

question du jour

Comment améliorer l'état des routes en France?



Julien Vick
Délégué général du Syndicat des équipements de la route
(Photo : Jean Chiscano)

Nous avons besoin d'un grand plan de maintenance

Il existe un classement établi par le Forum économique mondial sur la qualité des infrastructures routières, c'est-à-dire à la fois l'état des chaussées, des panneaux, du marquage, des glissières de sécurité...

En 2011, la France était numéro un. Aujourd'hui, elle se trouve à la septième place. On constate bien une dégradation générale, c'est une réalité et pas simplement le sentiment des automobilistes. La réduction des budgets se traduit par une détérioration de la chaussée, avec notamment les nids de poule, mais aussi de la signalisation horizontale et des panneaux, qui deviennent illisibles. Certaines lignes blanches sont ainsi totalement effacées. Quant aux panneaux, au nombre de 20 à 25 millions sur tout le territoire, on estime que 30 à 40 % ne sont pas

La réduction des budgets se traduit par une détérioration de la chaussée, avec notamment les nids de poule, mais aussi de la signalisation horizontale et des panneaux, qui deviennent illisibles.

conformes. Un panneau a une durée de vie de sept à douze ans. Malheureusement, on en voit qui sont au bord de la route depuis un quart de siècle et qui, forcée-

Selon un rapport interne du ministère des transports révélé par le « Journal du Dimanche », le réseau routier géré par l'État s'est dégradé et souffre d'un « sous-investissement chronique ». Mais le problème touche aussi les infrastructures dépendant des collectivités locales, qui font face à la baisse des dotations financières.

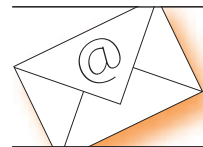
ment, ne jouent plus leur rôle.

Au bout du compte, nous avons un réseau de moins en moins bien équipé et de moins en moins entretenu. Il faut tirer la sonnette d'alarme à tous les niveaux, au niveau de l'État, mais aussi au niveau des collectivités locales. Sur un million de kilomètres de route en France, 600 000 sont communales et plus de 300 000 départementales. C'est sur ce réseau secondaire que l'on constate qu'il y a de moins en moins de budget alloué. Mais le problème est général, à la ville comme à la campagne. C'est un vrai souci pour la sécurité routière, ce n'est pas anodin.

Nous avons besoin d'un grand plan pour la maintenance des routes et nous attendons beaucoup de la loi d'orientation des mobilités portée par Elisabeth Borne, ministre chargée des transports. On espère que le texte sera discuté en conseil des ministres en septembre, qu'il comportera des signaux politiques forts et que les budgets nécessaires seront affectés.

La solution, c'est d'investir, mais au-delà de cela, c'est aussi de bien utiliser l'argent public, pour que la dépense soit efficace. Cela signifie avoir une vraie politique de gestion du patrimoine, de ses routes et de leurs équipements, en commençant par une bonne connaissance de ce patrimoine. Aujourd'hui, certaines collectivités ne savent pas, par exemple, combien elles ont de panneaux implantés. Apprendre à mieux gérer son patrimoine, c'est faire des économies.

Recueilli par Pascal Charrier



courrier

Vos réactions par courrier: 18 rue Barbès, 92128 Montrouge Cedex. Sur le site: www.la-croix.com
Par courriel: lecteurs.lacroix@bayard-presse.com.

Rage et sable

— Bruno Frappat dans sa chronique « Rage et sable » (*La Croix* des 23-24 juin) semble se ranger parmi les « belles âmes » qui seraient les seules à avoir une vue réaliste sur l'immigration, s'appuyant sur l'histoire de l'humanité faite de migrations permanentes. Entre les belles âmes et les cyniques, il y a place pour les rationalistes. L'Afrique a tous les atouts pour faire vivre dignement son milliard d'habitants. À la condition qu'on mette en œuvre les bases mêmes de son développement, au lieu de laisser les étrangers continuer de piller ses richesses. Si l'Afrique est dans cet état, c'est que la finance mondialisée a volontairement oublié de prendre en charge son développement, ce qui lui couperait ses projets funestes. L'Afrique dispose d'un atout majeur : l'énergie solaire inépuisable. Elle a d'énormes richesses dans son sous-sol en partie volées par des entrepreneurs sans foi ni loi. Il faut une coalition très forte qui impose à la finance mondiale de s'investir, à fonds perdus, dans le développement de l'Afrique au seul profit des Africains (pas forcément de ses dirigeants, souvent corrompus). L'émigration n'est pas une fatalité.

André Martin
(Loiret)

— Je m'étonne de la conclusion à laquelle arrive Bruno Frappat, après une analyse historique très approximative... Constatant que, dans l'histoire du monde, depuis des millénaires, les migrations des peuples ont été permanentes, il conclut que la seule solution réaliste est « de se préparer à accueillir les migrants en grand nombre ». Il oublie de rappeler que dans le même temps des peuples ont également résisté à l'envahissement, ce qui est une réaction assez logique. Pensons à Poitiers et Charles Martel, au recul des Ottomans dans les Balkans au XVIII^e siècle... Rien n'est jamais acquis... Pourquoi alors, chez Bruno Frappat un tel pessimisme, un tel fatalisme ? Il me semble autant paralysé par le sujet que le sont nos politiques qui sont incapables de présenter une vision d'avenir sur cette question. Et ce n'est pas parce qu'elle est difficile qu'il ne faut pas essayer de la traiter. Mais surtout, on sent poindre l'habituelle langue de bois sur le sujet qui veut nous contraindre au manichéisme simpliste : humaniste contre réactionnaire.

François Fournier
(Bouches-du-Rhône)

L'ascenseur social est en panne : il est remplacé par l'escalier social avec une progression plus difficile jalonnée de risques de chute.

Bernard Labat

— Sans être nécessairement « un douteux personnage » ou un « triste sire », on peut ne pas partager l'analyse et le fatalisme de Bruno Frappat dans sa chronique des 23-24 juin.

Son analyse des migrations élude en effet un élément important : si effectivement « il y a des millénaires que cela dure », c'était sur une terre beaucoup moins peuplée ; ce qui était encore possible dans un monde qui, à la fin du XIX^e siècle, ne comptait guère plus d'un milliard et demi d'habitants, ne l'est plus avec une population qui a quintuplé depuis cette période. « Errer sur la terre au gré de ses besoins et de ses envies » ne paraît plus possible avec sept milliards et demi de personnes. Plus l'effectif d'une collectivité augmente, plus les nécessités du collectif s'imposent aux desiderata individuels ; il y va de la cohésion des États, de la survie de leurs infrastructures éducatives et sanitaires et de leurs systèmes de protection sociale.

Quant à l'impossibilité d'endiguer ce phénomène, un article de Jay Winter, dans la même édition, rappelle que les États-Unis ont mis fin, entre 1924 et 1929, à l'immigration massive en provenance d'Europe sans que cela ait apparemment provoqué d'indignation générale. Migrer coûte cher, notamment lorsque le voyage est pris en main par des réseaux de passeurs. Les collectivités familiales et villageoises des pays de départ épuisent ainsi leurs maigres économies pour financer la fuite de leurs éléments les plus jeunes et les plus dynamiques vers des pays d'accueil mythifiés. Cette spirale du sous-développement est-elle une fatalité ?

Pierre Bunel
(Haute-Garonne)

(À suivre)