rural	Intermédiaire	Urbain	Ensemble
Nombre de GFP	3	16	25	44
Population	190 287	1 627 677	17 748 239	19 566 203
Longueur de voirie (en km)	3 341	9 220	38 829	51 390
Dépenses de voirie (en M€)	18 889 870	213 772 812	2 404 356 992	2 637 019 674

Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie. DGFIP, budgets principaux. Insee, recensement de la population. Insee, grille de densité à sept niveaux des communes.

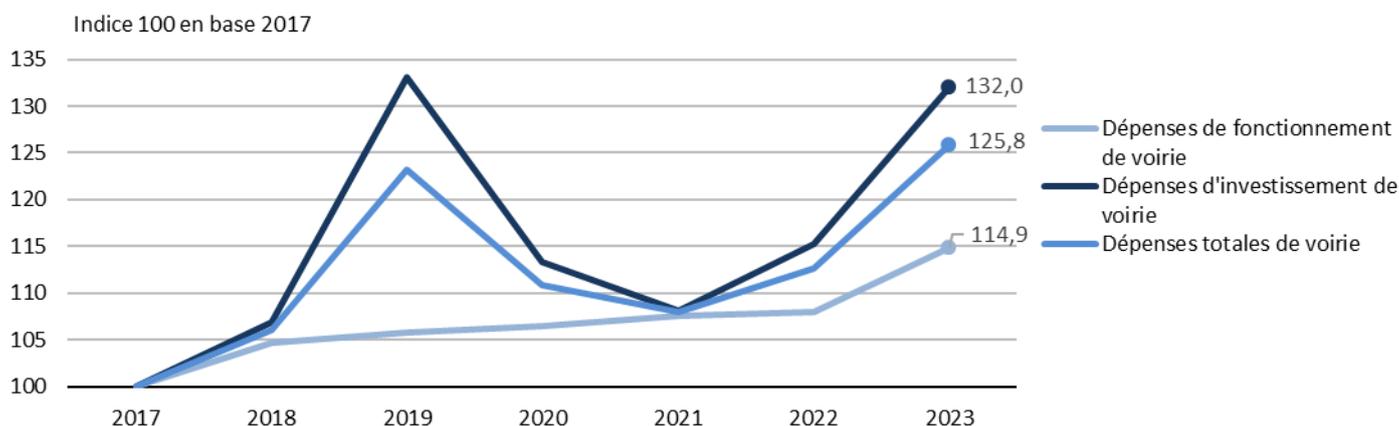
Augmentation de +25,8% des dépenses de voirie des blocs communaux de l'échantillon

Entre 2017 et 2023, les dépenses de voirie de l'ensemble des blocs communaux étudiés ont augmenté de +25,8% (cf. figure 10). Cette hausse est principalement portée par une dynamique plus soutenue des dépenses d'investissement par rapport à celles de fonctionnement. Le cycle électoral des

communes (2020 et 2026) en partie explique les pics observés dans les années de forte intensité d'investissement.

Sur la même période, les dépenses de voirie par habitant et par kilomètre de voirie de ces blocs ont suivi une évolution similaire à celle des dépenses totales, enregistrant une hausse de +23,0% en €/hab. et de +22,9% en €/km.

Figure 10 – Évolution des dépenses de voirie de l'échantillon des 44 blocs communaux



Champ constant (Code officiel géographique 2023). Source : DGCL. Données DGFIP, budgets principaux.

Un fort niveau de construction de logements entraîne une forte hausse des dépenses de voirie.

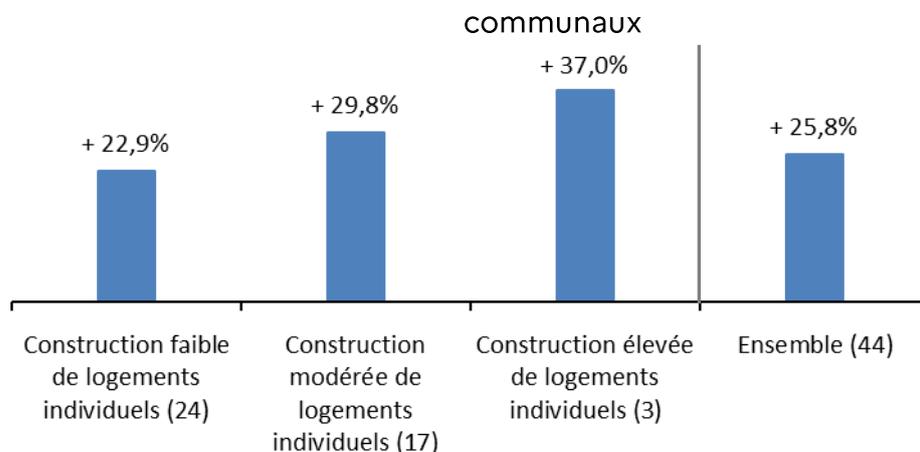
Les dépenses de voirie des communes peuvent être parfois liées au contexte local. Par exemple, entre 2017 et 2023, une augmentation

plus marquée du nombre de constructions de logements individuels s'accompagne d'une hausse plus importante des dépenses de voirie dans les blocs communaux étudiés (cf. figure 11). Cette classification est basée sur le nombre de logements mis en chantier (cf. précisions dans l'encadré n°1). Ainsi, les

dépenses de voirie ont progressé de + 37,0 % dans les blocs communaux caractérisés par une forte construction de logements individuels,

contre + 22,9 % dans les cas de faible construction et + 29,8 % pour une construction modérée.

Figure 11 – Évolution des dépenses de voirie entre 2017 et 2023 selon le niveau de construction de logements individuels parmi l'échantillon des 44 blocs communaux



Champ constant (Code officiel géographique 2023).

Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. Sitadel, permis de construire de logements. Insee, recensement de la population.

Impact de l'attractivité des villes sur les dépenses de voirie des blocs communaux

Les blocs communaux de l'échantillon n'ont pas le même profil de dépenses suivant leur position dans l'architecture urbaine, centre d'un pôle d'activité ou couronne périurbaine. En s'appuyant sur cette notion, les 44 blocs communaux étudiés ont été répartis en deux catégories : 22 blocs situés dans la couronne d'un pôle d'attraction et 22 blocs appartenant à un pôle d'attraction.

Entre 2017 et 2023, les dépenses de voirie ont augmenté de + 29,6 % dans les blocs de la couronne d'un pôle d'attraction, contre + 23,5 % dans ceux situés au sein d'un pôle d'attraction (cf. tableau 3).

Les trois blocs communaux présentant une forte construction de logements individuels sur cette période se trouvent tous dans la couronne d'un pôle d'attraction. Et à niveau de construction identique, les dépenses de voirie ont toujours plus augmenté dans les 22 blocs communaux de la couronne d'un pôle d'attraction.

Tableau 3 – Évolution des dépenses de voirie entre 2017 et 2023 parmi l'échantillon des 44 blocs communaux selon les niveaux de construction et d'aire d'attraction

	Construction faible de logements individuels	Construction modérée de logements individuels	Construction élevée de logements individuels	Ensemble
Bloc communal de la couronne d'un pôle d'attraction	+ 35,3 % (8)	+ 31,2 % (11)	+ 37,0 % (3)	+ 29,6 % (22)
Bloc communal d'un pôle d'attraction	+ 21,4 % (16)	+ 28,5 % (6)	(0)	+ 23,5 % (22)
Ensemble	+ 22,9 % (24)	+ 29,8 % (17)	+ 37,0 % (3)	+ 25,8 % (44)

Champ constant (Code officiel géographique 2023). Source : DGCL. Données DGFiP, budgets principaux. Sitadel, permis de construire de logements. Insee, recensement de la population et aire d'attraction des villes. Entre parenthèse, le nombre de bloc communaux.

Influence de la construction et l'attractivité sur les dépenses de voirie par habitant ou par kilomètre en 2023

En 2023, les dépenses de voirie par habitant des blocs communaux étudiés augmentent avec la progression du niveau de construction de logements individuels, passant de 122,4 €/hab. pour une construction faible à 173,0 €/hab. pour une construction élevée (cf. tableau 4). Elles augmentent également lorsque le bloc est un pôle d'attraction.

En revanche, les dépenses de voirie par kilomètre diminuent à mesure que le niveau de construction de logements individuels augmente ou que le bloc se situe dans la couronne d'un pôle d'attraction. Par exemple, les trois blocs communaux présentant un fort niveau de construction de logements individuels et localisés dans la couronne d'un pôle d'attraction enregistrent des dépenses de voirie de 173,0 €/hab. mais seulement 17 418 €/km.

Tableau 4 – Dépenses de voirie parmi l'échantillon des 44 blocs communaux en 2023 selon les niveaux de construction et d'aire d'attraction

	Construction faible de logements individuels	Construction modérée de logements individuels	Construction élevée de logements individuels	Ensemble
Bloc communal de la couronne d'un pôle d'attraction	123,7 €/hab. 29 773 €/km	126,1 €/hab. 33 102 €/km	173,0 €/hab. 17 418 €/km	126,6 €/hab. 31 318 €/km
Bloc communal d'un pôle d'attraction	122,2 €/hab. 67 796 €/km	196,0 €/hab. 67 963 €/km		138,2 €/hab. 67 848 €/km
Ensemble	122,4 €/hab. 58 589 €/km	155,5 €/hab. 45 471 €/km	173,0 €/hab. 17 418 €/km	134,8 €/hab. 51 314 €/km

Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie. DGFiP, budgets principaux. Insee, recensement de la population et aire d'attraction des villes. Sitadel, permis de construire de logements.

Encadré n°1 : Définitions et méthodologie

Définitions

Transports, routes et voiries : les services communs ; les transports scolaires ; les transports publics ; les routes et voiries ; et les infrastructures.

Dans cette publication, on utilise l'expression « dépenses de voirie » en référence aux dépenses concernant la sous-fonction routes et voiries de la fonction transports, routes et voiries.

Méthodologie

Remarques sur les comptes des dépenses de voirie

Seules les communes de 3 500 habitants ou plus sont légalement tenues de ventiler leurs dépenses par fonction dont leurs dépenses de voirie. Les communes de moins de 3 500 habitants représentent 90,7 % de l'ensemble des communes en 2023 et gèrent 508 908 km de voirie, soit 71 % de la voirie communale. De même, seuls les GFP comprenant au moins une commune de 3 500 habitants ou plus détaillent leurs dépenses de voirie. Par conséquent, il n'est pas possible d'étudier de manière exhaustive les dépenses de voirie des communes ou des GFP.

En 2013, 593 GFP présentent des dépenses de voirie sur les 1086 GFP qui ventilent leurs dépenses par fonction (575 sur 876 en 2017 et 563 sur 870 en 2023). De plus, la population des GFP qui ventilent leurs dépenses de voirie a augmenté de + 15,0 M d'habitants entre 2013 et 2017 (+ 90 000 entre 2017 et 2023). Par conséquent, l'étude du bloc communal est effectuée entre 2017 et 2023.

Certains départements ont renseigné leurs dépenses de voirie dans la sous-fonction Transports au moment d'un changement de la nomenclature M52 vers la M57.

Longueur de voirie

Entre 2013 et 2023, les communes, les départements et les CTU possèdent la compétence de voirie tandis que les régions participent à leurs investissements.

La longueur de voirie est collectée par les préfetures et la DGCL mais il s'agit d'une collecte déclarative. De plus, la longueur de voirie communale ne correspond qu'à la longueur de voirie classée dans le domaine public communal, à l'exclusion par exemple des chemins ruraux.

Par ailleurs, la longueur de voirie est utilisée par la Direction générale des collectivités locales (DGCL) afin de répartir la dotation globale de fonctionnement des collectivités locales. C'est pourquoi la longueur de voirie d'une année N est collectée selon le code officiel géographique de l'année N+1. Par conséquent, la longueur de voirie a été marginalement imputée pour la rendre cohérente avec le code officiel géographique de chaque année. De surcroît, la longueur de voirie n'est pas collectée pour les communes qui transfèrent la propriété de la voirie à un groupement de communes. Dans ce cas, la dernière longueur de voirie connue est utilisée les années suivantes.

Typologie du niveau de densité

L'Insee publie une grille de densité à sept niveaux de communes. À partir de cette grille, on construit une grille de densité à trois niveaux pour un champ géographique supra communal, départemental par exemple, selon la méthode d'agrégation fournie par l'Insee.

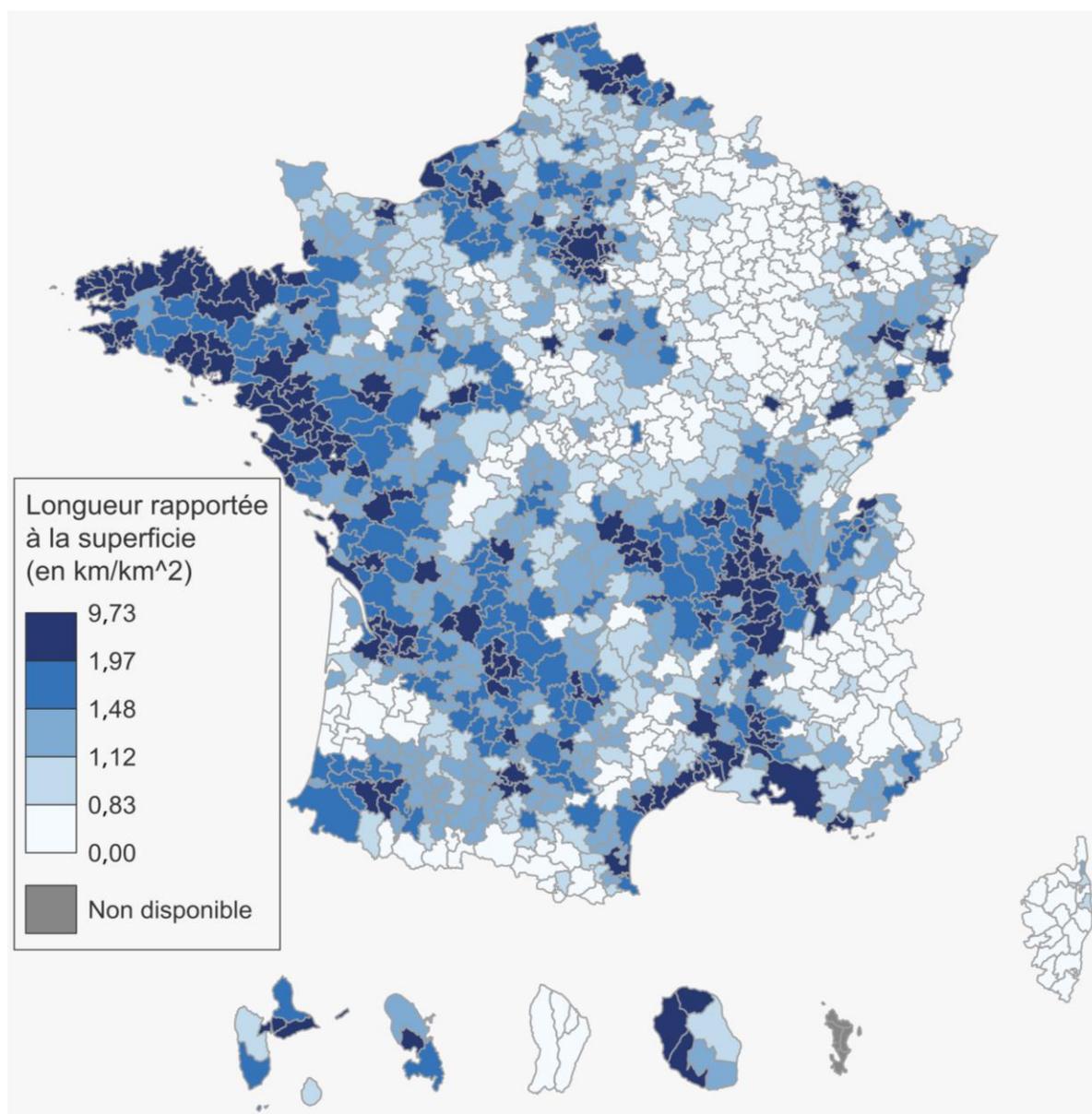
Typologie de l'aire d'attraction des blocs communaux

L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. L'aire d'attraction d'un bloc communal a été obtenue à partir des aires d'attraction de ses villes avec une classification à la majorité de 50 % ; en cas d'absence de majorité à 50 %, le bloc communal est classé dans la catégorie la plus proche entre « Bloc communal de la couronne d'un pôle d'attraction » et « Bloc communal d'un pôle d'attraction ». Pour l'échantillon des 44 blocs communaux, la quasi-totalité a été classée selon la règle de la majorité.

Typologie de la construction de logements individuels de l'échantillon des 44 blocs communaux

Pour chaque bloc communal, on calcule le rapport entre le nombre de logements individuels mis en chantier entre 2017 et 2023 (base Sitadel) et le nombre total de maisons en 2017 (base recensement de la population). Les classes ont été définies à l'aide d'une méthode de classification en fonction des évolutions de ces 44 blocs communaux : [+ 0 % ; + 2,2 %] (faible), [+ 2,2 % ; + 4 %] (modéré), [+ 4 % ; + 5 %] (élevée).

Longueur de voirie communale rapportée à la superficie des blocs communaux en 2023

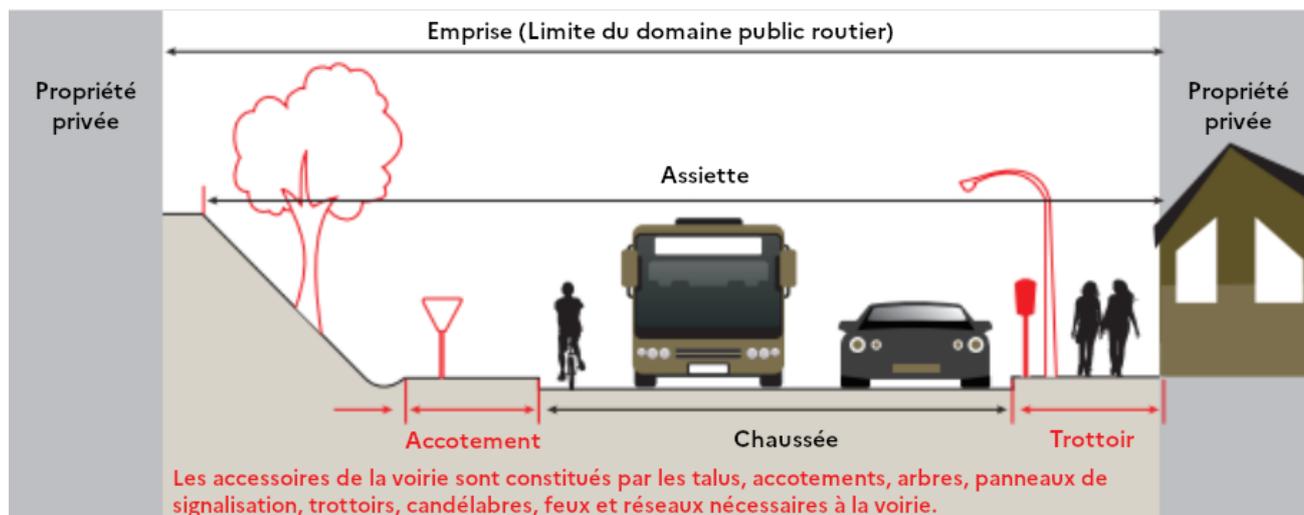


Source : DGCL. Données DGCL, longueur de voirie des communes (hors Mayotte).

Encadré n° 2 : La voirie et le champ de leurs dépenses

Périmètre de la voirie et de ses éléments constitutifs

Figure 12 - Périmètre de la voirie et de ses éléments constitutifs



Source : IGF via GART-AdCF, *La compétence voirie, un profil juridique en 40 questions-réponses*, novembre 2013.

Champ des dépenses de voirie

Les dépenses de voirie des collectivités territoriales se répartissent entre les dépenses de fonctionnement et celles d'investissement.

Les dépenses de fonctionnement comprennent :

1. Les travaux d'entretien et de réparation des chaussées ou de leurs accessoires :
 - a. Accotements (nivellement, fauchage, curage des saignées, désherbage, débroussaillage, élagage de haies ; réfections localisées de bordures) ;
 - b. Trottoirs, pistes cyclables ou accotements stabilisés, y compris parking ;
 - c. Talus (entretien de la végétation ou débroussaillage, reconstitution du profil) ;
 - d. Soutènements (réfections partielles des maçonneries, jointoiements et enduits) ;
 - e. Ouvrages d'écoulement des eaux en dehors des agglomérations (fossés en terre, maçonnés ou bétonnés, caniveaux, puisards, aqueducs et canalisations, ponceaux, drains ; maintien des conditions d'écoulement : curage, débroussaillage, réfections partielles de maçonneries, jointoiements et enduits ; entretien des parties métalliques, notamment peintures) ;
 - f. Ponts ;
 - g. Signalisations ;
 - h. Plantations (entretien et remplacements partiels).
2. Le maintien des conditions normales de circulation dont :
 - a. Balayage et nettoyage (entretien et fonctionnement du matériel, main-d'œuvre) ;
 - b. Déneigement (entretien et fonctionnement du matériel, main-d'œuvre) ;
 - c. Lutte contre le verglas (entretien et fonctionnement du matériel, main-d'œuvre).
3. Les moyens de service dont :
 - a. Personnel permanent ;
 - b. Frais administratifs (gestion) ;
 - c. Entretien et réparations des bâtiments, des installations fixes et du matériel ;

- d. Frais de fonctionnement des susdits, main-d'œuvre non permanente, carburants, combustible, assurances ;
- e. Petit outillage et matières premières qui sont immédiatement consommés.

Les dépenses d'investissement comprennent :

1. Les travaux pouvant être immobilisés (travaux qui ont pour effet de permettre une amélioration du service rendu à l'usager) des chaussées et de leurs accessoires :
 - a. Accotements (élargissement, transformation en accotement stabilisé, premier établissement de bordures, de trottoirs, pistes cyclables, parking, ou amélioration de ces ouvrages ; remplacement généralisé des bordures) ;
 - b. Talus (modifications géométriques, première construction de murs de soutènement, de perrés ; reconstitution à la suite d'effondrement, réfection générale de murs de soutènement, de perrés) ;
 - c. Ouvrages d'écoulement des eaux (premier établissement, amélioration des caractéristiques techniques ; reconstitution, réfection générale des maçonneries) ;
 - d. Ponts, tunnels, ouvrages de protection ;
 - e. Plantations (premier établissement).
2. Les équipements en moyens qui correspondent aux bâtiments et installations fixes ainsi que le matériel et l'outillage.

Prise en compte de l'indicateur de voirie dans les dotations versées aux collectivités

La longueur de voirie classée dans le domaine public des communes constitue l'un des indicateurs utilisés dans le cadre de la répartition des concours financiers de l'Etat aux collectivités, notamment la DGF.

Dans le détail, cet indicateur est utilisé pour le calcul des fractions « péréquation » et « cible » de la dotation de solidarité rurale (DSR), qui sont toutes deux déterminées, à hauteur de 30 %, en fonction de la longueur de la voirie classée dans le domaine public communal. La longueur de voirie classée dans le domaine public départemental intervient quant à elle à hauteur de 30 % dans le calcul de la dotation de fonctionnement minimale (DFM), composante de la DGF des départements, dans le calcul des enveloppes régionales de la dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID), à hauteur de 27 %, et dans la répartition aux départements d'une fraction de 64 M€ du produit des amendes de police de la circulation.

Les objectifs de l'indicateur de voirie utilisé dans le cadre de ces dotations sont de tenir compte des charges de spatialité spécifiques des territoires ruraux, en reflétant la dispersion de la population sur un territoire. A l'inverse, il ne vise pas à compenser les charges liées à l'entretien de la voirie, la DGF ayant vocation à financer les charges générales des collectivités et non une politique publique particulière.

Pour en savoir plus :

- Collectivités locales en chiffres – Annuaire statistique de la DGCL. Édition 2024, chapitre 4.
- L'entretien des routes nationales et départementales, Cours des comptes, 2022.
- Rapport de l'Observatoire National des Routes, 2024.

Ministère chargé des collectivités territoriales
Direction Générale des Collectivités Locales

2, Place des Saussaies — 75800 PARIS Cedex 08 — Téléphone : 01 40 07 68 29 – Télécopie : 01 49 27 34 29
Directrice de la publication : Cécile RAQUIN