



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

équipement et transports : budget

Question écrite n° 69854

Texte de la question

M. Jean-Pierre Abelin appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la baisse des crédits, dans le budget 2002 de son ministère, consacrés à la sécurité routière. Suite à la publication des chiffres dramatiquement élevés du nombre de morts en 2000 sur les routes, de l'ordre de 7 500, et du nombre de blessés graves, de l'ordre de 23 000, le Gouvernement avait décidé de faire de la sécurité routière une grande cause nationale. Cette initiative avait reçu l'aval de l'ensemble des élus français préoccupés par cette inacceptable exception française. Le bilan de l'année 2000 était pourtant en diminution par rapport aux années précédentes alors que celui de 2001 s'annonce plus noir que prévu puisque, par exemple, le mois de septembre a enregistré une augmentation de 6,5 % du nombre des accidents mortels. En outre, il faut malheureusement tenir compte du fait que nos statistiques sous-évaluent très certainement le nombre de morts sur les routes, dans la mesure où elles ne comptabilisent que les personnes décédées dans un délai de six jours après l'accident, contre trente jours dans la plupart des autres pays européens. Dans ce contexte, il s'interroge à la lecture du budget équipement et transports, pour l'exercice 2002, car il apparaît que les crédits de paiement consacrés à la sécurité routière baissent de 5 %, passant de 91,36 millions d'euros à 86,77 millions d'euros. Par ailleurs les crédits affectés à l'entretien des infrastructures, dont l'état est fondamental pour préserver au maximum la sécurité des usagers, ne font l'objet d'aucun effort particulier. Cette évolution est d'autant plus inquiétante que la Cour des comptes, dans son rapport annuel 2000, a sévèrement condamné les défaillances de l'Etat dans l'entretien du réseau routier national arrivé, selon les magistrats, à un seuil critique, devenant périlleux pour la sécurité et le confort des usagers. Par conséquent, il lui demande des explications sur ces baisses et ces stagnations en espérant que des mesures concrètes viendront compléter les effets d'annonce, lors de la prochaine discussion budgétaire à l'Assemblée nationale, car on ne peut se permettre de faire des économies sur la sécurité de nos routes.

Texte de la réponse

Comme le souligne l'honorable parlementaire, les crédits consacrés à la sécurité routière et à l'entretien routier avaient atteint un niveau extrêmement faible en 1997, après avoir régulièrement baissé entre 1993 et 1997. C'est ce qui a motivé le rapport de la Cour des comptes, qui porte sur cette période, et sans doute pour partie la stagnation du nombre de tués sur les routes entre 1995 et 1998, alors qu'aucun comité interministériel de sécurité routière ne s'est tenu entre 1994 et 1997. En rupture avec cette orientation, le Gouvernement a mis en oeuvre une politique déterminée de lutte contre l'insécurité routière, avec trois comités interministériels en novembre 1997, avril 1999 et octobre 2000 qui ont retenu de nombreuses mesures dont un nombre important ont d'ailleurs eu une traduction législative après avoir été proposées et acceptées par le parlement. Le budget de la sécurité routière a nettement augmenté pour atteindre près de 100 millions d'euros en 2002. L'évolution des crédits en moyens d'engagement en 2002 est de plus 8,3 % par rapport à 2001 et de plus de 40 % par rapport à 1997. Cette augmentation a permis de mettre en oeuvre différentes priorités conduisant à des résultats significatifs, notamment par une baisse du nombre de tués par an : 8 437 en 1998, 8 023 en 1999 et 7 643 en 2000 et un niveau inférieur en 2001. 2 000 vies et 16 000 blessés graves ont été épargnés par rapport à ce

qu'aurait été la reconduction du bilan de 1998. Il est exact qu'il s'agit, comme auparavant, de bilans à 6 jours, auxquels un coefficient correctif est appliqué pour effectuer des comparaisons internationales sur des bilans à 30 jours. Pour 2002, la baisse des crédits de paiement résulte de reports de crédits conjoncturels. En effet, des retards ont été pris, du fait notamment de la signature tardive des contrats de plan Etat-région et de rattachement de fonds de concours tardifs, créant des incertitudes. 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, fortement réduite à partir de 1998, a été inversée en 2001, seront à nouveau en augmentation en 2002 de 85 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 380 millions d'euros (2 493 millions de francs) en 1997 à 407 millions d'euros (2 671 millions de francs) 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 38 millions d'euros (250 millions de francs) en 1997 à 66 millions d'euros (433 millions de francs) depuis 1999. Les 66 millions d'euros demandés en 2002 permettront la remise à niveau des chaussées sur environ 80 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 38 millions d'euros (247 millions de francs) en 1997 sont passés à 82 millions d'euros (537 millions de francs) 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 7,62 milliards d'euros (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 possible. 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. Jean-Pierre Abelin](#)

Circonscription : Vienne (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69854

Rubrique : Ministères et secrétariats d'état

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 décembre 2001, page 6885

Réponse publiée le : 15 avril 2002, page 2025