



L'effondrement du pont de Gênes nous alerte sur l'état de nos routes

Le démantèlement du pont Morandi commence aujourd'hui. En France, 17% des routes sont dégradées et 7% des ouvrages d'art nécessitent une rénovation.

08/02/2019 14:26 CET | Actualisé 08/02/2019 14:35 CET



Bloomberg via getty images

Le ministre des transports italien s'exprime devant la presse au moment où commence le démantèlement du pont Morandi à Gênes, le 8 février 2019.

L'accident de Gênes est encore dans toutes les mémoires. Au-delà du drame humain, au-delà des images choquantes, ce qui a profondément marqué les esprits c'est que ce pont se soit écroulé non pas dans un pays en voie de développement, mais au cœur de l'Europe.

Sans surprise, ce drame a posé la question de l'entretien de la route et de ses équipements dans tous les pays européens. En France, le gouvernement n'avait pas attendu l'accident de Gênes pour lancer un audit sur l'état des routes, qui a été rendu public en juillet dernier. Il en ressort que 17% des routes du réseau national sont dégradées et que 7% des ouvrages d'art nécessitent une rénovation[1].

Derrière l'entretien, ce sont surtout les moyens alloués à ces infrastructures qui sont interrogés, *a fortiori* en France, où les vagues successives de déconcentration et de décentralisation ont peu à peu confié la responsabilité de l'immense majorité du réseau

routier aux collectivités locales –les communes et départements gèrent plus de 98% du réseau routier français, qui compte plus d'un million de kilomètres de routes.

Alors des moyens, oui, mais pour quoi faire?

Avant d'interroger les dotations financières, se pose avant tout la question de la capacité à gérer le patrimoine routier et notamment les équipements de la route: les panneaux, les feux tricolores, les glissières de sécurité, les écrans acoustiques, ou encore le marquage au sol... En effet, si ces éléments sont essentiels à la sécurité des usagers de la route, il n'en demeure pas moins qu'ils sont trop souvent peu ou mal pris en compte dans les politiques de gestion et d'entretien des collectivités.

La décentralisation, si elle permet davantage de subsidiarité, a aussi conduit à une dispersion des compétences, des connaissances et à terme des outils de gestion. On constate aujourd'hui une grande disparité d'une collectivité à l'autre.

Sans état des lieux, et sans politique dédiée, pas d'amélioration possible...

Les organisations qui fournissent des outils et des services pour la route sont quotidiennement les témoins des difficultés des collectivités dans leur gestion du patrimoine routier: en effet, celles-ci n'ont pas toujours connaissance des normes, des bonnes pratiques et des besoins de renouvellement des équipements.

Les défauts de gestion ont des conséquences multiples :

- Sur la sécurité routière: les équipements de la route jouent un rôle majeur pour les usagers, quelles que soient les conditions climatiques. Les statistiques de la sécurité routière ne prennent plus précisément en compte le défaut d'équipements d'infrastructures dans l'accidentalité. Cependant, si on constate que les causes d'un accident sont souvent multifactorielles, l'environnement routier est dans plus d'un tiers des cas facteur contributeur[2]. Un panneau dégradé ou plus suffisamment réfléchissant, un marquage absent ou dégradé, une glissière de sécurité absente, sont autant de facteurs de risque supplémentaires.

« Si on constate que les causes d'un accident sont souvent multifactorielles, l'environnement routier est dans plus d'un tiers des cas facteur contributeur. »

- Sur l'efficience des finances publiques: les enveloppes budgétaires initialement prévues pour l'entretien de la route peuvent parfois être utilisées pour couvrir des dépenses bien éloignées de leur fléchage initial. Et lorsque les budgets sont bien alloués, ils ne sont pas nécessairement utilisés à bon escient.

- Sur l'avenir de la mobilité: les équipements de la route sont essentiels pour accueillir les véhicules autonomes. En effet, ces véhicules interagiront avec leur environnement direct qui doit être stabilisé et performant: marquage routier, feux de signalisation, panneaux et équipements de sécurité. Il n'y aura pas de mobilité connectée ou autonome sans la mise en place d'équipements d'infrastructures prenant en compte les nouvelles exigences de la route. Les premières expérimentations à venir, grâce aux évolutions législatives de la loi PACTE et de la LOM prochainement débattue, montreront rapidement les impératifs d'adaptation des équipements. Compte tenu de l'évolution technologique rapide de l'industrie et de celle tout aussi prompt des usages, il est indispensable de se préparer dès à présent afin de rester dans la course européenne pour l'attractivité et la compétitivité de notre pays.

Cependant, le partage d'expériences, les recommandations et un contrôle plus systématique des réseaux routiers seraient de précieux outils opérationnels pour les collectivités, s'ils étaient mis en œuvre. Au-delà de leur rôle évident pour la sécurité routière, ils seraient gages d'efficience des ressources publiques et permettraient au réseau routier une réelle capacité à accueillir les mobilités d'avenir.

[1] Derniers résultats d'audits du réseau routier national non concédé, Ministère chargé des Transports, juin 2018.

[2] "La sécurité routière en France: Bilan de l'accidentalité de l'année 2017", Observatoire National Interministériel de la sécurité routière.

Les signataires de cette tribune sont :

Jean-Marc Zulesi, Député LREM des Bouches-du-Rhône et rapporteur de la LOM

Laurianne Rossi, Députée LREM des Hauts-de-Seine

Damien Adam, Député LREM de Seine-Maritime et rapporteur de la LOM

Aly Adham, Président du Syndicat des Equipements de la Route (SER)