

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 20

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. Transports :

2. Routes

3. Sécurité routière

Rapporteur spécial : M. Paul LORIDANT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clovet, Jean-Pierre Masseret, vice-présidents ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, secrétaires ; Jean Arthuis, rapporteur général ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Marguerite Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Camille Cabana, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henry Goetschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loridant, Roland du Luart, Philippe Marini, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Jacques Mossion, René Régnauld, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Trégouët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 (1994-1995).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
PREMIERE PARTIE : LES ROUTES	9
CHAPITRE PREMIER : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	9
1. Les changements de structure	10
2. Le développement du réseau routier	10
3. L'entretien du réseau routier	11
4. Le développement du réseau autoroutier	12
CHAPITRE II : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER	13
A. LES OBJECTIFS A LONG TERME : LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL	13
B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER EN 1994 ET 1995	15
1. Les mises en service d'autoroutes nouvelles	15
2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées	15
3. Le programme de lancement pour 1995	17
C. LA RÉFORME DU FINANCEMENT DU SECTEUR AUTOROUTIER	17
1. Les raisons de la réforme : le blocage du système de péréquation	17
2. Les trois étapes de la réforme	19
3. Les conséquences de la réforme sur la politique tarifaire ...	23

D. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTE	25
1. Les résultats d'exploitation obtenus en 1992 et 1993	25
2. L'évolution des emprunts émis pour le financement des autoroutes	26
3. Des charges nouvelles à partir de 1995	27
 CHAPITRE TROIS : LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER	29
A. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS	30
1. L'achèvement des contrats de la période 1989-1993	30
2. Les contrats du XIe plan (1994-1998), reflets des préoccupations d'aménagement du territoire	31
3. La route Centre-Europe-Atlantique	35
B. LES GRANDS PROGRAMMES SPECIAUX D'AMENAGEMENT DES ROUTES NATIONALES 7,9 ET 20	38
C. LE PROBLEME AIGU DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN REGION ILE-DE-FRANCE	39
1. Les problèmes généraux : la chute de l'effort routier dans le XIe plan	39
2. La section ouest (Rueil-Malmaison/Pont Colbert) de l'autoroute A 86	41
 CHAPITRE QUATRE : L'ENTRETIEN DU RESEAU	55
A. UN EFFORT TARDIF	56
B. UN EFFORT A PERENNISER	58
 DEUXIEME PARTIE : LA SECURITE ROUTIERE	61
 CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	61
1. Les moyens des services (Titre III)	62
2. Les crédits d'incitation (Titre IV)	62
3. Les crédits d'investissement (Titre V)	62

CHAPITRE II : LA POLITIQUE MENEES EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE	65
A. LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ACTION DE L'ETAT	65
1. Les actions de sensibilisation de l'opinion publique	65
2. les actions en faveur de la formation des conducteurs	66
3. La politique contractuelle avec les collectivités territoriales	66
4. Les aménagements d'infrastructures	68
B. LE BILAN DE LA MISE EN PLACE DE DEUX REFORMES IMPORTANTES EN 1992 : LE CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES ET LE PERMIS A POINTS	69
1. Le contrôle technique des véhicules	69
2. L'application du permis à points	70
3. Les mesures les plus récentes	73
 CHAPITRE III : LES RESULTATS : LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	 75
 MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE	 79

PRINCIPALES OBSERVATIONS

A. LE BUDGET DES ROUTES

• Première observation

Votre rapporteur observe la poursuite de l'effort en faveur du **développement du réseau routier national**, dont les crédits sont sensiblement augmentés par rapport à 1994 (+ 12,4 % à 7,1 milliards de francs).

Cependant, l'augmentation de ces crédits est réalisée de façon peu lisible : il faut recourir à pas moins de deux comptes d'affectation spéciale (le fonds d'aménagement de la région Ile de France et le fonds d'intervention des transports terrestres et fluviaux) et à un remboursement de dette anticipé (de la part d'ADF) pour parvenir à ce résultat.

Seuls 71 % des investissements routiers sont réalisés en 1995 sur les crédits du ministère des transports. Cette situation a le défaut de permettre des artifices de présentation. En particulier, le milliard de francs provenant d'ADF est une recette non récurrente, sans laquelle les crédits de développement du réseau routier auraient diminué de 3,4 %.

Près de 70 % de ces crédits sont consacrés aux contrats Etat-régions du XIe plan. Le degré d'engagement des autorisations de programme des contrats du Xe plan a atteint 96 %, ce qui est satisfaisant compte tenu du retard accumulé fin 1992. La part de l'Etat pour le XIe plan est de 22,7 milliards de francs ; dont 17,2 % devraient être engagés à la fin de 1994, mais avec d'importants contrastes régionaux (de 11,4 % en Basse-Normandie à 23,7 % en Ile de France).

Au sein de ces contrats de plan, une enveloppe particulière (de 1,65 milliard de francs) est réservée unilatéralement par l'Etat à trois programmes d'accélération : la rocade des estuaires (Caen - Rennes - Nantes) ; la RN88 (Toulouse - Lyon) et la route centre europe atlantique (Macon - La Rochelle).

Votre rapporteur s'est particulièrement intéressé à ce dernier itinéraire lors d'une visite de contrôle à la direction des routes.

Classée "grande liaison d'aménagement du territoire" (GLAT) dans sa section Macon-Saintes, la RCEA bénéficie dans le XIe plan de 595 millions de francs (dont 169 en 1995) octroyés unilatéralement par l'Etat ; effort qui est accompagné en Poitou Charentes par la région et les départements (en sus des 1,2 milliard de francs décidés dans le cadre des contrats Etat-régions). Le montant total des crédits de la RCEA s'élèvera à 2,8 milliards de francs au cours du XIe plan, à quoi il faut ajouter 200 millions de francs d'aménagements en milieu urbain.

La mise à deux fois deux voies de la totalité de l'itinéraire est estimée à 8 milliards de francs actuels, et ne sera pas réalisée avant 2010. Il pourrait en résulter un problème de concurrence avec l'A 89 (Clermont-Ferrand-Bordeaux) réalisée sous concession par Autoroutes du Sud de la France, et qui pourrait être mise en service vers 2001. Les études ont montré la complémentarité des deux itinéraires mais un retard excessif de la RCEA sur l'autoroute pourrait nuire à l'objectif d'aménagement du territoire fixé pour la réalisation de cette route.

Enfin, malgré l'augmentation sensible de leur dotation, la mise en place de la totalité des crédits des trois grands programmes de désenclavement du massif central (A20, A75, RN7) paraît hors de portée pour 1996.

• Deuxième observation

Votre rapporteur observe avec satisfaction la poursuite d'une remontée significative des crédits d'entretien du réseau routier national. Ils augmentent de plus de 7 % en moyens d'engagement à 3,1 milliards de francs.

Un effort indéniable a été entrepris, qui peut être illustré par la façon remarquable dont se sont déroulés les travaux de réhabilitation d'une des sections en béton de l'autoroute A6 au cours du mois d'août.

Votre rapporteur souhaite la poursuite de cet effort, d'autant plus nécessaire que l'accroissement rapide de la taille du réseau entraînera à terme des besoins d'entretien accrus.

La valeur de reconstruction de l'ensemble de ce réseau est estimée à 630 milliards de francs, et 12 milliards de francs seraient nécessaires aux besoins actuels des réhabilitations.

• Troisième observation

A propos du développement du réseau autoroutier, votre rapporteur s'est intéressé, à l'occasion de sa visite au ministère, à la réforme de l'organisation des sociétés d'autoroutes actuellement en cours. Cette réforme avait en effet été annoncée par le ministre lors du débat budgétaire pour 1994, mais le Parlement n'a guère été informé ensuite de ses modalités lorsqu'elles se sont précisées.

L'équilibre financier du système autoroutier reposait sur un système de péréquation aux termes duquel les sociétés bénéficiaires mais endettées vis-à-vis de l'Etat remboursaient chaque année leur dette, tandis que les sociétés déficitaires se voyaient consentir des avances constituées grâce aux bénéfices des premières.

Mais, à partir de 1993, toutes les sociétés bénéficiaires se sont trouvées desendettées, si bien que le système ne pouvait plus continuer en 1994.

La réforme a donc consisté à restructurer les six sociétés d'économie mixte en constituant trois groupes composés chacun d'une société mère, Autoroutes du Sud de la France, Sociétés des autoroutes du nord et de l'est de la France et Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône ; et d'une filiale, respectivement Escota, Société des autoroutes Paris-Normandie et Area.

La solidarité financière s'établira désormais au sein de chaque groupe.

Dans le même temps, les six sociétés ont été recapitalisées par transformation en actions des 950 millions de francs d'avances d'actionnaire détenues par ADF.

L'autonomie des SEM devrait être confortée par la passation de contrats de plans quinquennaux entre chaque société mère et l'Etat.

Enfin, votre rapporteur doit constater que le réseau autoroutier est à mis contribution au profit du réseau routier, voire de l'ensemble des transports, par le remboursement anticipé d'une partie de sa dette et par la nouvelle taxe de deux centimes du kilomètre parcouru, créée par le projet de loi de développement du territoire. Ces dépenses nouvelles entraîneront des emprunts et nécessiteront une prolongation de la durée des concessions.

• Quatrième observation

Comme votre rapporteur l'annonçait lors du précédent débat budgétaire, l'Ile de France sera la région laissée pour compte du XIe plan. Le montant total de l'enveloppe routière s'élèvera à 8,8 milliards de francs, en réduction de 31 % sur le XIe plan, dont 2 milliards de francs de part de l'Etat (-4,4 %).

Le recours à la concession paraît seul de nature à satisfaire les besoins en infrastructures de la région, afin d'en financer une partie par emprunt. C'est le cas de la rocade autoroutière A86, confiée à Cofiroute sur certaines de ses sections, et à laquelle votre rapporteur s'est particulièrement intéressé cette année pour sa partie Ouest Rueil-Malmaison-Pont Colbert.

Cette section va donner lieu à au moins deux records : son coût est de 10,3 milliards de francs, soit près de 650 millions de francs par kilomètre ; et sa forme sera celle d'un tunnel à deux étages pour les véhicules légers, auquel s'ajoutera un tunnel pour les poids lourds entre Rueil et Rocquencourt.

Votre rapporteur considère dans ces conditions que le problème le plus délicat posé par l'ouvrage ne sera pas celui des nuisances, mais de la sécurité, et de ses répercussions sur la circulation.

L'objectif est de mettre cette section en service en 2005.

B. LE BUDGET DE LA SECURITE ROUTIERE

• Première observation

Le budget de la sécurité routière connaît une parfaite stabilité d'un exercice à l'autre, aussi bien globalement que dans chacune de ses composantes. Ceci signifie, compte tenu d'une hypothèse d'inflation de 1,9 %, une légère régression en francs constants.

Mais dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières, les résultats obtenus ne sont pas proportionnels au volume des fonds engagés ; et une certaine rigueur dans la gestion peut aller de pair avec une amélioration de la situation sur le terrain : c'est ce que ce budget a montré ces dernières années.

• Deuxième observation

Les **priorités** de ce budget sont sensiblement les mêmes que lors de l'exercice précédent.

Il s'agit d'abord de la poursuite des actions de communication pour sensibiliser les conducteurs, qui ont montré leur efficacité dans le passé .

Il s'agit ensuite de la formation des conducteurs, avec la généralisation de l'apprentissage anticipé à 16 ans, qui a atteint les 100.000 inscrits en 1993.

Il s'agit enfin des programmes urbains de gestion informatisée de la circulation routière. C'est dans ce dernier domaine que l'effort devra prouver son efficacité, notamment en Ile de France où la reprise de l'économie entraînera inévitablement une dégradation des conditions de circulation.

• Troisième observation

Votre rapporteur exprime sa satisfaction devant le **net infléchissement de la tendance de la sécurité routière** à partir du deuxième semestre 1993.

Alors que les neuf premiers mois de 1993 avaient été très mauvais et laissaient augurer une remontée du nombre de victimes par rapport à 1992, le dernier trimestre a connu une très nette inversion, qui a permis à 1993 de s'achever sur un nombre de victimes très légèrement inférieur à l'année précédente (9052 contre 9083).

Cette bonne tendance s'est poursuivie au premier semestre 1994, avec 8719 tués sur un an à la fin du mois de juin. Votre rapporteur s'inquiète néanmoins de la légère montée de ces chiffres pour ce qui concerne les seuls automobilistes (5632 contre 5625 fin juin 93) et les chauffeurs routiers (388 contre 376).

Ces bons résultats sont à attribuer à la montée en puissance du permis à points qui, après un délai de latence dû à l'instruction des dossiers, s'est fortement accélérée à partir du mois de septembre 1993 : on est passé de 500.000 points retirés fin août à 1 million début décembre.

Il faut également saluer les mesures énergiques prises par le gouvernement fin décembre 1993 et notamment l'abaissement à 0,7 g/l de sang du taux d'alcoolémie autorisé, que votre rapporteur appelait de ses vœux lors du dernier débat budgétaire.

PREMIÈRE PARTIE : LES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Pour 1995, les dotations prévues au titre de la section "Routes" du budget des Transports s'élèvent à 7.108 millions de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement), en régression de 6,5 % par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1994.

Présentée sous forme de moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme), ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce budget, l'enveloppe prévue pour 1995 est de 8.168 millions de francs, soit une diminution de 10,8 % par rapport aux moyens d'engagement prévus par la loi de finances initiale pour 1994.

Répartition des crédits affectés aux routes

(en millions de francs)

	LFI 1994	Crédits demandés pour 1995	Evolution en % 1995/LFI 1994
Autoroutes de liaison (crédits d'études)			
CP	30,0	29,0	- 3,3
AP	30,0	30,0	0,0
Développement du réseau routier			
DO + CP	4.812,0	4.128,1	- 14,2
DO + AP	6.262,5	5.071,1	- 19,0
Entretien du réseau			
DO + CP	2.762,3	2.950,6	+ 6,8
DO + AP	2.861,9	3.066,5	+ 7,1
Total des moyens de paiement			
DO + CP	7.604,3	7.107,7	- 6,5
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	9.164,4	8.167,6	- 10,8

1. Les changements de structure

Les changements de structure qui affectent le budget des routes ont été engagés avant 1995 et ne modifient pas sensiblement l'évolution.

Il s'agit de :

- l'achèvement du transfert à la collectivité territoriale de Corse du réseau routier national, qui occasionne l'inscription de 34,3 MF en crédits de paiement au ministère de l'Intérieur en provenance du chapitre 53-43.

- le solde du transfert à la section Urbanisme et Services Communs des crédits du Centre d'études pour les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

- le regroupement en un seul article (53-42/50) des aménagements de sécurité.

- La création d'un article 63-42/40 "autres opérations" distinguant les subventions d'investissement à la Corse et aux TOM

2. Le développement du réseau routier

Hors autoroutes, les crédits inscrits à cet effet recouvrent deux masses d'importance très inégale :

• Les moyens de fonctionnement (dépenses ordinaires) des deux services d'études techniques (SETRA et CETU) passent de 24,3 millions de francs en 1994 à 24,5 millions en 1995, soit une augmentation de 0,8 %.

• L'enveloppe du programme d'investissement routier atteint, en 1995, 4.103,5 millions de francs en crédits de paiement (- 13,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994) et 5.046,3 millions en autorisations de programme, ce qui représente une réduction de 18,2 %.

La forte diminution de cette seconde masse s'explique en réalité par l'accroissement des crédits débudgétisés qui viendront financer les investissements routiers en 1995 :

- 650 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale Fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux ;

- 407 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale Fonds d'aménagement de la région Ile-de-France (150 millions de francs en 1994) ;

- 1 milliard de francs provenant du rattachement d'un versement d'Autoroutes de France en remboursement partiel de sa dette envers l'Etat.

• **Les contrats de plan Etat-régions** bénéficient en 1995 d'une dotation globale de 4.903,9 millions de francs d'autorisations de programme.

Dans ces conditions, le taux d'exécution des contrats serait de 38,8 % à la fin de 1995, soit un rythme convenable.

Au sein de cette enveloppe, 343,5 millions de francs sont réservés à des programmes prioritaires dits "d'accélération" : rocade des estuaires, route centre Europe-Atlantique, RN 88.

• **Les grands programmes de désenclavement du Massif central** : la modernisation en autoroutes hors péage de la RN9 (A 75 Clermont-Ferrand/Béziers) et de la RN 20 (A 20 Vierzon-Brive), ainsi que le programme d'aménagement spécial de la RN7 (Cosne-Nevers) reçoivent en 1995 une dotation de 1.664 millions de francs d'autorisations de programme contre 1.508 millions de francs en 1994. L'objectif demeure celui d'un démarrage de l'ensemble des travaux de ces programmes d'ici 1996.

3. L'entretien du réseau routier

Les crédits affectés à l'entretien du réseau sont augmentés de 6,8 %, soit 2.950,6 millions de francs en moyens de paiement et 3.068,0 millions de francs en moyens d'engagement (+ 7,2 %).

• Les crédits destinés aux actions de renforcement des chaussées (mise hors gel) et de réhabilitation des autoroutes urbaines progressent de 28,1 % en crédits de paiement et augmentent de 6,8 % en autorisations de programme par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1994.

• Les autres programmes d'entretien des chaussées, des équipements et de renforcement des ouvrages d'art bénéficient d'une augmentation des moyens d'engagement initialement prévus pour 1994, avec une enveloppe globale de 2.838,0 millions de francs (+ 7,2 %), et aussi des moyens de paiement, qui s'élèvent à un montant total de 2.716,5 millions de francs.

4. Le développement du réseau autoroutier

S'agissant des autoroutes, seule figure au budget une dotation de 30 millions de francs en autorisations de programme maintenue à son niveau de 1994, destinée aux études de définition des tracés.

En effet, le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Leur politique tarifaire et leur capacité d'emprunt restent cependant entièrement maîtrisées par l'Etat, dans le cadre du Fonds de développement économique et social (FDES).

Le schéma directeur routier national approuvé par un décret du 1er avril 1992 prévoit l'adjonction de 940 kilomètres d'autoroutes supplémentaires par rapport au précédent schéma, l'objectif étant d'assurer désormais en 10 ans à partir de 1994 l'engagement de la totalité du programme (initialement, le délai fixé était de 15 ans à compter de 1992).

En 1994, 319 kilomètres de liaisons concédées nouvelles ont été engagés (contre 290 en 1993) et 289 kilomètres devraient être mis en service ; notamment l'A 5 entre Sens et Troyes (66 kilomètres), l'A 16 entre l'Isle-Adam et Amiens (96 kilomètres), et l'A 83 entre Montaigu et Fontenay le Comte (68 kilomètres).

En 1995, est prévue notamment la mise en service des sections suivantes : l'A 54 d'Arles à Salon (23 kilomètres), l'A 64 de Toulouse à Muret (15 kilomètres) et l'A 5a sur 11 kilomètres en vue de raccorder la Francilienne à l'A 6. Seulement 61 kilomètres devraient être mis en service, mais souvent dans des conditions techniques difficiles (zones urbaines, montagne).

Le programme de lancement pour 1995 doit être arrêté par le Conseil de direction du FDES avant la fin de l'année. Il pourrait prévoir notamment la poursuite de l'A 29 Amiens-Saint-Quentin (121 kilomètres) et une première tranche de la section ouest de l'A 86 (Versailles - Rueil).

CHAPITRE II

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER

S'agissant des autoroutes, seule figure au budget pour 1995 une dotation de 30 millions de francs en autorisations de programme et de 29 millions de francs en crédits de paiement destinée aux études de définition des tracés. En effet, le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Leur politique tarifaire et leur capacité d'emprunt restent entièrement maîtrisées par l'Etat.

A. LES OBJECTIFS A LONG TERME : LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

L'actuel schéma directeur routier national a été approuvé par un décret daté du 1er avril 1992.

Ce schéma est constitué d'un réseau national de 37.700 kilomètres environ, dont 9.450 kilomètres d'autoroutes de liaison, 2.580 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) et 4.400 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT).

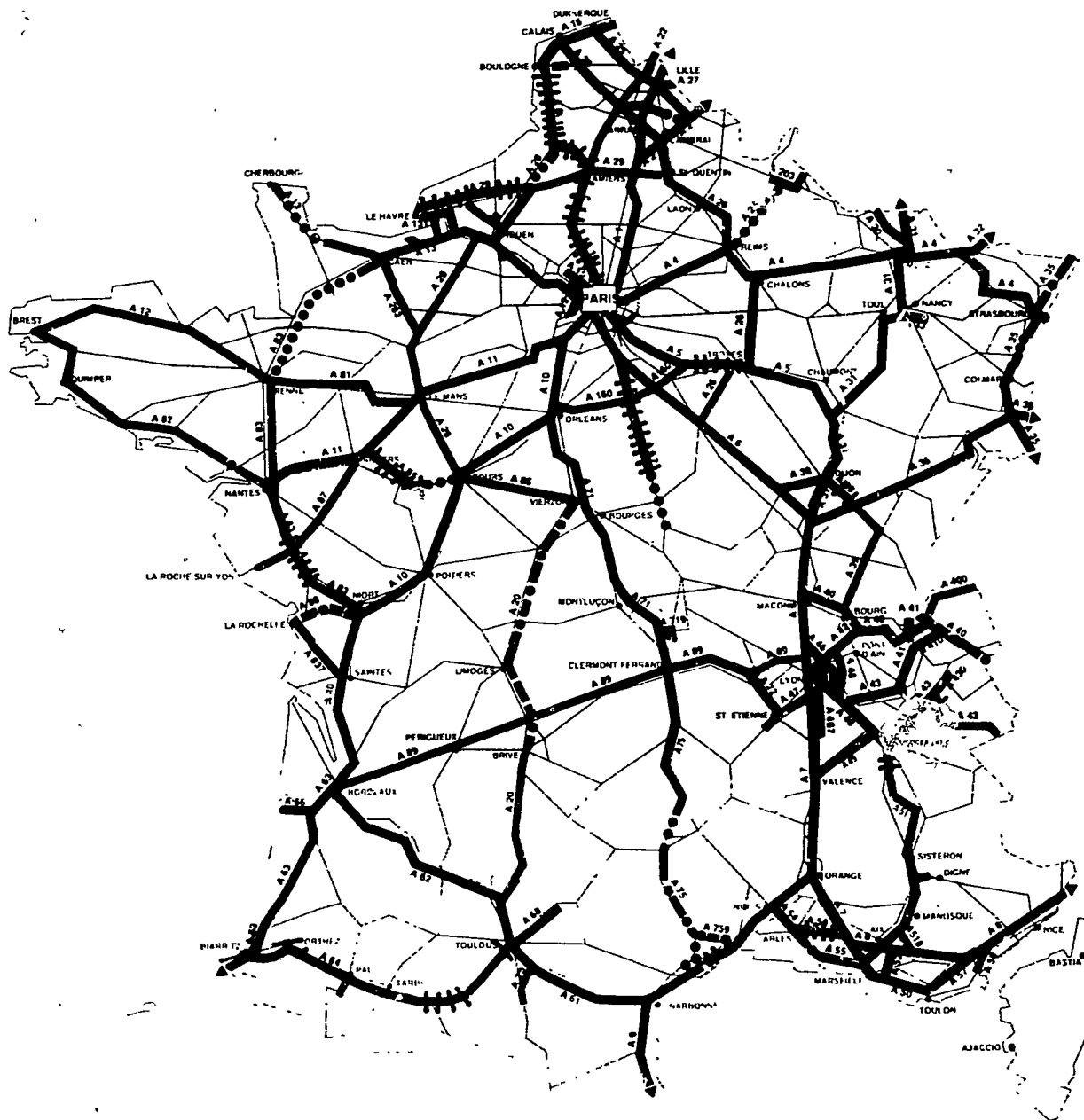
Il s'agit d'un document de planification à long terme et non de programmation.

L'objectif retenu est d'assurer en 10 ans, à partir de 1994, le lancement de la totalité du programme d'autoroutes nouvelles (soit 3.500 kilomètres environ).

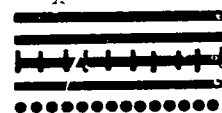
Il reste actuellement 2.032 kilomètres à réaliser pour achever le programme d'autoroutes concédées.

Le réseau d'autoroutes actuellement en service, ainsi que les liaisons nouvelles prévues par le schéma directeur, sont retracés sur la carte ci-après.

Réseau autoroutier au 1er janvier 1994



- I - LIAISONS EN SERVICE :
 - Autoroutes en service au 1^{er} janvier 1994 : 6 912 km, dont 5 941 km concédés
 - Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier au 1^{er} janvier 1994 : 1 355 km
- II - AUTOROUTES EN TRAVAUX AU 1^{er} JANVIER 1994 : 843 km
- III - AUTRES AUTOROUTES PRÉVUES AU SCHEMA DIRECTEUR : 2143 km
- IV - LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER EN COURS D'AMENAGEMENT PROGRESSIF : 867 km



* 1722 km d'autoroutes urbaines

Nota: Conformément au Schéma Directeur Routier National, approuvé par le Comité Interministériel du 1er Avril 1992

B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER EN 1994 ET 1995

1. Les mises en service d'autoroutes nouvelles

289 kilomètres d'autoroutes nouvelles ont été mis en service en 1994, dont principalement l'autoroute A 16 entre Amiens et l'Isle-Adam (96 kilomètres).

En 1995, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroutes suivantes, représentant un total de 61 kilomètres :

- **En région Ile-de-France, A 5a** : raccordement à la Francilienne (11 km). Ce maillon assurera le raccordement de l'autoroute A 5 avec le réseau de voie rapide de la région Ile-de-France en se greffant sur la Francilienne vers l'ouest en direction d'A 6.

- **En région Rhône-Alpes, A 40** : Doublement du tunnel de Chamoise et du Viaduc de Nantua.

- **En région Picardie, A 16** : contournement Ouest d'Amiens (10 km). Le contournement Ouest d'Amiens est situé à l'extrémité de la section Isle-Adam-Amiens mise en service en 1994.

- **En région Midi-Pyrénées, A 64** : Toulouse-Muret (15 km). Cette radiale de Toulouse constituera le dernier maillon de l'autoroute A 64 reliant Toulouse à Bayonne.

- **En région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, A 54** Arles - Salon (23 km). Cette opération, destinée à assurer la continuité autoroutière entre les autoroutes A 9 à Nîmes et A 7 à Salon de-Provence, constituera l'ultime maillon pour relier l'Espagne à l'Italie par le Sud de la France.

- **En région Haute-Normandie, A 29** Le Havre-Amiens débouché nord du pont de Normandie (2 km). Ce barreau de raccordement au débouché nord du Pont de Normandie, contribuera au désenclavement du port du Havre. Il a été mis en service en même temps que le pont de Normandie.

2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées

En vue d'une mise en service échelonnée à partir de 1996, l'activité de construction en cours se poursuivra en 1995 sur les sections énumérées ci-dessous :

- **A 14 Orgeval-La Défense (16 km).** L'autoroute A 14 reliera l'A 86 à Nanterre à l'A 13 à Orgeval. Elle permettra de délester l'A 13 et les voies urbaines surchargées et d'améliorer la desserte de La Défense.

- **A 16 Amiens-Boulogne (116 km).** Le lancement de cette opération s'est effectué en deux phases 1992 et 1993. Cette section constitue la poursuite de l'itinéraire Paris-Amiens-Boulogne.

- **A 29 Le Havre-Yvetot (106 km).** Première section de l'autoroute A 29 Le Havre-Amiens qui permettra la continuité de la rocade des estuaires par Le Havre.

- **A 43 Aiton-Epierre-La Praz (58 km)** lancée en deux phases en 1992, et en 1994. Desserte de la vallée de la Maurienne qui assurera la continuité de l'autoroute A 43 vers l'Italie via le tunnel du Fréjus.

- **A 51 - Grenoble-Col du Fau (26 km)** lancée en deux phases en 1993 et 1994. L'autoroute A 51 est destinée à répondre à la saturation de l'autoroute A 7 et au désenclavement du massif alpin.

- **A 54 Arles-Salon (23 km).** Cette section termine l'itinéraire direct entre Aix en Provence et Nîmes. Ce barreau autoroutier contribuera à l'amélioration de la fluidité du trafic sur l'A 7 et l'A 9 au voisinage d'Avignon.

- **A 64 Toulouse-Muret (15 km).** Cette radiale de Toulouse constitue le maillon terminal de l'autoroute A 64 reliant Toulouse à Bayonne.

- **A 64 Pinas-Martres (61 km).** Cette section constitue la dernière section de la partie Est de l'autoroute A 64. Sa réalisation permettra l'achèvement de la liaison directe à 2 x 2 voies de l'itinéraire Toulouse-Bayonne.

- **A 67 Dordives-Cosne (33 km).** Cette liaison permettra d'assurer le désenclavement effectif de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A 6 et de la RN 7.

- **A 719 Antenne de Gannat (9 km).** Cette antenne est destinée à améliorer la desserte de Vichy depuis l'autoroute A 71 en évitant l'agglomération de Gannat.

- **A 85 Angers-Langeais (76 km).** Le lancement de cette section s'est effectué en deux phases (1992 et 1993), cette section constituant un des éléments du futur axe autoroutier Nantes-Tours-Orléans.

A ces opérations s'ajoutent celles lancées en 1994 :

- **A 39 Dôle-Bourg en Bresse (104 km).** Cette section de l'autoroute A 39 constitue un élément d'un grand itinéraire Nord-Sud dont la fonction primordiale est de doubler les autoroutes A 6 et A 7, fréquemment en situation proche de la saturation.

- **A 40 Bretelle d'Oyonnax (13 km).** Cette bretelle assurera, à partir de l'autoroute A 40, une bonne desserte de l'agglomération d'Oyonnax et permettra de relier le bassin d'emploi de la région d'Oyonnax au réseau autoroutier.

• **A 837 Saintes-Rochefort (37 km)**. Cette opération en prolongement de la section La Rochelle-Rochefort, déjà aménagée à 2 × 2 voies, achève la grande liaison d'aménagement du territoire entre La Rochelle et Saintes.

Par ailleurs, il est prévu de lancer au cours du second semestre 1994, les travaux de l'autoroute A 51 entre la Saulce et Sisteron ainsi que les premiers travaux de la liaison Pont de Normandie/Autoroute A 13.

3. Le programme de lancement pour 1995

Le programme 1995 sera arrêté par le Conseil de direction du FDES à l'automne 1994. Il devrait prévoir à cette occasion, la poursuite de l'autoroute A 29 en direction de Saint-Quentin (RN 28 - Amiens et Amiens Saint-Quentin, 121 km), la poursuite des travaux sur la dernière section de l'autoroute de la Maurienne, le lancement en travaux de l'autoroute A 28 entre Le Mans et Tours, le démarrage des travaux de la section A 41 entre Saint-Julien et Annecy, ainsi que ceux de l'autoroute A 400 entre Annemasse et Thonon et ceux d'une première tranche de l'autoroute A 86 ouest en Ile-de-France entre Versailles et Rueil.

C. LA RÉFORME DU FINANCEMENT DU SECTEUR AUTOROUTIER

Le financement des investissements autoroutiers nécessaires à la réalisation du schéma directeur repose sur les sociétés concessionnaires qui disposent du produit des péages pour assurer leur autofinancement et rembourser leurs emprunts.

Ce système a connu en 1994 une importante réforme que votre rapporteur spécial s'est fait expliquer en détail à l'occasion d'une visite à la direction des routes.

1. Les raisons de la réforme : le blocage du système de péréquation

Le réseau autoroutier concédé est actuellement géré par sept sociétés d'économie mixte (depuis la fusion intervenue en 1991 des sociétés ASF et ACOBA) et une société privée (COFIROUTE).

Les sociétés d'économie mixte étaient réunies dans le cadre d'un mécanisme de péréquation des ressources financières géré par l'établissement public "Autoroutes de France" qui a été créé par la loi de finances rectificative pour 1982. ADF est géré par la Caisse des dépôts et consignations et détenait 34 % du capital des SEM.

Ce mécanisme de péréquation fonctionnait de la façon suivante :

L'Etat ayant transféré à ADF l'ensemble des créances qu'il détenait sur les sociétés concessionnaires, les sociétés qui dégagait un excédent étaient tenues d'effectuer des remboursements au profit de l'établissement public. En revanche, celles qui présentaient un déficit temporaire pouvaient obtenir une avance de la part d'ADF, avance qui devenait remboursable dans les mêmes conditions que les créances.

En pratique, ce mécanisme organisait une solidarité financière entre les différentes sociétés, grâce à une mise en commun des marges brutes d'autofinancement tant négatives que positives.

Les excédents dégagés par Autoroutes de France permettaient le remboursement des avances précédemment consenties par l'Etat. Ainsi, en 1992, 821 millions de francs ont été remboursés à ADF qui a dû consentir 275 millions de francs d'avances nouvelles. L'excédent de 546 millions de francs a pu être remboursé à l'Etat.

Pour 1993, les résultats de la péréquation sont retracés dans le tableau suivant :

(millions de francs)

	Solde ADF 1993
AREA	- 65
ESCOTA	- 90
SANEF	+ 473
SAPRR	- 242
SFTRF	- 4

Le solde ADF de la SANEF, qui s'établit à 473 millions de francs, permet de rembourser à ADF une partie des avances qu'il reste à rembourser à l'établissement public et qui globalement s'élèvent à 1.496 millions de francs (valeur au 31.12.1993).

En 1993, ASF, totalement désendettée, est sortie du mécanisme. Dès lors, celui-ci ne disposait plus de ressources suffisantes pour faire face aux besoins en trésorerie des sociétés déficitaires. Le dispositif atteignait ainsi ses limites, et perdait sa principale raison d'être.

Enfin, la disparition du mécanisme de péréquation a été précipitée par le remboursement par anticipation, dès 1994, via Autoroutes de France, de 4 milliards de francs d'avances consenties dans le passé par l'Etat au secteur.

**Répartition de la charge du remboursement anticipé de
4 milliards de francs**

ASF	25 MF
ESCOTA	1.008 MF
SANEF	1518 MF
SAPRR	211 MF
AREA	1.238 MF

Dans ces conditions, la révision de l'ensemble de l'organisation et du fonctionnement du secteur autoroutier d'économie mixte est apparue nécessaire, d'autant plus que la disparité des situations financières entre sociétés était appelée à s'aggraver rapidement compte tenu des programmes chargés déjà attribués.

2. Les trois étapes de la réforme

La réforme a connu trois étapes :

- une recapitalisation des sociétés d'économie mixte ;
- leur réorganisation en trois pôles géographiques ;
- la mise en place de relations contractuelles avec l'Etat, entraînant une nouvelle définition de la politique tarifaire.

a) La recapitalisation des sociétés d'économie mixte

Les six SEMCA intéressées par la réforme du secteur autoroutier souffraient d'un handicap important : une forte sous-capitalisation. Alors que leur chiffre d'affaires global annuel dépassait 17 milliards de francs en 1993 et que leur endettement était supérieur à 80 milliards de francs, leur capital cumulé représentait moins de 28 millions de francs.

La structure du capital jusqu'à l'intervention de la réforme en cours était globalement identique pour chacune des six SEMCA et se présentait de la façon suivante :

- Autoroutes de France	34 %
- Caisse des Dépôts et Consignations	17 %
- Collectivités territoriales et chambres consulaires	49 %

L'établissement public Autoroutes de France détenant quelque 950 millions de francs d'avances d'actionnaires sur les six sociétés concernées, il a été décidé, dans un premier temps, de transformer ces avances en véritable capital social au cours d'une procédure d'augmentation de capital ouverte à l'ensemble des actionnaires de chaque société.

A l'issue de cette phase qui est en train de s'achever, et compte tenu de l'intérêt limité attaché par les autres actionnaires (essentiellement les collectivités locales) à une telle souscription, ADF devrait détenir une majorité du capital de chaque société généralement supérieure à 90 %. la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) devrait également suivre l'augmentation pour détenir 8,5 % du capital des sociétés-mères.

Dans un second temps, ADF rétrocèdera à l'Etat la moitié de ses participations dans les sociétés-mères, pour un montant d'environ 290 millions de francs, en contrepartie d'une réduction à due concurrence de la dotation que détient l'Etat au passif de l'établissement. Ainsi, dans les sociétés-mères, la participation de l'Etat sera désormais répartie entre une détention directe et une détention par l'intermédiaire des établissements publics ADF et CDC.

b) La création de trois pôles géographiques

Parallèlement à la cession à l'Etat de 50 % de ses participations dans les mères, ADF cèdera à celles-ci la totalité de ses participations dans les filles. De la sorte, chaque société-mère devrait détenir au moins 95 % du capital de sa filiale. Les groupes suivants seront ainsi constitués :

- AREA, avec pour société-mère SAPRR,
- ESCOTA, avec pour société-mère ASF,
- SAPN, avec pour société-mère SANEF.

La configuration des groupes a été déterminée avec le triple souci de maintenir un certain équilibre entre les trois pôles (en termes d'effectifs, de longueur du réseau exploité, de chiffre d'affaires), d'assurer la viabilité et l'autonomie financière de chacun des pôles, et de respecter une certaine cohérence géographique propre à faciliter des politiques de gestion coordonnée des trafics sur les réseaux.

Ayant écarté l'idée de fusionner les différentes SEMCA, l'Etat a tenu à conserver à chacune d'entre elles son existence, son autonomie de gestion et son identité propre. Par conséquent, la filialisation n'est en aucun cas synonyme de subordination des sociétés-filles à leurs mères respectives.

Cependant, l'une des principales raisons d'être de la réforme ayant été de donner à chaque société les moyens de réaliser le programme qui lui a été confié par l'Etat, la forte intégration financière entre mères et filles mettra les premières en mesure d'apporter aux secondes des moyens de financement.

En effet, dans le cadre de chaque groupe, et dans les conditions définies par les deux partenaires, les mères pourront consentir aux filles, en tant que de besoin, des avances de trésorerie à taux très bas. Ce dispositif "interne" viendra prendre le relais du mécanisme de péréquation "externe" existant.

La nature du rôle d'ADF est donc radicalement modifiée. Il perdra son rôle de péréquation financière pour devenir une instance de concertation entre l'Etat, les collectivités locales et les sociétés d'autoroutes sur la gestion du réseau autoroutier.

Dans ce but, son conseil d'administration sera modifié. Il passerait de 12 à 20 personnes, l'Etat et les collectivités locales gagnant chacun quatre administrateurs supplémentaires. Les collectivités locales seront notamment représentées par un administrateur désigné, pour chacune des six SEM, par le collège des administrateurs représentant les collectivités territoriales.

c) L'instauration de relations contractuelles de long terme entre l'Etat et le système autoroutier

C'est la troisième étape de la réforme, et la seule qui concerne la totalité des sociétés concessionnaires, y compris Cofiroute.

Des contrats de plan passés entre l'Etat et chacun des groupes pour une durée de cinq ans ⁽¹⁾ formaliseront les engagements de chacune des parties dans les principaux domaines de la politique autoroutière : investissements et tarifs surtout, mais aussi objectifs financiers et politique de gestion

A partir d'une programmation nationale fixant un volume d'investissements sur cinq ans, les contrats de plan porteront sur les engagements de chaque pôle en matière d'investissements. Les contrats comporteront notamment le montant global d'investissements et le besoin prévisionnel d'emprunts nécessaires, compte tenu de l'autofinancement attendu. Seront également précisés les échéanciers annuels de dépenses sur la durée du contrat. Enfin, des engagements seront pris sur les délais de réalisation. A partir des montants d'investissement prévus dans les contrats de plan, les présidents des sociétés élaboreront une liste indicative des programmes physiques à lancer pendant les cinq ans.

Sur la base des contrats de plan, le programme deancements, de dépenses d'investissements et d'emprunts sera arrêté annuellement par le Gouvernement dans le cadre du Fonds de développement économique et social, dont le rôle sera donc moins autoritaire, et davantage lié par une vision à long terme plutôt qu'annuelle.

La programmation nationale de la première période quinquennale 1995-1999 devrait fixer un volume d'investissements de 72 milliards de francs (1994), permettant de lancer quelque 1.500 kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Les montants de dépenses de travaux vont ainsi connaître une augmentation sensible pour atteindre un rythme de croisière de près de 20 milliards de francs par an.

Votre rapporteur se félicite de la modification des relations entre l'Etat et les sociétés d'autoroute qui ne bénéficient plus d'aucun soutien financier de l'Etat, sont de véritables entreprises et doivent être gérées comme telles.

1. Les premiers contrats de plan couvriront la période 1995-1999.

3. Les conséquences de la réforme sur la politique tarifaire

Les sociétés bénéficieront d'une souplesse de gestion en matière tarifaire. Une norme moyenne d'évolution sera fixée pour chaque société, dans le cadre des contrats. Le contrôle de l'Etat ne s'exercera plus dans le cadre d'autorisations annuelles, mais a posteriori, par la vérification du respect des engagements. Le nouveau dispositif tarifaire s'appuiera sur les contrats de plan, mais aussi sur les cahiers des charges des sociétés qui seront modifiés en conséquence.

Ce nouveau dispositif tarifaire, qui s'appliquera également aux concessions privées, nécessite un aménagement des dispositions réglementaires actuelles. En effet, le décret du 30 décembre 1988, qui régit les modalités de fixation et d'évolution des tarifs de péage, n'est plus adapté à l'évolution de la politique tarifaire et doit être remplacé par un cadre réglementaire plus souple qui préserve l'autonomie des sociétés tout en conservant à l'Etat un rôle tutélaire.

**Rappel des articles 1 et 2 du décret 88-1208 du 30 décembre 1988
relatif aux péages autoroutiers**

Art. 1er - Le ministre chargé de l'économie fixe chaque année, après consultation du ministre chargé de l'équipement, le montant des péages prévus par les cahiers des charges des concessions, sur proposition de chaque société concessionnaire.

Art. 2 - Le montant des péages d'autoroute varie en moyenne et pour chaque société en fonction de l'évolution de la structure du réseau, des charges financières, des coûts de travaux et d'entretien, des salaires, des charges fiscales et du trafic.

Cette modification de la réglementation des péages tiendra mieux compte du rôle nouveau qui leur est dévolu. Ce rôle est actuellement triple :

- il finance l'achèvement du schéma directeur autoroutier, par le remboursement des emprunts contractés pour lui ;
- il impute à l'usager le coût de l'utilisation des ouvrages ;
- mais le péage sert désormais, et de plus en plus, à la régulation du trafic par les prix.

Votre rapporteur souhaite s'arrêter plus longuement sur ce point relativement nouveau.

La modulation tarifaire est poursuivie selon deux modalités :

① La gestion des pointes de trafic

Deux expériences ont été menées pour tenter d'atténuer des phénomènes de pointe de trafic.

La première a concerné les retours du dimanche soir vers Paris sur l'autoroute A 1. La modulation des tarifs de péage selon les horaires de retour a contribué à une sensible diminution des pointes de trafic qui étaient précédemment observées. La baisse des tarifs aux heures creuses, en compensation de leur hausse pendant la période la plus fréquentée (16 h 30 - 20 h 30), a permis de poursuivre cette opération sans accroître la recette de péage perçue par la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France, concessionnaire de cette liaison.

La seconde expérience a été mise en oeuvre pour les migrations estivales du mois de juillet 1993, et reconduite en juillet 1994. Cette modulation vise à favoriser le report d'une part du trafic en déplacement entre Lille et Lyon, de l'axe autoroutier A 1 - A 6 passant par Paris, vers l'itinéraire constitué des autoroutes A 26, A 4, A 5, A 31 passant par Reims et Troyes. Elle s'est concrétisée cette année par une augmentation de 9 francs sur l'autoroute A 1 et une diminution de 30 francs sur l'itinéraire alternatif (A 26), sur les périodes où il était prévu un trafic particulièrement élevé de l'été.

Selon les premières analyses, la modulation s'est avérée plus efficace cette année que l'an dernier.

Un bilan plus précis de cette modulation, notamment en ce qui concerne les autres périodes concernées en 1994, sera établi d'ici la fin d'année.

② Une orientation plus structurelle des flux de trafic

La nécessité d'envisager à terme une gestion des flux de trafic par le péage, en rendant économiquement attractives les autoroutes offrant des itinéraires alternatifs aux axes déjà saturés, conduit à moduler selon les axes autoroutiers les augmentations annuelles des péages.

Cet objectif se traduit notamment par une hausse significative des péages sur les axes anciens, souvent saturés et actuellement les plus faiblement tarifés, les axes récents qui constituent le maillage du réseau ne bénéficiant que de hausses proches, en général inférieures, à l'inflation.

Compte tenu de la structure actuelle de la tarification, encore favorable aux axes anciens, et de hausses différentielles réduites à deux ou trois points, cette politique devra être menée pendant plusieurs années, avant de permettre aux itinéraires alternatifs de bénéficier d'une tarification attractive.

Aux termes de cette analyse, votre rapporteur doit faire un double constat.

D'une part, le Gouvernement ne semble pas avoir l'intention de réformer la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes et devrait se contenter de modifier le décret du 30 décembre 1988. Ceci paraît insuffisant : le nouveau décret risque de ne pas être conforme à la loi, qui connaît elle-même un décalage croissant par rapport à la pratique.

D'autre part, le rôle actuel du péage ne tient pas compte de préoccupations d'aménagement du territoire, et il n'entre pas notamment dans son rôle d'assurer une péréquation entre zones fréquentées et zones peu fréquentées. Le péage sert à la construction des autoroutes nouvelles, notamment grâce aux recettes perçues sur les tronçons totalement amortis. Mais il n'est dit nulle part que cette péréquation a un objectif d'aménagement du territoire et de fait, certains tronçons très coûteux en zone urbaine connaissent des tarifs de péage inférieurs au niveau qui résulterait de ce qu'ils ont coûté, alors que d'autres tronçons, en zone rurale, beaucoup moins coûteux, ou totalement amortis sont tarifés plus cher que ce niveau.

D. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTE

1. Les résultats d'exploitation obtenus en 1992 et 1993

Les recettes de péage perçues par les sociétés concessionnaires en 1992 et 1993 ont été les suivantes :

(en millions de francs)

Sociétés	1992	1993
ASF	5.658	6.155
AREA	1.277	1.402
COFIROUTE	2.848	3.093
ESCOTA	1.924	2.012
SANEF	2.734	3.028
SAPN	599	639
SAPRR	3.821	4.178
STMB	592	633
TOTAL	19.453	21.140

Les recettes de péage ont enregistré une progression de 8,5 % en 1992 et de 8,7 % en 1993, en raison d'une hausse moyenne des tarifs de 3,2 % et d'une hausse du trafic de + 5,5 % en 1993. Cette hausse est nettement plus forte qu'en 1992, mais elle se fait sur une base déformée par la grève des conducteurs routiers qui avait eu lieu en juillet de cette année-là. Si l'on corrige les effets de cette grève, la hausse du trafic ne s'élève plus qu'à 2,4 % en 1993, ce qui n'en reste pas moins relativement élevé, puisque 1993 était une année de récession.

Les résultats qui ont pu être dégagés par les sociétés concessionnaires grâce à ces recettes, après remboursement d'emprunts, ainsi que leur endettement total (pas seulement à l'égard de l'Etat) au 31 décembre 1993 sont retracés dans le tableau ci-après.

(en millions de francs)

Sociétés	Résultats définitifs 1992	Résultats définitifs 1993	Encours de dettes
AREA	- 0,3	- 65	10.024
ASF	553	1.284	22.693
ESCOTA	- 211	- 90	12.658
SANEF	159	473	15.676
SAPN	279	333	3.025
SAPRR	- 205	- 242	26.613
STMB	101	97	1.211
SFTRF	- 10	- 4	773
COFIROUTE	266	505	6.364
TOTAL	931	2.291	99.037

2. L'évolution des emprunts émis pour le financement des autoroutes

Les emprunts destinés à procurer aux sociétés concessionnaires les ressources destinées à financer la construction ou l'aménagement des autoroutes à péage sont émis par la Caisse nationale des autoroutes (CNA), établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé par un décret du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des dépôts et consignations. La CNA finance 92 % des ressources de construction des SEM.

Le volume d'emprunts émis par la CNA sur les marchés financiers français et étrangers a connu une croissance rapide au cours des dernières années.

(en millions de francs)

Années	Montant des émissions autorisées
1988	7.120
1989	8.596
1990	9.040
1991	10.047
1992	11.335
1993	10.743
1994	17.375

Sur le programme d'émission de 17.375 milliards de francs prévu pour 1994, 10.810 milliards de francs étaient réalisés au 30 juillet 1994. Le volume particulièrement élevé s'explique par deux raisons :

- l'accélération du programme autoroutier, décidée à la fin de 1993. 11.965 millions de francs sont prévus pour le financement de la construction ;

- le remboursement anticipé de 4 milliards de francs de dettes envers l'Etat, décidé par la loi de finances pour 1994, et qui génère à lui seul 3,5 milliards de francs d'emprunts nouveaux.

3. Des charges nouvelles à partir de 1995

En 1995, deux nouvelles charges apparaîtront pour les sociétés d'autoroute, dont l'une sera récurrente.

a) Un nouveau remboursement anticipé au profit de l'Etat

Au 31 décembre 1993, ADF était endetté de 5,8 milliards de francs à l'égard de l'Etat. La loi de finances pour 1994 avait prévu un remboursement anticipé de 4 milliards de francs reversés au budget général. Le présent projet réitère cette situation, mais pour 1 milliard de francs, reversés explicitement au profit des investissements sur le réseau routier national.

A la fin de 1995, ADF ne restera devoir que 800 millions de francs à l'Etat.

Comme en 1994, ce remboursement anticipé sera largement financé par recours à l'emprunt des sociétés concessionnaires encore endettées à l'égard de l'Etat, ADF ne disposant d'aucune trésorerie propre.

b) La taxe d'aménagement du territoire créée par le projet de loi d'orientation sur le développement du territoire

A partir de 1995, les sociétés d'autoroutes se verront frappées d'une nouvelle taxe, assise sur la distance parcourue par les usagers, et destinée à l'alimentation du fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux.

Cette taxe, de deux centimes du kilomètre parcouru par les véhicules, est d'un rendement escompté d'un milliard de francs en 1995.

De la même façon, les sociétés d'autoroutes devront recourir à l'emprunt pour financer cette taxe, car il est expressément prévu qu'elle ne s'imputera pas sur les tarifs de péage, auxquels elle n'est volontairement pas liée (n'étant pas assise sur le chiffre d'affaires).

Remettant de ce fait en cause l'équilibre financier à moyen terme des sociétés, elle nécessitera inévitablement des avenants aux contrats de concession afin de les rallonger de trois ou quatre ans. Votre rapporteur rappelle que les concessions s'achèvent actuellement vers 2012/2015 pour les sections existantes et celles figurant d'ores et déjà dans les cahiers des charges des différentes sociétés.

CHAPITRE III

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Le tableau suivant décrit l'évolution de la ventilation des autorisations de programme entre les différents programmes d'investissements routiers.

Votre rapporteur y observe la place croissante prise par les financements autres que le budget des routes : comptes spéciaux du Trésor, remboursement d'avances par Autoroutes de France.

Cependant, aucune relation strictement bi-univoque ne pouvant être établie, il n'est pas possible de discerner au titre de chaque programme, ce qui proviendra du budget général ou des autres comptes.

Répartition des investissements routiers

(en millions de francs)

	LFI 1994	PLFI 1995	Evolution en %
Contrats Etat-régions (dont programmes d'accélération)	4.418,0 (213,1)	4.903,9 (343,5)	+ 11,0 (+ 61,2)
RN7 + A 75 + A 20	1.508,0	1.664,0	+ 10,3
Programme général et villes nouvelles	391,6	535,4	+ 36,7
Total investissements routiers dont inscrits sur le budget des routes (%)	6.317,6 98 %	7.103,3 71 %	+ 12,4

A. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS

1. L'achèvement des contrats de la période 1989-1993.

Si la réalisation des autoroutes à péage relève désormais des seules sociétés concessionnaires, les investissements sur le réseau routier national sont en principe de la compétence de l'Etat. Toutefois, depuis 1976, les régions participent au financement de ce type de travaux dans le cadre des contrats de plan.

Les clés de répartition habituellement pratiquées dans ces contrats sont les suivantes :

- pour les opérations en rase campagne : Etat 50 % - région 50 % ou région 25 % et département 25 % ;
- pour les travaux en milieu urbain : Etat 27,5 % - région 27,5 % - collectivités locales concernées 45 %.

Les engagements souscrits par l'Etat pour le Xe plan représentent une enveloppe globale de 26,6 milliards de francs (valeur 1993), soit un montant de plus du double, en francs courants, de celui des engagements souscrits dans le cadre des contrats de plan précédents, qui s'élevait à 11 milliards de francs (valeur 1984).

Il convient à cet égard de rappeler que les engagements contractés par l'Etat dans le cadre du IXe Plan avaient été entièrement exécutés, et même au-delà, puisque le taux de réalisation final des contrats s'était élevé à 102,7 %.

Le tableau ci-après retrace l'exécution de chacun des contrats de plan Etat-régions entre 1989 et 1993. Il précise également le taux de réalisation qui a été atteint à la fin de 1993 pour chacun de ces contrats, en moyenne, 96 %. Pratiquement un quart des engagements de l'Etat aura été honoré dans la cinquième année.

Votre rapporteur se félicite de ce résultat, même s'il espérait fin 1993 un taux de réalisation un peu meilleur (97 %).

VOLETS ROUTIERS DES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 1989-1993

AFFECTATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ETAT DE 1989 A 1993 ET TAUX DE REALISATION FIN 1993

Région "Contrats de base"	Montant du CER (en MF 89) en AP ETAT	Affectations 1989 (en MF 89)	Affectations 1990 (en MF 89)	Affectations 1991 (en MF 89)	Affectations 1992 (en MF 89)	Affectations 1993 (en MF 89)	Engagement fin 1993 (en MF 89)	Taux de réalisation en AP ETAT
Nord Pas de Calais	1065,0	171,1	220,8	175,8	192,4	257,4	1017,5	95,5%
Picardie	575,0	87,0	94,3	95,7	128,2	138,9	544,1	94,6%
Ile-de-France	3312,0	(1) 515,1	691,5	640,4	584,3	764,4	3195,6	96,5%
Centre	600,0	94,0	91	105,1	119,5	161,0	570,6	95,1%
Haute-Normandie	410,0	69,3	56,1	65,2	91,7	122,8	405,1	98,8%
Basse-Normandie	675,0	97,4	113,1	113,0	140,4	179,5	643,4	95,3%
Bretagne	2100,0	361,2	436,3	255,3	473,6	480,7	2007,1	95,6%
Pays-de-la-Loire	740,0	98,0	129,6	126,1	165,8	191,8	711,3	96,1%
Poitou-Charente	725,0	85,9	132,3	120,5	158,2	196,7	693,6	95,7%
Limousin	440,0	60,6	77,2	85,7	72,7	130,5	426,7	97,0%
Aquitaine	884,2	(2) 119,5	127,4	169,1	196,1	233,8	845,9	95,7%
Midi-Pyrénées	1500,0	221,3	264,3	258,2	283,2	400,4	1427,4	95,2%
Champagne-Ardennes	750,0	61,1	132,1	128,9	179,8	216,2	718,1	95,7%
Lorraine	1108,2	(3) 190,2	170,7	178,4	225,8	306,7	1071,8	96,7%
Alsace	850,0	129,8	156,6	138,9	154,7	233,1	813,1	95,7%
Franche-Comté	550,0	50,6	135,5	91,5	101,9	145,1	524,6	95,4%
Bourgogne	550,0	59,6	114,4	71,8	129,1	154,9	529,8	96,3%
Auvergne	650,0	78,8	125,3	135,0	115,1	182,9	637,1	98,0%
Rhône-Alpes	1300,0	248,5	243	238,3	201,8	309,5	1241,1	95,5%
Languedoc-Roussillon	800,0	108,1	144,4	137,7	149,4	225,8	765,4	95,7%
PACA	900,0	140,0	169,8	157,1	162,4	226,8	856,1	95,1%
Total CER	20484,4	3047,1	3825,67104	3487,7	4026,1	5259,1	19645,7	95,9%
Volet Transmanche	2314,0	729,2	658,1	428	301,40	199,1	2315,8	100,1%
Volet Tarentaise	583,0	319,0	243,7	20,3			583,0	100,0%
Totaux	23381,4	4095,3	4727,5	3936,0	4327,5	5458,2	22544,4	96,4%

(1) Ile de France: hors 175 MF Villes nouvelles, hors 205 MF SIRIUS (DSCR), hors 108 MF de l'avenant du 4 Juillet 1990 et y compris le Compte d'affectation spécial (C.A.S.), décidé en 1989 en faveur de l'accélération de la grande rocade A86 (600MF Etat) pour la période 1990 - 1993. Bilan du CAS (en MF courants): affecté 1990: 150MF / 1991: 167,5MF / 1992: 185MF / 1993: 165MF

(2) Aquitaine: y compris 120 MF dans le protocole particulier et 40,2 MF de l'avenant du 30 Décembre 1991

(3) Lorraine: y compris 108,2 MF de substitution du FEDER par l'Etat, conformément aux décisions du CIAT du 10 Février 1989

N. B. : En Corse, l'engagement de l'Etat d'un montant de 385 MF a été soldé.

2. Les contrats du XI^e plan (1994-1998), reflets des préoccupations d'aménagement du territoire

a) L'enveloppe routière du XI^e plan

Les investissements routiers s'élèveront sur la période du XI^e plan à 62,6 milliards de francs, l'effort de l'Etat étant de plus de 26 milliards de francs (en valeur 1994).

Globalement, le XI^e plan est en hausse sensible par rapport au Xe plan : + 3,4 % et + 12,3 % hors Ile-de-France (en francs constants).

Le tableau ci-après établit la comparaison entre les enveloppes du Xe plan et celles du XIe, région par région.

Il illustre bien l'effort important consenti par l'Etat et ses partenaires dans les régions concernées par les grands itinéraires interrégionaux, notamment en Auvergne, en Languedoc-Roussillon, en Limousin, en Basse-Normandie et en Poitou-Charentes, où la hausse de la part de l'Etat dépasse 30 %.

Les régions qui connaissent une baisse significative de l'investissement sont le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie et la Haute-Normandie, du fait de l'achèvement du plan routier Transmanche.

La plus forte baisse concerne la région Ile-de-France (- 44 % pour l'Etat, - 30 % globalement).

Toutefois, cette réduction de l'investissement dans le cadre du contrat 1994-1998 sera partiellement compensée pour le domaine routier par des ressources spécifiques : seule une partie des financements du FARIF est contractualisée, 1.347 millions de francs sont hors contrat. Viennent s'ajouter hors contrat les participations attendues de l'Etablissement public d'aménagement de la Défense et de la Société des autoroutes Paris-Normandie sur l'échangeur A 14-A 86 (33 millions de francs), ainsi que le programme de couverture de l'autoroute A 1 (165 millions de francs).

Contrats Etat-régions 1994-1998 et programmes interrégionaux

Comparaison avec le Xe plan

REGIONS	MFFM					
	X ^e PLAN (1)		XI ^e PLAN		COMPARAISON	
	y compris Transmanche et Yamanche		y compris les programmes d'accélération et compléments		XI ^e Plan / X ^e Plan	
	Etat	Total	Etat	Total	en part Etat	en montant global
ALSACE	837	2367	1010	2520	7,8%	6,8%
AQUITAINE	974	2379	687	2318	2,3%	-2,4%
AUVERGNE	718	1186	1350	1978	88,5%	65,4%
BOURGOGNE	808	1286	720	1825	18,8%	18,8%
BRETAGNE	2314	3630	2558	4354	10,5%	20,3%
CENTRE	881	1702	840	2124	27,1%	24,4%
CHAMPAGNE-ARDENNE	627	1648	806	2057	2,6%	11,4%
FRANCHE-COMTE	808	1800	886	1883	13,0%	29,3%
LANGUEDOC-ROUSSILLON	882	1871	1184	2454	34,3%	24,5%
LIMOUSIN	435	791	829	1042	71,0%	48,7%
LORRAINE	1881	3518	1481	3345	21,2%	32,8%
MIDI-PYRENEES	1895	2800	2015	3794	21,8%	28,8%
NORD PAS DE CALAIS	3825	5111	1982	4847	-44,2%	-19,4%
BASSE-NORMANDIE	744	1884	1728	4001	132,2%	101,7%
HAUTE-NORMANDIE	783	2372	661	1732	-18,0%	-27,0%
PAYS DE LA LOIRE	815	1509	1044	2418	28,0%	31,7%
PICARDIE	1183	2276	818	1874	-29,8%	-17,7%
POITOU-CHARENTES	788	1808	1210	2415	51,4%	50,1%
PACA	886	2141	1133	3289	14,2%	4,7%
RHONE-ALPES	2078	4887	1836	4150	-21,2%	-16,8%
TOTAL hors Ile de France	22119	68861	24284	53828	9,8%	12,3%
ILE DE FRANCE (y compris la part du FARIF contractualisée)	3880	12840	2036	8763	-44,2%	-30,7%
TOTAL	26000	81701	26320	62591	2,1%	3,4%

(1) Les montants indiqués au X^e Plan correspondent aux contrats signés

b) L'état d'avancement des contrats

En 1994, les contrats et les programmes qui s'y rattachent seront servis à hauteur de 17 % de l'enveloppe quinquennale en moyenne.

Les différences de taux entre régions s'expliquent essentiellement par la priorité qui a pu être donnée au solde de certains aménagements engagés dans le plan précédent. Ainsi, en Basse-Normandie, les sections nouvelles de la liaison Caen-Rennes inscrites au contrat ou prévues au programme d'accélération seront engagées en travaux à partir de 1995, ce qui explique le taux d'exécution relativement faible prévu fin 1994.

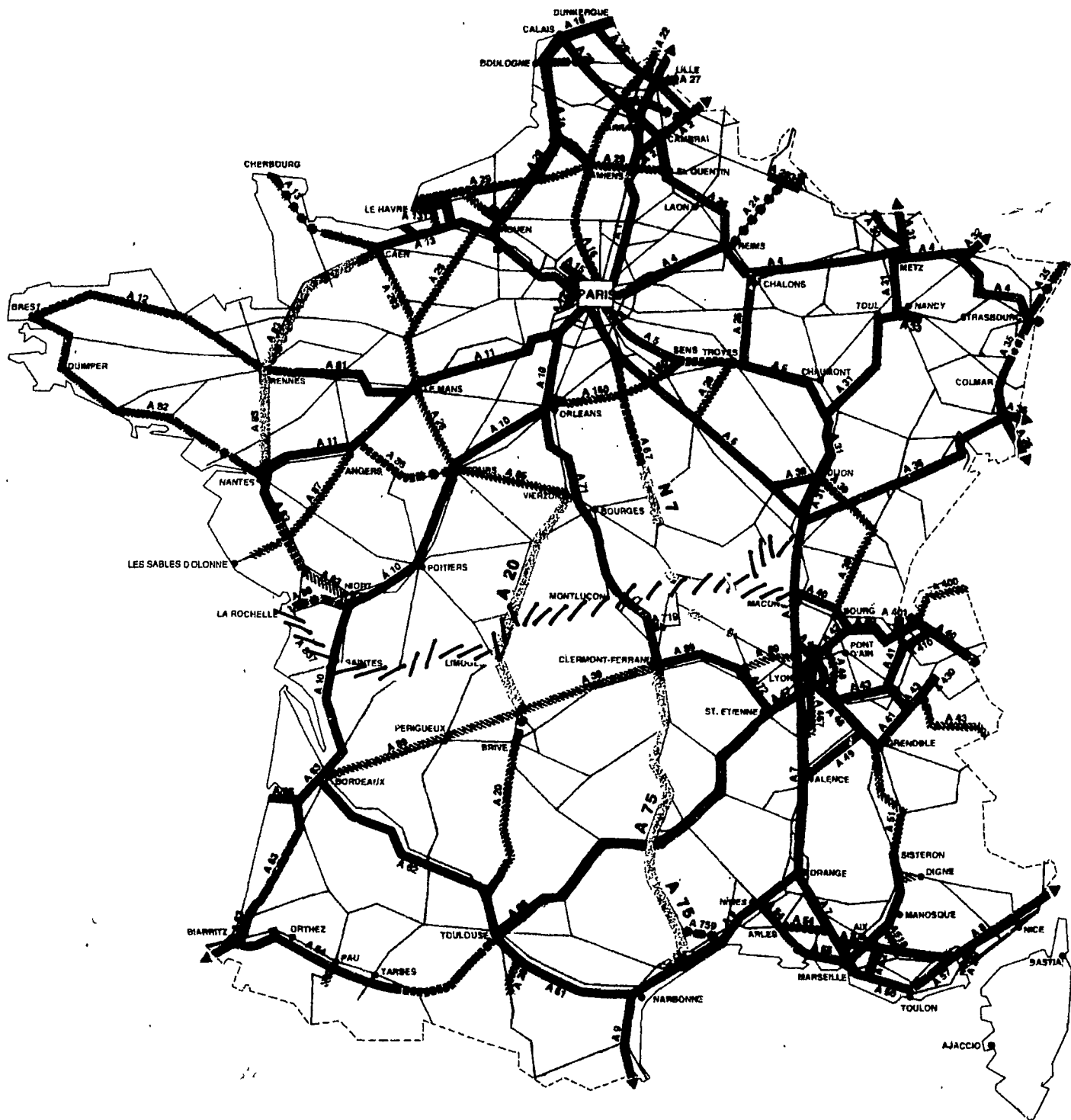
**Contrats Etat-régions 1994-1998
Prévisions d'affectation des crédits Etat en 1994**

Région	CER + compléments (en MF 94) en AP ETAT	Prévision 1994 (en MF 94)	Taux de réalisation en AP ETAT
Nord-Pas de Calais	1592,0	317,0	19,9%
Picardie	819,0	147,2	18,0%
Ile-de-France	2035,0 (1)	482,1	23,7%
Centre	840,0	142,2	16,9%
Haute-Normandie	651,0	142,3	21,9%
Basse-Normandie	1728,0	196,3	11,4%
Bretagne	2558,0	444,3	17,4%
Pays-de-la-Loire	1044,0	186,5	17,9%
Poitou-Charente	1210,0	181,6	15,0%
Limousin	829,0	139,4	16,8%
Aquitaine	997,0	180,6	18,1%
Midi-Pyrénées	2015,0	343,5	17,0%
Champagne-Ardennes	805,0	147,2	18,3%
Lorraine	1481,0	263,0	17,8%
Alsace	1010,0	159,0	15,7%
Franche-Comté	685,0	120,7	17,6%
Bourgogne	720,0	127,6	17,7%
Auvergne	1350,0	184,5	13,7%
Rhône-Alpes	1635,0	230,6	14,1%
Languedoc-Roussillon	1184,0	186,0	15,7%
PACA	1133,0	207,6	18,3%
Total CER	26321,0	4529,0	17,2%

(1) Ile de France : hors 350 MF Villes nouvelles, hors 210 MF SIRIUS (DSCR) y compris FARIF (prévision 1994 : 150 MF)

Le taux élevé d'exécution de la région Ile-de-France s'explique très simplement par la faiblesse des dotations initialement prévues. Votre rapporteur y reviendra à propos des problèmes propres de la région.

Les grands programmes routiers du XIe plan



Source : RIR-Cellule Cartographique 40-81-88-44

GRANDS PROGRAMMES FINANCES PAR L'ETAT SEUL

- A 20 : VIERZON - BRIVE**
- A 75 : CLERMONT-Fd/A 9**
- RN 7**

- ROCADE DES ESTUAIRES : CAEN - NANTES**
- ACHEVEMENT DU TRANSMANCHE**
- RN 88 : TOULOUSE - LYON**
- ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE : LA ROCHELLE/A 6**

3. La route Centre-Europe-Atlantique

Au-delà des enveloppes prévues pour les contrats Etat-régions, le Gouvernement a décidé la mise en place sur la durée du XIe plan de programmes exceptionnels, qu'il dote d'une enveloppe propre de 1,6 milliard de francs, en particulier pour accélérer l'aménagement des trois grands axes interrégionaux que sont : la rocade des Estuaires, autoroute gratuite entre Caen, Rennes et Nantes ; la RN 88 entre Toulouse et Lyon, et la route Centre-Europe-Atlantique, entre Mâcon, Chalon, Montluçon, Limoges, Angoulême et La Rochelle.

Votre rapporteur a décidé cette année de concentrer une attention particulière sur ce dernier axe, à l'occasion de son contrôle à la direction des routes ⁽¹⁾.

a) Enveloppes financières

L'axe principal de la RCEA, qui est classé grande liaison d'aménagement du territoire entre l'autoroute A 6 et Saintes, assure une liaison depuis la façade Atlantique au réseau autoroutier de l'Est de la France.

Son aménagement constitue la première priorité du XIe plan dans les régions concernées : Bourgogne, Auvergne, Limousin et Poitou-Charentes.

Au-delà des enveloppes prévues dans les contrats, le Gouvernement met en place un programme d'accélération en faveur de la RCEA : 595 millions de francs supplémentaires sont apportés par l'Etat, de façon unilatérale, sauf en Poitou-Charentes où la région et les départements accompagnent son effort.

Au total, c'est un montant de plus de 2,8 milliards de francs qui sera investi sur l'ensemble de l'itinéraire au cours du XIe plan.

Au-delà du XIe plan, c'est une somme de plus de 5 milliards de francs qu'il conviendra de mobiliser afin de parachever l'aménagement en route express à 2 x 2 voies.

1. En 1993, votre rapporteur était allé contrôler les liaisons transpyrénéennes. Il a pu ainsi participer à l'inauguration, en 1994, de la RN 116 à Ille sur Têt et du contournement par pont et tunnel de Collioures et Port-Vendres.

(millions de francs)

Régions	Contrats Etat-régions				Programme d'accélération				Total			
	Etat	Région	Autres	Total	Etat	Région	Autres	Total	Etat	Région	Autres	Total
Bourgogne	340,7	173,5	179,8	694,1	120,0			120,0	460,7	173,5	179,8	814,1
Auvergne	224,0	85,6	90,3	400,0	175,0			175,0	399,0	85,6	90,3	575,0
Limousin	419,0	146,0		565,0	190,0			190,0	609,0	146,0	0,0	755,0
Poitou-Charentes	239,5	119,8	119,8	479,0	110,0	54,0	46,0	210,0	349,5	173,8	165,8	689,0
TOTAL	1223,2	524,9	389,9	2138,1	595,0	54,0	46,0	695,0	1818,2	578,9	435,9	2833,1

Hors opérations en milieu urbain.

b) Les objectifs du XIe plan

Entre A 6 et A 71 (Bourgogne et Auvergne), la priorité revient à la section centrale Dompierre-Digoin-Paray ; l'objectif est d'assurer à la fin du plan la continuité de la route express sur cette section, en particulier, la déviation de Digoin.

De part et d'autre de cette section centrale, les aménagements suivants seront poursuivis :

- en Saône-et-Loire, le contrat prévoit l'achèvement de la route express à 2 × 2 voies entre le contournement sud de Mâcon et Sainte-Cécile (RN 79), et de continuer l'aménagement de Châlon-Montchanin (RN 80) ;

- dans l'Allier, le contournement de Montluçon sera achevé.

Entre A 71 et A 20 (Monluçon-La Croisière), l'objectif est d'achever la liaison Guéret-A 20 (La Croisière) en route express à 2×2 voies ; l'aménagement à l'est de Guéret sera engagé de façon significative, avec la déviation d'Ajain notamment.

Plus à l'ouest, la liaison entre Limoges, Angoulême et Saintes sera nettement améliorée au cours du XIe plan, avec en particulier la réalisation de déviations importantes tant en Limousin qu'en Poitou-Charentes (La Barre, Saint-Junien, Chasseneuil, Taponnat, Jarnac).

Etat des études et des procédures

- **Chalon (A 6)-Paray-le-Monial (branche nord)**
 - étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (2ème phase) en cours d'approbation ;
 - lancement de l'enquête publique avant fin 94.
- **Macon (A 6)-Paray-le-Monial (branche sud)**
 - étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (2ème phase) en cours de réalisation ;
 - lancement de l'enquête publique courant 95.
- **Paray-le-Monial-Montmarault (A 71)**
 - procédure de déclaration d'utilité publique en cours (prévue pour fin 94).
- **Montluçon (A 71)-La Croisière (A 20)**
 - déclaration d'utilité publique prononcée par le décret du 4 février 1993.
- **la Croisière-Limoges (section de A 20)**
 - pour mémoire : fin de réalisation prévue pour 1994.
- **Limoges-Saintes (avec prolongation jusqu'à Royan)**
 - avant-projet sommaire d'itinéraire en cours de réalisation ;
 - procédure de déclaration d'utilité publique pour la section centrale Cognac-Chasseneuil prévue pour début 1995.

c) Les objectifs à long terme

L'objectif à long terme est de réaliser l'aménagement à 2x2 voies de l'axe central de la RCEA avec statut de route express et carrefours dénivelés.

La réalisation effective de cet aménagement peut être envisagée à partir de l'horizon 2010 ⁽¹⁾, étant entendu que la réalisation de la section de l'itinéraire comprise entre A 6 et A 20 bénéficiera de l'avancement le plus rapide.

Parallèlement à la RCEA, les travaux de l'autoroute A 89 seront réalisés sous concession à Autoroutes du Sud de la France (ASF) sur l'axe Lyon-Clermont-Ferrand-Bordeaux.

La section d'A 89 entre Bordeaux (Arveyres) et l'entrée Ouest du département du Puy-de-Dôme a fait l'objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 25 mai au 12 juillet 1994. L'objectif est d'obtenir dès 1995 le décret d'utilité publique de cette opération de près de 300 km.

1. Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a fixé le butoir à 2007 devant la commission le 16 novembre 1994.

Entre l'entrée Ouest du Puy-de-Dôme et Clermont-Ferrand, le fuseau d'un kilomètre à l'intérieur duquel se poursuivent les études a été approuvé par décision ministérielle du 28 février 1994. La bande de 300 mètres de principe qui sera soumise à enquête publique devrait être arrêtée au début de 1995.

Enfin, en ce qui concerne la section Balbigny-Lyon de l'A 89, les orientations définitives pour la poursuite des études viennent d'être fixées par décision ministérielle du 6 juillet 1994. La définition de la bande de 300 mètres qui sera soumise à enquête publique devrait aboutir dans le courant de l'année 1995.

Une fois achevés, les deux axes devraient être complémentaires. Les études montrent en effet que le trafic devrait se situer à 10.000/12.000 véhicules par jour sur la RCEA en 2010, et 8.000 à 10.500 sur l'A 89. Les deux routes n'auront pas la même fonction : l'A 89 devrait attirer du trafic de longue distance, notamment international, tandis que la RCEA, route de désenclavement, servira essentiellement aux déplacements locaux et à l'irrigation du tissu rural.

Votre rapporteur n'en exprime pas moins une certaine inquiétude, car les travaux de l'A 89 devraient être beaucoup plus rapides que ceux de la RCEA (la mise en service est prévue vers 2000/2001) : les régions qu'elle traverse risquent d'être encore plus délestées qu'aujourd'hui.

Le rôle du péage sera important à terme dans les options prises par les voyageurs et transporteurs entre les deux axes.

B. LES GRANDS PROGRAMMES SPÉCIAUX D'AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES 7, 9 ET 20

Il s'agit de programmes intégralement financés par l'Etat, sans participation des collectivités locales, avec pour objectif le désenclavement du Massif central. Ces programmes comprennent les réalisations suivantes :

- la modernisation en autoroutes sans péage de la route nationale 9 entre Clermont-Ferrand et Béziers (future autoroute A75) et de la route nationale 20 entre Vierzon et Brive (future autoroute A20) ;

- l'aménagement de la route nationale 7 à 2 x 2 voies dans les départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire.

Le tableau ci-dessous retrace l'exécution de ces programmes entre 1989 et 1994 :

(en millions de francs d'AP Etat)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994 (Prévisions)
Programme d'aménagement :						
de la RN 9	774,6	830	538,7	675	745	764
de la RN 20	351,5	410,8	217,9	472	575	549
Programme spécifique d'aménagement de la RN 7	-	5,2	42,4	201,3	271	266

Après la réduction de 1991, consécutive à d'importantes annulations de crédits, les dotations de ces programmes ont connu une progression significative en 1992, qui s'est poursuivie en 1993 et 1994.

Pour 1995, l'enveloppe globale prévue s'élève à 1.664 millions de francs d'autorisations de programme.

L'objectif fixé par le schéma directeur est celui de la mise en place d'ici 1996 de la totalité des moyens d'engagement nécessaires à l'achèvement de ces programmes.

La réalisation de cet objectif paraît désormais hors d'atteinte, car elle aurait nécessité à partir de 1994 un triplement des dotations de 1993.

C. LE PROBLEME AIGU DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN REGION ILE-DE-FRANCE

1. Les problèmes généraux : la chute de l'effort routier dans le XIe plan

Votre rapporteur tient à rappeler l'ampleur particulière des problèmes d'infrastructures routières en Ile-de-France. En effet, le réseau routier de la région parisienne absorbe de plus en plus difficilement un trafic en augmentation rapide et dont la structure tend à se modifier au profit des liaisons de banlieue à banlieue, qui ne sont pratiquement pas assurées par les transports collectifs.

Or, en raison de nombreux obstacles tant financiers que techniques, la réalisation du maillage autoroutier qui permettra de faciliter l'écoulement du trafic transversal en contournant la capitale ne progresse qu'avec une extrême lenteur. Les différentes liaisons projetées rencontrent le plus souvent des oppositions locales très vives, compte tenu des préoccupations croissantes liées à l'environnement.

Le schéma directeur d'aménagement de la région ⁽¹⁾ accorde la priorité à l'achèvement des deux rocadés de contournement que constituent l'A 86 (à une dizaine de kilomètres) et la Francilienne (à une trentaine de kilomètres).

Cette priorité était d'ailleurs déjà celle du programme d'investissement, d'un montant total de 12,2 milliards de francs, prévu par le contrat de plan entre l'Etat et la région pour la période 1989-1993 : 6.442 millions de francs ont été consacrés à l'A 86 et 367 millions de francs à la Francilienne.

En baisse très sensible sur le précédent contrat de plan, avec 9.040 millions de francs, l'enveloppe routière du XIe plan ⁽²⁾, répartie à raison de 2.340 millions de francs pour l'Etat et 6.700 millions de francs pour la région, confirme les priorités du Xe plan : 3.612 millions de francs pour l'A 86 (54 % des dotations) et 1.301 millions de francs pour la Francilienne (14 %).

Les infrastructures seront généralement réalisées selon une clé de financement de 70 % pour la région et 30 % pour l'Etat, la région finançant néanmoins à 100 % un certain nombre d'opérations, pour 2.040 millions de francs.

En sus de la dotation aux infrastructures, une somme de 545 millions de francs sera consacrée à l'environnement routier (plantations, isolation phonique), dont 360 millions de francs sont à la charge de l'Etat.

Enfin une partie de la dotation prévue pour la politique de la ville (547 millions de francs au total) sera affectée à l'intégration des projets routiers en zone urbaine.

1. Approuvé par un décret du 26 avril 1994.

2. Le contrat du XIe plan a été signé le 20 juillet 1994.

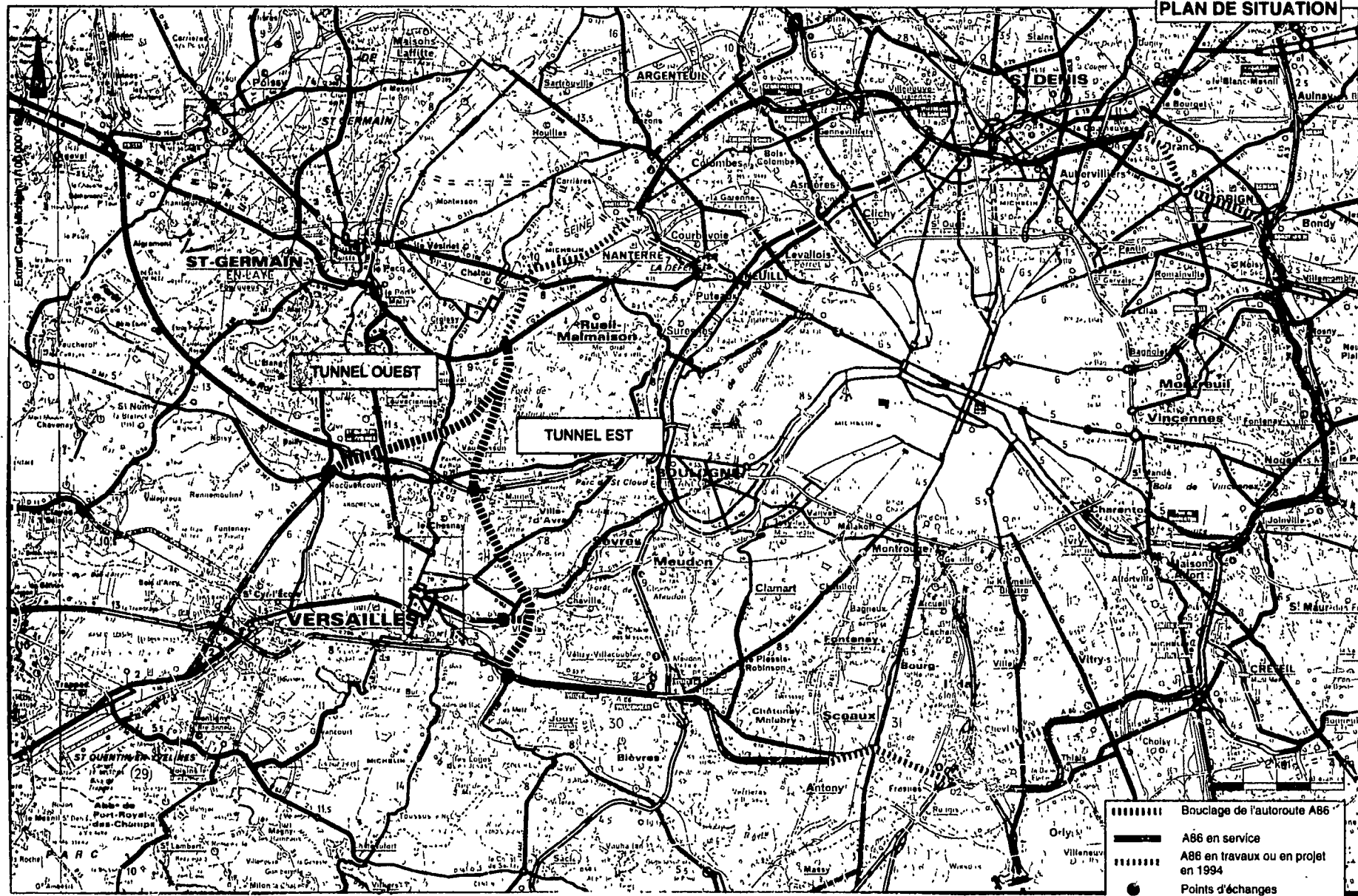
Compte tenu de la réduction sensible de l'enveloppe quinquennale et du coût extrêmement élevé, de l'ordre de 500 millions de francs le kilomètre (contre 30 millions de francs en plaine, en rase campagne), de la réalisation d'infrastructures à caractéristiques autoroutières dans des zones fortement urbanisées, le principe du recours à la concession a été arrêté pour la construction d'un certain nombre de liaisons, dont certaines sections des rocades A86 et Francilienne.

Par ailleurs, à l'appui des ressources prévues au contrat de plan, l'Etat prévoit, sur la période 1994-1998, un programme unilatéral de 1.347 millions de francs, alimenté par le FARIF, qui sera consacré à la réalisation de l'autoroute A 86 afin d'en accélérer sa mise en service.

2. La section ouest (Rueil-Malmaison/Pont Colbert) de l'autoroute A 86

Votre rapporteur a justement souhaité cette année faire un point précis sur une portion de l'autoroute A 86 : la section ouest Rueil-Malmaison/Pont Colbert, qui doit être mise en service en 2003. La mise en oeuvre de cette section illustre bien les immenses difficultés que rencontre l'insertion des infrastructures autoroutières en Ile-de-France.

PLAN DE SITUATION



Plan de situation

Historique de l'A 86

Le bouclage ouest de l'autoroute A 86 figure parmi les projets en Ile-de-France que le CIAT du 13 décembre 1987 retient comme devant être réalisés par la concession.

Le 5 décembre 1988, Cofiroute transmet au cabinet du ministre de l'Equipement, un projet de bouclage de l'A 86 dénommé "TOP" : Traversée de l'Ouest parisien.

Le 13 octobre 1989, le Gouvernement décide que le bouclage de l'A 86 à l'ouest devra être réalisé par recours à la concession pour une mise en service en 1998.

18 juillet 1990 : attribution de la concession à Cofiroute. Cofiroute s'engage à achever la première phase dans un délai de quatre ans après la DUP. Toutes les études sont à sa charge.

Août 1990 : l'Etat constitue un groupe de pilotage pour suivre l'avancement des études, sous la direction de l'ingénieur général Fauveau.

Mai 1991 : le groupe de pilotage remet son rapport et conclut à l'intérêt de la solution proposée par Cofiroute.

24 juillet 1991 : le ministre de l'Equipement demande le lancement de la consultation des élus, des associations et des administrations sur la base d'un dossier de présentation établi par Cofiroute.

La consultation se déroule de septembre 1991 à avril 1992. La consultation a donné lieu à seize réunions dans les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines, dont neuf réunions publiques (2000 personnes environ). Toutes ces réunions ont été conduites par les préfets ou leurs représentants, les services de Cofiroute étant systématiquement présents.

Septembre-octobre 1991 : le ministre de l'Equipement et le ministre de l'Intérieur mettent en place une commission interministérielle de sécurité, sous la direction de l'ingénieur général Gérondeau. Cette commission est chargée de définir les conditions de sécurité à l'intérieur du tunnel réservé aux véhicules légers.

28 novembre 1991 : suite à la première phase de consultation, le ministre de l'Equipement demande des études complémentaires plus ponctuelles : études de circulation et investigations géotechniques. Il demande à Cofiroute et aux préfets de veiller à la bonne et constante information des élus locaux.

A l'issue de la consultation, le ministre de l'Equipement approuve, par décision du 30 juillet 1992, le choix du tracé mixte proposé par Cofiroute. Les préfets sont invités à lancer la concertation publique en application des articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme.

Octobre-décembre 1992 : la concertation est menée dans les quinze communes concernées avec les élus, les associations et le public. 9000 visiteurs sont enregistrés pour les quinze expositions et plus de 3000 personnes participent aux réunions publiques.

3 mars 1993 : huit mois après la décision ministérielle sur le tracé, Cofiroute remet à l'Etat le dossier des études préalables ainsi que les éléments financiers pour la discussion des conditions de la concession.

Mi-juillet 1993 : une mission mandatée par le conseil régional et le conseil général des Yvelines et diligentée par M. Giraudet, conclut au bien-fondé du choix d'un tracé "double" face à des tracés par l'est ou par l'ouest de Versailles, suggère l'ouverture aux véhicules légers du tunnel accessible aux poids lourds et l'engagement simultané des travaux des deux tunnels.

24 décembre 1993 : le ministre de l'Equipement confirme le principe du scénario arrêté en juillet 1992, en retenant les amendements proposés par M. Giraudet.

21 mars 1994 : décision ministérielle d'approbation du dossier d'études préalables.

21 avril 1994 : décret en Conseil d'Etat approuvant un septième avenant à la convention de concession de Cofiroute en vue, notamment de l'intégration de l'A 86 ouest dans son principe.

Avril-juin 1994 : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, portant sur :

- la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute,
- la modification, localisée au sud du pont Marcel Pourtout, de la déclaration d'utilité publique du 9 août 1990 des travaux relatifs à la déviation de Rueil-Malmaison,
- la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (du 25 avril au 11 juin 1994).

Votre rapporteur a plus particulièrement évoqué trois questions avec ses interlocuteurs de la direction des routes : celle du financement de ce tronçon, les problèmes de sécurité et d'environnement et enfin l'utilisation du péage, qui est une nouveauté en agglomération.

a) Le financement

Le coût total de l'investissement s'établit à 10.390 millions de francs, valeur janvier 1993.

Ce montant global peut être décomposé de la façon suivante :

(millions de francs)

	Tunnel est-Tunnel ouest
Acquisitions foncières	185
Etudes et maîtrise d'oeuvre	682
Travaux	
- Tunnels	7.078
- Echangeurs	2.445
TOTAL (TTC)	10.390

Le coût total des équipements (études, travaux) représente 1.435 millions de francs TTC, soit 14 % du total de l'investissement.

Compte tenu de la longueur du trajet, le coût au kilomètre ressort à 650 millions de francs. On peut observer l'impact important dans ce coût global des cinq échangeurs qui devront permettre de sortir et d'entrer dans les tunnels.

(millions de francs)

Echangeur de Rueil	468
Echangeur avec A 13	632
Echangeur avec RD 10	459
Echangeur du Pont Colbert	438
Raccordement de Bailly	103

Les coûts d'exploitations, de fonctionnement et d'entretien sont de 152 millions de francs, valeur janvier 1993, à l'horizon 2000.

(millions de francs en 2000)

	Tunnel Est (réservé aux véhicules légers)	Tunnel Ouest
Charges d'exploitation	110	42

Le dossier d'enquête indique un montant de 200 millions de francs TTC à l'horizon 2010. Les recettes escomptées seront alors de 300 à 400 millions de francs.

Cofiroute devra emprunter intégralement sur les marchés, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les 10,4 milliards de francs 1993 nécessaires à l'opération. Compte tenu de ses coûts d'investissement et de fonctionnement, la concession de l'autoroute A 86 Ouest ne serait pas viable en tant que projet isolé.

Ainsi, les éléments financiers actuels montrent que, en fonction des anticipations de trafic, l'équilibre de trésorerie est tout juste atteint en 2070 pour le seul tunnel Est (réservé aux véhicules légers), et sur le tunnel Ouest (tous véhicules), l'équilibre ne peut pas être atteint.

Il est donc clair que la concession de l'A 86 Ouest n'est pas envisageable sans un adossement financier.

Le mécanisme est celui de l'adossement des sections nouvelles sur un réseau ancien dans le cadre d'une concession unique et globale, mécanisme qui est la base du fonctionnement et du développement du secteur autoroutier concédé français. Il permet d'optimiser les financements des nouveaux projets en utilisant les excédents générés par les tronçons amortis.

A 86 Ouest sera, de la même manière, intégrée dans la concession globale du réseau confié à Cofiroute. Ainsi, les nouveaux tronçons à construire par Cofiroute (A 86, mais aussi des sections inter-urbaines comme Alençon-Le Mans-Tours et Tours-Vierzon) bénéficieront de ce mode de financement.

L'économie de la concession dépend de trois paramètres fondamentaux : l'évolution des tarifs de péage sur A 86 et sur les autres autoroutes de la concession de Cofiroute, l'évolution des trafics et le prolongement de la durée de la concession.

Dans certaines hypothèses, l'adossement à l'ensemble du réseau Cofiroute jusqu'en 2025-2030 (la fin de concession actuelle est fixée à 2015) permettrait d'envisager une durée de concession pour l'A 86 Ouest de 70 ans à compter de sa mise en service, ce qui apparaît comme tout à fait acceptable pour ce type d'ouvrage.

b) La sécurité et l'environnement

Les problèmes de sécurité ont paru capitaux à votre rapporteur, et ils semblent avoir reçu une réponse satisfaisante.

Les questions d'environnement sont fondamentales aux yeux des riverains de la zone traversée par l'autoroute. Elles devraient également recevoir une réponse satisfaisante, mais la plus grande vigilance s'impose dans ce domaine.

① La sécurité

Les problèmes de sécurité ne se posent réellement que pour le tunnel réservé aux véhicules légers, le second tunnel étant de facture plus classique.

Une commission interministérielle de sécurité a été mise en place en 1991 pour définir les conditions de sécurité à l'intérieur du tunnel à gabarit réduit.

La commission, commune au ministère de l'Équipement et au ministère de l'Intérieur, s'est réunie plus de trente fois, avec la participation de plus de soixante personnes, et a rendu ses conclusions en juin 1992.

Elle a émis sept recommandations, que Cofiroute devra mettre en oeuvre :

- un contrôle permanent du volume de circulation, pour éviter tout risque de congestion, par un système de caméras vidéo reliées à un poste central de commandement. L'objectif est de 1700 véhicules par heure et par voie ;
- un contrôle permanent de la vitesse, qui sera limitée à 70 km/h ;
- une réalisation de l'ouvrage à 2×3 voies, la troisième voie faisant office de voie d'échange et non de bande d'arrêt d'urgence ;
- des dimensions précises, retracées dans le schéma ci-après.

Commission Interministérielle de Sécurité

Tunnel réservé aux véhicules légers

Hauteur sous plafond = 2,55 m
Gabarit des véhicules admis = 2,00 m
Diamètre intérieur = 10,07 m

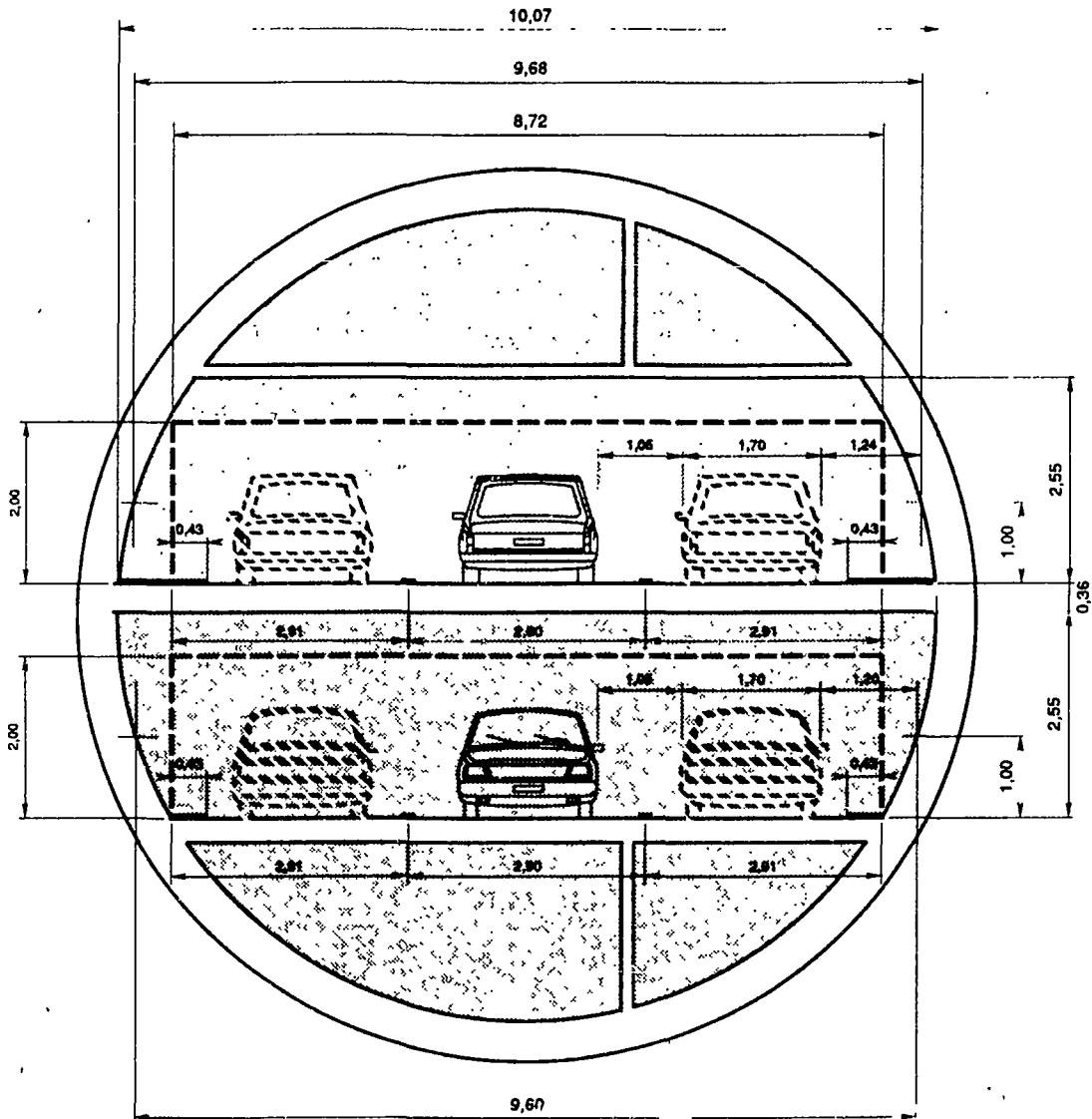


Schéma de principe

Juin 1992

- un système efficace de ventilation, constitué de prises d'air espacées de 1600 mètres ;

- un système automatique de détection d'incident, d'accident et d'incendie ;

- un traitement différencié des accidents selon leur gravité. Dans les cas les plus bénins, Cofiroute devra intervenir avec ses moyens propres de secours, ce qui nécessitera notamment la fabrication d'engins spécifiquement adaptés à l'ouvrage. Dans les cas les plus graves, la circulation sera totalement interrompue par la fermeture complète du tunnel, devant permettre l'arrivée des secours à contresens. D'après les informations obtenues par votre rapporteur, un tel dispositif est unique à ce jour.

L'ensemble de ces recommandations est actuellement compris dans le coût de l'ouvrage, que la commission de sécurité considère comme l'un des plus sûrs qui seraient réalisés : *"l'ouvrage présentera un niveau de sécurité sans précédent en France, ni sans doute même à l'étranger"* est-il écrit dans son rapport de juin 1992.

Le tunnel accessible à tous les véhicules est de conception classique et comprend ainsi les dispositifs classiques de sécurité. Il comportera des galeries de retournement qui permettront le demi-tour des poids lourds. Deux galeries seront réalisées à l'occasion de la construction de l'ouvrage de raccordement au tunnel des gaines de ventilation des deux installations intermédiaires implantées respectivement le long de la RD 128 et au sud des chaussées du triangle de Rocquencourt (échangeur A 12-A 13).

De même que pour le tunnel réservé aux véhicules légers, des niches destinées à recevoir les équipements de sécurité (extincteurs, téléphone...) sont prévues tous les 200 mètres.

② L'environnement

Les questions d'environnement ont posé les plus grandes difficultés au projet, du fait de la densité de l'agglomération traversée par l'A 86. Des élus et des associations locales se sont très fortement mobilisés, selon deux oppositions successives.

La première opposition était de principe, les habitants de Rueil et de Versailles souhaitant que l'autoroute passe à l'ouest de leur ville. Ils n'ont pas obtenu gain de cause, puisque le tracé actuel découle des décisions de juillet 1992. Ils ont cependant obtenu que l'ouvrage soit entièrement souterrain, ce qui les conforte sur deux points : les nuisances liées à la circulation sur les tronçons principaux seront nulles, et également celles qui auraient été liées aux travaux s'ils avaient eu lieu à ciel ouvert (le principe du tunnelier ayant été retenu).

La deuxième opposition, encore vigoureuse aujourd'hui, concerne les cinq échangeurs permettant de lier les tunnels à la surface.

Il incombe à Cofiroute de faire en sorte que les normes en matière d'environnement soient respectées, ce qui lui laisse le choix des protections. Elle devra notamment ne pas dépasser le seuil d'émission de bruit de 60 décibels (A), particulièrement au niveau de l'échangeur du Pont Colbert, qui ne devrait cependant pas être couvert.

Un budget de 178 millions de francs a été retenu pour la mise en place des protections phoniques et des aménagements paysagers.

Votre rapporteur considère que le respect de l'ensemble de ces contraintes, la construction souterraine et une bonne protection phonique des échangeurs sont de nature à insérer au mieux l'ouvrage dans l'environnement. Il ne faut néanmoins pas se cacher que ce type d'ouvrage très coûteux devra devenir la norme des ouvrages autoroutiers en zone urbaine, ce qui nécessitera la généralisation du péage en agglomération.

c) L'utilisation du péage

Sur la section ouest de l'autoroute A 86, le péage aura trois rôles, particulièrement en ce qui concerne le tunnel pour véhicules légers :

- un rôle traditionnel de financement de l'ouvrage, par le remboursement des prêts et de financement de l'exploitation ;
- un rôle de régulation de la circulation,
- un rôle d'instrument de sécurité.

① Le rôle de financement

Le péage permet la mobilisation rapide d'un volume considérable de ressources.

En supposant que des crédits publics, tant en investissement qu'en exploitation, soient disponibles pour cette opération, il apparaît qu'il faudrait consacrer la totalité des ressources budgétaires publiques programmées aujourd'hui sur les deux départements concernés des Yvelines et des Hauts-de-Seine pour financer en 15-20 ans un projet "sans péage".

De même, pour les charges d'exploitation, la seule exploitation d'un projet "sans péage" nécessiterait de doubler le budget d'exploitation des routes nationales dans chacun de ces deux départements.

Par ailleurs, les caractéristiques de cet ouvrage interdisent toute possibilité de réalisation fractionnée et étalée dans le temps et nécessitent de ce fait une mobilisation immédiate des moyens de financement sur une courte période. Ainsi, c'est entre 1 et 2 milliards de francs que la société concessionnaire devra mobiliser annuellement pendant la période de construction.

Le niveau de tarif moyen serait de 20 à 25 francs (1993) pour un trajet complet, ce qui devrait permettre de couvrir les coûts fixes et d'exploitation.

Les coûts d'exploitation représentent 200 millions de francs par an en 2010. Les coûts de gestion du péage en représentent 20 %, soit 40 millions de francs par an. Il s'agit pour l'essentiel de frais de personnels (50 % des emplois créés le sont par la gestion du péage).

Sur la base de 80.000 entrées par jour (à l'horizon 2010), on obtient la répartition suivante (en franc par passage) :

	Prix	Proportion
Gestion du péage	1,70 F	7.8%
Exploitation (ventilation, éclairage, sécurité)	6,70 F	27-34%
Financement, impôts	11,60 à 16,60 F	58-66 %
TOTAL	20 à 25 F	100 %

Le tableau suivant permet quelques comparaisons :

Les péages en milieu urbain

Tunnel Prado-Carénage	
- Coût total de l'investissement	1.216 millions de francs TTC
- Longueur	2,5 km
- Caractéristiques	2 niveaux de circulation unidirectionnels de deux voies de 3 mètres de large chacune
- Tarif	10 francs
Périphérique nord de Lyon	
- Coût de construction	4 milliards de francs (valeur décembre 1989, dont 1,1 milliard de francs subventionnés par la communauté urbaine et le conseil général du Rhône)
- Longueur	3 tunnels successifs et 1 viaduc pour une longueur totale de 8.600 mètres
- Tarif pour totalité parcours	22 francs (non abonné, heure de pointe)
A 14	
- Coût	4 milliards de francs TTC. (valeur 1993)
- Longueur	15 à 16 km
- Tarif	autour de 32 francs
A 86	
- Coût	10,32 milliards de francs TTC (valeur 1993), dont 7,22 milliards de francs pour le premier tunnel, et 3,1 milliards de francs pour le deuxième
- Longueur	12 km
- Tarif	autour de 25 francs.

② Le rôle de régulation de la circulation

Un tarif de péage sera fixé en fonction du niveau souhaité de circulation dans l'ouvrage. Il s'agit tout simplement d'une gestion de la demande par le prix.

Le péage est en effet un moyen efficace de régulation du trafic dans un contexte de très forte demande et de rareté relative de l'offre, comme en Ile-de-France.

Les études de trafic réalisées par la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France montrent qu'au-dessous d'un péage moyen de deux francs par kilomètre –et a fortiori, si elle était gratuite– l'autoroute A 86 ouest serait saturée. Inversement, cette étude montre qu'au-delà de 5 francs par kilomètre (soit 80 francs pour le passage dans l'ouvrage), le péage serait totalement dissuasif et le tunnel ne serait utilisé qu'à 30 % de ses capacités.

Le niveau de péage actuellement estimé serait de l'ordre de 2,0 à 2,5 francs par kilomètre, afin de gérer en régime de croisière le passage de quelque 80.000 véhicules par jour dans le tunnel.

Cette fonction de régulation du trafic sera d'autant plus finement assurée que le tarif sera plus modulable : il est ainsi prévu de le faire varier en cours de journée en fonction des horaires, de même qu'au cours de l'année, du mois ou de la semaine. Votre rapporteur rappelle que cette pratique se généralise sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Cofiroute espère ainsi pouvoir garantir aux usagers leurs temps de trajet, en s'assurant que la circulation sera constamment fluide dans le tunnel.

Temps gagné par les usagers

	Temps moyen de parcours sur l'A 86 ouest (28,9 km)	Temps total pour un trajet Vélizy-Rueil
Avec projet	42 mn	15 mn
Sans projet	57 mn	45 mn
Gain	15 mn	30 mn

Il faut ajouter que l'ouvrage, en attirant une partie des usagers de l'axe Rueil-Vélizy, allègera le trafic des voies gratuites.

③ Le péage comme instrument de sécurité

Complémentaire de son rôle régulateur de la circulation, le péage assurera un rôle de sécurité de l'ouvrage. La commission interministérielle de sécurité a exigé une régulation des flux aux entrées du tunnel, et le péage est un moyen commode de l'assurer. Il sera notamment possible de fermer complètement les entrées dans un sens pour permettre aux secours de remonter le tunnel, et ce simplement en fermant les barrières des cabines de péage.

Mais même sans aller jusqu'à ce cas extrême, qui ne devrait se produire que très exceptionnellement, la régulation par le tarif permettra de gérer la quantité de circulation optimale pour la sécurité, en évitant la saturation, et en assurant en permanence une circulation susceptible de permettre un accès satisfaisant aux véhicules de secours.

En l'absence de péage, la fluidité, indispensable dans un tunnel, devrait être gérée par des barrières physiques aux entrées du tunnel, provoquant une congestion de ces entrées (régulation par la pénurie : phénomène des files d'attente). Ces barrières physiques (qui s'apparenteraient aux feux tricolores aux entrées du boulevard périphérique) seraient plus difficile à gérer que le tarif de péage et ne garantiraient pas l'homogénéité de la circulation dans l'ouvrage, ce qui serait un facteur d'insécurité.

Votre rapporteur constate donc, à l'occasion de la mise au point du tunnel de la section ouest de l'Autoroute A 86, la considérable évolution du rôle du péage, qui fait son irruption en zone urbaine. Il faut admettre que 25 francs pour un parcours de 10 km est assez coûteux, notamment pour les salariés qui emprunteraient le tunnel quotidiennement à deux reprises. Mais un autre mode de régulation n'est guère envisageable. L'augmentation à l'infini des capacités des ouvrages trouve ses limites dans les effets d'appel qu'elle occasionne. Le pont de Gennevilliers sur l'autoroute A 15, passé de cinq à huit voies en 1993 est là pour le démontrer : il est tout aussi saturé qu'avant l'achèvement des travaux.

Seule une politique très ambitieuse d'aménagement du territoire peut parvenir à cette décongestion. Mais votre rapporteur doit constater qu'en matière de péages, la péréquation n'est pas toujours celle que l'on croit : les autoroutes rurales peu coûteuses et amorties financent souvent le fonctionnement des autoroutes des zones plus favorisées, mais dont le coût intrinsèque des ouvrages rendrait le péage prohibitif si celui-ci n'était calculé qu'en fonction même de leur amortissement.

CHAPITRE IV

L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER

Chaque année, votre rapporteur fait part de ses vives préoccupations quant à l'évolution des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national.

Depuis l'exercice 1994, un mieux sensible est observable, l'ensemble des crédits ayant progressé de 6,2 % en 1994.

Regroupant 2.950,6 millions de francs en moyens de paiement et 3.068,0 millions de francs en moyens d'engagement, ils augmentent respectivement de 6,8 % et de 7,2 % par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1994.

Crédits d'entretien du réseau routier

(en millions de francs)

	LF1 1994	Crédits demandés pour 1995	Evolution en %
Réhabilitation et renforcements			
CP	182,8	234,1	+ 28,1
AP	215,4	230,0	+ 6,8
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	218,0	206,9	- 5,0
AP	230,6	235,2	+ 2,0
Entretien, viabilité hivernale, moyens des parcs et aménagements de sécurité			
DO+CP	2.361,5	2.509,6	+ 6,3
DO+AP	2.415,9	2.602,8	+ 7,7
Total des moyens de paiement DO+CP	2.762,3	2.950,6	+ 6,8
Total des moyens d'engagement DO+AP	2.861,9	3.068,0	+ 7,2

A. UN EFFORT TARDIF

La réduction, depuis plusieurs années, des moyens consacrés à l'entretien du réseau se traduit aujourd'hui par la nécessité de privilégier l'entretien curatif plutôt que préventif. De ce point de vue, le regain d'intérêt de l'entretien depuis deux exercices est trop tardif.

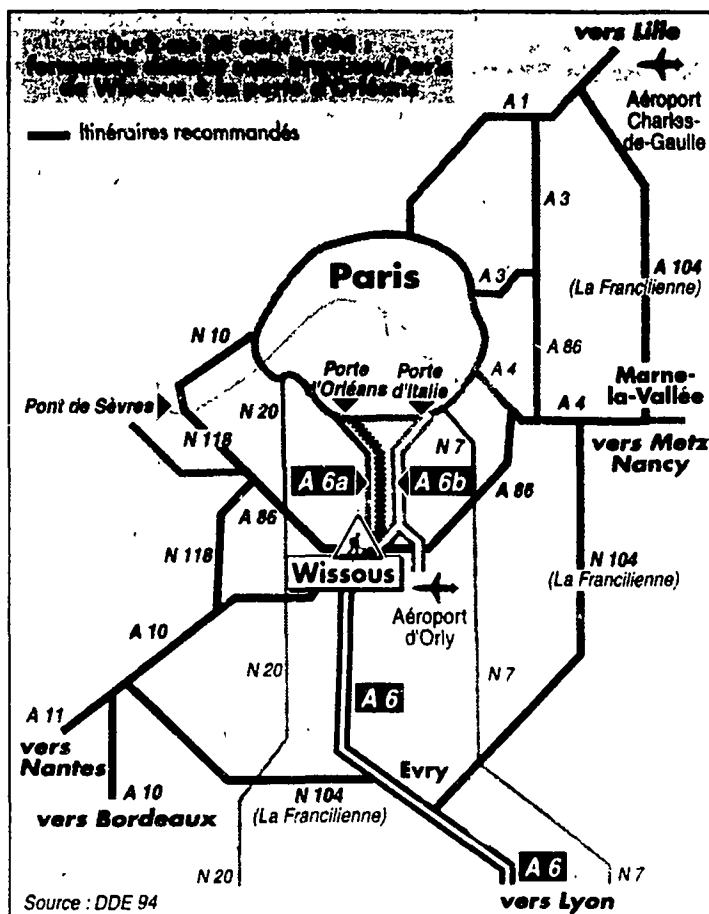
Sur le plan budgétaire, la période 1988-1993 se caractérise par une baisse régulière des moyens de l'entretien stricto-sensu (- 20 % alors que sur cette même période, le trafic a progressé de 8,5 % et les surfaces à entretenir de 11,5 %).

Cette situation a conduit la direction des routes à hiérarchiser le réseau national en catégories de voies selon leur niveau de trafic et à revoir ses objectifs en fonction des moyens disponibles.

• La progression de 3,9 % en francs courants des dotations d'entretien en 1994 n'a pas permis, compte tenu des retards accumulés, de reconsidérer cette politique. Ainsi, la direction des routes a dû renoncer à mener une politique d'entretien préventif sur les routes nationales ordinaires (à faible trafic de poids lourds), qui représentent près de 12.000 km sur les 31.000 que compte le réseau national (hors autoroutes concédées), et qui nécessiteraient 80 MF supplémentaires.

Sur cette partie du réseau, l'entretien assuré est du type curatif, c'est-à-dire que les dégradations sont traitées au fur et à mesure de leur apparition, ce qui s'avère certes moins coûteux dans l'immédiat, mais pose problème à la fois aux plans du confort des usagers et de la pérennité des chaussées. Il faudra en effet les reconstruire totalement.

Les travaux de reconstruction ont déjà commencé, notamment pour les autoroutes urbaines en béton. Votre rapporteur est d'ailleurs allé observer sur place la reconstruction d'une partie urbaine de l'autoroute A 6, qui s'est déroulée de façon remarquable en août 1994.



Votre rapporteur répète l'importance de l'enjeu : l'exemple américain où, faute d'un entretien suffisant, les pouvoirs publics se trouvent actuellement dans l'obligation de reconstruire une part importante du réseau, est à cet égard édifiant.

• En ce qui concerne les ouvrages d'art, s'agissant d'un patrimoine dont la valeur est estimée à 70 milliards de francs, les moyens à consacrer pour assurer sa pérennité seraient de 500 millions de francs selon les critères communément admis par l'OCDE. Les crédits de 1995, certes en progrès (+ 2 %), restent de ce point de vue insuffisants (235,2 MF).

B. UN EFFORT A PERENNISER

L'accélération de la mise en oeuvre du schéma directeur routier national devra conduire, en ce qui concerne le réseau de l'Etat, à une revalorisation à terme des crédits d'entretien. De même, la meilleure prise en compte des contraintes d'environnement devrait entraîner de nouveaux aménagements.

L'incidence de l'accélération des travaux du schéma directeur est bien évidemment nulle sur le réseau concédé, l'Etat ne participant pas à son entretien. Pour les autres réalisations du schéma directeur (autoroutes non concédées, mises à 2 x 2 voies) les conséquences sont de deux natures :

- l'accroissement des linéaires à entretenir et surtout des surfaces (+ 8,5 % depuis 1988),

- mais il faut observer aussi une progression sensible des besoins en réponse à la demande de nos concitoyens de la densité et de la complexité des équipements génératrices de coûts supplémentaires d'entretien : développement des tunnels, des aires de repos, de l'éclairage, assainissement des chaussées pour protéger les nappes phréatiques, des équipements antibruit, de la signalisation...

En matière de protection contre les bruits routiers, une étude réalisée en 1986/88 par le ministère de l'environnement a permis d'évaluer les degrés d'exposition des populations au bruit de la circulation routière. Une cartographie de ces expositions sera progressivement réalisée.

Il en ressort qu'environ 10 millions de personnes sont soumises à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB (A), soit 2 millions dans les centres urbains et 8 millions en zones périurbaines. Près de 18 millions de personnes sont soumises à des niveaux compris entre 55 et 65 dB (A).

En 1991, le coût du traitement à réaliser le long de la voirie nationale (hors déviation) était estimé à 5 milliards de francs, pour résorber les points dont le niveau est supérieur à 70 dB (A).

La loi du 31 décembre 1992 fixe le seuil d'intervention à 60 dB (A), et le coût des mesures de rattrapage sera ainsi beaucoup plus élevé, d'autant plus que toutes les voies seront concernées et plus seulement les voies nationales.

Votre rapporteur estime plus que jamais nécessaire de renforcer les moyens de ce poste budgétaire, tant à cause de la dégradation du réseau existant, que des besoins du réseau neuf et des contraintes d'amélioration de l'environnement.

DEUXIÈME PARTIE : LA SECURITE ROUTIÈRE

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Pour 1995, les moyens de paiement destinés aux actions conduites en matière de sécurité routière sont strictement identiques à ceux de 1994 et s'élèvent à 534,88 millions de francs.

Le tableau suivant retrace l'évolution des principales catégories de dépenses :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1994	Crédits demandés pour 1995	Evolution en %
Dépenses ordinaires (D.O.)			
Titre III : Moyens des services	287,25	287,62	+ 0,1
Titre IV : Actions d'incitation	2,00	1,63	- 19,5
Total dépenses ordinaires	289,25	289,25	0,0
Dépenses en capital (C.P.)			
Titre V : Investissements, études et expérimentations	245,62	245,62	0,0
Total des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	534,88	534,88	0,0
Autorisations de programme (Titre V)	256,62	256,62	0,0
Total des moyens d'engagement (D.O. + A.P.)	545,87	545,87	0,0

1. Les moyens des services (Titre III)

Les crédits du Titre III regroupent 287,25 millions de francs pour 1995, soit la même somme que pour 1994.

Le Titre III regroupe essentiellement trois postes :

- les moyens du fonctionnement de l'exploitation de la route (sécurité et circulation routières), dotés de 159,9 millions de francs ;

- les dépenses du délégué interministériel à la sécurité routière (58,1 millions de francs en 1995 contre 61,8 millions de francs en 1994). L'objectif est de maintenir les actions de sensibilisation de l'opinion ;

- la formation des conducteurs, où l'on remarque notamment une hausse de 39 % (à 2,1 millions de francs) des crédits de vacations de l'examen d'aptitude à l'enseignement de la conduite.

2. Les crédits d'incitation (Titre IV)

Les crédits d'incitation en matière de sécurité routière prévus pour 1995 sont de 1,6 million de francs, ce qui correspond à une diminution de 18,4 % par rapport à 1994.

Ces crédits ne concernent plus qu'un seul poste, en diminution depuis plusieurs années : les subventions aux associations contribuant à la prévention des accidents.

3. Les crédits d'investissement (Titre V)

Les crédits de paiement consacrés aux investissements, équipements, études et expérimentations en matière de sécurité routière, atteignent un montant de 245,6 millions de francs, soit une dotation identique à celle de 1994.

Les autorisations de programme demandées pour 1995 s'élèvent à 256,6 millions de francs, comme en 1994. Elles se décomposent comme suit :

- actions de sécurité et de circulation : 233,7 millions de francs (dont 222,9 millions pour l'aménagement des routes nationales en vue d'améliorer la circulation routière). Il s'agit des crédits d'investissement des actions d'exploitation de la route ;
- études et expérimentations : 22,9 millions de francs.

Concernant les actions de sécurité, la priorité est donnée aux petits aménagements d'initiative locale.

Concernant la circulation routière, l'effort d'investissement porte plus particulièrement sur :

- le développement des nouvelles technologies d'information des usagers en vue de réduire les embarras de circulation, notamment les programmes "Sirius" (Ile-de-France), "Coral" (région lyonnaise), "Erato" (Toulouse), "Aliénor" (Aquitaine) et "Marius" (Marseille).

- la poursuite des projets européens mettant en oeuvre de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic et de l'information routière ("Melyssa", "Pleiades", "Cities") qui représentent 189 millions de francs en 1995 (181,5 millions de francs en 1994).

CHAPITRE II

LA POLITIQUE MENEÉ EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE

A. LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ACTION DE L'ETAT

L'action menée par l'Etat en faveur de la sécurité routière se poursuivra en 1995, selon les mêmes méthodes qui ont assuré son succès depuis 1972.

1. Les actions de sensibilisation de l'opinion publique

La délégation interministérielle à la sécurité routière met en oeuvre chaque année un certain nombre de campagnes d'information qui ont pour objet, soit d'accompagner la sortie de nouvelles mesures réglementaires, soit de rappeler les grandes règles de comportement sur la route, notamment au moment des départs en vacances d'été. Son budget à ce titre pour 1994 était de 62 millions de francs (contre 36 millions de francs en 1993).

Dans ce cadre, trois campagnes de communication ont été menées en 1994, concernant respectivement le port de la ceinture de sécurité (insistance sur les petits trajets), la sécurité des motards (améliorer leur cohabitation avec les automobilistes) et l'alcool au volant (campagne de promotion de la réduction à 0,7 g/l du taux d'alcoolémie autorisé). Une nouvelle campagne sur la ceinture est en cours au moment où votre rapporteur rédige ces lignes.

2. Les actions en faveur de la formation des conducteurs

La mise en oeuvre du programme national de formation des conducteurs s'est poursuivie en 1994, avec en particulier l'organisation de stages de formation continue destinés aux enseignants de la conduite. Leur nombre s'est néanmoins réduit en 1993 : 129 stages contre 250 en 1992.

Un accroissement très important du nombre de candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) a pu être constaté en 1993 : 5.706 candidats (+ 29 % par rapport à 1992). Depuis 1987, le nombre d'inscrits a progressé de 175 %. 21 centres d'examen sont en fonctionnement, depuis l'ouverture en 1993 de celui de Grenoble. 2.318 diplômes ont été délivrés.

Enfin, un bilan positif peut être dressé de la politique de promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, qui permet d'acquérir, à partir de 16 ans, une formation initiale auprès d'une auto-école, suivie d'une expérience de la route effectuée sous la responsabilité d'un conducteur confirmé. En effet, le taux de réussite au permis de conduire des candidats issus de cette filière, qui représente 10 % des inscriptions, atteint 76 %, contre environ 50 % seulement dans le cadre de la filière traditionnelle. On observe toutefois, avec l'accroissement du nombre de candidats, une légère érosion du taux de réussite (83 % pour 3.800 candidats en 1989, 78 % pour 39.500 candidats en 1992 ; 76 % pour 63.022 candidats en 1993).

En 1993, 977.126 permis de conduire ont été délivrés (- 2,4 % sur 1992).

3. La politique contractuelle avec les collectivités territoriales

L'action de l'Etat en faveur de la sécurité routière est relayée depuis 1988 au plan local par l'intermédiaire des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), qui coordonnent l'ensemble des actions et initiatives publiques et privées tendant à réduire le nombre des accidents.

Pour la première fois depuis leur création, 100 plans ont été élaborés en 1993, soit un par département.

A partir de 1994, la procédure a été déconcentrée : l'approbation du PDASR est de la compétence du préfet qui reçoit la dotation dès le début de l'année (27 millions de francs en 1994). Chaque département doit élaborer un document d'orientation à trois ans.

Dans le cadre de ces plans, et dans le prolongement du programme "Objectif - 10 %", le Gouvernement propose aux collectivités territoriales de plus de 30.000 habitants, depuis le 1er janvier 1990, la signature de contrats de programmes locaux de sécurité routière, qui se concrétisent par un programme annuel d'actions financées à parité par l'Etat et par la collectivité concernée, et qui ont rencontré un large succès.

Mais depuis 1992, on assiste à une désaffection relative de ces contrats qui ont été recentrés autour des quatre priorités privilégiées par la politique de l'Etat, à savoir :

- la modération de la vitesse en agglomération ;
- la promotion des dispositifs de retenue pour le transport des enfants ;
- les actions en faveur des jeunes de 14 à 25 ans, par le relais des campagnes nationales ;
- la mise en oeuvre d'actions innovantes.

Cette désaffection s'explique par la réduction des moyens budgétaires de cette action. Seuls 65 contrats locaux ont été financés en 1994 contre 130 en 1993, 170 en 1992 et 205 en 1991. Ce désengagement de l'Etat est expliqué par une sélectivité accrue des actions proposées, dont les critères sont contenus dans la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993.

En 1994, la ligne destinée au financement des contrats locaux a été unifiée avec les crédits des préfets destinés aux PDASR.

Compte tenu du succès des plans et des contrats qui se sont révélés assez efficaces, une majorité de collectivités ayant constaté une réduction du nombre d'accidents, votre rapporteur s'interroge sur la pertinence de ce recul constant de leurs moyens financiers (27 millions de francs en 1994 contre 42,7 en 1993, 59,5 en 1992 et 98 en 1991).

4. Les aménagements d'infrastructures

a) *Du plan de résorption des points noirs au programme d'amélioration de la sécurité par itinéraire*

Un plan de résorption des points noirs a été mis en place en 1986 sur la base du repérage d'un certain nombre de zones d'accumulation d'accidents corporels.

A la fin de l'année 1992, la totalité des 237 "points noirs" recensés en 1986 avait été traitée, et même au-delà, puisque le nombre total de zones aménagées depuis 1987 se sera élevé à 459.

Il a donc été décidé de poursuivre et de renforcer la politique, datant de 1992, tendant à traiter plutôt que des points noirs, des sections d'itinéraires sur lesquelles le taux ou la gravité des accidents sont anormalement élevés. Les zones traitées en 1993 relèvent de cette seconde catégorie, qui sera l'objectif du XIe plan.

A partir de 1994, ces travaux incombent non plus à la direction de la sécurité et de la circulation routière, mais à la direction des routes.

Les crédits dégagés à ce titre étaient de 130 millions de francs en 1994, ils seront de 170 millions de francs en 1995 (+ 31 %).

b) *Les petits aménagements de sécurité*

Il s'agit d'opérations réalisées sur initiatives locales et bénéficiant de crédits déconcentrés, dont l'évolution est retracée dans le tableau ci-dessous.

(en millions de francs)

	1989	1990	1991	1992	1993
Routes nationales	78	80	70	66	66
Autoroutes non concédées et voies assimilées	21	20	20	18	18

Ces opérations, qui s'avèrent particulièrement efficaces, ont bénéficié d'une enveloppe budgétaire de 80 millions de francs en 1994.

Pour 1995, la ventilation n'est pas faite entre cette action et les gros aménagements de sécurité.

B. LE BILAN DE LA MISE EN PLACE DE DEUX REFORMES IMPORTANTES DE 1992 : LE CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES ET LE PERMIS A POINTS

En 1992, outre l'instauration de l'obligation de l'utilisation d'un moyen de retenue homologué pour le transport des enfants de moins de dix ans, ont été mises en place deux réformes importantes en faveur de la sécurité routière : le contrôle technique des véhicules anciens et, surtout, le permis à points.

1. Le contrôle technique des véhicules

L'obligation d'un contrôle technique périodique des véhicules est entrée en vigueur le 1er janvier 1992.

Les voitures particulières et les véhicules de transport de marchandises ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes doivent faire l'objet d'un contrôle technique respectivement cinq ans et quatre ans après la date de leur première mise en circulation. Les véhicules concernés sont ensuite soumis à des visites techniques périodiques qui devront être renouvelées tous les trois ans ⁽¹⁾ pour les voitures particulières et tous les deux ans pour les véhicules de transports de marchandises ou assimilés.

En 1993 tous les véhicules particuliers de plus de 6 ans, puis tous ceux de plus de 5 ans en 1994 doivent être contrôlés. Le régime de croisière débutera en 1995, avec le contrôle des véhicules de moins de 3,5 tonnes dans leur cinquième année.

Pour les autres véhicules, une période transitoire de trois ans a été prévue afin d'assurer la mise en place du système.

1. Tous les deux ans à partir de 1996

L'obligation de réparation porte désormais, en sus du freinage, sur les pneumatiques, sur l'ensemble des feux du véhicule (à partir du 1er octobre 1993) et sur l'excès de pollution (à partir du 1er octobre 1994).

2.600 centres spécialisés étaient agréés au 1er juillet 1994. A cette date, 20 millions de véhicules légers avaient été contrôlés, et 20 % devaient avoir fait l'objet d'une contre-visite.

Votre rapporteur exprime sa satisfaction face à la qualité de mise en oeuvre du contrôle technique, maintenant en régime de croisière. Il faut néanmoins en relativiser les effets, 5 % des accidents seulement étant dus à une défaillance mécanique.

Enfin, il conviendrait de mesurer les effets induits de la prime au retrait des véhicules de plus de 10 ans

2. L'application du permis à points

Plus capitale pour la sécurité routière apparaît la montée en puissance du permis à points.

a) conditions

La mise en place des conditions juridiques du permis à points s'est effectuée pour l'essentiel en 1992. Il est appliqué dans sa forme actuelle depuis le 1er décembre 1992 :

- il comprend 12 points,

- un délit entraîne un retrait de 6 points ; une contravention de 1 à 4 points. Le retrait maximum en une fois pour un cumul d'infractions est de 8 points.

- Le capital de points se restaure automatiquement après 3 ans sans infraction, ou par la participation à un stage de 2 jours de sensibilisation à la sécurité routière.

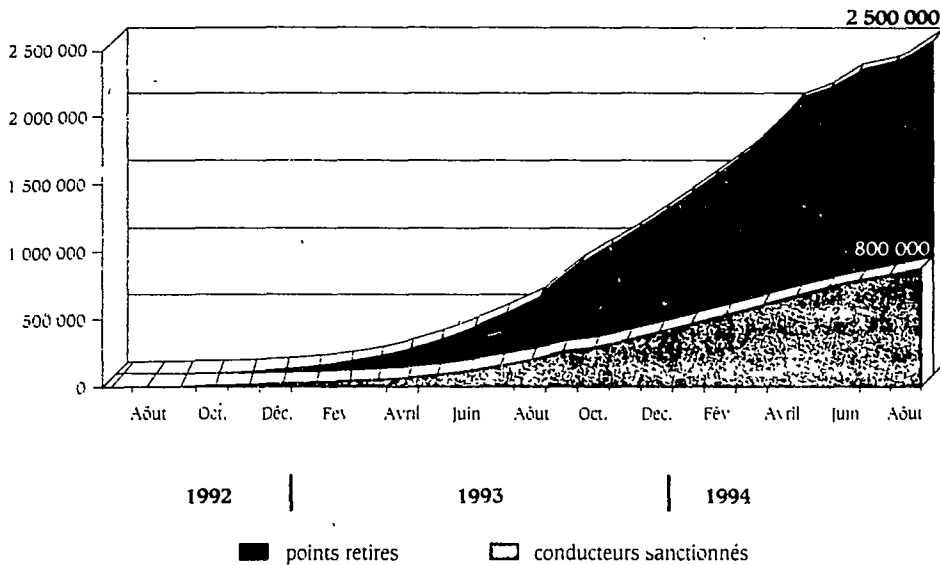
A partir de 1994, l'absence de port de ceinture ou de casque (sur les deux-roues) entraîne la perte d'un point.

b) fonctionnement

• les points retirés

Au début d'août 1994, 800.000 conducteurs avaient perdu 2,5 millions de points. Le rythme mensuel des conducteurs sanctionnés s'établissait à 75.700 pour 288.500 points retirés. Depuis l'entrée en vigueur de ce système, 1.329 conducteurs ont perdu tout leur capital.

Tous ces chiffres ont été multipliés par deux à quatre depuis un an. La rapide montée en puissance du système est illustré par le graphique ci-dessous.



Source : Direction de la Sécurité et de la circulation routières

69 % des infractions constatées étaient des excès de vitesse, et 10 % des délits d'alcoolémie.

Le tableau suivant donne la répartition régionale des retraits de points.

Régions	Nombre de conducteurs sanctionnés en 1993	Nombre de points retirés en 1993
Alsace	23.411	52.406
Aquitaine	19.516	59.980
Auvergne	10.185	29.145
Basse-Normandie	14.520	43.555
Bourgogne	12.007	36.965
Bretagne	19.088	66.822
Centre	18.988	56.196
Champagne-Ardennes	14.433	39.193
Corse	829	2.206
Franche Comté	11.692	33.247
Haute-Normandie	8.904	26.872
Ile-de-France	59.683	186.979
Languedoc Roussillon	10.489	32.419
Limousin	6.010	17.878
Lorraine	26.273	63.713
Midi-Pyrénées	16.650	46.824
Nord-Pas-de-Calais	25.463	61.793
Pays de la Loire	27.508	87.370
Picardie	17.577	46.993
Poitou-Charentes	14.113	39.763
Provence-Alpes-Côte d'Azur	18.058	54.485
Rhône-Alpes	25.327	77.489
Départements d'outre-mer	1.452	5.702
Total	402.182	1.187.995

• les formations des conducteurs infractionnistes.

Au 1er juillet 1994, 355 centres de formation étaient en place. 2.144 stages ont été organisés en 1993. Parmi les 30.199 stagiaires accueillis, 322 sont venus pour récupérer des points, les autres pour éviter des sanctions pénales, l'alternative étant laissée entre les poursuites judiciaires et ce type de stage.

3. Les mesures les plus récentes

Les mesures les plus récemment prises dans le domaine de la sécurité routière sont au nombre de cinq :

- l'instauration de nouvelles limitations de vitesse pour les conducteurs débutants adaptées aux différents types d'infrastructures (110 km/h sur autoroutes, 100 sur voies rapides et 80 sur les autres routes) et de l'allongement de la durée de la période pendant laquelle ces limitations s'imposent aux conducteurs débutants (2 ans au lieu d'une année).

- l'aggravation des sanctions en cas de non-port du casque par les conducteurs et passagers de deux roues (contravention de la 4ème classe au lieu de la 2ème classe) ;

- la création d'une contravention de la 4ème classe pour la conduite en état d'alcoolémie avec un taux compris entre 0,7 g/l et 0,8 g/l.

· Votre rapporteur rappelle qu'il appelait une telle mesure de ses vœux en 1993.

- la possibilité pour les forces de l'ordre de procéder à l'immobilisation d'un deux roues dont le conducteur circule sans casque ;

- l'édiction de caractéristiques techniques auxquelles doivent désormais répondre les ralentisseurs de type dos d'âne (rond) ou de type trapézoïdal (à angles).

Dans un proche avenir, le projet de loi sur la sécurité et la modernisation des transports renforcera cet arsenal, notamment en créant un délit de très grand excès de vitesse (dépassement de la vitesse autorisée de plus de 50 km/h).

**Comparaison des Etats de l'Union européenne
en matière d'infractions à la sécurité routière**

Pays	Alcool		Vitesse	
	Taux maximum (en g/l)	Sanction (en francs)	Limite* (en km/h)	Sanction (en francs)
Allemagne	0,8	1.750 à 5.250	50/100/80 - 90 - 110 **	105 à 2.500
Belgique	0,8 bientôt à 0,5	1.650 à 16.600 emprisonnement	50/90/120	250 à 12.500 emprisonnement
Danemark	0,8	780 à 35.500	50/80/100	450 à 3.500
Espagne	0,8	2.500 à 5.000	50/90/120	700 à 2.400
France	0,7 depuis le 10-07-94	900 à 30.000 emprisonnement	50/90/130	900 à 15.000
Grande-Bretagne	0,8	330 à 6.000	48/96/112	330 à 3.300
Grèce	0,5	500 emprisonnement	40/90/110	250 à 750 emprisonnement
Irlande	0,8	880 à 8.800 emprisonnement	48/96/112	450 à 1.350
Italie	0,8	1.670 à 7.000	50/90/130	350 à 7.000
Pays-Bas	0,5	1.240 à 2.480	50/80/120	160 à 1.550 *** emprisonnement
Portugal	0,5	700 à 7.000 emprisonnement	50/90/120	350 à 7.000

* Vitesses-limites données dans l'ordre pour : ville/route/autoroute

** Ces vitesses s'appliquent sur 20 p.100 environ du réseau autoroutier ; sur le reste du réseau autoroutier la vitesse conseillée est de 130 km/h.

*** En cas de dépassement de plus de 70 km/h, les Néerlandais peuvent voir leur voiture saisie ou vendue.

CHAPITRE III

LES RESULTATS : LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Votre rapporteur exprime son soulagement : la tendance à l'amélioration de la sécurité routière, qui s'était interrompue de mai à septembre 1993, a finalement repris dans le bon sens.

Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés sur douze mois,
fin juin de chaque année.
indice base 100 fin juin 1990

Accidents corporels	Fin juin 1990	Fin juin 1991	Fin juin 1992	Fin juin 1993	Fin juin 1994
Rase campagne	48.191 100	44.344 92	44.743 93	43.081 89	42.461 88
Milieu urbain	120.769 100	107.304 89	104.404 86	96.492 80	92.613 77
Ensemble des réseaux	168.960 100	151.648 90	149.147 88	139.573 83	135.074 80

Tués	Fin juin 1990	Fin juin 1991	Fin juin 1992	Fin juin 1993	Fin juin 1994
Rase campagne	6.873 100	6.265 91	6.361 93	5.858 85	5.847 85
Milieu urbain	3.846 100	3.394 88	3.309 86	3.084 80	2.872 75
Ensemble des réseaux	10.719 100	9.659 90	9.670 90	8.942 83	8.719 81

Blessés	Fin juin 1990	Fin juin 1991	Fin juin 1992	Fin juin 1993	Fin juin 1994
Rase campagne	76.653 100	70.535 92	70.402 92	67.039 87	65.875 86
Milieu urbain	157.427 100	139.999 89	136.386 87	124.874 79	119.022 76
Ensemble des réseaux	234.080 100	210.534 90	206.788 88	191.913 82	184.897 79

En quatre ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 20 %, celui des tués de 19 % et celui des blessés de 21 % alors que dans le même temps la circulation augmentait de 10 %.

Au 30 juin 1994, sur les douze derniers mois, le nombre de tués dans les accidents de la route s'établit à 8.719, celui des accidents corporels à 135.074 et celui des blessés à 184.897. Il convient de rappeler qu'à la fin juin 1972, on comptait 16.909 tués sur douze mois, alors que la circulation sur le réseau national était deux fois moindre qu'aujourd'hui.

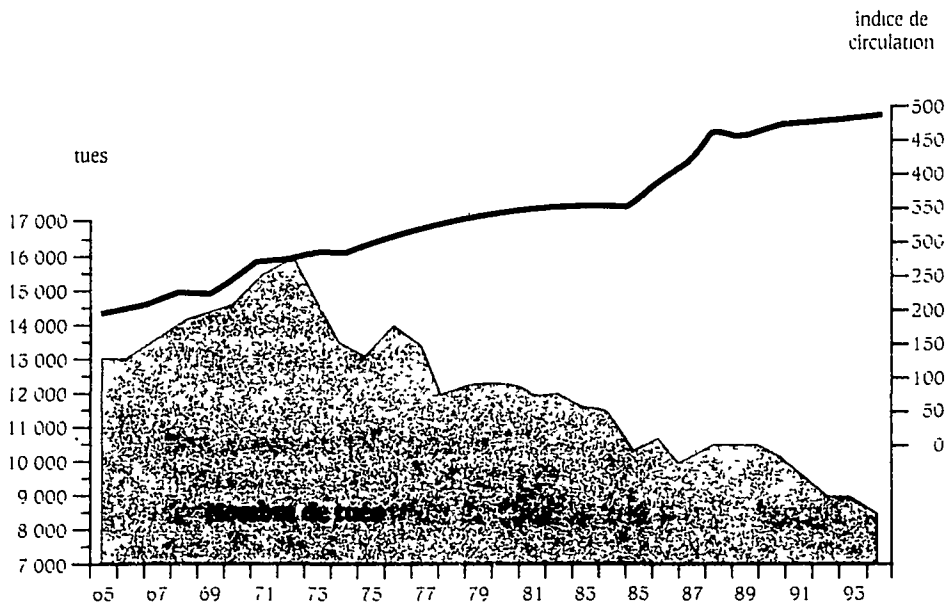
Nette au cours des années 1990, 1991 et 1992, l'amélioration a marqué le pas en 1993. A la fin de ces années, on notait respectivement 10.289, 9.617, 9.088 et 9.052 tués, soit un gain annuel d'environ 500 tués, sauf pour la dernière année. La dégradation sensible observée entre juin et septembre 1993, dont on percevait les prémices dès les premiers mois de l'année, a, malgré la reprise des progrès notée en fin d'année, obéré le bilan final de 1993 ; c'est sur une quasi stagnation qu'elle se termine (- 0,3 %), même si le bilan des accidents corporels et des blessés est plus favorable (- 4,1 % et - 4,6 % respectivement).

Cependant, l'amélioration de la sécurité amorcée en octobre 1993 se poursuit aujourd'hui en s'amplifiant. Sur les six premiers mois de 1994, on observe une baisse des nombres d'accidents corporels de 3,7 %, des tués de 8,0 % et des blessés de 4,6 %. Cette tendance devrait se confirmer au cours du troisième trimestre 1994, mais avec un certain ralentissement.

Votre rapporteur attribue pour l'essentiel cette réussite au permis à points, dont la montée en charge rapide à la fin de 1993 correspond au rétablissement des courbes d'accidents.

Deux sujets de préoccupation risquent néanmoins de fragiliser à terme ces résultats : d'une part les niveaux de vitesse moyenne restent élevés (notamment 93 km/h sur les départementales à grande circulation et 62 km/h dans les petites agglomérations, où la vitesse autorisée est de 50 km/h) sans qu'on puisse discerner clairement une tendance à la baisse ; d'autre part, la perspective de l'amnistie accordée traditionnellement à l'occasion de l'élection présidentielle risque d'introduire, dès la fin de l'année, un élément négatif pour la sécurité routière, comme en 1988. La certitude de l'impunité peut en effet induire des comportements dangereux de la part de certains usagers.

Enfin, votre rapporteur constate une certaine stagnation du nombre de victimes parmi les usagers de véhicules de tourisme (5.632 morts fin juin 1994) et les usagers de poids lourds (388 morts) alors que le bilan s'améliore pour les autres usagers (piétons, cyclistes, cyclomotoristes ou motocyclistes) dont le nombre reste malgré tout beaucoup trop élevé.



**MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE
AU BUDGET DES ROUTES EN PREMIERE LECTURE**

L'Assemblée nationale a décidé de majorer, à titre non reconductible, les chapitres suivants (en autorisations de programme et crédits de paiement) :

(millions de francs)

Titre V :

- chapitre 53-43, article 20 13,1
(Investissements sur le réseau routier national)

Titre VI :

- chapitre 63-42, article 30 2,24
(Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national)

Au cours de sa réunion du mercredi 16 novembre 1994, sous la présidence de M. Jean Clouet, vice-président, la commission des Finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits des sections routes et sécurité routière du budget du ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme (II. Transports - 2. routes - 3. sécurité routière) pour 1995.

La commission a confirmé cette proposition lors de sa réunion du vendredi 18 novembre 1994, après avoir pris acte des modifications adoptées par l'Assemblée nationale.