

Etat des routes : la France chute de 11 places dans un classement mondial : Macron perfuse les banlieues

écrit par Jules Ferry | 26 octobre 2019



Le triste état de nos routes : les moyens financiers consacrés à la voirie par l'administration publique sont en baisse d'environ 25 % entre 2013 et 2016.

Nos routes et voies ferrées sont à bout de souffle mais Macron perfuse les banlieues

Où passe notre argent ?

Les gouvernements pensent acheter la paix sociale en déversant des milliards dans les banlieues.

Or, l'actualité nous montre que l'état des infrastructures de notre pays est déplorable (routes, réseau ferré entre autres).

L'Etat n'investit pas assez et choisit les dépenses sociales à court terme pour éviter la guerre civile : on l'a vu pendant le mouvement des Gilets jaunes, il ne fallait

surtout pas que la banlieue rejoigne le mouvement.

Cela aurait signifié l'embrassement général, ce que le gouvernement redoute par-dessus tout.

On est doublement en colère face au constat : d'une part les dépenses d'investissement n'ont pas été réalisées (c'est invisible au début mais cela commence à se voir sérieusement).

D'autre part, les politiques sociales telles qu'elles sont menées constituent un redoutable cheval de Troie du communautarisme...

Le Gaulois (contribuable) subit donc la double peine.

Alors, stop ou encore ?

La France chute de 11 places dans un classement mondial sur l'état des routes

La France, première en 2012, chute à la 18ème place dans le classement sur la qualité des routes établi par le Forum économique international (sur 141 pays).

La qualité des routes françaises se dégrade. C'est l'une des conclusions sur l'état de l'économie française que l'on peut tirer à la lecture du très fouillé rapport sur la compétitivité, publié la semaine dernière par le Forum économique mondial qui organise chaque année le Forum de Davos.

50% des surfaces de chaussées sont à renouveler et près d'un pont sur dix est en mauvais état

Sous-investissement manifeste de l'État

Ces résultats ne font en fait que confirmer les conclusions d'un audit commandé en 2018 par la direction des infrastructures.

Le rapport de l'Observatoire des routes tirait effectivement la sonnette d'alarme sur plusieurs points.

Premier constat: la vétusté des routes françaises.

Sur le réseau départemental, l'âge moyen de la «couche de roulement» (le bitume) est de 13,3 ans et atteint même 24 ans pour les routes les moins «critiques».

Sur le réseau non-concédé – notamment les routes nationales –, la situation n'est pas plus glorieuse:

«Le taux de renouvellement annuel des couches de surface a été de l'ordre de 4 à 5 % de la surface totale des chaussées, soit un renouvellement tous les 20 à 25 ans en moyenne» précise l'Observatoire des routes.

Ce manque d'entretien se ressent sur la qualité de l'asphalte français.

D'après un audit du Ministère de la transition écologique et solidaire, réalisé par les bureaux d'études Nibuxs et IMDM, 17 % des routes et 7% des ponts sont gravement endommagés et nécessitent des réparations structurelles.

Selon les bureaux d'étude, si rien n'était fait d'ici 2037, 62 % des chaussées nationales seront dans un état «très dégradées», contre 29% aujourd'hui.

Routes de France : un réseau déplorable

En cause, là encore, le sous-investissement chronique de l'État dans ses infrastructures. Selon «Routes de France», la

fédération des industriels de la route, **«les moyens financiers consacrés à la voirie par l'administration publique sont en baisse d'environ 25 % entre 2013 et 2016».**

Des lacunes confirmées par les professionnels du secteur, qui ont dû faire face à une baisse d'activité de 30% entre 2010 et 2016, selon la même source.

Concrètement, depuis le début de la décennie, les organismes publics tentent de limiter les dépenses.

Et le poste de réfection des routes fait les frais cette vision court-termiste.

À tel point que «Routes de France» alerte les pouvoirs publics sur les **dangers de la constitution d'une «dette grise» pour les futures générations:**

À tel point que «Routes de France» alerte les pouvoirs publics sur les dangers de la **constitution d'une «dette grise» pour les futures générations:**

«En 2016, en France, 15 milliards d'euros ont été investis dans le réseau routier: cette somme peut sembler importante, mais elle ne représente en fait que 0,6 % de la valeur totale du réseau. À ce rythme, il faudra plus de 160 ans pour renouveler l'ensemble du réseau. Qui peut penser que notre réseau tiendra jusque-là?» s'alarme la fédération.

La solution? Investir massivement, tout de suite.

Et «Routes de France» de rappeler, **en bon père de famille, que «les travaux d'entretien préventifs sont bien moins lourds et nettement moins coûteux que les travaux curatifs lancés trop tardivement».**

<https://www.lefigaro.fr/conjoncture/la-france-chute-de-11-places-dans-un-classement-mondial-sur-l-etat-des-routes-20191024>

Les trains de la SNCF des régions de France

(TER)

Pour la Cour des comptes, le service aux usagers « se dégrade » sur les TER, (rapport alarmant du 23 octobre).



Tant pis pour ceux qui n'habitent pas les métropoles : on prépare l'opinion à la suppression des "petites lignes", pas entretenues et non rentables.

Les banlieues sont un gouffre financier, avec des communautés toujours plus exigeantes (listes communautaires etc) et menaçantes (les pompiers et la police y sont attaqués...).

Pas grave, leur financement, lui, n'est pas remis en question par le gouvernement: trouvez l'erreur !

Le rapport de l'institution souligne également le coût du TER, qui serait « **le mode de transport le plus coûteux, à l'exception du taxi à un ou deux voyageurs** ».

Le mouvement de colère des cheminots s'apaise à peine que la Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié mercredi 23 octobre, « la dégradation continue de la qualité de service » des transports express régionaux (TER). Et ce, malgré « des coûts élevés ».

Le réquisitoire de la Cour n'épargne aucun aspect de cette activité qui permet, chaque jour, à 900 000 personnes d'utiliser les 7 000 trains et 1 300 cars du réseau. C'est que l'ouverture à la concurrence approche – à partir de 2023. **Et**

L'institution ne se montre pas très optimiste sur le niveau de préparation de la SNCF.

Il est vrai que le service rendu par les TER a rencontré de nombreux écueils ces dernières années : concurrence du covoiturage ou des « cars Macron », « baisse des prix des carburants qui a favorisé l'usage du véhicule individuel », grèves à répétition, etc.

Seules 29 % des lignes régionales en bon état

« **Le sous-investissement** », à la fin du XXe siècle, fait que l'âge moyen des voies est d'environ trente ans, contre dix-sept en Allemagne, par exemple.

SNCF Réseau, propriétaire des voies et chargé de leur entretien, reconnaît d'ailleurs que seules 29 % de ses lignes régionales sont en bon état. Cela induit « **une offre de transport de moins en moins fiable** », déplore la Cour, mentionnant les retards, le ralentissement des circulations, voire la suspension du service pour des raisons de sécurité.

Pas étonnant, dans ces circonstances, que la fréquentation baisse : 78 voyageurs par train en moyenne en 2017, contre 82 voyageurs en 2012. « **Un tiers des lignes [sont] peu fréquentées** », note la Cour, qui évoque 285 gares accueillant moins de trois voyageurs par jour ou de nombreux trains circulant avec moins de dix passagers à bord.

https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/10/23/pour-la-cour-des-comptes-le-service-aux-usagers-se-degrade-sur-les-ter_6016658_3234.html

Mais où passe l'argent ?

Pas (assez) d'investissements, mais des banlieues tenues financièrement à bout de bras.

Un puits sans fonds : exemple en Seine Saint Denis.

Aucun changement en vue...

En mai, c'était un rapport parlementaire qui concluait à la **faillite manifeste de l'Etat en Seine Saint Denis.**

La Cour des comptes ajoute donc sa pierre à l'édifice : **les difficultés des banlieues sont " structurelles ".**

Elle décrit d'abord la situation d'extrême fragilité d'une population jeune et sans le sou, qui laisse les communes sans ressources suffisantes.

Les recettes fiscales et les tarifs sont faibles, eu égard à la pauvreté des habitants mais aussi pour ne pas faire fuir les rares ménages imposables " déjà peu nombreux ".

En face, les besoins sont immenses. A Grigny ou Sarcelle par exemple, la compétence scolaire pèse un tiers et un quart des dépenses de fonctionnement, contre 15% ailleurs.

Le manque de médecins pousse les aussi à monter des centres médico-sociaux qui coûtent cher. Et les programmes ambitieux de rénovation urbaine pèsent sur leurs comptes.

Pilotage à vue, anomalies...

Or, face à ces défis, la rue Cambon pointe les **manquements des élus locaux à maîtriser la dépense** publique, en particulier dans leur gestion du personnel. L'exemple de Bobigny est largement évoqué.

Un « pilotage à vue », des « irrégularités » (emplois pour des groupes politiques et cumul de salaires), **des « anomalies »** (absentéisme et temps de travail dérogatoire), donnent lieu à des contentieux avec la préfecture... La masse salariale, supérieure de 34% à celle de ses homologues, pèse 64% du budget. Voilà qui rigidifie toute action publique et engloutit toute tentative de redressement, déplore la Cour.

Source 2019

https://www.challenges.fr/economie/misere-et-derapages-des-villes-de-banlieue_640790

Beaucoup d'argent. Une situation explosive



Aubervilliers, une voiture brûlée devant le Lycée professionnel Jean-Pierre Timbaud.

Allons-nous continuer longtemps à déverser massivement de l'argent dans les banlieues pour acheter la paix sociale ?

Avec une « situation explosive des banlieues » à longueur de discours ?

L'échec de la politique de la ville a été patent.

Des sommes astronomiques ont été englouties sans que jamais ne recule la délinquance.

Bien au contraire. Et ceci s'explique par **une erreur de diagnostic.**

Cette politique repose en effet sur le postulat que la pauvreté crée la délinquance.

Or, si la délinquance crée bien de la pauvreté, la réciproque est aujourd'hui battue en brèche par des criminologues.

Parmi les criminologues, Maurice Cusson, qui a ainsi critiqué **l'inanité des coûteux programmes de «prévention sociale»**.

*«Pendant plus d'un demi-siècle, la vie de groupe et l'**organisation de loisirs** ont été utilisées pour prévenir la délinquance: sports d'équipe, camps d'été, clubs de prévention, groupes de discussion.*

*Après toutes ces **tentatives**, on cherche en vain une seule évaluation scientifique démontrant que de telles opérations font reculer la délinquance. En revanche, on en trouve plus d'une qui montre qu'elles sont **inefficaces ou carrément nuisibles.**»*

Toute cette énergie aurait mieux valu être déployée au soutien des méthodes de prévention dites «développementales».

Ces méthodes visent notamment à contenir une impulsivité qu'on retrouve trop souvent à la source de la délinquance. Leurs fruits sont manifestes.

Les politiques sociales constituent parfois un redoutable cheval de Troie du communautarisme.

Les politiques sociales ne donnent donc pas réponse à tout.

Et elles constituent parfois un redoutable cheval de Troie du communautarisme. Bernard Ravet, cet ancien principal de collèges difficiles de Marseille, a pu en témoigner: **«peu à peu, on a assisté à un retour à la religion, via certaines associations d'accompagnement social dans les quartiers sensibles.»**



<https://www.lefigaro.fr/vox/politique/2019/02/27/31001-20190227ARTFIG00124-situation-explosive-des-banlieues-ne-nous-trompons-pas-de-diagnostic.php>