

N° 93

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

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 1988, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 18

ÉQUIPEMENT – LOGEMENT
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

II. – Routes et sécurité routière

Rapporteur spécial : M Robert SCHWINT.

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice-président d'honneur ; Michel Durafour, Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, vice-présidents ; Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizez, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Roger Ch'naud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Gœtschy, Georges Lombard, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, Jacques Mossion, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, René Regnault, Robert Schwint, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8^e législ.) : 941 et annexes, 960 (annexe n° 25), 965 (tome X) et T.A. 175.
Sénat : 92 (1987-1988)

SOMMAIRE

	Pages
I. Principales observations de la Commission	3
II. Examen en Commission.....	7
Avant-propos.....	8
CHAPITRE PREMIER : LE DEVELOPPEMENT DU RE- SEAU ROUTIER NATIONAL.....	9
I. Le cadre général	9
II. Le projet de budget pour 1988 donne la priorité aux investissements routiers.....	12
<i>A. Le développement des infrastructures.....</i>	12
1. Les autoroutes	12
2. Le développement du réseau routier.....	14
<i>B. La situation financière des sociétés.....</i>	15
III. Interventions routières des régions	16
CHAPITRE II : L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL	19
CHAPITRE III : SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERE	21
I. Présentation des crédits pour 1988.....	21
II. La poursuite d'une politique active de sécurité routière	21
<i>A. Les actions menées.....</i>	21
1. La résorption des points noirs et l'amélioration de l'ex- ploitation du réseau	22
2. La lutte contre les principales causes d'accidents de la route	22
3. L'amélioration de la formation des conducteurs.....	23
4. La poursuite de l'opération « objectif moins 10 % » com- plète ce dispositif.....	24
<i>B. Un bilan encourageant.....</i>	24
<i>C. Cependant la France se situe à un niveau défavorable dans les comparaisons internationales.....</i>	25
III. La circulation routière.....	26
<i>A. L'exploitation routière.....</i>	26
<i>B. L'information routière.....</i>	27

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Comme en 1987, les crédits relatifs aux Routes et à la Sécurité routière pour 1988 constituent une section autonome du budget du ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports.

A. PRESENTATION DES CREDITS

En 1988, les crédits de paiement pour les Routes et la Sécurité routière passeront de 7.532 à 7.865,2 millions de francs (+ 4,4 %). Les crédits destinés aux programmes routiers (dépenses ordinaires + autorisations de programme) sont maintenus en francs courants à hauteur de 8.648 millions de francs. A l'intérieur de cette enveloppe, le projet de loi de finances pour 1988 procède à des redéploiements :

- la dotation du programme autoroutier passe de 937,1 à 337,1 millions de francs mais les sociétés d'économie mixte d'autoroutes sont confortées par un apport en fonds propres de l'Etat de deux milliards de francs prélevés sur les produits des privatisations;

- les programmes routiers s'accroissent de 600 millions de francs (+ 7,5 %), l'effort portant essentiellement sur les crédits d'investissements qui augmentent de 13,8 %.

Par ailleurs, l'effort consenti pour la rénovation et l'entretien du réseau routier est maintenu : les crédits passent de 3.788,8 millions de francs en 1987 à 3.849,5 millions de francs en 1988, soit + 1,6 %.

1. Le développement des infrastructures routières et autoroutières

a) Le réseau autoroutier

Le Gouvernement a décidé, lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril 1987, l'attribution de deux milliards de francs à l'établissement public « Autoroutes de France » afin de renforcer, par des apports en fonds propres, la structure financière des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes.

Cet apport en capital va permettre de lancer, au-delà des 206 km déjà prévus au programme 1987, 318 km de sections nouvelles. Les autoroutes lancées et en travaux en 1988 sont les suivantes :

- Vierzon/Bourges et Bourges/Saint-Amand-Montrond, dernières sections de Bourges/Clermont-Ferrand,
- Montmélian/Pont-Royal/Albertville dans la perspective des jeux olympiques de 1992,
- Troyes/Semoutiers assurant la continuité des travaux sur Calais/Reims/Dijon,
- Toulon/Le Luc (raccordement à A 8),
- Anse/Rilleux début du contournement Est de Lyon,
- Peyruis/Sisteron,
- Liaison A 6-A 40 qui permet la continuité autoroutière entre la France et l'Italie,
- Crimolois/Gevrey-Chambertin achevant le contournement de Dijon,
- Contournement de Saint-Martin-en-Genevois,
- Poursuite des travaux sur Pau/Bayonne.

b) L'accélération du programme routier

Le redéploiement de 600 millions de francs au profit du programme routier bénéficiera notamment au Massif Central et à l'Île-de-France.

Pour le Massif Central, les dotations budgétaires passent de 512,3 millions de francs à 982,5 millions de francs dont 800 millions de francs destinés à achever, d'ici à dix ans, la modernisation de la RN 9 et la RN 20.

L'Île-de-France bénéficie d'une dotation de 633,3 millions de francs, en augmentation de 140 millions de francs.

Ces efforts spécifiques n'empêchent pas le financement des engagements pris dans le cadre des contrats Etat-Régions qui, avec 2.808 millions de francs, représente 63 % de l'enveloppe d'investissements routiers.

2. L'entretien du réseau

Les crédits d'entretien du réseau passent de 3.788,3 millions de francs en 1987 à 3.849,5 millions de francs en 1988.

Cela permettra de renforcer les chaussées et d'améliorer la sécurité de 620 km d'itinéraires nouveaux. Le réseau de routes nationales bénéficiant d'un entretien préventif moderne et complet s'étendra ainsi à 21.900 km sur un total de 28.000 km.

Les dotations inscrites au titre de la Direction de la Sécurité et de la circulation routière traduisent une légère diminution des dépenses ordinaires (- 2,2 %), une minoration sensible des crédits de paiement (- 20,5 %) et une augmentation de 4,2 % des autorisations de programme.

La sensible diminution des crédits de paiement s'explique par l'important rattrapage qui a été décidé en 1987 (+ 38 % par rapport à 1986) et par la consommation des crédits moins rapide que prévue. En effet, le chapitre 53-48 « Sécurité et circulation routières - Investissements, équipements, études et expérimentations », doté de 224,5 millions de francs en 1986, a donné lieu à un report de 81,5 millions de francs de 1986 sur 1987. La dotation 1988 s'analyse donc comme la remise à niveau d'un chapitre surdoté en 1986 et 1987.

OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR

1) Le budget 1988 conforte la priorité déjà accordée en 1987 aux investissements routiers.

Grâce aux deux milliards de francs que le Gouvernement a décidé d'apporter en fonds propres aux sociétés concessionnaires d'économie mixte, le rythme deancements d'autoroutes qui a déjà été porté de 100 km par an en 1986 à 200 km en 1987, avoisnera 320 km en 1988.

Quant au réseau routier national, l'augmentation des crédits de paiement de 13,7 % en 1988 permettra de poursuivre sa modernisation.

2) Le programme d'entretien et de rénovation du réseau se poursuit à un rythme satisfaisant.

3) On ne peut que se féliciter du bilan des actions conduites en matière de sécurité routière. Le Gouvernement s'est fixé pour objectif de ramener notre pays au moins dans la moyenne des pays européens, c'est-à-dire de réduire le bilan annuel de la route à moins de 8.500 tués. Les principales mesures décidées en 1987 (mesures de fermeté à l'égard des conducteurs en infraction, actions relatives à la formation et à l'éducation, mise à l'étude de mesures à plus long terme) ont commencé à porter leurs fruits. Les résultats obtenus au cours des sept premiers mois de l'année 1987 permettent d'espérer que le nombre des victimes de la route sera inférieur cette année à 10.000.

Ces résultats sont encourageants mais restent insuffisants par rapport à l'objectif. Il conviendra durant l'année 1988 de poursuivre et de renforcer l'action engagée depuis plusieurs années.

II. EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 20 octobre 1987, sous la présidence de **M. Michel Durafour, vice-président**, la commission a procédé à l'examen du budget de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports pour 1988 (section routes et sécurité routière).

M. Robert Schwint, rapporteur spécial, a constaté que le budget des routes et de la sécurité routière était maintenu en 1988. Au sein de cette enveloppe, il a relevé l'augmentation des crédits en faveur des autoroutes, qui permettra de renforcer les fonds propres d'Autoroutes de France. Il s'est félicité de la poursuite de l'effort d'entretien et de rénovation du réseau routier. En revanche, il a estimé encore insuffisants les résultats des actions menées en matière de sécurité.

M. Louis Perrein s'est ému de l'évolution des crédits consentis en faveur de la construction d'autoroutes et a souhaité que soit intensifié le maillage autoroutier du territoire, dans la perspective de la réalisation du grand marché européen.

M. André Fosset s'est félicité de l'effort fait par le Gouvernement en faveur de l'équipement routier d'Ile-de-France.

M. Lucien Neuwirth s'est réjoui que le projet de budget des routes et de la sécurité routière pour 1988 permette de mener une politique de désenclavement.

Suivant les propositions de son rapporteur spécial, la commission a adopté à la majorité le budget des routes et de la sécurité routière pour 1988.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

En 1988, les crédits de paiement pour les routes et la sécurité routière passeront de 7.532 à 7.865,2 millions de francs, soit une augmentation de 4,4 %. Les crédits destinés aux programmes routiers (dépenses ordinaires + autorisations de programme) sont maintenus en francs courants à hauteur de 8.648 millions de francs. Mais il convient de noter que les sociétés d'économie mixte d'autoroutes sont confortées par un apport de fonds propres de l'Etat de deux milliards de francs prélevés sur les produits des privatisations.

Cette dotation en capital permettra de dégager, par redéploiement, 600 millions de francs supplémentaires pour les investissements en rase campagne et en milieu urbain, notamment au profit des grandes transversales de désenclavement du Massif-Central et des rocades de contournement de la région parisienne.

Par ailleurs, l'effort consenti pour la rénovation et l'entretien du réseau est maintenu, puisqu'il bénéficiera d'une dotation de 3.849,5 millions de francs, en augmentation de 1,6 % par rapport à 1987

CHAPITRE PREMIER

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La France dispose maintenant d'un réseau autoroutier de plus de 6.000 kilomètres, dont 4.904 kilomètres d'autoroutes de liaisons et 1.100 kilomètres de voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières.

Parallèlement, les routes nationales couvrent environ 28.000 kilomètres dont 1.100 kilomètres aménagés en prolongement d'autoroutes.

Ainsi, aujourd'hui, l'effort principal doit se porter sur le maillage du réseau autoroutier existant, son exploitation et surtout, sur la modernisation du réseau classique.

I. LE CADRE GENERAL

Un nouveau schéma directeur routier national a été défini par le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 13 avril 1987, qui modifie fondamentalement la conception du réseau des voies rapides ainsi que le rythme de sa réalisation.

Sur la proposition du Ministre de l'Equipement, le C.I.A.T. a en effet décidé de lancer à travers la France 1.500 kilomètres d'autoroutes à péage nouvelles s'ajoutant aux 1.200 kilomètres restant à réaliser au titre de l'ancien schéma directeur, ainsi que 600 kilomètres de liaisons routières rapides, afin d'ouvrir largement nos régions sur l'Europe pour leur rendre une vocation de plaque tournante pour les transports et de créer de grands axes transversaux contournant l'Ile-de-France par l'Ouest, le Nord et le Sud.

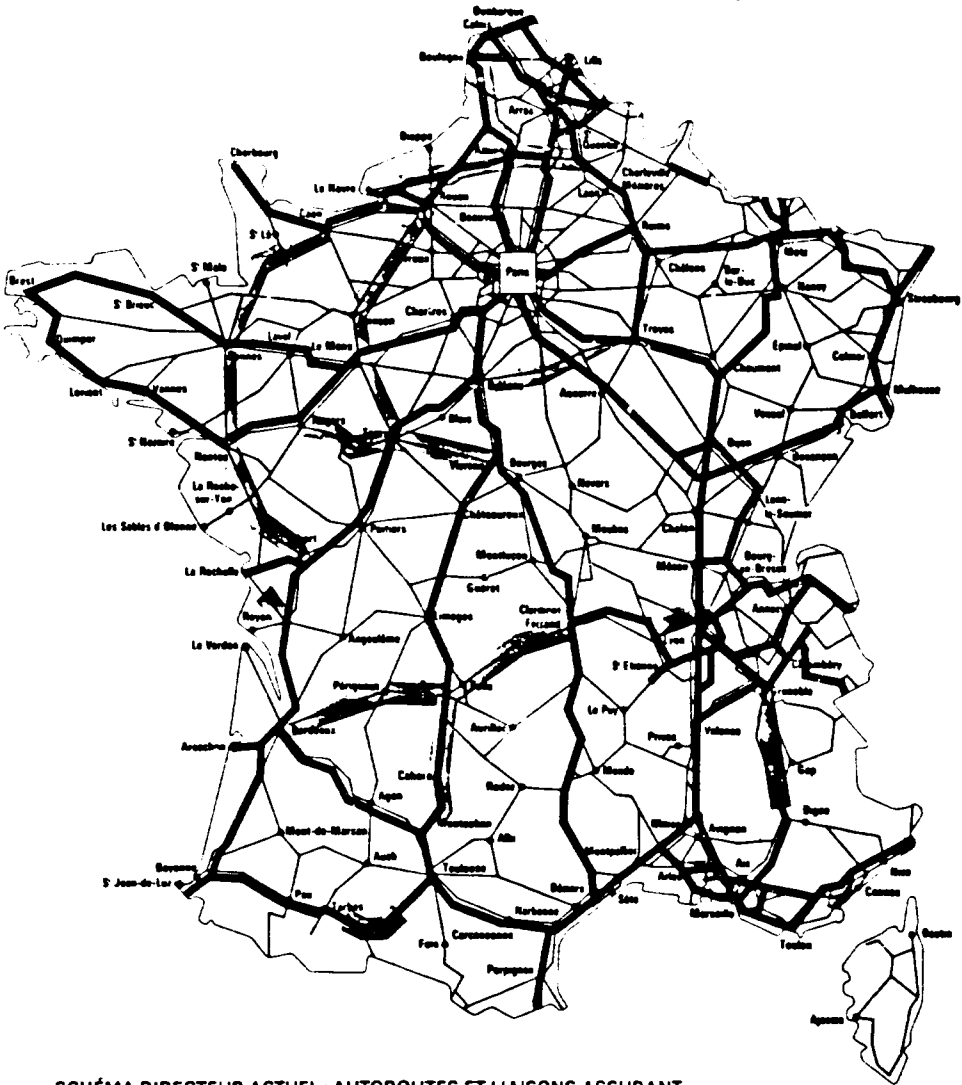
Ce projet de nouveau schéma directeur autoroutier est non seulement ambitieux quantitativement, mais également dans sa conception puisque les autoroutes et liaisons rapides nouvelles qu'il prévoit rompent, et pour la première fois aussi systématiquement, avec notre tradition de développement des infrastructures routières à partir de Paris. Elles établiront des liaisons directes performantes entre grandes métropoles.

Outre le lancement de 1.500 kilomètres d'autoroutes à péage supplémentaires, il est prévu de renforcer le maillage du réseau pour améliorer l'irrigation du territoire, grâce à la construction de prolongements et de bretelles, d'accélérer l'aménagement des routes nationales assurant la continuité du réseau autoroutier dans le Massif-Central et de compléter les grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Le schéma directeur ainsi complété verra de surcroît sa réalisation accélérée. A cet effet, l'Etat apportera une dotation en fonds propres de deux milliards de francs qui se substituera aux avances budgétaires. La contrainte liée à l'annualité budgétaire sera ainsi supprimée. Alors qu'une centaine de kilomètres d'autoroutes seulement étaient lancés dans la période 1984-1986, 206,5 kilomètres ont été lancés en 1987 et 328 kilomètres le seront en 1988. L'objectif est que les quelque 2.700 kilomètres d'autoroutes restant à réaliser à partir de 1988 soient lancés en une dizaine d'années.

En définitive, la nouvelle politique autoroutière se concrétise à la fois par une extension du réseau autoroutier et une spectaculaire accélération de sa réalisation.

D'un schéma routier à l'autre ce qui va changer



— SCHÉMA DIRECTEUR ACTUEL : AUTOROUTES ET LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER

— NOUVELLES AUTOROUTES OU LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER INSCRITES AU PROJET



II. LE PROJET DE BUDGET POUR 1988 DONNE LA PRIORITE AUX INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Le tableau suivant retrace l'évolution des crédits routiers en 1987 et 1988 en moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme).

(en millions de francs)

	1987	1988	Evolution en %
1) Développement du réseau routier national			
- autoroutes	937,1	337,1	- 64
- rase campagne et milieu urbain	3.922,3	4.462,6(a)	+ 13,8
- Total	4.859,4	4.799,1	- 1,2
2) Entretien du réseau routier national			
- renforcements coordonnés et aménagements de sécurité	1.053	1.074,6(b)	+ 2
- ouvrages d'art	226,6	226,6	-
- parcs et centres autoroutiers	2.509,2	2.548,9	+ 1,6
- Total	3.788,8	3.849,5	+ 1,6
3) Total général	8.648,6	8.648,6	-

a) ce chiffre a été majoré de 14 millions de francs à l'Assemblée Nationale en deuxième délibération.

b) ce chiffre a été majoré de 10 millions de francs à l'Assemblée Nationale en deuxième délibération.

A. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

1. Les autoroutes

- 1.500 kilomètres de plus dans le nouveau schéma directeur.

1.500 kilomètres de nouvelles liaisons autoroutières s'ajoutent aux 1.200 kilomètres restant à construire au titre du précédent schéma et 600 kilomètres de nouvelles liaisons routières modernes viennent compléter ce maillage.

L'originalité de ce schéma réside dans sa conception qui privilégie les axes transversaux évitant l'agglomération parisienne.

Trois axes Nord-Sud et quatre liaisons Est-Ouest doivent assurer les échanges entre les métropoles régionales, notamment les grands ports de la façade atlantique, et nos voisins européens.

Les potentialités du lien fixe transmanche sont ainsi assurées d'être pleinement valorisées.

- Passer de 100 à 300 kilomètres par an

Le plan financier qui accompagne ce schéma est également original. Les études prévisionnelles montrent qu'après 1992 les sociétés concessionnaires dégageront les moyens permettant de construire le réseau décidé par le C.I.A.T. Et ce, sans augmentation des tarifs des péages en francs constants et sans nouvelles avances de l'Etat.

Sans attendre cette date et pour accélérer dès maintenant la construction des 2.700 kilomètres d'autoroutes prévus, le Gouvernement a décidé d'apporter deux milliards de francs en fonds propres aux sociétés concessionnaires d'économie mixte.

Cet apport issu du produit des privatisations se substitue aux avances effectuées chaque année, qui passeront ainsi en 1988 de 937,1 millions de francs à 337,1 millions de francs, réservés aux autoroutes non concédées. La différence d'environ 600 millions de francs sera réutilisée sur le réseau national.

Les sociétés d'autoroutes bénéficieront également de possibilités d'emprunt accrues.

Les ressources ainsi dégagées permettront d'accélérer sensiblement la réalisation du schéma directeur.

Le rythme de lancement, qui a déjà été porté de 100 kilomètres par an jusqu'en 1986 à 200 kilomètres en 1987, avoisinera 320 kilomètres en 1988.

Les études de sections nouvelles seront également accélérées pour permettre le démarrage des premiers travaux dès 1992 et des mises en service échelonnées de 1995 à l'an 2000, conformément à la décision du Gouvernement de lancer la totalité du programme en dix ans.

Autoroutes lancées et en travaux en 1988

- Vierzon/Bourges et Bourges/Saint-Amand-Montrond, dernières sections de Bourges/Clermont-Ferrand,
- Montmélian/Pont-Royal/Albertville dans la perspective des jeux olympiques de 1992,
- Troyes/Semoutiers assurant la continuité des travaux sur Calais/Reims/Dijon,
- Toulon/Le Luc (raccordement à A 8),
- Anse/Rilleux début du contournement Est de Lyon,
- Peyruis/Sisteron,
- Liaison A 6-A 40 qui permet la continuité autoroutière entre la France et l'Italie,
- Crimolois/Gevrey-Chambertin achevant le contournement de Dijon,
- Contournement de Saint-Julien-en-Genevois,
- Poursuite des travaux sur Pau/Bayonne.

2. Le développement du réseau routier

L'originalité du nouveau plan routier repose, au plan budgétaire, sur le redéploiement, au profit des investissements sur les routes nationales, des crédits consacrés jusqu'ici aux avances versées aux sociétés concessionnaires pour le lancement de nouvelles sections d'autoroutes.

La décision du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 13 avril 1987 se traduit dans le budget 1988 par un redéploiement de 600 millions de francs au profit du Massif-Central et de l'Île-de-France. Les moyens d'engagement du programme d'investissements routiers progressent ainsi de 13,7 % pour atteindre 4,428 milliards de francs en 1988.

Pour le Massif-Central, les dotations budgétaires passent de 512,3 millions de francs à 982,5 millions de francs dont 800 millions de francs destinés à achever, d'ici dix ans, la modernisation des deux axes Nord-Sud que sont la RN 9 et la RN 20. Parallèlement au désenclavement de cette région, l'effort engagé pour la région Midi-Pyrénées se poursuit avec une dotation de 277 millions de francs (plus un crédit autoroutier de 20 millions pour l'achèvement de la rocade de l'Hers).

L'Ile-de-France bénéficie d'une dotation de 633,3 millions de francs, en augmentation de 140 millions. Un effort qui accompagne celui fourni par la Région qui doit émettre un emprunt de 1 milliard de francs. Son remboursement sera assuré par les ressources provenant de la taxe sur les constructions neuves de bureaux dont l'intégralité revient désormais à la Région. Par ailleurs, le C.I.A.T. a prévu de concéder les autoroutes radiales A 5, A 14 et A 16 et les sections bouclant la rocade des villes nouvelles (« la Francilienne ») dans l'Ouest parisien. Au total, 12 milliards de francs au lieu de 6,4 milliards seront consacrés, en cinq ans, à la voirie rapide de l'Ile-de-France.

Ces efforts spécifiques n'empêchent pas, loin de là, le financement des engagements pris dans le cadre des contrats Etat-Régions qui avec 2,808 milliards de francs représente 63 % de l'enveloppe d'investissements routiers.

Cette dernière comprend, en particulier, les compléments nécessaires au désenclavement de la Tarentaise (+ 36 millions de francs) et au plan routier transmanche (+ 93 millions). De plus, le budget de 1988 permettra de faire face aux opérations urgentes, non programmées dans les contrats Etat-Régions.

Cette nouvelle impulsion permet d'accélérer la construction de grands axes routiers structurants en complément de la trame autoroutière.

B. LA SITUATION FINANCIERE DES SOCIETES

La situation financière des sociétés autoroutières s'est nettement améliorée en 1986.

Les recettes de péage perçues par les sociétés concessionnaires en 1986 ont été les suivantes :

	(millions de francs)
- ACOBA	114
- AREA	609
- ASF	3.012
- COFIROUTE	1.443
- ESCOTA	1.044
- SANEF	1.392
- SAPN	348
- SAPRR	1.874
- STMB	293
Total	10.129

Sous l'effet conjugué de l'accroissement du réseau, du réajustement des tarifs et de la croissance exceptionnelle du trafic (+ 10 % à réseau stable), les recettes de péage des sociétés d'autoroutes ont augmenté de 18 % en 1986.

Ces recettes ont permis d'équilibrer les charges d'exploitation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, leur compte d'exploitation consolidé dégageant un excédent de 2 milliards de francs. Cet excédent d'exploitation leur a permis d'opérer le remboursement de la plus grande partie des emprunts venus à échéance (1,9 milliard remboursés, environ 600 millions de francs d'emprunts venus à échéance étant consolidés soit directement soit indirectement à travers les emprunts de refinancement souscrits par Autoroutes de France). La société COFIROUTE (seule société concessionnaire d'autoroutes privées) a, pour sa part, connu des résultats d'exploitation en 1986 lui permettant de faire face sans difficulté à ses charges de remboursement d'emprunts en dégageant un excédent de trésorerie de 248 millions de francs consacrés au financement de l'achèvement des travaux d'Orléans-Salbris (A 71).

III. INTERVENTIONS ROUTIERES DES REGIONS

Dans le domaine du développement de l'infrastructure routière, l'Etat n'assure pas seul le financement des opérations programmées. En effet, la loi

du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification a défini les conditions d'une nouvelle planification s'inscrivant dans le processus de décentralisation. Il est prévu d'une part des plans régionaux et des plans d'entreprise ainsi que des programmes prioritaires et, d'autre part, l'établissement de relations contractuelles entre l'Etat et les collectivités locales, et en particulier les régions, pour l'exécution de ces plans.

Ce sont les régions elles-mêmes qui ont demandé qu'un volet routier figure dans les contrats de plan. Cela marque bien l'importance qu'elles attachent à l'équipement en infrastructures routières, considéré comme un facteur de désenclavement et de développement économique.

La situation actuelle des contrats de plan Etat-Régions s'établit de la façon suivante :

- Toutes les régions ont signé un contrat de plan avec l'Etat en 1984 ou en 1985. Toutes ont, également, signé avec l'Etat un contrat particulier « routes » en 1984 ou en 1985, excepté l'Alsace.

- Il est cependant à noter que, bien que non signé, le projet de contrat particulier « routes » envisagé entre l'Etat et la région Alsace, connaît une mise en place de financement sur la base de la teneur des engagements qu'il prévoit, financement utilisé d'ailleurs à la réalisation des opérations figurant à ce même projet de contrat.

- Par ailleurs, plusieurs contrats particuliers « routes » ont fait l'objet de passation d'avenants.

Il s'agit notamment :

- de ceux des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute-Normandie pour lesquels un avenant a été établi pour abonder le programme du contrat de base, d'un programme supplémentaire concernant l'aménagement des liaisons routières d'accueil du lien fixe transmanche.

- de celui de la région Bretagne dont le programme de base est également augmenté par l'ajout d'un programme d'accélération de la modernisation des liaisons Lorient-Rennes (N 24) et Vannes-Ploermel (N 166).

● de celui de la région Rhône-Alpes, l'avenant conclu modifiant et augmentant le programme initial.

Les engagements de l'Etat ont été intégralement respectés pendant les quatre premières années du IXème Plan.

Le bilan d'exécution des contrats routiers s'établit de la manière suivante (en millions de francs courants) :

Années	Engagements de l'Etat	Autorisations de programme affectées (Budget + F.S.G.T.)
1984	2.023,1	1.924
1985	2.170,9	2.306,1
1986	2.431,4	2.428,1
1987	2.625,6	2.625,6 (prévision)

En 1988, l'exécution des contrats Etat-Régions sera poursuivie de façon à honorer les engagements souscrits par l'Etat.

CHAPITRE II

L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La plupart des chaussées du réseau national n'avaient pas été construites pour résister à une circulation intense, notamment de véhicules lourds, et l'ancienneté de leurs structures les rendent vulnérables, particulièrement pendant les périodes de dégel.

Pour remédier à cette situation, une action en profondeur a été entreprise dans le cadre des quatre types de programmes :

- renforcement des chaussées et équipements ;
- renforcement et entretien des ouvrages d'art ;
- entretien des chaussées et maintenance des équipements ;
- parcs et centres autoroutiers.

Les crédits prévus pour 1988 pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent à 3.849,5 millions de francs contre 3.789 millions de francs en 1987, soit une progression de 1,6 %.

Les principales priorités en ce domaine sont constituées par :

- *l'entretien des autoroutes non concédées et des voies rapides.*

Un important programme de remise en état et de renforcement des chaussées des autoroutes à la sortie des principales agglomérations et en particulier en région parisienne est mis en oeuvre depuis cinq ans ;

- *l'entretien préventif des routes nationales renforcées.*

Fondée sur des séquences d'entretien très précises, cette action permet de maintenir la qualité et la fiabilité des chaussées qui ont été renforcées depuis 1969 ;

- l'entretien curatif du réseau en attente de renforcement.

Ce programme assure un entretien minimum des chaussées sans compromettre la sécurité des usagers, en attendant la réalisation des renforcements coordonnés.

La réhabilitation des chaussées du réseau classique et la rationalisation de l'entretien se poursuivent en 1988 grâce à la dotation de 3.789 millions de francs. Cela permettra de renforcer les chaussées et d'améliorer la sécurité de 620 kilomètres d'itinéraires nouveaux. Il faut y ajouter 50 kilomètres de traverses d'agglomération. Le réseau de routes nationales bénéficiant d'un entretien préventif moderne et complet s'étendra ainsi à 21.900 kilomètres.

Enfin, le réseau bénéficiant du niveau de service hivernal maximal, appelé S I (des routes praticables 24 heures sur 24 sans équipements spéciaux) sera étendu de 400 kilomètres.

CHAPITRE III

SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERE

I. PRESENTATION DES CREDITS POUR 1988

Les dotations inscrites au titre de la Direction de la sécurité et de la circulation routière (D.S.C.R.) sont présentées dans le tableau suivant :

Sécurité et circulation routière

(en millions de francs)

En millions de francs	1987	1988	Variation %
Dépenses ordinaires	359,7	351,92	- 2,2
- Titre III - Moyens des services	268,4	282,55	+ 5,2
- Titre IV - Actions d'incitation	91,3	69,37	- 24
Dépenses en capital	318,8	253,48	- 20,5
- Titre V - Investissements, Equipements, études et expérimentations	313	253,48	- 19
- Titre VI - Participations	5,8	-	-
Total général	678,5	605,4	- 10,8
Autorisations de programme	270,3	281,79	+ 4,2

II. LA POURSUITE D'UNE POLITIQUE ACTIVE DE SECURITE ROUTIERE

A. LES ACTIONS MENEES

Le Gouvernement s'est fixé pour objectif de ramener notre pays au moins dans la moyenne des pays européens, c'est-à-dire de réduire le bilan annuel de la route à moins de 8.500 tués.

Le 11 février 1987, le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de nouvelles mesures renforçant la lutte contre les accidents de la route : mesures de fermeté à l'égard des conducteurs en infraction, actions relatives à la formation et à l'éducation, mise à l'étude de mesures à plus long terme.

Un grand nombre de ces mesures sont d'ores et déjà en application et ont commencé à porter leurs fruits.

Les résultats obtenus sont encourageants mais restent très insuffisants par rapport à l'objectif. Le Gouvernement poursuivra donc et renforcera son action.

1. La résorption des points noirs et l'amélioration de l'exploitation du réseau

Un programme de résorption en 5 ans des points noirs du réseau routier national a été défini. Dès 1986, les crédits consacrés à ce programme ont bénéficié d'un complément de 40 millions de francs et, en 1987, l'enveloppe des crédits a augmenté de 25 % par rapport à 1986. Grâce notamment à des redéploiements qui seront opérés d'ici la fin de l'année 1987, le budget pour 1988 se traduira par une nouvelle augmentation de 10 % par rapport à celui de 1987. Ainsi, à la fin de l'année 1988, les deux tiers du programme seront achevés.

L'amélioration de l'exploitation du réseau routier est un souci majeur en raison de la croissance régulière du trafic. En 1988, la dotation consacrée au fonctionnement des moyens d'exploitation sera accrue de 21 %, ce qui permettra notamment le développement des opérations d'exploitation et la consolidation des plans PALOMAR Nord, Centre, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Par ailleurs, le programme de construction des Centres régionaux d'information et de circulation routières (C.R.I.C.R.) se poursuit : après ceux de Rennes et de Lyon, les études et travaux de construction du C.R.I.C.R. de Marseille seront lancés en 1988 et ceux du C.R.I.C.R. de Metz sont programmés pour 1989.

2. La lutte contre les principales causes d'accidents de la route

Les principales causes d'accidents de la route sont bien connues : vitesse excessive, alcoolémie au volant et non-port de la ceinture de sécurité. L'expérience montre qu'elles doivent faire régulièrement l'objet d'une information des conducteurs sous peine de voir les infractions et, par conséquent, le nombre d'accidents augmenter de nouveau.

Depuis le début de l'année 1987 deux campagnes d'information ont été menées : la première, au printemps, reprenait celle de l'automne 1986 sur le thème de la ceinture de sécurité et la seconde, au cours de l'été, portait sur l'ensemble des trois grands thèmes. Ces campagnes ne sont pas sans relation avec les résultats constatés au cours des sept premiers mois de cette année.

D'autres campagnes sont prévues d'ici la fin de l'année 1987 et au long de l'année 1988.

Au-delà des campagnes d'information, l'action des forces de l'ordre joue un rôle important dans la lutte contre les causes d'accidents. Les contrôles et les peines applicables ont été renforcés depuis le début de l'année 1987. Cette politique sera poursuivie.

3. L'amélioration de la formation des conducteurs

La base de la politique de sécurité routière reste l'amélioration de la formation des conducteurs.

Dans ce domaine, des mesures importantes ont été décidées : ainsi, l'apprentissage accompagné de la conduite à 16 ans, après une expérimentation menée sur 22 départements, sera généralisé progressivement à l'ensemble du territoire ; l'extension à 25 nouveaux départements est prévue pour les mois à venir, ce qui ouvrira cette procédure aux jeunes français sur la moitié du territoire. Par ailleurs, une campagne sur le thème des trajets scolaires aura lieu à partir de la fin de ce mois de septembre.

S'agissant du permis de conduire, le budget de 1988 contribuera à l'amélioration de la qualité du service ; en effet, contrairement aux décisions relatives à l'ensemble de la fonction publique, aucun poste d'inspecteur du permis de conduire ne sera supprimé ; de plus, les moyens de fonctionnement du service augmenteront de 2 % en 1988.

Au-delà de ces mesures budgétaires, une réflexion approfondie avec l'ensemble des parties concernées sera entreprise en vue d'améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire.

Enfin, un programme national de formation, véritable charte de la profession de l'enseignement de la conduite, est en cours de rédaction et devrait être rendu officiel dans le courant de l'année 1988.

L'ensemble de ces actions sera relayé par un contact renforcé avec le milieu associatif concerné (associations de prévention, de victimes, de parents, etc..) pour lequel les crédits bénéficieront d'un accroissement de 33 %.

A plus long terme, le Gouvernement a décidé la mise à l'étude de nouvelles mesures dont les deux plus importantes sont l'évolution du contrôle technique des véhicules vers un contrôle périodique avec obligation de réparer les principaux organes de sécurité défaillants et le permis à points. Ces deux projets feront l'objet des plus larges concertations avec les partenaires concernés.

4. La poursuite de l'opération « objectif moins 10 % » complète ce dispositif

L'Etat verse aux collectivités s'engageant à diminuer d'au moins 10 % le nombre d'accidents corporels sur leur territoire des dotations d'incitation puis de réalisation d'objectifs lorsque ceux-ci sont atteints.

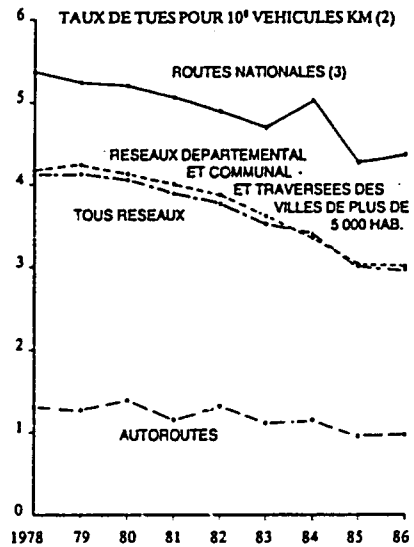
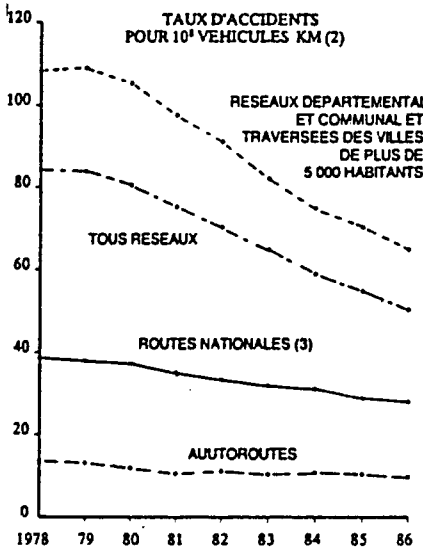
Au 1er juin 1987, 53 % des départements et 88 % des villes de plus de 50.000 habitants ont atteint l'objectif de moins 10 %.

B. UN BILAN ENCOURAGEANT

En 1986, la circulation en véhicules-kilomètre s'est accrue, par rapport à 1985, de 9 % sur les autoroutes, de 5,2 % sur les routes nationales et de 6 % en ville et sur les routes départementales.

En comparaison, le nombre d'accidents a diminué de 3,4 % par rapport à 1985, alors que le nombre de tués (10.961) augmentait de 4,9 % et celui des blessés (253.000) de 4,3 %.

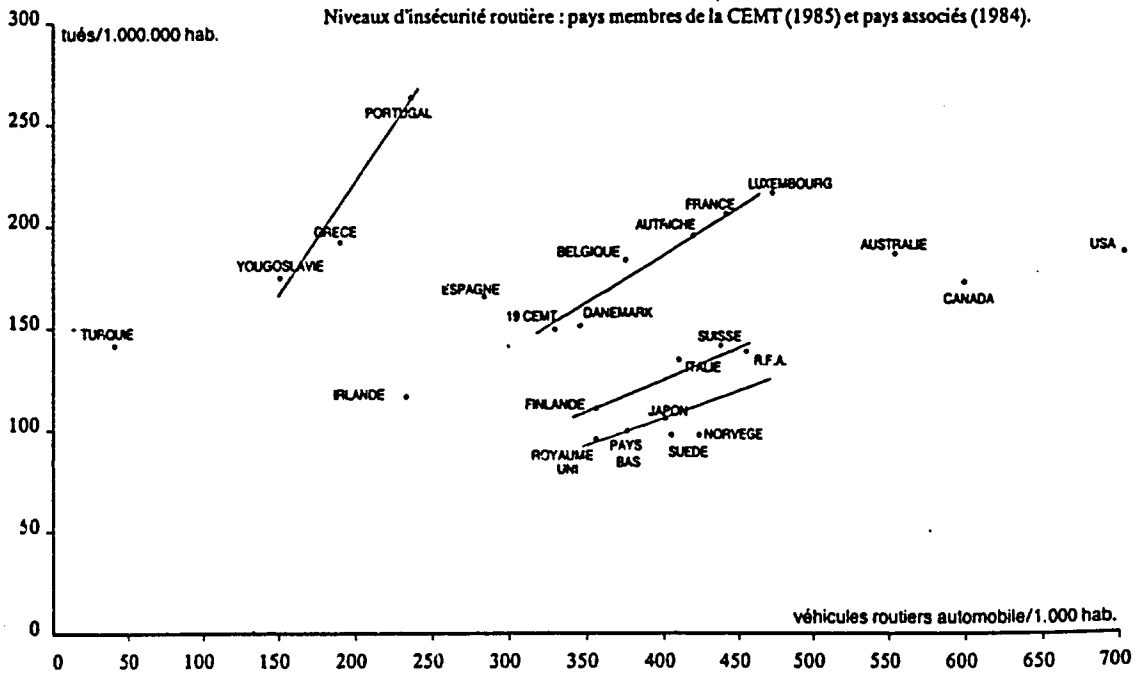
Les résultats obtenus au cours des sept premiers mois de l'année 1987 permettent d'espérer que le nombre des victimes de la route sera inférieur cette année à 10.000



Pour une distance donnée à parcourir, le risque d'un accident mortel est 3 fois plus faible sur autoroute que sur voie départementale ou communale et 4 à 5 fois plus faible que sur route nationale.

**C. CEPENDANT LA FRANCE SE SITUE A UN NIVEAU
DEFAVORABLE DANS LES COMPARAISONS INTERNATIONALES**

Le tableau ci-dessous démontre que la France se situe dans le dernier tiers des pays développés pour la sécurité routière.



Documentation : Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Les Etats-Unis ont le taux d'accidents mortels le plus faible des pays développés (environ 1,7 tué pour 100 millions de véhicules/kilomètre contre un peu plus double pour la France, chiffres de 1982). La Suède et le Japon présentent également une sécurité bien supérieure. Ces résultats ne sont pas le fruit du hasard, mais témoignent au contraire du bien-fondé d'une politique cohérente et volontariste. Si besoin était, l'exemple du Japon illustrerait cette analyse. Ce pays a, dans la seconde moitié de la décennie précédente, réduit de près de moitié le nombre des accidents de la route.

III. LA CIRCULATION ROUTIERE

Deux types d'actions doivent être considérés : les actions relevant de l'exploitation routière et celles relevant de l'information routière.

A. L'EXPLOITATION ROUTIERE

Dans le domaine de l'exploitation routière, la politique menée depuis 1981 comprend trois volets :

- les mesures d'exploitation du réseau routier national à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui consistent à détourner une partie du trafic depuis les grands axes vers les itinéraires parallèles, ont été réorientées de trois manières : d'abord, la longueur totale des itinéraires bis a été réduite pour tenir compte des ouvertures d'infrastructures nouvelles et de la fréquentation constatée sur les itinéraires conseillés lors des années précédentes; en second lieu et parallèlement l'équipement des sites d'entrée et des itinéraires bis eux-mêmes a été modernisé; enfin, une opération spécifique, l'opération « PALOMAR », a été développée pour l'exploitation de l'axe Saône-Rhône particulièrement chargé au moment des grandes migrations de vacances. Les mesures d'exploitation évoquées ci-dessus comprennent d'une part, l'équipement du réseau et, d'autre part, les mesures d'information routière correspondantes notamment par voie de presse et par voie audiovisuelle; elles sont fondées sur les enquêtes relatives aux intentions de départ auprès des usagers et font l'objet d'une évaluation;

- les mesures d'exploitation des autoroutes et voies rapides urbaines pour faire face aux migrations alternées quotidiennes domicile-travail qui consistent à développer l'équipement et la modernisation de ce réseau;

- les mesures d'exploitation des routes nationales dans la traversée des agglomérations qui passent par un accroissement de la régulation du trafic (feux tricolores).

B. L'INFORMATION ROUTIERE

Dans le domaine de l'information routière, l'effort a porté sur l'infrastructure de recueil, de traitement et de diffusion des informations concernant la circulation routière. De ce point de vue, plusieurs mesures doivent être relevées :

- la mise en place opérationnelle d'un système national de recueil automatique de données qui comprend des capteurs d'enregistrement du niveau de trafic placés en un certain nombre de points stratégiques du réseau national et reliés directement à un centre situé à Paris où les données sont traitées par ordinateur;

– la participation aux magazines Télétel et Antiope, avec depuis 1985 la mise en place, sur le réseau autoroutier, de point « Inforoute » avec réception du magazine de vidéographie Antiope–Route ;

– la mise en oeuvre d'une collaboration avec les radios décentralisées de Radio–France pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Réunie le 20 octobre 1987, sous la présidence de M. Michel DURAFOUR, vice-président, la Commission a décidé à la majorité, conformément aux conclusions de son rapporteur spécial, M. Robert SCHWINT, de proposer au Sénat l'adoption des crédits du budget de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports pour 1988 (section routes et sécurité routière).