



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Routes

Question écrite n° 1555

Texte de la question

M. Francois Rochebloine attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le problème de la qualité du réseau routier français. La France reste le pays de la Communauté européenne dont les routes sont le plus meurtrières. Néanmoins, la lutte contre l'insécurité routière ne doit pas s'arrêter au permis à points. La qualité des infrastructures routières constitue en effet un facteur déterminant pour la sécurité. La responsabilité de l'État en ce domaine est claire. Il est d'ailleurs sur ce point intéressant d'analyser l'évolution des accidents selon le type d'infrastructures : une telle étude montre que les routes nationales sont ainsi quatre fois moins sûres que le réseau autoroutier. Aussi il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement sur les points suivants : quand l'État respectera-t-il ses engagements en matière de contrats de plan avec les régions ? Le Gouvernement compte-t-il augmenter les crédits, en constante diminution, pour l'entretien des routes et la résorption des points noirs ? Pourquoi continue-t-il à construire des routes à trois voies alors que l'on sait qu'elles sont les plus mortelles ?

Texte de la réponse

Le redressement de l'effort de modernisation du réseau routier national a d'ores et déjà été engagé par le Gouvernement à l'occasion du plan de relance des travaux publics. Outre le déblocage des crédits précédemment réservés et un volet spécifique pour les opérations de sécurité (dote de 100 MF d'autorisations de programme et 150 MF de crédits de paiement), ce plan prévoit des crédits supplémentaires pour accélérer les opérations d'investissements en cours (1 650 MF de crédits de paiement) et en lancer de nouvelles dans le cadre des contrats entre l'État et les régions (1 810 MF d'autorisations de programme et 610 MF de crédits de paiement). Ces crédits, déjà votés par le Parlement, permettront notamment de porter le taux de réalisation des contrats pour le Xe Plan de 84 à 96 p. 100. En ce qui concerne l'entretien du réseau routier, il convient d'en distinguer les deux volets principaux qui sont l'entretien stricto sensu et le programme de réhabilitation et de renforcement. L'entretien stricto sensu recouvre l'ensemble des activités d'entretien, essentiellement préventif, des chaussées, des dépendances et des équipements. Dans les prochaines années, l'objectif est de faire en sorte que la totalité du réseau puisse bénéficier de la politique d'entretien préventif indispensable pour préserver le patrimoine routier, dont la valeur de reconstruction est estimée à 630 milliards de francs. La baisse régulière des moyens qui ont pu être consacrés à l'entretien depuis 1988, de 20 p. 100, alors que le trafic a progressé de 8,5 p. 100 et les surfaces à entretenir de 11,5 p. 100, ne permet plus d'atteindre cet objectif ; en 1993, deux tiers du réseau seulement ont pu bénéficier de cette politique. Pour 1994, cependant, les moyens augmenteront de 3,9 p. 100 afin de mieux satisfaire les besoins. S'agissant du programme de réhabilitation et de renforcement, et dans le contexte difficile évoqué ci-dessus, les services du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme ont élaboré une méthode d'évaluation de la qualité des chaussées afin de connaître avec précision l'évolution de l'état du réseau. La campagne de mesures de 1992 a montré que la situation demeure globalement satisfaisante, mais que 15 p. 100 des voies nécessitent des interventions lourdes de remise en état. Il s'agit prioritairement du réseau autoroutier non concédé (majoritairement en zone urbaine) et du réseau routier national non encore renforcé. L'estimation des moyens financiers à consacrer à ce programme est de 12

milliards de francs. En 1994, compte tenu de la priorité accordée aux investissements routiers dans le cadre du XI^e Plan, c'est un montant de 215,40 MF qui est prévu pour la réhabilitation du réseau, en augmentation toutefois de 42 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1993. Sur le plan de la sécurité, la quasi-totalité des zones d'accumulation d'accidents recensées ont été traitées, notamment en 1993 grâce au fond de soutien. Pour le XI^e Plan, il est envisagé de développer un traitement systématique des sections présentant un niveau de risque anormal. La circulaire du 9 décembre 1991 a établi une nouvelle typologie du réseau routier national, l'objectif étant d'assurer un aménagement cohérent et une bonne lisibilité des itinéraires, ainsi qu'un niveau de sécurité élevé à l'usager. Sont définis seulement quatre types de routes : l'autoroute, la route express à une chaussée, l'artère interurbaine (à deux fois deux voies avec carrefours giratoires) et la route ordinaire (à deux voies avec seulement des créneaux de dépassements). Les routes à trois voies sont donc exclues, sauf dans le cas de sites difficiles (par exemple en zone de montagne) et à la condition expresse que la voie centrale soit clairement affectée à un sens de circulation.

Données clés

Auteur : [M. Rochebloine François](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1555

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mai 1993, page 1488

Réponse publiée le : 14 février 1994, page 788