

Paris, le 6 avril 2011

N/Réf. :fsh- 11040601

EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES

L'Etat reconnaît la dégradation des routes nationales mais assume son dogme budgétaire

Lors de la séance publique du Sénat consacrée aux Questions Orales de ce mardi, Yves DAUDIGNY a souhaité interroger la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement sur l'évolution des crédits d'entretien des routes nationales et ses conséquences pour la sécurité des usagers. La diminution drastique de ses crédits fait apparaître à plusieurs endroits du territoire national des chaussées en mauvais état, critique unanimement partagée par les professionnels. Le Sénat s'en était lui-même inquiété lors de la dernière loi de Finances, appelant le Gouvernement à développer une stratégie durable en la matière. C'est Benoist APPARU, Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, chargé du Logement, qui lui a répondu.



YVES DAUDIGNY

SENATEUR
DE L' AISNE

PRESIDENT DU
CONSEIL GENERAL

Un état des lieux inquiétant_ Alors que nos routes représentent toujours 90% du transport de voyageurs et 88 % de celui des marchandises, le Sénateur DAUDIGNY s'est inquiété de « *crédits d'entretien de notre réseau routier national [qui] n'ont de cesse de baisser alors même que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) fait le constat que 16% des chaussées sont en mauvais état et **qu'il faudrait pas moins de 120 millions d'euros supplémentaires par an pendant sept ans pour rattraper le retard ; auxquels s'ajoutent 10 millions d'euros par an pour les ouvrages d'art.*** ».

L'arbre qui cache la forêt_ Même s'il a salué les efforts consentis par le plan de relance permettant de porter le taux de renouvellement annuel des revêtements à 8% en 2008 ; à l'épuisement des crédits il n'a pu que constater que celui-ci est retombé à 5% dès l'an dernier. « *Une comparaison des crédits strictement liés à l'entretien et à l'exploitation des routes entre 2010 et 2011 montre une baisse de 25% sur les crédits d'entretien routier et presque moins 30% sur l'action chaussée.* ». Prenant l'exemple de la DIR Nord, il a ainsi pu noter que ses « *crédits d'entretiens sont ainsi passés de 51 M d'€ en 2010 à 36 M pour cette année* ».

Des coupes budgétaires déjà dénoncées par le Sénat_ Le Sénateur axonais c'est alors appuyé sur les travaux du Sénat, qui lors du Projet de Loi de Finances pour 2011 regrettait lui aussi que « *la gestion budgétaire de l'entretien des routes relève plutôt du coup par coup que d'une stratégie durable* ».

Une urgence à agir_ Il a rappelé l' « *urgence à agir, car ne pas investir aujourd'hui c'est payer plus cher demain et ce à la charge du contribuable ! C'est aussi laisser des usagers emprunter des routes potentiellement dangereuses. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle certains secteurs voient s'accumuler les nids de poule notamment dans l'Aisne, sur la RN2 il a déjà fallu limiter la vitesse et le tonnage et même neutraliser une voie à Crouy, dans l'agglomération de Soissons, depuis maintenant 4 ans !* »

Des crédits amputés par la viabilité hivernale_ Pour lui « *la situation apparaît d'autant plus critique que ces crédits servent aussi à payer la viabilité hivernale qui, au vu du mois de décembre passé, va fortement amputer les budgets déjà très contraints. L'abondance de neige va accélérer la détérioration des chaussées entre*



gel et dégel. Au printemps, les restes de crédits d'entretien ne suffiront pas à cacher la situation. Les Directeurs Interdépartementaux des Routes le reconnaissent eux-mêmes étant déjà appelés depuis le printemps dernier à opérer des économies substantielles en diminuant si nécessaire les niveaux de service. »

Yves DAUDIGNY a ainsi questionné le Ministre sur ce que le Gouvernement entendait faire « pour éviter ce que l'on pourrait appeler, si le sujet n'était pas si grave, une « sortie de route » ? » et sur les moyens qu'il compte mettre en place « pour financer justement l'entretien et l'exploitation de nos routes afin d'assurer la sécurité des usagers et de ceux qui y travaillent ? »

Un Gouvernement, droit dans ses bottes, reconnaît une baisse des crédits au nom d'un dogme budgétaire. En introduction de son propos le Secrétaire d'Etat a reconnu et souligné qu'« il est exact que pour faire face à l'objectif général de réduction des dépenses publiques -qui est le nôtre et que nous assumons totalement- le budget de l'entretien du réseau routier national non concédé a été diminué en 2011. »

Un réseau globalement en état correct... mais qui se dégrade. Tout en déclarant que « le réseau est globalement en état correct, avec un pourcentage faible de chaussée en mauvaise état qui nécessite des interventions lourdes » il a reconnu que « ce chiffre est toutefois en légère augmentation ».

Vers un redéploiement des moyens ? Enfin il a souhaité informer le Sénateur qu'il faudra « sans doute effectuer des redéploiements de moyens par rapport aux prévisions pluriannuelles » au vu des deux hivers rigoureux qui ont provoqué « une dégradation sensible du réseau routier national ».

En conclusion, le Ministre a souhaité rassurer en mentionnant que « les services sont évidemment mobilisés pour assurer en premier lieu la sécurité des usagers. Ils interviendront au plus tôt, dès l'apparition des dégradations, d'une part avec une signalisation adéquate du danger voire en imposant des restrictions de circulation d'autre part en réparant temporairement les dégradations » pour intervenir plus en profondeur « dès que les conditions atmosphériques le permettront ».

Yves DAUDIGNY dénonce la RGPP. Usant de son droit de réplique il a regretté « que l'application aujourd'hui d'un dogme budgétaire [a] pour conséquence grave une détérioration de l'état de nos routes nationales ».

Des chiffres têtus. Le Sénateur de l'Aisne n'a pu que réaffirmer que « le schéma de projet de loi de Finances pour 2011 indique bien que les crédits destinés à l'entretien préventif et à la réparation des chaussées, qui s'élevaient à 179 millions d'euros en 2008, ont été réduits à 74,5 millions d'euros pour 2011. C'est une diminution considérable ! »

Une réorganisation qui laisse des traces. Pour finir il a souligné que l'efficacité de la nouvelle réorganisation n'est pas encore complètement établie. « De nombreux témoignages marquent aujourd'hui le désarroi des salariés de ces directions. Il y va aujourd'hui de la sécurité des usagers, il y va également du développement économique des volumes de travaux confiés à nos entreprises, et c'est un point important qui ne saurait être sacrifié ».