



L'ETAT DES ROUTES, SOURCE D'ACCIDENTS

40 ANS DE TRAFIC

L'examen des chiffres de la Sécurité Routière montre une décroissance considérable des accidents de la route entre 1970 et 2010. On est passé de 16 387 tués à 3 998 par an en 40 ans, soit quatre fois moins en première analyse.

Mais, pendant ce temps, le parc automobile a été multiplié par 2,75 (en passant de 13,7 à 37,7 millions de véhicules) et le trafic par 2,77 (de 202 à 561 milliards de km).

Les kilométrages annuels parcourus par les véhicules de chaque parc sont proches (14 733 en 1970, 14 863 en 2010), ce qui veut dire que les besoins unitaires de circulation sont stables en France à travers le temps.

Chaque véhicule ne roule pas plus, mais le nombre de véhicules a augmenté.

QUI A FAIT PLIER LA COURBE ?

La courbe montante des accidents a basculé en 1972 pour décroître inexorablement pendant les quatre décennies suivantes.

Les vrais facteurs les plus généralement admis qui ont engendré la baisse heureuse de l'accidentalité sont :

- l'amélioration considérable des véhicules en matière de sécurité structurelle et d'équipements de sécurité (dont la ceinture) ;
- l'amélioration du réseau (autoroutes, ronds-points, trois voies supprimées, réfections de chaussée, meilleure signalisation, etc) mais variable selon l'époque ;
- législations successives sur les vitesses autorisées, développement des procédures de contrôle (radars, contrôle technique, permis à points, alcoolémie, etc).

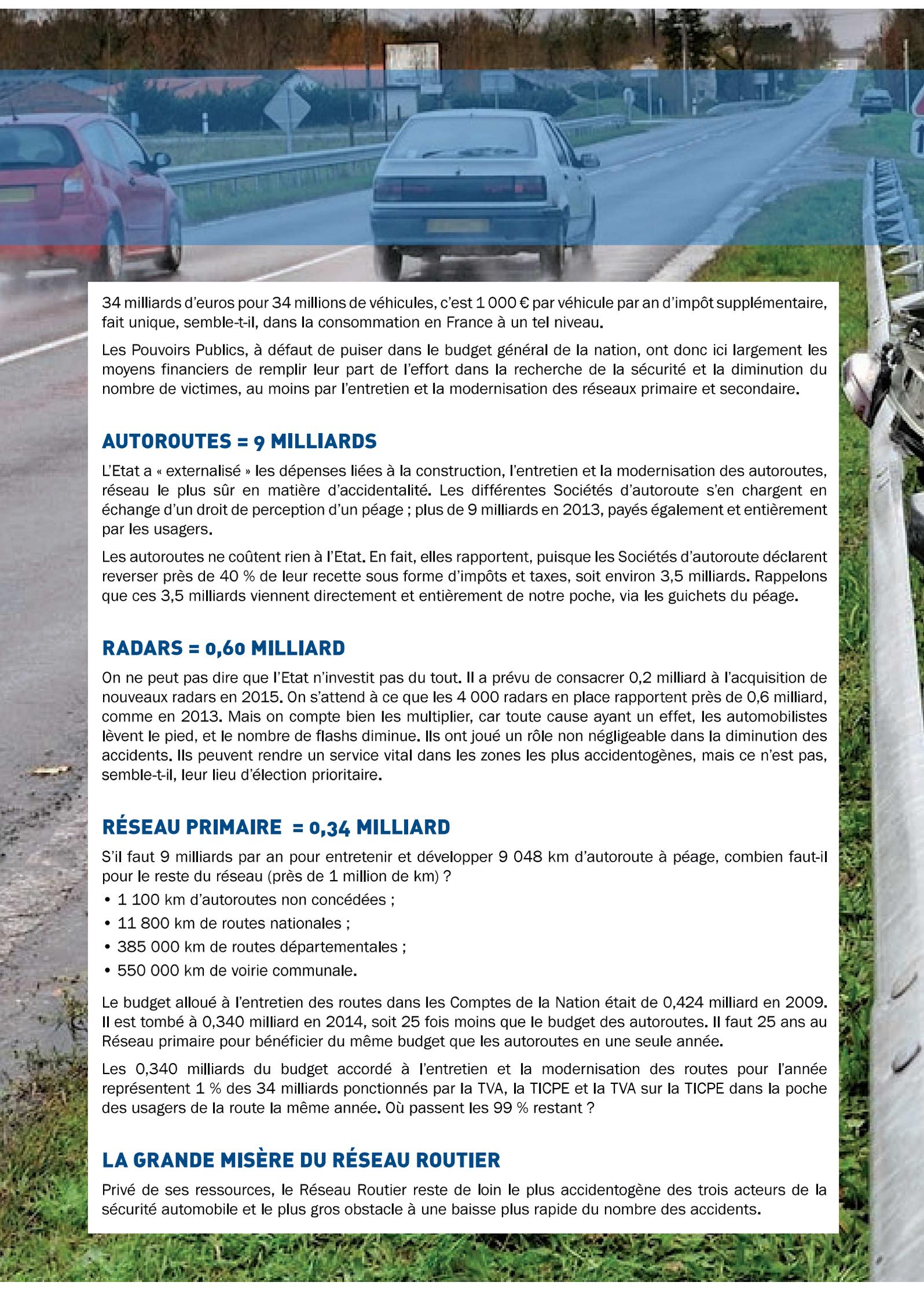
On ne peut oublier le quatrième facteur : la conduite. C'est l'automobiliste qui tient le volant et donc est responsable des évolutions du véhicule sur la route et, malgré des problèmes récurrents d'alcoolémie (qui ne sont pas spécifiques à l'automobile), on peut penser que deux générations d'automobilistes, en quarante ans, ont joué le jeu en améliorant leur conduite, et rempli leur partie de l'enjeu.

LE RETARDATAIRE

Les constructeurs et les automobilistes ont fourni leur part de l'effort, même s'il reste encore beaucoup à faire. Le parent pauvre de la sécurité, le retardataire, dans cette dernière décennie, est le réseau routier dans les domaines de l'entretien et de la modernisation.

TVA SUR LE CARBURANT + TICPE + TVA SUR LA TICPE = 34 MILLIARDS

Les usagers de la route paient bon an mal an 60 milliards de taxes à l'Etat, dont 26 milliards correspondent à la taxation habituelle qui est appliquée à toute activité économique et commerciale (dans le cas présent TVA sur les véhicules, les réparations, taxes sur l'assurance, etc.). Le reste, soit 34 milliards, correspond à la TVA sur le carburant, la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques appliquée aux carburants routiers, additionnée de sa propre Taxe sur la Valeur Ajoutée (un impôt sur l'impôt, ou plus exactement sur une accise).



34 milliards d'euros pour 34 millions de véhicules, c'est 1 000 € par véhicule par an d'impôt supplémentaire, fait unique, semble-t-il, dans la consommation en France à un tel niveau.

Les Pouvoirs Publics, à défaut de puiser dans le budget général de la nation, ont donc ici largement les moyens financiers de remplir leur part de l'effort dans la recherche de la sécurité et la diminution du nombre de victimes, au moins par l'entretien et la modernisation des réseaux primaire et secondaire.

AUTOROUTES = 9 MILLIARDS

L'Etat a « externalisé » les dépenses liées à la construction, l'entretien et la modernisation des autoroutes, réseau le plus sûr en matière d'accidentalité. Les différentes Sociétés d'autoroute s'en chargent en échange d'un droit de perception d'un péage ; plus de 9 milliards en 2013, payés également et entièrement par les usagers.

Les autoroutes ne coûtent rien à l'Etat. En fait, elles rapportent, puisque les Sociétés d'autoroute déclarent reverser près de 40 % de leur recette sous forme d'impôts et taxes, soit environ 3,5 milliards. Rappelons que ces 3,5 milliards viennent directement et entièrement de notre poche, via les guichets du péage.

RADARS = 0,60 MILLIARD

On ne peut pas dire que l'Etat n'investit pas du tout. Il a prévu de consacrer 0,2 milliard à l'acquisition de nouveaux radars en 2015. On s'attend à ce que les 4 000 radars en place rapportent près de 0,6 milliard, comme en 2013. Mais on compte bien les multiplier, car toute cause ayant un effet, les automobilistes lèvent le pied, et le nombre de flashes diminue. Ils ont joué un rôle non négligeable dans la diminution des accidents. Ils peuvent rendre un service vital dans les zones les plus accidentogènes, mais ce n'est pas, semble-t-il, leur lieu d'élection prioritaire.

RÉSEAU PRIMAIRE = 0,34 MILLIARD

S'il faut 9 milliards par an pour entretenir et développer 9 048 km d'autoroute à péage, combien faut-il pour le reste du réseau (près de 1 million de km) ?

- 1 100 km d'autoroutes non concédées ;
- 11 800 km de routes nationales ;
- 385 000 km de routes départementales ;
- 550 000 km de voirie communale.

Le budget alloué à l'entretien des routes dans les Comptes de la Nation était de 0,424 milliard en 2009. Il est tombé à 0,340 milliard en 2014, soit 25 fois moins que le budget des autoroutes. Il faut 25 ans au Réseau primaire pour bénéficier du même budget que les autoroutes en une seule année.

Les 0,340 milliards du budget accordé à l'entretien et la modernisation des routes pour l'année représentent 1 % des 34 milliards ponctionnés par la TVA, la TICPE et la TVA sur la TICPE dans la poche des usagers de la route la même année. Où passent les 99 % restant ?

LA GRANDE MISÈRE DU RÉSEAU ROUTIER

Privé de ses ressources, le Réseau Routier reste de loin le plus accidentogène des trois acteurs de la sécurité automobile et le plus gros obstacle à une baisse plus rapide du nombre des accidents.