



Question orale sans débat
Séance publique du 5 avril 2011
_ Évolution des crédits d'entretien des routes nationales
et ses conséquences pour la sécurité des usagers _

Question

M. la président. La parole est à M. Yves Daudigny, auteur de la question n° 1203, adressée à Madame la ministre du travail, de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Yves Daudigny. Nos routes restent aujourd'hui le principal vecteur de mobilité de nos concitoyens et assurent toujours 90% du transport de voyageurs et 88% de celui des marchandises.

Pourtant, les crédits affectés à l'entretien de notre réseau routier national n'ont cessé de baisser alors même que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de janvier 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.

Si le plan de relance a permis, par l'injection de 70 millions d'euros, de porter le taux de renouvellement annuel des revêtements à 8% en 2008, en 2010 celui-ci est retombé à 5%.

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. A titre d'exemple, pour la DIR Nord les crédits d'entretiens sont ainsi passés de 51 M d'€ en 2010 à 36 M pour cette année.

Voilà peut-être un début d'explication quant à l'état de nos routes qui ne cesse de se dégrader.

Récemment, dans un article du Monde, le Président de l'Usirf (Union des syndicats de l'industrie

routière française) et Directeur général adjoint d'Eurovia s'est inquiété de cette diminution des crédits. Il a ainsi jugé très insuffisant les 74,5 millions d'euros crédités cette année pour l'entretien préventif et la réparation de chaussées compte tenu qu'il est nécessaire de rénover les revêtements tous les sept à douze ans.

Sur ce point le rapport général sénatorial fait au nom de la Commission des Finances sur le Projet de Loi de Finance 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* ». Pourtant il y a 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 !

En outre, 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, - et je peux en témoigner - 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.

Pourtant, le réseau routier de l'Etat constitue le maillage stratégique des transports routiers. Il est

également une fierté nationale de par sa longue histoire.

Qu'entendez-vous faire pour éviter ce que l'on pourrait appeler, si le sujet n'était pas si grave, une « sortie de route » ?

Quels moyens comptez-vous mettre en œuvre pour financer justement l'entretien et l'exploitation de nos routes afin d'assurer la sécurité des usagers et de ceux qui y travaillent ?

Réponse

M. la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Benoist Apparu, *Secrétaire d'État chargé du Logement*. 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.

Et je répète que ce Gouvernement assume une volonté claire, nette et précise de réduction des dépenses publiques.

Pour déterminer les besoins d'entretien du réseau routier national les services du ministère disposent d'indicateurs qui permettent de suivre l'état du patrimoine. Les chaussées représentent une part importante du patrimoine de l'État et le suivi de l'évolution de leur état qualitatif est assuré grâce à une démarche appelée IQRN, Image Qualité du Réseau National. Des campagnes de mesure sont faites tous les trois ans sur le réseau.

Le réseau est globalement en état correct, avec un pourcentage faible de chaussée en mauvaise état qui nécessite des interventions lourdes. Ce chiffre est toutefois en légère augmentation. Depuis 2008, des moyens importants, en augmentation notamment grâce au plan de relance de 2009, ont pu être mobilisés.

La succession de deux hivers rigoureux a provoqué une dégradation sensible du réseau routier national, ceci nécessitera sans doute d'effectuer des

redéploiements de moyens par rapport aux prévisions pluriannuelles.

Dans cette attente, 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 que vous avez évoquées ; d'autre part en réparant temporairement les dégradations, et je pense évidemment aux nids de poule que vous avez également cités.

Enfin, par la programmation au printemps de travaux de remise en état définitive dès que les conditions atmosphériques le permettront.

Réplique

M. la président. La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Je vous ai écouté avec attention. Je ne puis, vous le comprendrez, partager l'idée que l'application aujourd'hui d'un dogme budgétaire aurait pour conséquence grave une détérioration de l'état de nos routes nationales.

Car les chiffres sont têtus : 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.

A ces réductions de crédits s'ajoutent aujourd'hui la nouvelle réorganisation suite à la disparition des Directions Départementales de l'Équipement et à une efficience des nouvelles directions Interdépartementales des Routes qui 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.
