



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

routes nationales

Question écrite n° 60115

Texte de la question

M. Léonce Deprez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le rapport annuel de la Cour des comptes, qui souligne les carences de la politique d'entretien routier. Il lui demande la suite qu'il envisage de réserver aux observations indiquant qu'il « n'existe aujourd'hui aucun texte, ni aucune méthode permettant de présenter une comptabilité patrimoniale de l'entretien routier qui serait de nature à fonder les besoins de crédits sur des bases explicites et qui permettrait, par le calcul d'un taux de retour sur investissement réaliste, de mieux arbitrer entre investissement et entretien ». Ce constat accablant mérite analyse et propositions d'action.

Texte de la réponse

Avant juin 1997, l'entretien du patrimoine national routier a été pénalisé du fait, d'une part, d'une diminution continue des effectifs du ministère de l'équipement, des transports et du logement depuis près de vingt ans, avec la suppression de 1 000 emplois par an, en majorité des emplois liés à l'entretien et à l'exploitation de la route, et, d'autre part, d'une érosion des crédits consacrés à cette tâche indispensable, particulièrement sensible aujourd'hui dans le domaine des ouvrages d'art. C'est ce constat que dresse la Cour des comptes dans son rapport sur l'entretien des routes nationales sur la période 1992-1997. Depuis sa prise de fonction, le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'est attaché à faire évoluer la situation des effectifs, de l'entretien courant et de la réhabilitation du réseau. Les effectifs des personnels d'entretien et d'exploitation de la route, dont la tendance à la baisse, réduite 1998, a été inversée en 2001, seront à nouveau en augmentation en 2002 de quatre-vingt-cinq emplois. Les moyens consacrés à l'entretien courant du réseau routier national, dont la réduction des crédits a été observée par la Cour entre 1988 et 1997, sont passés de 2 493 millions de francs (380 millions d'euros) en 1997 à 2 671 millions de francs (407 millions d'euros) en 2001. Ils augmenteront encore en 2002 avec les 429 millions d'euros proposés pour permettre, notamment, d'accélérer le renouvellement des équipements de sécurité et d'augmenter les moyens de l'entretien préventif des chaussées. Les moyens de la réhabilitation du réseau ont progressé significativement depuis 1997. Pour les chaussées, ils sont passés de 250 millions de francs (38 millions d'euros) en 1997 à 433 millions de francs (66 millions d'euros) depuis 1999. Les 66 millions d'euros demandés en 2002 permettront la remise à niveau des chaussées sur environ quatre-vingt kilomètres, la réfection des chaussées dans une quarantaine d'agglomérations, en association avec les collectivités locales, et la réalisation d'opérations de renforcement sur environ 150 kilomètres. Dans le domaine des ouvrages d'art, murs et tunnels, les 247 millions de francs (38 millions d'euros) en 1997 sont passés à 537 millions de francs (82 millions d'euros) en 2001. Les 88 millions d'euros proposés pour 2002 permettront la poursuite des opérations de réparation les plus urgentes. Ce sont donc plus d'une centaine d'ouvrages répartis sur l'ensemble du territoire qui vont être traités en 2002. Au total, depuis 1997, les crédits consacrés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau auront augmenté de plus de 28 %. Cette évolution traduit bien le caractère prioritaire donné à l'entretien du réseau routier national depuis cette époque et permet de combler progressivement l'insuffisance relevée par la Cour des comptes. Enfin, l'absence de texte fondateur de l'entretien routier souligné dans le rapport ne saurait signifier une absence de stratégie des

services du ministère de l'équipement, des transports et du logement sur ce champ. Après l'hiver exceptionnel de 1962-1963 qui a ruiné la plupart des chaussées du réseau routier, une expertise technique a montré que la structure des chaussées de la grande majorité du réseau des routes nationales devait être adaptée aux besoins du trafic. Le programme des renforcements coordonnés, lancé en 1969, avait pour objectif de permettre de circuler par tous les temps. Cet effort, considérable, mené pendant vingt ans, a coûté au total 50 milliards de francs. On peut d'ailleurs souligner que ce programme a fait l'objet, en 1985, d'une étude économique qui a montré qu'il avait atteint un taux exceptionnel de rentabilité immédiate sur investissement de 26 % pour les trafics élevés et de 12 % sur trafics modérés. A l'issue de cet important programme des années 1970 et 1980, les services de l'Etat ont pu développer, au cours de la dernière décennie, une politique d'entretien préventif du réseau et, parallèlement, des méthodes d'évaluation des chaussées et ouvrages d'art (image qualité des ouvrages d'art et image qualité du réseau national). Les dotations d'entretien consacrées aux routes nationales entre les années 1988 et 1992 ont été réduites de 20 %, alors que le trafic progressait sur cette même période de 8,5 % et les surfaces à entretenir de 11,5 % et cette situation a perduré ensuite du fait de la politique de limitation des dépenses publiques menée jusqu'en 1997. Les services de l'Etat ont donc été conduits pendant une longue période à concentrer leurs efforts sur les chaussées et les ouvrages d'art les plus fréquentés, au moyen d'une hiérarchisation du réseau traduisant ces priorités. Dans le même temps, de nouvelles attentes ont émergé. L'exigence de la sécurité des biens et des personnes s'accroît. Les usagers attendent de la route un service sûr, fiable, et aux qualités homogènes sur l'ensemble de l'itinéraire. Les riverains attendent également que la route s'intègre dans leur environnement et leur apporte le moins de contraintes possibles. Les services du ministère se doivent d'y répondre. L'appréhension d'une approche globale de l'exploitation et de l'entretien, prenant en compte des dimensions nouvelles, comme l'environnement et le développement durable, constitue un enrichissement des missions traditionnelles dans le domaine routier qu'il convient de développer.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60115

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 avril 2001, page 2211

Réponse publiée le : 18 février 2002, page 943