



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports routiers

Question écrite n° 10107

Texte de la question

A l'heure où l'insécurité routière fait rage, M. Bruno Bourg-Broc appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le gel des investissements routiers qui, au titre des autorisations de programme prévues en 2002, représenterait environ 35 %. De surcroît, le financement des nouveaux investissements routiers serait encore « plus aléatoire » (La lettre du maire n° 1325 - 29 octobre 2002). Il souligne que cette pratique était déjà celle de son prédécesseur, puisque 20 à 25 % des crédits routiers n'ont pas été consommés dans le cadre des précédents contrats de Plan pourtant prolongés d'une année jusqu'à la fin 1999. De surcroît, la relance des investissements routiers serait, selon les économistes s'inspirant des thèses keynésiennes, une des meilleures formules tendant à relancer l'économie au niveau de l'ensemble du territoire, puisque l'immense majorité des maires de France a des projets routiers de tailles diverses qui n'attendent que des autorisations de crédit pour démarrer. Il lui demande la nature, les perspectives et les échéances de son action ministérielle s'inspirant de ces réflexions sans attendre de futurs débats sur les infrastructures de transport prévus au printemps 2003 après de nouvelles études de la DATAR.

Texte de la réponse

Les crédits mis en place par le précédent gouvernement pour les contrats de plan entre l'Etat et les régions étaient déjà en décalage par rapport à une exécution linéaire des contrats. En effet, leur taux d'exécution à la fin de l'année 2001 n'était que de 25,4 %. En 2002, il s'est avéré que les recettes de l'Etat n'étaient pas à la hauteur des prévisions annoncées lors du vote de la loi de finances 2002. L'actuel Gouvernement a ainsi été amené à annuler une partie des crédits votés pour respecter les engagements pris en matière de déficits publics par la France, notamment lors du Sommet de Séville. Cette mesure a cependant été maîtrisée de manière à ne pas perturber le bon déroulement des chantiers en cours. Par ailleurs, elle a représenté 31 % des crédits votés pour les contrats de plan et non 35 %. Il convient de rappeler que les montants contractualisés entre l'Etat et les régions dans les contrats de plan ne peuvent pas être considérés comme des crédits. Seules les sommes inscrites dans les lois de finances votées par le Parlement ont vocation à s'appeler ainsi. La totalité des crédits attribués aux volets routiers du XIe contrat de plan a été affectée. Autrement dit, contrairement à une idée fréquemment exprimée, il ne reste aucun crédit sans emploi au titre du XIe Plan. Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer est sensible aux arguments que l'on peut invoquer sur l'intérêt des investissements routiers et en infrastructures de transport d'une manière générale pour accompagner le développement de l'économie et il veillera à ce que les réductions budgétaires qui pourraient s'exercer, soient aussi faibles que possible afin de ne pas pénaliser l'activité du secteur des travaux publics. Plus généralement, le Gouvernement a constaté qu'un nombre important de projets de liaisons ferroviaires, routières ou fluviales avaient été engagées, étudiées ou annoncées par le précédent Gouvernement sans que les financements nécessaires n'aient été garantis. Compte tenu de l'importance des montants en cause et de l'impératif d'achever les projets en cours de réalisation (comme le cas du TGV Est pour lequel le Gouvernement réaffirme son engagement) et qui mobilisent déjà des financements considérables, le Gouvernement a souhaité pouvoir disposer d'une appréciation précise de la situation des équipements et des divers projets envisagés. Plus particulièrement, il a souhaité pouvoir faire le point sur les caractéristiques de chaque projet et les contraintes de financement tant pour l'Etat, que pour les collectivités locales et es autres partenaires. C'est

pourquoi, le Gouvernement a chargé le Conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances d'un audit qui a été rendu au début du mois de mars. Il organisera ensuite un débat au Parlement sur la politique générale des transports, qui se tiendra en mai, et qui s'appuiera sur les résultats de cet audit sur les rapports des sénateurs Haenel et Gerbaud sur le fret ferroviaire, celui du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime ainsi que sur une étude prospective de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. Ce débat abordera la question de l'adéquation entre les moyens de financement des infrastructures et les projets à réaliser. En effet, les seuls besoins en développement et en maintenance des réseaux routiers ferroviaires et fluviaux identifiés par les auditeurs révèlent une impasse financière comprise entre 11 et 15 milliards d'euros sur la période 2003 à 2020. Il sera donc essentiel d'introduire de nouvelles ressources financières pour mettre en oeuvre la politique d'équipement que le Gouvernement avec l'éclairage du débat parlementaire, arrêtera.

Données clés

Auteur : [M. Bruno Bourg-Broc](#)

Circonscription : Marne (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10107

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 janvier 2003, page 167

Réponse publiée le : 28 avril 2003, page 3346