

## Réseau routier: gare aux fausses économies

Mystérieusement détournée de sa destination première pour atterrir dans la corbeille d'un quotidien alémanique, une lettre de l'Office fédéral des routes nous apprenait récemment que notre ministre des finances, M. Kaspar Villiger, ordonnait d'économiser plus de 220 millions de francs sur les budgets routiers de 2002 et 2003.

Dans un premier temps, on peut certes comprendre les soucis de notre grand argentier, écartelé entre des exigences trop souvent contradictoires. Dans le cas présent, l'argent ne manque pourtant pas. Depuis plusieurs années, la caisse fédérale accumule les excédents de recettes du compte routier, alimenté par la vignette autoroutière et par les impôts et taxes sur les carburants qui totalisent 84 centimes par litre. Ces réserves, constitutionnellement affectées au trafic routier, atteindront 3,5 milliards de francs à la fin de cette année. Le problème reste que cette réserve n'est que comptable. A cet égard, les exigences des milieux qui demandent depuis belle lurette la création d'un Fonds de financement de la route, par analogie au Fonds de financement des transports publics (FinTP), paraissent pour le moins fondées.

De surcroît, ces restrictions budgétaires ne font que reporter à plus tard, et en l'amplifiant, le problème récurrent de l'entretien du réseau routier. Créée dans le cadre de la Conférence suisse de la construction par la Société suisse des entrepreneurs (SSE) et ses groupes professionnels, la "Task force routes" présentait à ce sujet, en août dernier, une étude fort parlante. Dans une optique à long terme, ces spécialistes ont calculé que 1,5 à 2% de la valeur de remplacement d'il y a 20 ans doivent être affectés annuellement à cet entretien. Si on applique ce scénario aux seules routes nationales, il faudrait investir 550 à 730 millions de francs en 2002 alors que le montant prévu à cette fin -avant réductions- n'est que de 470 millions. Scénario identique pour les routes cantonales et communales, dont 17 à 26% ont besoin d'être assainies dans les cinq ans à venir.

L'objectif prioritaire ne consiste nullement à accroître le confort de roulement, mais à maintenir la capacité de fonctionnement du réseau à long terme en injectant régulièrement les moyens financiers nécessaires, précise la "Task force". Car plus on reporte et plus l'état de nos routes se dégrade. Avec pour conséquences une hausse vertigineuse des coûts d'entretien et de réparation.

Bref: si l'on veut épargner, il faut planifier à long terme les besoins d'entretien et engager les travaux au moment propice. La lettre précitée indique malheureusement que Berne prend la voie contraire. Ces économies à courte vue s'avéreront fort coûteuses dans le futur.

### Jean-Claude Chappuis