

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

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 1990, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 17

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

II.- Transports intérieurs

2. - Routes

Rapporteur spécial : M. Paul LORIDANT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice-président d'honneur ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, vice-présidents ; MM. Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, secrétaires ; M. Roger Chinsud, rapporteur général ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulejte Fost, MM. Henri Ketschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Mondry, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 17), 925 (tome VI) et T.A. 181.
Sénat : 58 (1989-1990).

SOMMAIRE

| | Pages |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION | 3 |
| AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER | 7 |
| EXAMEN EN COMMISSION | 11 |
| AVANT-PROPOS | 13 |
| CHAPITRE PREMIER : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER | 17 |
| 1. Le schéma directeur du 13 avril 1987 | 17 |
| 2. La poursuite et le renforcement du schéma directeur du 13 avril 1987 | 18 |
| 3. La situation financière des sociétés d'autoroutes | 22 |
| CHAPITRE II : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL | 27 |
| 1. Le désenclavement du Massif Central | 30 |
| 2. Le plan routier d'accompagnement du tunnel sous la Manche | 31 |
| 3. Le désenclavement de la Tarentaise pour l'échéance des jeux olympiques (1992) | 33 |
| 4. Les autres contrats Etat-Régions | 34 |
| 5. Le contrat de plan Etat-Régions de l'Île-de-France | 36 |
| <i>A. Le contrat de plan</i> | 36 |
| <i>B. La décision du conseil des Ministres du 13 octobre 1989</i> | 38 |
| 6. La route des Estuaires | 38 |
| CHAPITRE III : L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL | 41 |
| Relevé des modifications apportées par l'assemblée nationale en première lecture | 45 |
| CONCLUSION | 47 |
| ANNEXE | 49 |

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Le projet de budget des routes présente une progression globale des moyens d'engagement de 1,9%, si l'on exclut le versement attendu d'Autoroutes de France. Ce taux de progression peut paraître faible mais il recouvre en fait des évolutions variées.

L'accroissement des moyens affectés aux investissements routiers, qui constituent la part la plus importante et la plus sensible de ce budget, ressort à un taux nettement plus satisfaisant de 6,9%, versement ADF compris. L'évolution des moyens de paiement est, elle aussi, plus favorable avec un taux de progression de 19,2% (versement ADF compris).

On peut cependant regretter que les crédits d'entretien des routes et des ouvrages d'art n'aient pas été reconduits, au moins, en francs constants.

2. Les engagements pris ces dernières années en matière d'équipement autoroutier et routier sont honorés et font l'objet de dotations satisfaisantes ; il s'agit des :

- plan autoroutier inscrit au schéma directeur (Méhaignerie - Faure) ;
- plan de désenclavement routier du Massif central ;
- plan de développement routier de la Vallée de la Tarentaise et du lien fixe Transmanche ;
- contrats de plan Etat-Régions arrêtés le 17 novembre 1988.

3. S'agissant des contrats de plan Etat-Régions, votre commission rappelle que le principe d'un complément de financement de ces contrats, grâce au versement d'une somme de 500 millions de francs en moyenne annuelle par l'établissement "Autoroutes de France", a déjà été approuvé dans le cadre du budget de 1989.

Il s'agit du remboursement d'une avance de l'Etat, lequel détient ainsi une créance de l'ordre de 11 milliards de francs sur ADF.

Compte tenu de l'amélioration de la situation financière des sociétés d'autoroutes, ADF sera en mesure de commencer ces remboursements en 1990.

La décision prise en 1989 pour le financement complémentaire des contrats de plan consiste précisément à utiliser en priorité le produit de ces remboursements au financement des investissements routiers qui, autrement, serait tombé en recettes du budget général sans contrepartie pour le budget des routes.

Votre commission indique en outre que les inquiétudes que la Commission des finances avait émises en 1989 au sujet des éventuels retards de rattachement de ces versements lui semblent à présent pouvoir être levées. En effet, une part de 60% de cette somme est directement portée en recettes au projet de budget en contrepartie de l'ouverture des crédits au budget des routes et le rattachement du solde (256 millions) par voie de fonds de concours se fera dès le premier semestre.

4. Votre commission relève, cette année encore, une réduction des crédits (- 40%) affectés aux renforcements coordonnés des routes nationales (mises hors gel). En deux ans, ces crédits seront ainsi passés de 1.074 millions de francs à 390 millions de francs.

Certes, il importe de relever que 82% des routes nationales sont à présent mises hors gel, ce qui peut justifier la diminution des crédits. Mais elle souhaite qu'un plancher soit désormais fixé à la baisse de ces crédits car celle-ci ne va pas sans contradiction avec les efforts effectués par ailleurs en matière de sécurité routière notamment sur le réseau de rase campagne qui reste le plus dangereux.

5. Votre commission tient enfin à souligner l'importance du contrat de plan passé entre l'Etat et la région Ile-de-France dans le cadre du Xe Plan. Aux termes de ce contrat, l'Etat et la région se sont engagés à financer 11 milliards de francs (valeur 1989) d'infrastructures routières dont 8 milliards en cofinancement selon une clé de répartition (60% Région, 40% Etat) et 3 milliards à la charge de la Région qui bénéficiera en contrepartie du produit de la majoration de la redevance sur les bureaux décidée par la loi du 29 décembre 1988.

II. AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

La commission a procédé au cours de sa séance du 8 novembre 1989, à l'audition de **M. Michel Delebarre**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, sur le projet de budget de son ministère pour 1990.

M. Michel Delebarre a présenté les principales orientations de son projet de budget.

Il a rappelé que le développement des infrastructures était une priorité du budget, comme le confirment les investissements routiers, en hausse de 33 %.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial sur les crédits des routes et de la sécurité routière, s'est interrogé sur la création d'un prélèvement nouveau pesant sur les sociétés d'autoroutes, ainsi que sur l'incidence de cette mesure sur les péages et sur les financements croisés contractualisés dans les contrats de plan. Il a constaté la faible évolution du budget d'entretien des routes.

M. Michel Delebarre a répondu à **M. Paul Loridant**.

Il a indiqué que la réalisation d'autoroutes urbaines excluait un financement uniquement budgétaire et impliquait l'instauration d'un péage. Il a toutefois indiqué que les collectivités locales étaient libres de choisir leur politique dans ce domaine et cité en exemple l'autoroute Lille-Valenciennes dont le péage prévu à l'origine avait été racheté par le département. Concernant les crédits d'entretien routier, il a indiqué que 82 % du réseau national avaient été mis hors gel.

Après cette première série d'observations formulées par le rapporteur spécial, **M. Robert Vizet**, s'est inquiété du péage éventuel sur la section B 12 trop souvent confondue avec la Francilienne.

M. René Monory a soulevé les problèmes d'aménagement de l'espace en considérant que l'avenir de la France était dans l'irrigation du pays et que ces efforts se heurtaient aux distorsions avec la région parisienne. Il s'est estimé choqué que les départements et les régions contribuent aux investissements dans des régions pauvres alors que l'Etat subventionne des réseaux dans les régions riches.

M. René Monory a poursuivi en évoquant l'illogisme de l'aménagement du territoire, tout en contribuant, par un effet cumulatif (logement, transports, etc...) à appauvrir les plus pauvres et enrichir les plus riches.

M. Auguste Cazalet a demandé des précisions sur le tunnel du Somport et sur la réouverture de la liaison Pau-Canfranc.

M. Jacques Oudin s'est intéressé aux crédits routiers en observant que l'augmentation globale était inférieure à la hausse des prix et que, en matière de sécurité routière, les autoroutes avaient une grande importance en divisant les risques par quatre. Il a souhaité une accélération du programme autoroutier qui, malgré une remontée, reste inférieur au rythme des années 70. Il a noté que les ouvertures ne portaient que sur 152 kilomètres. Il s'est inquiété de la position du ministre des finances par l'intermédiaire du F.D.E.S. qui s'oppose aux travaux autoroutiers en prétextant la surchauffe des travaux publics et la ponction sur le marché financier.

M. Jean Cluzel s'est estimé satisfait des liaisons entre les autoroutes qui permettent un bon maillage du pays et a souhaité obtenir des précisions écrites sur la liaison A 6- A 72 et A 6-A 71.

M. Christian Poncelet, président, a demandé des précisions sur les clés de répartition des financements des routes nationales entre l'Etat et les collectivités territoriales.

M. Michel Delebarre a ensuite répondu aux intervenants.

En réponse à **M. René Monory**, il a insisté sur le lien entre aménagement du territoire et décentralisation, observé qu'une véritable politique d'aménagement du territoire sur des axes éventuellement définis par l'Etat devait être relayée par la responsabilité des collectivités locales et indiqué que tout débat sur l'aménagement du territoire suppose et engendre un débat concomitant sur la décentralisation.

En réponse à **M. Auguste Cazalet**, il a indiqué, concernant le tunnel de Somport, qu'il y avait une négociation sur ce point avec les institutions européennes.

Après avoir contesté l'interprétation chiffrée de **M. Jacques Oudin**, il a rappelé, sans toutefois les partager totalement, les critiques du ministère des finances face à une accélération du programme autoroutier, évoquant le risque de surchauffe des travaux publics. Il a par ailleurs noté que les mises en service d'autoroutes correspondent aux mises en chantier du précédent Gouvernement.

En réponse à **M. Jean-François Pintat**, il a précisé que le pont sur l'estuaire de la Gironde était actuellement étudié par ses services de manière attentive.

En réponse à **M. Christian Poncelet, président**, il a donné les taux respectifs de participation en matière de routes, soit 50 % pour l'Etat, 50 % pour les régions en rase campagne, 27,5 % pour les régions en milieu urbain, le reste étant financé par les autres collectivités. Ayant été amené par **M. Christian Poncelet, président**, à préciser ce dernier point, **M. Michel Delebarre** a indiqué que l'Etat ne s'engageait que sur sa seule part, laissant les autres collectivités d'une même région trancher la question de leur participation respective. Il a indiqué que ce taux de 27,5 % pour les régions en milieu urbain était une simple référence mais que l'Etat ne souhaitait pas arbitrer la répartition entre collectivités locales.

III. EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 9 novembre 1989, la commission a procédé à l'examen du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs - 2. routes) pour 1990, sur le rapport de M. Paul Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, après avoir constaté que la progression globale des moyens d'engagement était de 1,9 %, a expliqué que l'accroissement des moyens affectés aux investissements routiers, qui constituent la part la plus importante du budget des routes, atteignait 6,9 %.

Il a également indiqué que la nouvelle diminution des crédits affectés aux renforcements coordonnés des routes nationales était justifiée par le quasi-achèvement de la mise hors gel des routes nationales.

Le rapporteur spécial a, par ailleurs, souligné l'importance du contrat de plan passé entre l'Etat et la région Ile-de-France, dans le cadre du Xème Plan. Cependant, il a précisé que l'introduction du péage sur l'autoroute B 12 n'assurerait pas la cohérence du statut de la Francilienne, dès lors que les autres tronçons de cette autoroute seraient gratuits. D'une manière générale, il a regretté que les pouvoirs publics aient retenu le principe du péage pour un certain nombre de liaisons autoroutières essentielles au désengorgement de la circulation en Ile-de-France.

M. Jacques Oudin a alors observé que l'on assistait actuellement à une augmentation très rapide du trafic routier et autoroutier, c'est-à-dire à un rythme supérieur à 10 % par an. A propos des autoroutes, il a considéré que la France avait besoin de développer son réseau, compte tenu notamment du retard pris entre 1981 et 1985. En outre, ce mode de transport présente un degré de sécurité quatre fois supérieur à celui des routes. Aussi, le prélèvement de l'Etat sur les excédents dégagés par les sociétés d'autoroutes devrait-il être affecté en priorité au financement du réseau d'autoroutes concédées.

S'agissant du schéma autoroutier de 1987-1988, il s'est interrogé sur son rythme de mise en oeuvre, qui pourrait être accéléré par le maintien en francs constants des péages et par un accès plus large qu'aujourd'hui des sociétés d'autoroutes à l'emprunt.

M. Robert Vizet s'est inquiété des modalités de réalisation d'une voie rapide urbaine à Massy-Palaiseau ainsi que de l'autoroute B 12. Il s'est par ailleurs enquis du développement des transports en commun en site propre ainsi que de la protection phonique des habitations voisines.

M. Emmanuel Hamel a insisté sur la nécessité pour les directions départementales de l'équipement de consulter des élus locaux lors de l'élaboration du tracé des nouvelles liaisons autoroutières.

Après les réponses apportées par **M. Paul Loridant**, rapporteur spécial, la commission a décidé, à la majorité, de laisser le budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs - 2. routes) pour 1990 à l'appréciation du Sénat.

IV. NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 17 novembre 1989, présidée par **M. Christian Poncelet**, Président, votre commission a examiné, sur le rapport de **M. Roger Chinaud**, rapporteur général, les modifications de crédits apportées par l'Assemblée nationale. La commission a confirmé la décision qu'elle avait prise lors de sa séance du 9 novembre 1989.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

La présentation budgétaire pour 1990 a été légèrement modifiée par rapport à 1989.

Les crédits relatifs aux routes étaient présentés en 1989 sur le budget de l'équipement et du logement. En 1990, ils sont regroupés dans le budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer au sein de la section II - Transports intérieurs qui comprend trois sous-sections. La deuxième sous-section regroupe les crédits des routes.

Le budget des routes en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) s'élève en 1990 à 7.731,72 millions de francs au lieu de 7.567,32 millions de francs en 1989, soit une progression de 2,17 %.

Apprécié en moyens d'engagements (dépenses ordinaires et autorisations de programme), ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce budget, les crédits s'élèvent à 9.312,52 millions de francs au lieu de 9.387,42 millions de francs en 1989, soit une légère diminution de 0,8 %.

A l'intérieur de cette enveloppe, le projet de budget pour 1990 prévoit des ajustements divers :

- la dotation budgétaire affectée au plan autoroutier non concédé passe, en autorisations de programme, de 100 à 70 millions de francs en 1990. Ces crédits recouvrent pour l'essentiel des crédits d'études ;

- les sociétés concessionnaires devraient, pour leur part, lancer en travaux 300 kilomètres environ de nouvelles sections autoroutières en 1990 contre 320 kilomètres en 1989, 298 kilomètres en 1988 et 206 kilomètres en 1987 ;

- les autorisations de programme relatives aux **investissements routiers** passent de 5.808,00 millions en 1989 à 5.955,5 millions de francs en 1990, soit une hausse de 2,5 %. Les crédits de paiement s'élèvent à 4.149,60 millions de francs en progression de 12,2 % ;

- les moyens engagés pour **l'entretien des chaussées** (2.619,79 millions de francs) et **des ouvrages d'art** (230,60 millions de francs) s'accroissent de 1,7% ;

- les autorisations de programme en faveur des travaux de mise hors gel **des routes nationales** diminuent cette année encore de 39 % passant de 642 millions de francs en 1989 à 390 millions de francs en 1990. Cette forte baisse s'explique par l'état avancé du programme de renforcement des chaussées anciennes (82% des chaussées anciennes auront été rénovées et mises hors gel à fin 1989). Mais, par ailleurs, les actions en faveur des aménagements qualitatifs et de confort de l'utilisateur se poursuivent ;

- enfin, les crédits de fonctionnement des services techniques d'études s'élèvent à 46,63 millions de francs en progression de 5% après neutralisation de l'incidence d'une mesure de transfert de 11 millions de francs.

Par ailleurs, il convient d'ajouter au montant des investissements routiers un complément de crédits provenant d'un versement de **256 millions de francs** par l'établissement **Autoroutes de France (A.D.F.)**, comme cela avait été décidé en 1989, dans le cadre des contrats État-Régions. .

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution de ces crédits.

Evolution des crédits routiers en 1989 et 1990
(D.O. + A.P.)

(en millions de francs)

| Actions | 1989 | 1990 | % |
|------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 1) Développement du réseau routier national (A.P. + D.O.) | | | |
| - investissements routiers (A.P.) | 5.808,00 | 5.955,50 | + 2,54 |
| - études techniques (D.O.) | 33,92 | 46,63 | + 37,47 |
| Sous-total | 5.841,92 | 6.002,13 | + 2,74 |
| 2) Entretien du réseau routier national (A.P. + D.O.) | | | |
| - renforcements et aménagements qualitatifs de sécurité (A.P.) | 642,00 | 390,00 | 39,2 |
| - ouvrages d'art (A.P.) | 226,60 | 230,60 | + 1,7 |
| - entretien des routes et grosses réparations (A.P. + D.O.) | 2.576,90 | 2.619,79 | + 1,7 |
| Sous-total | 3.445,50 | 3.240,39 | - 5,95 |
| 3) Autoroutes non concédées (A.P.) | 100,00 | 70,00 | - 30,00 |
| Totaux | 9.387,42 | 9.312,52 | - 0,8 |
| A ajouter : | | | |
| Complément Autoroutes de France | - | + 256,00 | - |
| Total | 9.387,42 | 9.568,52 | + 1,9 |
| | | (1) | |

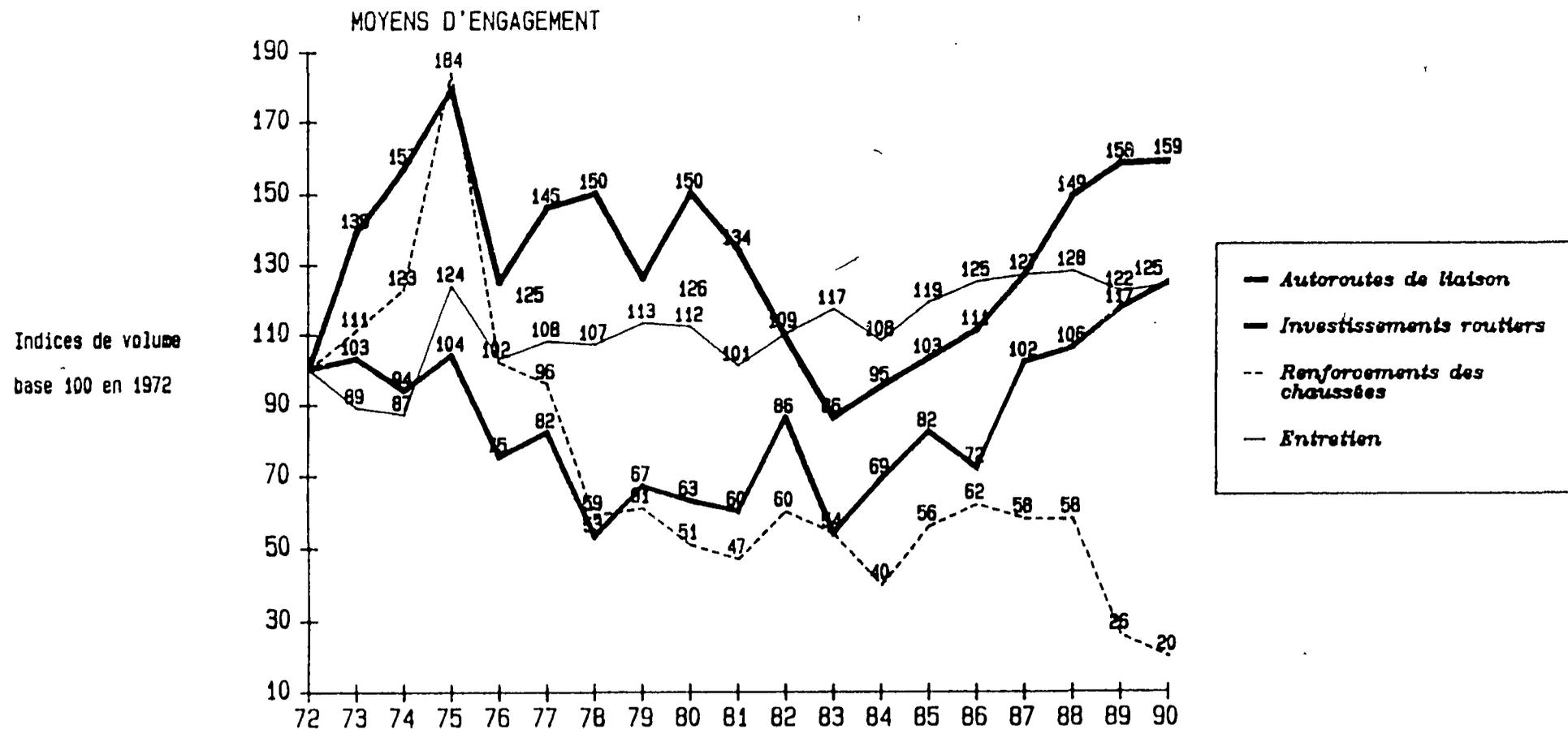
(1) Ces crédits sont à majorer de 2,5545 millions de francs, compte tenu de l'amendement adopté par l'Assemblée nationale.

L'évolution en volume des principales composantes du budget des routes (1) sur longue période (cf. tableau ci-après) fait apparaître une réduction des crédits à partir des années 1974-1975 jusqu'en 1983, année où la progression de ces crédits reprend pour atteindre de nouveau ces dernières années des montants comparables à ceux du début des années 1970.

Une analyse plus fine permet de constater que les crédits d'entretien du réseau routier se maintiennent en volume à un niveau satisfaisant. En revanche, les crédits consacrés aux renforcements coordonnés et mises hors gel s'inscrivent à la baisse de façon ininterrompue depuis 1975 et à cet égard les budgets pour 1989 et 1990 ne font qu'accélérer la tendance.

1. Tous crédits confondus (crédits budgétaires + F.S.G.T. + crédits des collectivités locales + moyens des sociétés autoroutières)

EVOLUTION DES RESSOURCES PAR PROGRAMME *



* Budgets exécutés, FSCT, Fonds de concours, Financements des sociétés concessionnaires

CHAPITRE PREMIER

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER

La France dispose maintenant d'un réseau autoroutier de près de 7.000 kilomètres, dont 5.500 kilomètres environ d'autoroutes de liaisons et 1.500 kilomètres de voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières.

Ce réseau autoroutier, qui draine plus de 40 % de l'ensemble du trafic, converge encore trop vers le centre parisien. C'est pourquoi l'effort principal doit aujourd'hui se porter sur le maillage du réseau autoroutier existant en contournant la région parisienne.

1. Le schéma directeur du 13 avril 1987

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

Le C.I.A.T. avait en effet décidé d'accélérer le programme d'équipement autoroutier français en lançant 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 schéma directeur autoroutier était non seulement ambitieux quantitativement, mais également dans sa conception puisque les autoroutes et liaisons rapides nouvelles qu'il prévoyait rompaient, et pour la première fois aussi systématiquement, avec notre tradition de développement des infrastructures routières à partir de Paris. Il établissait des liaisons directes performantes entre grandes métropoles.

Le tableau ci-après montre à quel point le réseau autoroutier actuel converge encore vers Paris sans liaisons suffisamment nombreuses entre les grandes métropoles et comment la réalisation du schéma directeur du réseau permettra un maillage beaucoup plus complet du territoire.

Outre le lancement de 1.500 kilomètres d'autoroutes à péage supplémentaires, le schéma directeur prévoyait 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 prévoyait de surcroît une accélération dans la réalisation des travaux. A cet effet, l'Etat a apporté une dotation en fonds propres de deux milliards de francs qui s'est substituée aux avances budgétaires. La contrainte liée à l'annualité budgétaire a ainsi été supprimée. De même, les possibilités d'emprunts des sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été accrues.

Alors que le rythme annuel de mises en chantier d'autoroutes nouvelles était seulement d'une centaine de kilomètres pendant la période 1984-1986, les mises en chantier se sont accrues en 1987 avec 206 kilomètres, et en 1988 avec 298 kilomètres.

2. La poursuite et le renforcement du schéma directeur du 13 avril 1987

Le schéma directeur mis en place en 1987 a été approuvé par le nouveau Gouvernement. Il sera donc respecté et a même reçu une nouvelle impulsion. En effet, le C.I.A.T. du 17 novembre 1988 a décidé de lancer 739 kilomètres de liaisons autoroutières concédées supplémentaires (1). Au total, les autoroutes nouvelles qui seront mises en chantier sur 10 ans à partir de 1989 avoisinent les 3.200 kilomètres.

1. Ces liaisons concerneront notamment les tronçons Bordeaux-Périgueux, Toulouse-Pamiers (desserte du tunnel du Puyferré), Aiguebelle, Saint-Michel de Maurienne (desserte du tunnel de Fréjus), Angers-La Roche-sur-Yon.

Par ailleurs, il a été décidé de supprimer le système des avances budgétaires de l'Etat aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, ce qui explique la forte diminution des crédits correspondants au budget pour 1989, réduction qui ne se traduit évidemment pas par une diminution des engagements en volume des programmes autoroutiers dès lors que les sociétés ont été dotées en contrepartie de 2 milliards de francs en 1987-1988 comme indiqué ci-dessus :

Les mises en service de nouvelles liaisons

En 1990, il est prévu de **mettre en chantier** 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles à péage par l'intermédiaire des sociétés concessionnaires (contre 160 kilomètres en moyenne annuelle pendant le IXème Plan) et de **mettre en service** 152 kilomètres de liaisons nouvelles (au lieu de 60 kilomètres en 1986, 63,5 kilomètres en 1987, 125 kilomètres en 1988, 346 kilomètres en 1989).

A la fin 1990, devraient être **mises en service** les nouvelles liaisons suivantes (162,5 kilomètres) :

- A 26 Troyes-Semoutiers (77 km)
- A 40 Liaison A 6 - A 40 (2,7 km)
- A 46 Nord Contournement Est de Lyon entre les Echets et Rillieux (3 km)
- A 49 Voreppe-Tullins (9 km)
- A 51 Aubignosc-Sisteron (13 km)
- A 55 Arles-Nîmes (23,5 km)
- A 64 Briscous-Urt (5 km) et Peyrehorade-Salies de Béarn (15 km)
- A 314 Bretelle Mey-Ventoux (2,3 km)
- A 401 A 40 - frontière suisse (2 km).

Par ailleurs, les travaux se poursuivent sur les quelque 350 kilomètres de liaisons déjà engagées en vue d'une mise en service en 1991 et 1992.

- A 43 Montmélian-Albertville (31 km)
- A 49 Tullins-Bourg de Péage (53 km)
- A 64 Urt-Peyrehorade (18 km)
- A 57 Cuers-Le Luc (34 km)
- A 46 Liaison A 43-A.7 (22 km) et Anse (A.6) - Les Echets (18 km)
- A 26 Chalons-Troyes (100 km)
- A 5 Sens-Troyes (66 km)
- A 821 Contournement de Nantes (11 km)
- A 8 Bretelle de Monaco (3 km)

Les mises en chantier de nouvelles liaisons

Enfin, les projets de nouvelles mises en chantier en 1990 devraient concerner les liaisons suivantes :

- A 5 : Melun-Sens (75 km) dernière section de la liaison Paris -Troyes-Chaumont et amorce d'un délestage de l'autoroute A 6 par Troyes et Dijon ;

- A 16 : L'Isle-Adam- Amiens (100 km) en vue de l'extension jusqu'à Boulogne en direction du lien fixe transmanche ;

- A 29 : Le Havre-Yvetot (51 km) au titre de la liaison Le Havre- Rouen ;

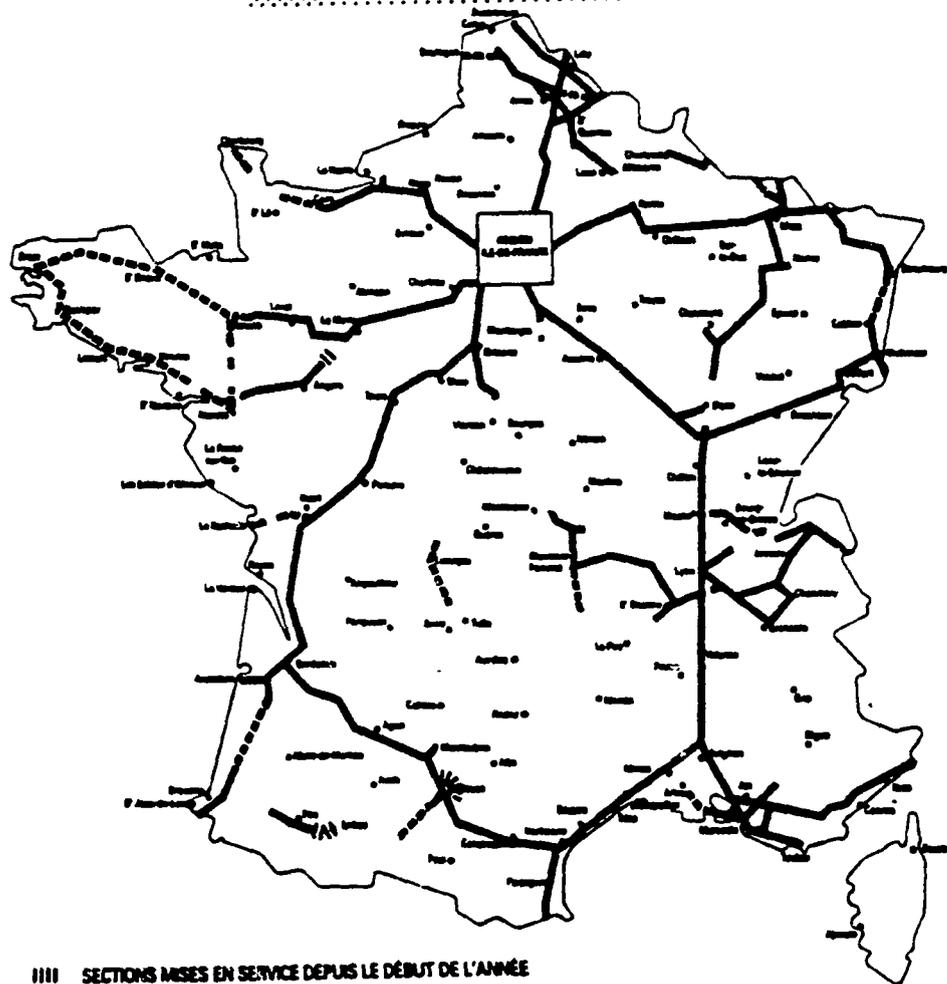
- Nantes-Montaigu (25 km) première partie de la liaison Nantes - Niort qui reliera la Bretagne au Poitou-Charentes ;

- A 39 : Dijon-Dôle (35 km) qui permettra d'amorcer la liaison Dôle-Bourg-en-Bresse afin d'assurer un bon maillage des autoroutes A 31 (Nancy-Dijon) et A 36 (Mulhouse-Beaune) et à terme, doublera l'autoroute A 6 surchargée.

- A 64 : Capvern-Pinas (10 km) qui prolongera vers l'est la section entre Salies de Bearn et Capvern vers Toulouse ;

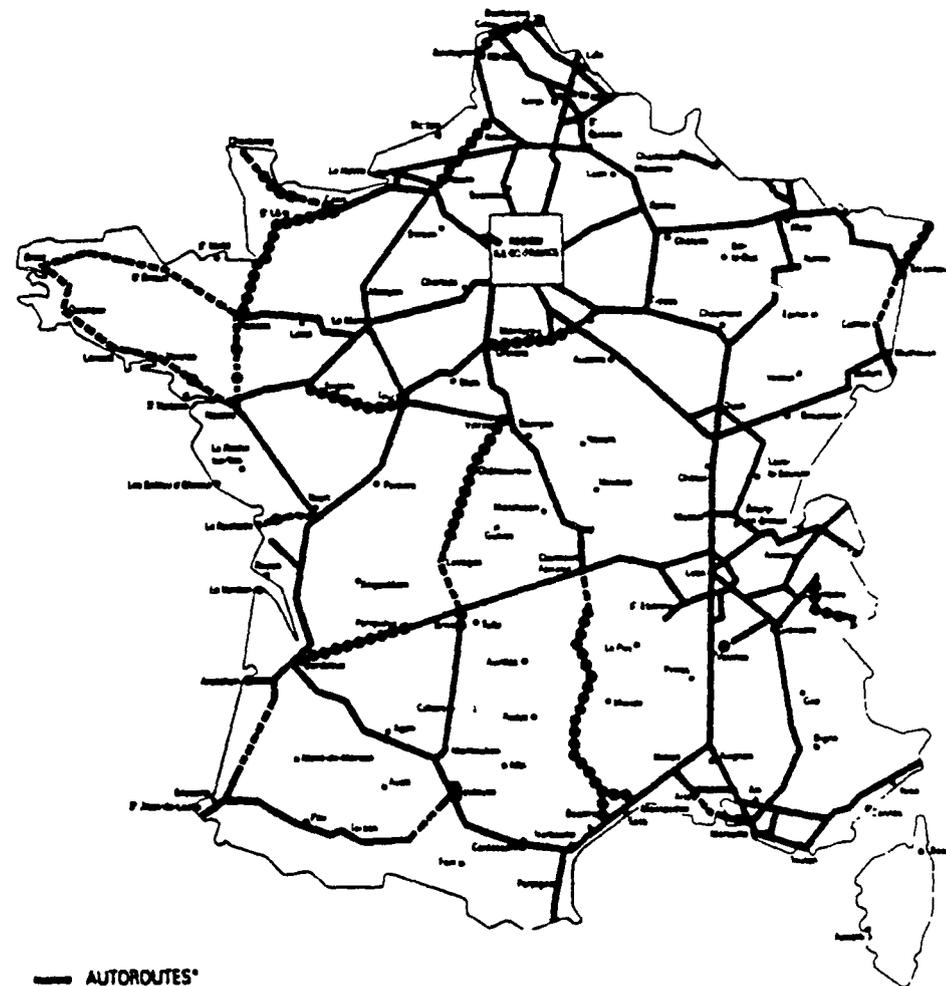
- Toulouse-Montastruc (13 km), voie de dégagement de l'agglomération toulousaine-Est qui améliorera la liaison Toulouse-Albi.

LE RESEAU EXISTANT (fin septembre 1988)



- |||| SECTIONS MISES EN SERVICE DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE
- AUTOROUTES
- LIANSONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER

LE RESEAU FUTUR



- AUTOROUTES*
- LIANSONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER (LACRA)
- ... AUTRES 'LACRA' PREVUES

3. La situation financière des sociétés d'autoroutes

a) Le cadre des relations financières entre les sociétés d'autoroutes et l'Etat.

La construction et l'exploitation des autoroutes en France sont assurées, pour l'essentiel, par des sociétés concessionnaires.

Ces sociétés regroupent des sociétés d'économie mixte et une société privée (Cofiroute).

Le financement de ces sociétés est assuré pour l'essentiel par des emprunts dont une partie peut être garantie par l'Etat. Les recettes de péages permettent de couvrir les dépenses de fonctionnement et surtout l'amortissement du capital des emprunts.

Les sociétés d'économie mixte (S.E.M.) sont par ailleurs régies par des relations particulières avec un établissement public "Autoroutes de France" ADF créé par l'article 29 de la loi de finances rectificative pour 1982. Aux termes de cet article, ADF contribue, dans le cadre d'un mécanisme de péréquation, à l'équilibre de trésorerie des sociétés d'économie mixte sous la forme "d'avances d'équilibre" aux sociétés en déficit temporaire financées grâce aux remboursements par les sociétés qui sont au contraire en excédent, des avances qu'ADF leur a précédemment consenties (l'Etat a transféré à ADF l'ensemble des avances qu'il avait accordées antérieurement aux S.E.M.).

Ainsi, lorsque les recettes d'exploitation des S.E.M. (produit des péages) sont supérieures à leurs dépenses d'exploitation majorées du remboursement du capital des emprunts, l'excédent est alors versé à ADF, permettant à celui-ci de verser des avances aux sociétés en déficit temporaire.

Lorsque le total des avances d'ADF est supérieur aux remboursements à ADF, l'établissement présente alors un besoin de financement qui est couvert par l'emprunt ; lorsque la situation est inverse, l'établissement présente un excédent disponible. Dans ce cas, l'établissement doit rembourser (1) les avances que l'Etat lui a précédemment consenties (ces avances budgétaires étaient versées à partir des crédits d'investissement du budget des routes et ont été supprimées au projet de budget pour 1989). L'Etat détient, à ce titre, une créance de l'ordre de 11 milliards de francs sur ADF.

1. C'est le produit de ce remboursement qui sera affecté au financement complémentaire des investissements routiers réalisés dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions (voire chapitre II).

b) La situation financière actuelle des sociétés d'autoroutes

Sous l'effet d'une hausse très importante du trafic, de 9 à 10 % par an ces deux dernières années, la situation des sociétés concessionnaires, dans leur ensemble, tend à s'améliorer.

Les recettes de péage de ces sociétés se sont élevées en 1988 à 13,09 milliards de francs, en augmentation de 12,9 % par rapport à 1987 et réparties comme suit :

(millions de francs)

| | |
|-----------------|--------|
| ACOPA | 149 |
| AREA | 758 |
| ASF | 3.871 |
| COFIROUTE | 1.870 |
| ESCOTA | 1.312 |
| SANEF | 1.792 |
| SAPN | 435 |
| SAPRR | 2.508 |
| STMB | 395 |
| total | 13.090 |

L'augmentation des recettes de péage, + 12,9 % par rapport à 1987, résulte de l'effet conjugué de l'extension du réseau en service (+ 125 km) et de la poursuite de la forte augmentation du trafic (+ 9 % sur réseau stable).

Les recettes d'exploitation ont permis de couvrir les charges d'exploitation et de dégager un solde d'exploitation consolidé de 4,3 milliards de francs avant remboursement d'emprunts (2,35 milliards de francs).

Le solde disponible de 1,9 milliard de francs a servi, à concurrence de 1.079 millions de francs, à rembourser les avances restant dues à ADF, en application du mécanisme rappelé ci-dessus ; le reste étant disponible pour l'autofinancement.

Ainsi, le système autoroutier, dans son ensemble, a dégagé un résultat de trésorerie de 908,51 millions de francs en 1988 comme le montre le tableau ci-dessous :

RAPPORTS FINANCIERS ENTRE LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC AUTOROUTES DE FRANCE (en MF courants)

| EXERCICE | 1984 | | 1985 | | 1986 | | 1987 | | 1988 | |
|----------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|
| | AVANCES D'ADF | REMBOURSEMENT A ADF |
| SANEF | 240,83 | - | 192,78 | - | 108,88 | - | 23,88 | - | - | 174,604 |
| SAPRR | - | 489,06 | - | 270,82 | - | 22,7 | 2,35 | - | - | 1,697 |
| ASF | 30,10 | - | 46,30 | - | - | 128,21 | 318,42 | - | - | 787,294 |
| SAPN | - | 57,31 | - | 72,47 | - | 40,83 | 191,35 | - | - | 82,235 |
| ESCOTA | 39,00 | - | 101,82 | - | - | 21,24 | 102,85 | - | - | 33,302 |
| APEL | 143,33 | - | 121,27 | - | x | x | x | x | x | x |
| STMB | 13,29 | - | - | 8,14 | - | 1,72 | 46,13 | - | - | x |
| ACOPA | 24,39 | - | 85,74 | - | 72,57 | - | 68,07 | - | 56,99 | - |
| AREA | 47,09 | - | 176,53 | - | 112,72 | - | 97,08 | - | 74,127 | - |
| SFTRF | x | x | 76,03 | - | 61,55 | - | 51,29 | - | 39,528 | - |
| TOTAUX | -542,25 | +546,57 | -800,47 | +351,43 | -355,72 | +214,77 | -218,34 | +684,98 | -170,647 | +1079,134 |
| RESULTAT | +4,32 | | -449,04 | | -140,95 | | + 468,64 | | + 908,506 | |

D'après les prévisions faites dans le cadre du F.D.F. cette situation de trésorerie excédentaire devrait se poursuivre les années ultérieures (1,6 milliard de francs en 1989 et 1,1 milliard en 1990).

Au plan comptable, la situation des sociétés est toutefois plus nuancée. Le dernier exercice connu fait apparaître que les résultats ne permettent pas encore de couvrir la totalité des charges (constituées pour les deux tiers de provisions financières), le supplément des charges provisoirement différées représentant environ 3 milliards de francs en 1989.

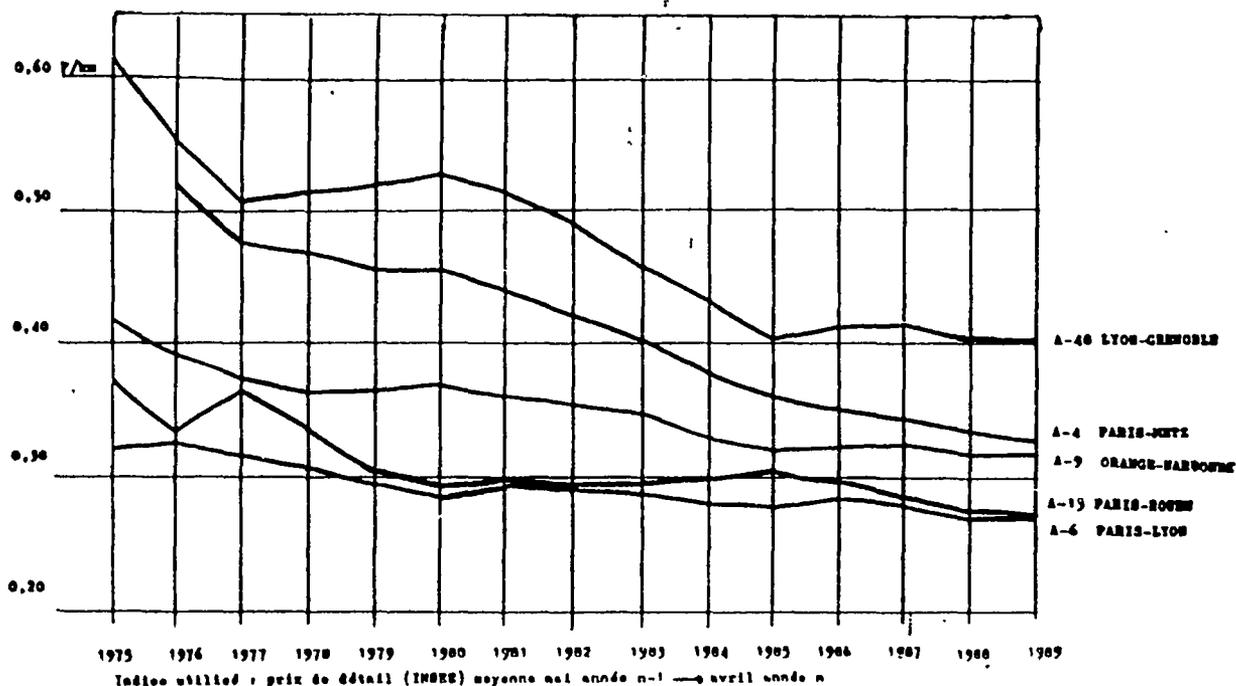
Cette situation moyenne recouvre toutefois, selon les sociétés, des différences sensibles, liées essentiellement à l'ancienneté plus ou moins grande de leur réseau, au rythme de croissance et à l'importance du trafic.

Il est clair que la relance du programme autoroutier décidée en 1987 et 1988 va conduire ces sociétés à accroître leur endettement dans des proportions importantes. Ce dernier s'élève déjà à 68 milliards de francs (situation en 1988), soit plus de cinq fois le montant des recettes de péage et devrait dépasser les 100 milliards de francs à échéance des dix prochaines années.

Ces mêmes prévisions indiquent cependant que l'évolution financière des sociétés d'autoroutes devrait par la suite s'améliorer, permettant ainsi d'envisager favorablement la relance décidée du programme autoroutier, sous réserve toutefois que le niveau des tarifs soit maintenu à un niveau satisfaisant.

Or, l'évolution du montant des péages a été, ces dernières années, comme le montrent les tableaux ci-dessous, inférieure à celle des prix.

Evolution du niveau des péages en francs constants (1989) trajet le plus long



Evolution des prix et des péages depuis 1980

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|--------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Indice des prix de détail base 100 - 1980 | | | | | 149,3 | 158,0 | 162,2 | 167,2 | 171,3 | Prévisions 175,7 |
| Moyenne annuelle | 100,0 | 113,4 | 126,8 | 139,0 | | | | | | |
| hausse annuelle | - | + 13,4 | + 11,8 | + 9,6 | + 7,4 | + 5,8 | + 3,5 | + 3,08 | + 2,45 | + 2,6 |
| hausse/1980 | - | + 13,4 | + 26,8 | + 39,0 | + 49,3 | + 58,0 | + 62,2 | + 67,2 | + 71,3 | + 75,7 |
| Glissement (déc à déc) | 105,0 | 119,7 | 131,3 | 143,5 | 153,1 | 160,3 | 163,7 | 169,4 | | |
| hausse annuelle | - | + 14,0 | + 9,7 | + 9,3 | + 6,7 | + 4,7 | + 2,1 | + 3,5 | | |
| hausse/1980 | - | + 14,0 | + 25,0 | + 36,7 | + 45,8 | + 52,7 | + 55,9 | + 69,4 | | |
| Taux kilométrique moyen (VL) en francs du km | 0,1937 | 0,2218 | 0,2363 | 0,2560 | 0,2698 | 0,2843 | 0,2996 | 0,3064 | 0,3064 | 0,3206 |
| hausse annuelle | - | + 14,6 | + 6,5 | + 8,3 | + 5,4 | + 5,4 | + 5,3 | + 2,4 | + 0 | + 2,5 |
| hausse/1980 | - | + 14,6 | + 22,0 | + 32,2 | + 39,3 | + 46,8 | + 54,7 | + 58,2 | + 58,2 | + 62,1 |
| Evolution des péages / 1980 (moyenne annuelle) en francs constants | - | + 1,0 | - 3,8 | - 4,9 | - 6,7 | - 7,1 | - 4,7 | - 5,6 | - 7,6 | - 7,7 |

Le volume d'emprunts des sociétés concessionnaires autorisé par le F.D.E.S. s'est élevé à 9 milliards de francs en 1989 et devrait être porté à un niveau légèrement supérieur en 1990.

CHAPITRE II

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La desserte fine du territoire et l'écoulement du trafic dans de bonnes conditions au coeur des agglomérations nécessitent un effort complémentaire et parallèle à l'effort autoroutier, sur les autres axes structurants pour permettre à l'armature autoroutière de jouer pleinement son rôle.

Un nouveau schéma directeur routier national a été précisé par décret du 18 mars 1988 et complété par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988 relatif aux contrats de plan Etat-Régions du Xè Plan.

Le projet de budget pour 1990 prévoit une enveloppe d'autorisations de programme de 5.955,5 millions de francs pour les investissements routiers en progression de 2,5 %. Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 4.149,6 millions de francs en progression de 12,2 %.

A cette enveloppe, il convient toutefois d'ajouter une somme de 256 millions provenant du versement "d'Autoroutes de France".

On rappelle que, lors de la négociation sur les contrats de plan en 1989, il avait été décidé pour satisfaire aux demandes des régions, de compléter les financements d'origine budgétaire par un versement d'A.D.F. provenant des excédents nets de trésorerie dégagés par les sociétés d'autoroutes⁽¹⁾. Ce complément de financement a été fixé à 2.500 millions de francs soit 500 millions de francs en moyenne (valeur 1989) sur les cinq années du plan (1989-1993).

1. Cf. chapitre premier.

Compte tenu du fait qu'il n'a pas été opéré de versement en 1989, le versement pour 1990 a été fixé à 638,8 millions de francs, (soit 625 millions actualisés en moyenne annuelle sur 4 ans). Sur ce montant, une somme de 382,8 millions est déjà comptabilisée en recettes au budget général (en contrepartie des crédits supplémentaires ouverts à ce projet de budget), le solde de 256 millions devant être rattaché au budget des routes au cours du premier semestre par voie de fonds de concours.

Le montant total des moyens dégagés en faveur des routes s'élève donc à 6.211,5 millions de francs répartis comme suit :

- **désenclavement du Massif central avec la poursuite de la modernisation de la R.N. 20 (Vierzon-Brives) et R.N. 9 (Clermont-Béziers) grâce à une dotation qui, passant de 800 millions de francs en 1988 et 1.220 millions de francs en 1989, s'élèvera à 1.240,8 millions de francs en 1990 ; le coût total de ces travaux, pris en charge à 100 % par l'Etat, est estimé à 8 milliards de francs sur 8 ans (1988-1995). Ces deux liaisons Nord-Sud sont essentielles au désenclavement du Massif central ainsi qu'au délestage de la Vallée du Rhône ;**

- **préparation des Jeux olympiques d'hiver de 1992 avec le désenclavement de la Tarentaise et plan routier d'accompagnement du tunnel sous la Manche prévu pour 1993 (réseau Transmanche) ; une enveloppe de 991,3 millions de francs au lieu de 970 millions en 1989 est prévue à ce titre en 1990 dont 163,5 millions de francs pour la Tarentaise et 827,8 millions de francs pour le réseau Transmanche (soit une augmentation de 46 % par rapport à 1989 pour ce dernier programme). Ces travaux s'étaleront respectivement jusqu'en 1991 et 1993. Les enveloppes iront en diminution, le plus gros de l'effort devant être réalisé les premières années ;**

- **exécution des autres contrats de plan dans le cadre du X^e Plan (1989-1993). Une enveloppe de 3.804,2 millions de francs est prévue en 1990 au lieu de 3.237 millions de francs en 1989, soit + 17,5 %. Ce montant inclut le versement prévu par "Autoroutes de France" de 256 millions de francs.**

Au total, la progression des autorisations de programme consacrées aux contrats Etat-Régions, en tenant compte des contrats relatifs à la Tarentaise et au réseau Transmanche, ressort à 14 % et fait suite à une progression de 23 % l'année précédente. Sur les cinq années du plan, la participation financière de l'Etat est prévue à hauteur de 23 milliards de francs (valeur 1989).

Répartition des investissements routiers (A.P.)

(en millions de francs)

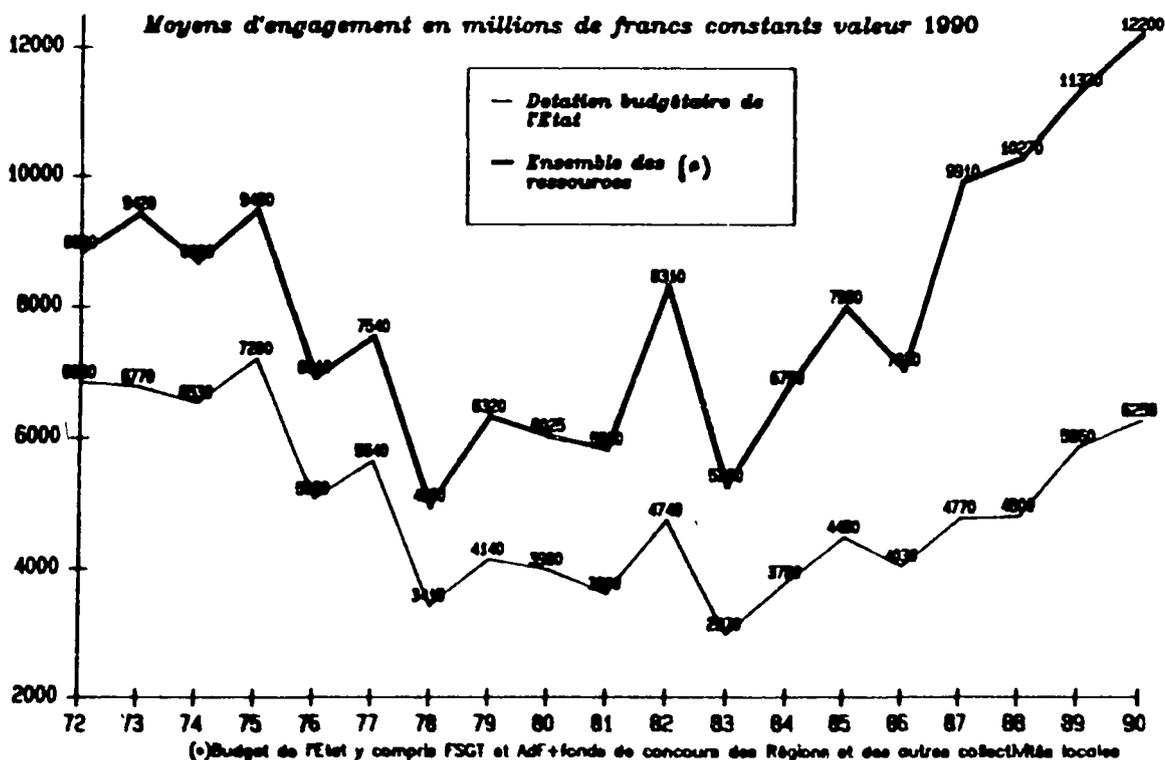
| | 1989 | 1990 | % |
|----------------------------------|---------------|------------------|--------------|
| Massif central | 1.220 | 1.240,8 | + 1,7 |
| Tarentaise et Transmanche | 970) | 991,3) | + 2,2) |
| Autres contrats de plan | 3.237) 4.207 | 3.804,2) 4.795,5 | + 17,5) + 14 |
| Opérations non contractualisées | 297 | 93,6 | n.s. |
| Voirie primaire villes nouvelles | 84 | 81,6 | - |
| Totaux | 5.808 | 6.211,5 | + 6,9 |
| dont versement A.D.F. | - | 256 | n.s. |

Il convient par ailleurs de mentionner un crédit de fonctionnement de 46,63 millions de francs (+ 33,47 % par rapport à 1989) affecté aux études techniques.

Le montant moyen des crédits sur deux ans progresse de 30,5 % en francs constants : 4.681,5 millions de francs en 1987-1988 et 6.114,4 millions de francs en 1989-1990.

Cette évolution globale des dépenses d'investissements routiers, versement d'A.D.F. compris, est satisfaisante. Elle s'inscrit dans le prolongement d'une tendance haussière depuis 1983 comme le montre le tableau ci-après.

L'EFFORT D'INVESTISSEMENT ROUTIER



1. Le désenclavement du Massif central

La poursuite du plan routier Massif Central constitue une des priorités gouvernementales dans le domaine des investissements routiers, avec notamment l'aménagement des deux grands axes nord-sud constitués par les R.N. 9 et R.N. 20 et la modernisation des principaux axes transversaux (axe Centre Europe-Atlantique et R.N. 88).

Le nouveau schéma directeur atteste de cette volonté qui prévoit la mise en autoroute sans péage, dans un délai de huit ans, des R.N. 9 de Clermont-Ferrand à Béziers et 20 de Vierzon à Brive (la section Brive-Montauban de la R.N. 20 étant concédée) et, dans un délai d'une dizaine d'années de la R.N. 109 entre la R.N. 9 et Montpellier. Simultanément, il a été décidé de réaliser une autoroute concédée entre Périgueux et Clermont-Ferrand.

Confortés par les divers volets routiers des contrats de plan signés par l'Etat et les régions concernées ainsi que par les interventions du F.E.D.E.R. dégagées à différents titres, les projets routiers retenus au titre du plan routier Massif central s'inscrivent dans le cadre des engagements financiers pris par l'Etat, à savoir d'une part, une enveloppe annuelle de 370 millions de francs (valeur 1982) consacrée au plan routier Massif Central et, d'autre part, une dotation annuelle supplémentaire de 60 millions de francs (valeur 1982) destinée à accélérer l'aménagement de la R.N. 20.

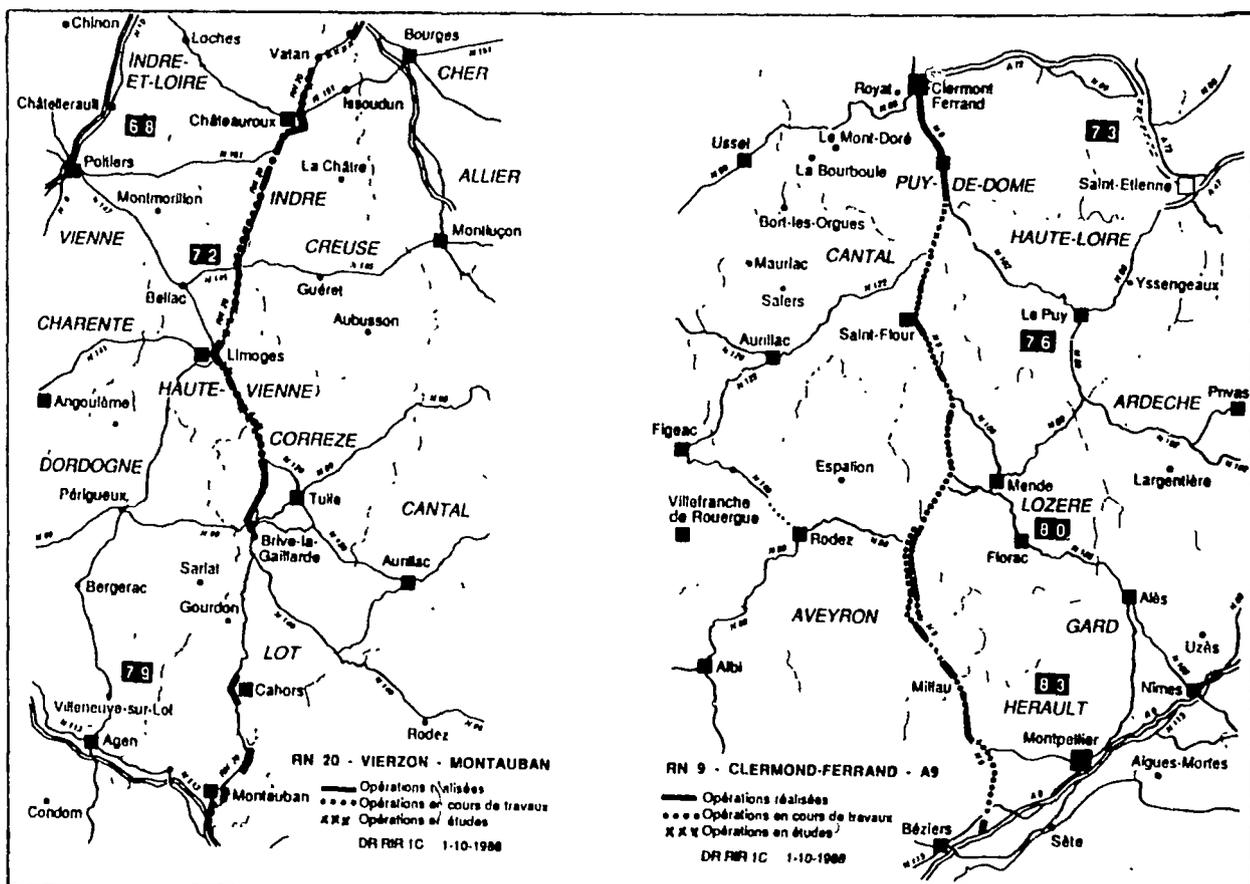
Il convient par ailleurs de rappeler que l'Etat finance à 100 % ce plan routier, sans participation des collectivités locales.

C'est ainsi que les autorisations de programme mises en place au titre du plan routier Massif central se sont élevées à 385,1 millions de francs en 1982, 390,9 millions de francs en 1983, 405 millions de francs en 1984, 586 millions de francs en 1985, 571,1 millions de francs en 1986, 592 millions de francs (auxquels s'ajoutent près de 435 millions de francs en provenance du F.E.D.E.R.) en 1987 et 800 millions de francs en 1988 (auxquels s'ajoutent des ressources du F.E.D.E.R. de 324 millions de francs).

Pour 1989, une forte augmentation des crédits a été décidée puisque l'enveloppe est passée de 800 à 1.220 millions de francs, soit une progression de 52 %.

Pour 1990, cette enveloppe a été reconduite à hauteur de 1.240,8 millions de francs et sera maintenue à ce niveau jusqu'en 1995 (en francs constants).

Aménagement de la R.N. 20 entre Vierzon et Montauban et de la R.N. 9 entre Clermont-Ferrand et Béziers



2. Le plan routier d'accompagnement du tunnel sous la Manche

La réalisation du lien fixe Transmanche comporte d'importantes incidences routières dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, ce qui a conduit le Gouvernement à adopter des mesures de grande envergure.

Ce plan comporte deux opérations principales :

- construction d'une liaison à 2×2 voies entre Rouen et Abbeville afin d'assurer le raccordement par l'ouest à la future autoroute A 16 (Paris-Boulogne) ;
- construction d'une liaison à 2×2 voies entre Boulogne et la frontière belge via Dunkerque.

Afin d'assurer le lien fixe, trois avenants aux contrats routiers Etat-Régions ont été signés au début de l'année 1986. Ils ont

concerné les trois dernières années du IXème Plan (1986 - 1987 - 1988) et ont défini la répartition des financements des infrastructures prioritaires entre l'Etat et les régions concernées de la façon suivante :

- Etat et région Nord-Pas-de-Calais : 465 millions de francs dont 155 millions de francs pour la région ;
- Etat et région Picardie : 240 millions de francs dont 90 millions de francs pour la région ;
- Etat et région haute-Normandie : 180 millions de francs dont 90 millions de francs pour la région.

C'est donc un montant global de 885 millions de francs dont 550 millions de francs à la charge de l'Etat qui a été consacré au cours des années 1986-1988 au lien fixe Transmanche et qui s'est ajouté aux crédits déjà prévus en 1984-1985 aux contrats de plan Etat-Régions (1984-1988) initiaux, conclus en 1984 lesquels comprenaient déjà quelques infrastructures routières devant assurer l'accueil du lien fixe.

Pour 1989, l'enveloppe prévue au titre de la part de l'Etat a été de 570 millions de francs en forte augmentation par rapport à 1988.

Pour 1990, il est prévu une dotation de 827,8 millions de francs, elle aussi en forte augmentation (+ 46 %).

Le montant total des engagements de l'Etat durant le Xème Plan est fixé à 2.093,7 millions de francs.

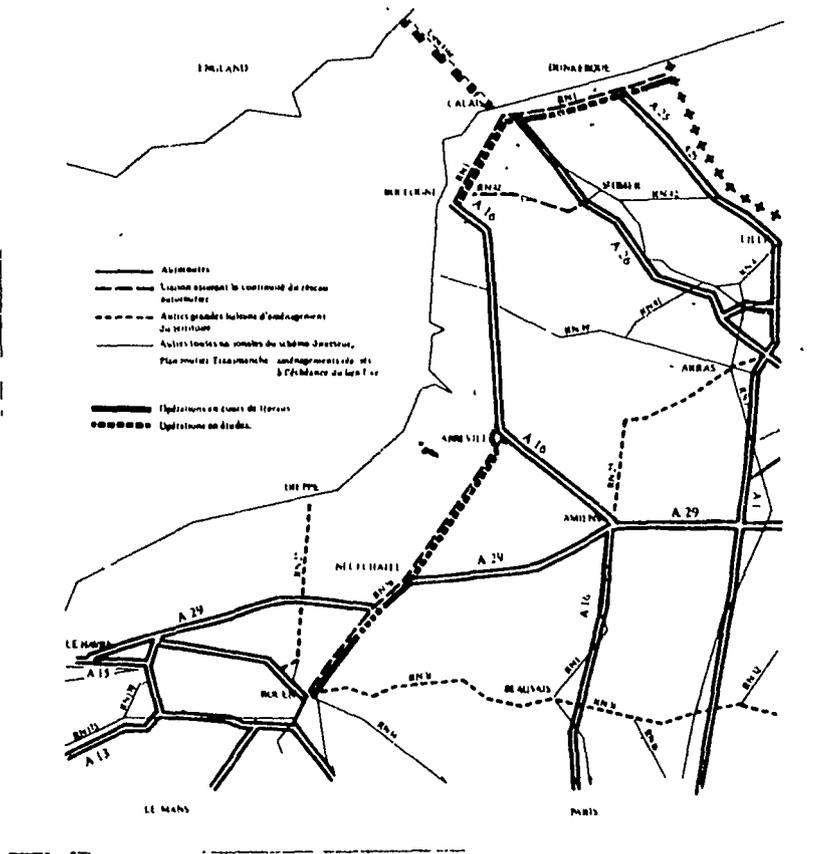
(en millions de francs)

| Années | Crédits |
|-------------|---------|
| 1988 (1) | 280 |
| 1989 (1) | 570 |
| 1990 | 827,8 |
| ultérieures | 1.265,9 |

(1) Rappel

Il est rappelé que l'Etat apporte son concours financier à cette opération prioritaire selon une règle de co-financement préférentielle puisque sa participation représente 2/3 du coût des travaux au lieu de 50 % habituellement.

Plan routier Transmanche



3. Le désenclavement de la Tarentaise pour l'échéance des jeux olympiques (1992)

L'aménagement de la R.N. 90 dans la Vallée de la Tarentaise a fait l'objet de deux conventions passées entre l'Etat et le département de la Savoie. Le désenclavement de la Savoie constitue l'objectif premier, mais il va de soi que le choix d'Albertville pour les jeux d'hiver de 1992, aura accéléré considérablement la mise en oeuvre de ce programme ambitieux.

Un premier protocole (Tarentaise) a été signé en 1983 pour la période 1984-1988 et se fixait pour objectif de traiter les points les plus sensibles de l'itinéraire de façon à offrir une capacité homogène sur l'ensemble de l'axe.

Un deuxième protocole (Tarentaise II) a été signé en janvier 1986 pour la période 1986-1991 et prévoit l'aménagement à 2 x 2 voies de la R.N. 90 entre Feissons et Moutiers et la déviation de Siaix. Ces réalisations -dites le noyau central- doivent intervenir avant l'hiver 1991-1992, pour un coût estimé à 600 millions de francs, cofinancé par l'Etat (250 millions de francs) et le département (350 millions de francs).

Un avenant au protocole de la Tarentaise II a été signé le 21 avril 1989 portant le coût du noyau central de 600 millions de francs à 796 millions de francs (valeur mars 1989) cofinancé par l'Etat (41,67 %) et le département (58,33 %).

Cet avenant prévoit en outre le financement d'autres aménagements routiers autour d'Albertville (déviation d'Albertville, aménagement entre Albertville et Feissons-sur-Isère, aménagement en amont de Moutiers et diverses opérations ponctuelles).

Par ailleurs, l'autoroute Pont-Royal-Albertville totalement engagée en travaux en 1988 sera mise en service pour les jeux olympiques d'hiver de 1992.

En 1989, les crédits engagés sur ce programme se sont élevés à 316,7 millions de francs. En 1990, il est prévu une dotation de 163,5 millions de francs.

4. Les autres contrats Etat-régions

Les contrats de plan Etat-régions ont été fixés par les C.I.A.T. du 17 novembre 1988 et du 17 février 1989 à 23,48 milliards de francs sur la durée du Xè Plan (1989-1993) pour la part financée par l'Etat, soit en moyenne annuelle 4,7 milliards de francs.

Ces montants incluent les ouvertures affectées aux programmes Transmanche et Tarentaise mais ne prennent pas en compte les programmes du Massif Central qui sont intégralement financés par l'Etat.

On rappelle qu'en 1989, les crédits affectés à ces contrats de plan se sont élevés à 4.207 millions de francs et que d'autre part, il avait été décidé de compléter les financements budgétaires par un rattachement sur les crédits d'investissements routiers du produit des remboursements à effectuer à l'Etat par le système autoroutier (Etablissement "Autoroutes de France").

Ce complément de financement avait été fixé à 2,5 milliards de francs, soit une moyenne annuelle de 500 millions de francs.

A cet égard, votre rapporteur tient à rappeler que ce versement d'Autoroutes de France ne constitue pas un "prélèvement" sur le système financier autoroutier mais au contraire le remboursement d'une avance consentie précédemment par l'Etat en application du mécanisme régissant les relations financières entre l'Etat et A.D.F. explicité au chapitre premier.

Le rattachement du produit de ce versement au budget des Routes constitue donc une mesure favorable aux investissements routiers dès lors que celui-ci était normalement destiné à "tomber" en recettes du budget général.

Pour 1990, l'enveloppe affectée à ces contrats Etat-Régions s'élève à 4.795,5 millions de francs, dont 638,8 millions de francs au titre du versement d'A.D.F. Sur cette dernière somme, un montant de 382,8 millions de francs a été directement ouvert au présent projet de budget et un montant de 256 millions sera rattaché au budget des Routes par voie de fonds de concours dès le premier semestre ; ceci afin de réduire les charges de trésorerie que pourraient supporter les régions dans l'attente du rattachement des sommes correspondantes, comme l'avait déjà souligné votre commission l'année précédente.

Il convient, en outre, de préciser que si le produit de ce versement s'élève à 638,8 millions de francs et non à 500 millions de francs comme initialement prévu, c'est en raison du fait qu'aucun versement n'a été effectué en 1989, première année de réalisation des contrats de plan. Dès lors, le produit de ce versement (2.500 millions de francs sur cinq ans) sera rattaché au budget des Routes sur les quatre années suivantes du contrat de plan, soit 625 millions de francs en valeur actualisée = 638,8 millions de francs.

Sur ces bases, les crédits affectés aux contrats Etat-Régions en 1990 sont en progression de 14 % par rapport aux crédits ouverts en 1989.

Le montant de chaque contrat est indiqué dans le tableau suivant.

**Liste des contrats conclus entre l'Etat et les Régions
pour la période 1989 - 1993**

Financement Etat des infrastructures routières

| Région | Date de la signature du contrat | Montant de l'engagement financier de l'Etat pour les 5 ans (en valeur 1989) | | |
|------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------|
| | | Programme cofinancé | Programme unilatéral | Total |
| - NORD-PAS-DE-CALAIS | 14/02/1989 | 2.368,7 (1) | - | 2.368,7 (1) |
| - PICARDIE | 28/04/1989 | 1.055 (1) | - | 1.055 (1) |
| - ILE-DE-FRANCE (2) | 31/05/1989 | 3.200 | - | 3.200 |
| - CENTRE (HORS RM. 20) | 16/03/1989 | 600 | - | 600 |
| - HAUTE-NORMANDIE | 11/02/1989 | 720 (1) | - | 720 (1) |
| - BASSE-NORMANDIE | 11/02/1989 | 675 | - | 675 |
| - BRETAGNE | 27/02/1989 | 1.100 | 1.000 | 2.100 |
| - PAYS DE LA LOIRE | 11/02/1989 | 640 | 100 | 740 |
| - POITOU-CHARENTES | 11/02/1989 | 525 | 200 | 725 |
| - LIMOUSIN (HORS RM. 20) | 11/02/1989 | 150 | 290 | 440 |
| - AQUITAINE | 23/03/1989 | 725 | - | 725 |
| - MIDI-PYRENNES (HORS RM. 9) | 13/02/1989 | 750 | 750 | 1.500 |
| - CHAMPAGNE-ARDEENNE | 11/02/1989 | 600 | 150 | 750 |
| - LORRAINE | 17/06/1989 | 1.000 | - | 1.000 |
| - ALSACE | 11/02/1989 | 850 | - | 850 |
| - FRANCHE-COMTE | 08/02/1989 | 550 | - | 550 |
| - BOURGOGNE | 20/03/1989 | 382 | 168 | 550 |
| - AUVERGNE (HORS RM. 9) | 26/05/1989 | 325 | 325 | 650 |
| - RHONE-ALPES (3) | 21/04/1989 | 1.870 | - | 1.870 |
| - LANGUEDOC-ROUSSILLON | 16/02/1989 | 800 | - | 800 |
| - PROVENCE, COTE D'AZUR | 27/04/1989 | 900 | - | 900 |
| - CORSE | 10/02/1989 | 35 | 350 | 385 |
| - DOM-TOM (4) | | 330 | - | 330 |
| TOTAL | | 20.150,7 | 3.333 | 23.483,7 |

(1) Dont 2.093,7 MF au total du programme Transmanche : Nord-Pas-de-Calais 1.363,7 MF, Picardie : 480 MF et Haute-Normandie : 310 MF.

(2) Dont 175 MF au titre de la voirie des villes nouvelles et 205 MF pour les actions d'exploitation.

(3) Y compris la convention entre l'Etat et le département de l'Ardèche (7 MF/an Etat), la convention entre l'Etat et le département de la Haute-Savoie (30 MF/an Etat), et le contrat Tarentaise (570 MF).

(4) Dont 140 MF sont pris en charge par le FIDOM (110 MF Nouvelle Calédonie, 30 MF Mayotte).

**5. Le contrat de plan Etat-Région
de l'Ile-de-France**

A. LE CONTRAT DE PLAN

L'enveloppe de 23 milliards de francs affectée aux contrats Etat-Régions comporte un crédit de 3,2 milliards de francs réservé au contrat Ile-de-France.

Le contrat porte sur un montant total de 11 milliards de francs (valeur 1989) dont :

- 8 milliards de francs en cofinancement selon un clé de répartition moyenne de 60 % à la charge de la région (4,8 milliards) et de 40 % à la charge de l'Etat (3,2 milliards) ;
- 3 milliards de francs à la charge exclusive de la Région d'Ile-de-France qui bénéficiera en contrepartie du produit de la majoration de la redevance sur les bureaux décidée dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 1988.

Ce contrat représente un effort exceptionnel pour l'amélioration de la circulation dans une région capitale au sein de l'Europe. Ces investissements devraient bénéficier à l'ensemble des franciliens, au développement économique et à la meilleure ouverture de cette région au reste du pays.

Les principales opérations concernent les liaisons suivantes :

- **Francilienne** (rocade interdépartementale des villes nouvelles) : l'aménagement de la liaison A1 - A10 par l'Est de Paris devrait être achevé en 1990 grâce à une enveloppe de 560 millions de francs ;
- **Voies rapides urbaines** : une enveloppe de 3 milliards y sera consacrée notamment dans le Val d'Oise et les Hauts-de-Seine ainsi qu'à Roissy, Marne-la-Vallée, Massy, Palaiseau, Saint-Quentin-en-Yvelines.
- **Concession d'autoroutes** : trois liaisons autoroutières à péage seront concédées par l'Etat et représentent un investissement total de l'ordre de 10 milliards de francs :
 - A14 qui reliera l'autoroute de Normandie A13 par Orgeval à la Défense (coût 2,4 milliards de francs) ;
 - B12 et A88 qui seront partie intégrante de la Francilienne. L'autoroute B12 reliera l'A10 de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines (coût 1,9 milliard de francs) et l'autoroute A88 reliera Orgeval (confluent A13 - A14) à Cergy-Pontoise (coût : 1,2 milliard de francs est encore à l'étude).
 - le principe du péage pour les réseaux concédés d'accueil en région Ile-de-France des futures autoroutes A16 (2,6 milliards) et A88 n'est pas encore arrêté.

**B. LA DECISION DU CONSEIL DES MINISTRES
DU 13 OCTOBRE 1989**

Par ailleurs, dans le cadre du **programme d'actions immédiates en Ile-de-France**, proposé par le Premier ministre, le Conseil des ministres du 13 octobre 1989 a décidé de proposer à la Région d'Ile-de-France deux mesures complémentaires portant sur un montant global de 1,5 million (en co-financement), en plus des ressources prévues au contrat Etat-Régions.

1. Assurer le bouclage du périphérique d'Ile-de-France (A 86) en 1998 :

- à l'Est avec l'achèvement de la traversée de Fresnes et Antony en 1994 et la mise en service complète de l'autoroute en Seine-Saint-Denis en 1996 (coût total supplémentaire : 1,5 milliard de francs) ;

- à l'Ouest, avec la mise en concession des divers tronçons restant à construire (coût supérieur à 5 milliards de francs).

2. Accélérer le programme d'autoroutes concédées

Le principe de la concession de certaines autoroutes n'étant pas encore arrêté (A 16 et A 88), le Premier ministre propose de généraliser le principe du péage aux autoroutes A 88, B 12, A 14, A 16 et A 5 afin de mieux maîtriser les flux en périphérie (A 88 et B 12) et d'assurer un meilleur accueil des autoroutes à vocation nationale (A 5, A 14 et A 16).

Votre rapporteur tient à renouveler ses réserves sur le principe du péage sur certains tronçons de la Francilienne, notamment sur l'autoroute B 12, dès lors que ces péages n'assureront plus la cohérence du statut de cette voie rapide qui aura vocation, en grande partie, à être gratuite.

De plus il s'est inquiété de l'insuffisance des points d'accès sur les autoroutes urbaines ce qui entraîne de trop nombreux embouteillages.

6. La route des Estuaires

Dans le cadre du C.I.A.T. du 10 février 1989, il est prévu de réaliser dans le cadre de la "Route des Estuaires" la liaison Saint-Quentin - Pont de Normandie (Le Havre) en autoroute et au sud de celle-ci, hormis la liaison Pont de Normandie - Caen qui constitue déjà une autoroute (l'A 13), la liaison Caen-Rennes-Nantes en liaison assurant la continuité du réseau autoroutier, l'itinéraire Nantes - Niort - Bordeaux - Le Muret en autoroute, et la R.N. 10 entre Le Muret et Saint-Geours de Marenne en liaison assurant la continuité du réseau autoroutier.

Le montant des autorisations de programme mises en place en 1988 au titre des investissements routiers en faveur des routes nationales constituant la "Route des Estuaires" s'est élevé à 591,9 millions de francs dont 302,3 millions de francs à la charge de l'Etat. Quant au montant des autorisations de programme mises en place sur l'axe Caen-Rennes, il s'élève à 46,9 millions de francs dont 30 millions de francs à la charge de l'Etat.

Le montant des autorisations de programme prévues en 1989 au titre des investissements routiers sur la "Route des estuaires", s'élève à 767,8 millions de francs, dont 447,2 millions de francs à la charge de l'Etat. Quant à l'axe Caen-Rennes, le montant prévu s'élève à 130 millions de francs, dont 71 millions de francs à la charge de l'Etat.

CHAPITRE III

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 rendait vulnérables, particulièrement pendant les périodes de dégel.

Pour remédier à cette situation, une action en profondeur a été entreprise à partir de 1969 dans le cadre de trois types de programmes :

- les renforcements des chaussées et les aménagements qualitatifs ;
- l'entretien des ouvrages d'art ;
- l'entretien des chaussées et leur viabilité hivernale.

Ces programmes s'inspirent des résultats d'études de rationalisation des choix budgétaires qui mettaient en évidence la rentabilité des renforcements de chaussées notamment pour les axes à fort trafic industriel et leurs effets bénéfiques sur la sécurité.

Le bien fondé de cette politique au plan technique et l'importance économique de la fiabilité du réseau ont été démontrés lors des hivers particulièrement rigoureux connus en 1984, 1985 et en 1986.

Au plan technique, les chaussées renforcées restées libres à la circulation n'ont pas subi de dégâts notables, alors que les chaussées non renforcées ont été dégradées malgré la pose de "barrières de dégel".

Au plan économique, les restrictions de circulation des poids lourds ont des conséquences dommageables. Les pertes de chiffres d'affaires et les surcoûts supportés par ces entreprises, du fait des modifications de l'organisation de leurs transports ou de leur production, sont très importants.

Les crédits prévus pour 1990 pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent à 3.240,4 millions de francs au lieu de 3.445,5 millions de francs en 1989, soit une réduction de 5,9 %.

Les principales composantes de l'entretien du réseau sont les suivantes.

1. Les renforcements coordonnés de chaussées visent à remettre en état le réseau par itinéraires complets de façon à l'adapter au trafic lourd et à assurer le désenclavement en période hivernale des régions desservies par ces itinéraires.

Les crédits consacrés à cette action sont, cette année encore, en forte réduction passant de 642 millions de francs en 1989 à 390 millions de francs en 1990, soit - 39 %. Cette réduction s'explique cependant en partie par le fait qu'une part de 82 % du réseau routier national a déjà fait l'objet de travaux de renforcement à fin 1989. La réduction de ces crédits est d'ailleurs constante depuis de nombreuses années.

Cette réduction n'affectera cependant pas le programme d'aménagement qualitatif, en liaison avec les régions. Ce programme vise à améliorer la sécurité, le confort et la fluidité de la circulation sur les routes nationales qu'il n'est pas prévu de porter à deux fois deux voies. Il s'agira notamment d'un élargissement des bas-côtés.

2. L'effet des renforcements, notamment le maintien hors gel du réseau national, suppose un entretien préventif complet pour préserver la qualité des chaussées et assurer leur adaptation à l'évolution du trafic lourd.

Par ailleurs, les ouvrages d'art, souvent anciens, doivent faire l'objet d'une surveillance attentive et d'une rénovation programmée pour éviter les désordres irréversibles et des restrictions de circulation.

Pour ces derniers, la dotation budgétaire s'élèvera en 1990 à 230,6 millions de francs.

On doit par ailleurs noter, qu'en application de l'avenant à la convention du 22 août 1960 relative à la participation de l'Etat aux dépenses d'entretien de la voirie de Paris, une mesure nouvelle de

1,4 million de francs est inscrite au budget. Elle permettra le financement de l'entretien des ponts de Paris suite au transfert de leur domanialité à l'Etat.

3. Le service de viabilité hivernal vise à permettre une circulation permanente (sauf hiver particulièrement rigoureux) sur le réseau dit de "niveau de service S 1" et une possibilité de circulation satisfaisante sur le reste du réseau ; à terme, l'ensemble du réseau figurant au schéma directeur sera équipé pour offrir un niveau de service S 1.

Les moyens en matériel des parcs de l'équipement permettent la mise en oeuvre du service hivernal.

Ces programmes doivent, en conjuguant leurs effets, garantir la régularité et la sécurité des liaisons routières nationales.

Les crédits consacrés en 1990 à ces programmes s'élèveront à 2.619,8 millions de francs au lieu de 2.576,9 millions de francs en 1989, soit une progression de 1,7 %.

Cet ajustement des crédits d'entretien permettra de poursuivre la politique d'entretien préventif du réseau déjà renforcé, ainsi que l'amélioration du service de viabilité hivernal.

Ainsi, le service de déneigement et de déverglçage sera renforcé avec la mise au point généralisée de plans d'interventions d'urgence. L'extension du réseau bénéficiant du niveau de service hivernal maximal, S 1, sera poursuivie avec l'acquisition des matériels et fondants nécessaires au traitement de 500 km supplémentaires.

Ce réseau S 1 est passé d'une longueur de 16.150 km en 1983 à 18.000 km en 1989.

Votre Commission s'est inquiétée de :

- la faible revalorisation des crédits d'entretien courant qui diminuent en francs constants de 0,8 %,
- la très forte baisse des crédits de mise hors gel ; ces derniers seront ainsi passés en deux ans de 1.074 à 390 millions de francs.

Elle a estimé que cette dotation avait désormais atteint un plancher et s'est préoccupée de l'incidence de cette situation sur la sécurité du réseau routier.

**Relevé des modifications apportées
par l'Assemblée nationale en première lecture**

L'Assemblée nationale a adopté un amendement visant à majorer les crédits du budget des Routes de 2.554.500 F en autorisations de programme et crédits de paiement afin de financer le lancement d'études se rapportant aux opérations suivantes :

- aménagement ponctuel sur la R.N. 15 (+ 1,5 MF au chapitre 53-43)
- percement d'un nouveau tunnel transpyrénéen (+ 0,5545 MF au chapitre 53-43)
- amélioration des liaisons routières transpyrénéennes (+ 0,5 MF au chapitre 53-43).

CONCLUSION

Le projet de budget des Routes pour 1990 s'inscrit dans la continuité des engagements pris les années précédentes. Il consacre la poursuite de l'équipement autoroutier.

Par ailleurs, ce projet de budget témoigne de la volonté du Gouvernement de poursuivre les actions de désenclavement routier de certaines régions et d'accompagner activement la réalisation de la liaison Transmanche ainsi que la préparation des jeux olympiques en Savoie.

Enfin, les contrats Etat-Régions signés en 1989 sont respectés.

Cependant, ce projet de budget comporte des zones d'ombres en matière d'entretien routier.

C'est pourquoi votre commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat le projet de budget des Routes pour 1990.

ANNEXE

Gestion des crédits en 1989

I. Les mouvements de crédits sur les dotations d'investissement

Chapitre 53-43-20 "Voirie nationale - investissements sur le réseau routier national" (au 20 juillet 1989).

| | A.P. | C.P. |
|---------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Ressources | | |
| Loi de finances initiale | 5.629,5 | 3.551,42 |
| Reports de l'année 1988 | - | 799,19 |
| Transferts | 72,13 | 116,10 |
| Fonds de concours des collectivités locales | 3.497,58 | 1.162,30 |
| Total | 9.199,21 | 5.629,01 |
| Emplois | | |
| Transferts | 124,23 | 50,00 |
| Annulations | 88,45 | 55,85 |
| Autres dépenses | 8.986,52 | 5.523,16 |
| Total | 9.199,20 | 5.629,01 |

II. Le décret d'avance du 8 septembre 1989

Ce décret d'avance s'est traduit pour le budget des Routes par une annulation de 205,59 milliards de francs répartis comme suit :

(milliards de francs)

| | A.P. | DO + CP |
|------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Ch. 35-42 Routes - Entretien et fonctionnement | | - 24,74 |
| Ch. 53-42 Routes - Equipement | - 39,00 | - 25,00 |
| Ch. 53-43 Voirie nationale | - 188,45 | - 155,85 |
| Total | 227,45 | 205,59 |

ANNEXE

Contrat de plan Etat - Région d'Ile de France

Entre nous :

- Olivier PHILIP, Préfet de la Région d'Ile de France, Préfet de Paris, agissant au nom de l'Etat, d'une part,
- Pierre-Charles KRIEG, Président du Conseil Régional d'Ile de France, agissant au nom de la Région, d'autre part,

VU la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification,

VU le décret n° 83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales,

VU les délibérations du Conseil Régional d'Ile de France n° CR 87-36 du 29 septembre 1987 et du

VU le mandat donné par le Gouvernement au Préfet de la Région d'Ile de France,

Il est convenu, par le présent contrat, ce qui suit :

I. DES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

ARTICLE 1 : ROUTES

EXPOSE DES MOTIFS

Le contrat de plan pour 1989-1993 propose un ensemble d'actions dont les points marquants pour les routes sont constitués par :

- *un effort spécifique pour la réalisation de l'autoroute A. 86, avec la mise en continuité de A 1 à A 6 et de A 6 à la RN 286 vers A 12,*
- *l'achèvement de la Francilienne entre A 1 et A 10 et la réalisation de liaisons rapides interdépartementales améliorant la diffusion des trafics dans la Région, facilitant la desserte principale des villes nouvelles et des principaux pôles de développement (Roissy en France, Massy, Eurodisneyland, etc...)*

- l'amélioration du réseau national de grande couronne,
- la poursuite de l'action visant à réduire les principales nuisances phoniques,
- l'engagement de la réalisation d'un système intégré de régulation et d'information des usagers du réseau de voies rapides, dont le coût de fonctionnement et de maintenance sera pris en charge par l'Etat.

Le programme de travaux routiers a été établi en tenant compte de la volonté de l'Etat d'engager au cours du présent contrat de plan la réalisation par voie de concession des autoroutes suivantes :

- . l'autoroute A 14
- . la pénétration en région d'Ile de France des autoroutes A 16 et A 5
- . les autoroutes A 88 et B 12 qui permettront de compléter à l'Ouest la Francilienne.

Au titre de ces concessions, seront réalisées les infrastructures d'accueil correspondantes.

ARTICLE

1. L'Etat et la Région s'engagent conjointement sur la liste d'opérations ci-dessous correspondant à un programme de travaux routiers de 11.000 MF se décomposant ainsi :

- 8.000 MF sont cofinancés par l'Etat et la Région selon les clefs définies au 2. ci-dessous.

- 3.000 MF font l'objet d'un financement spécifique dans les conditions définies au 3. ci-dessous.

2. Le programme de 8.000 MF est cofinancé à 40 % par l'Etat et à 60 % par la Région à l'exception des opérations suivantes :

- . voies de grande couronne : 25 % Etat, 75 % Région,
- . desserte principale des villes nouvelles : 50 % Etat, 50 % Région,
- . protections phoniques du boulevard périphérique de Paris : subventionnées à 25 % par l'Etat et à 35 % par la Région,
- . protections phoniques de rattrapage hors boulevard périphérique de Paris : financées selon les clefs fixées dans le précédent contrat de plan,
- . équipements d'exploitation sur voies rapides existantes : 50 % Etat, 50 % Région,

. achèvement du passage à niveau de Lardy selon les clefs antérieures.

3. Le programme de 3.000 MF est financé par la Région, notamment au moyen des recettes supplémentaires résultant des dispositions de l'article 48 de la loi n°88-1193 du 29 décembre 1988 et du décret n° 89-86 du 10 février 1989 modifiant le code de l'urbanisme et relatif à la redevance prévue à l'article L 520-1.

4. Liste d'opérations : Routes

MONTANT (M.F.)

I. A. 86 Périphérique d'Ile de France

1.1. A. 86 NORD-OUEST

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Traversée de Nanterre (partielle) | 527 |
| Déviation de Rueil (partielle) | 400 |
| Tête de Pont de Chatou | 5* |

1.2. A. 86 NORD

| | |
|-----------------------------------------|------|
| Pleyel - CD 114 - A 1 | 900* |
| CD 114 - RN 2 - Pont Repiquet (partiel) | 420 |

1.3. Liaison A 1 - A 6

| | |
|---------------------------------------|------|
| Elargissement déviation de Rosny | 50 |
| Rosny - A 4 (ouvrage Fontenay Nord) | 20* |
| Doublément de A 4 (St Maurice Nogent) | 750 |
| Pompadour - RN 305 | 200* |
| RN 305 - RI/ 186 THIAIS | 250* |
| Elargissement RN 186 à Rungis | 350* |
| Centre d'exploitation des Ratraits | 15* |

1.4. A 86 SUD

| | |
|-------------------------------------|------|
| Traversée de Fresnes (1ère tranche) | 155* |
| Traversée de Fresnes (2ème tranche) | 450 |
| Traversée d'Antony (CD 77) | 450 |

TOTAL I

4.942

II. FRANCILIENNE

2.1. Traversée de Melun Sénart

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Mise à 2 x 2 voies RN 105 entre Brie Comte Robert et Val Ganisse | 35* |
| RN 6 - Mise à 2 x 3 voies - échangeur du clos du Roi et raccordement Nord | 60 |

2.2. Traversée d'Evry

| | |
|-------------------------|-----|
| Echangeur A 6 - F 6 Sud | 45* |
| Echangeur Courcouronnes | 40 |
| Collecteurs à A 6 | 145 |

2.3. Secteur Cergy-Pontoise

| | |
|------------------------------------------|-----|
| RN 184 dénivellations à St Ouen l'Aumone | 22* |
|------------------------------------------|-----|

2.4. Equipements liaison A 1 - A 10

| | |
|----------------------------------------|-----|
| A 104 centre d'entretien | 20* |
| Signalisation | 30 |
| Equipements de service à l'utilisateur | 165 |

TOTAL II 562

III. ACCUEIL DES AUTOROUTES CONCEDEES

| | |
|-------------------------------------------------|------|
| A 14 traversée de la Défense (hors apport EPAD) | 375* |
| RN 184 - Mise à 2 x 2 voies entre RN 13 et A 14 | 20 |

TOTAL III 395

IV. VOIES RAPIDES URBAINES

4.1. Axe A 15

| | |
|------------------------------------|------|
| Elargissement Pontoise-Montigny | 245 |
| Doublement viaduc de Gennevilliers | 245* |
| Boulevard urbain à Gennevilliers | 145* |

4.2. Secteur Roissy

| | |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| Débouché 4ème file de A 1 sur A 3 et BIP | 20* |
| Collecteur Sud-Nord | 105 |
| Collecteur Nord-Sud (hors apport ADP-AFTRP) | 50 |
| Elargissement A 104 | 70 |
| Contournement Nord-Est (1ère phase) et entrée Est de l'Aéroport | 210 |

4.3. Secteur Marne la Vallée

| | |
|----------------------------------|------|
| Diffuseur A 4 - CD 35 | 10* |
| A 4 - Echangeurs Eurodisneyland | 125* |
| Liaison A 4 - RN 34 (1ère phase) | 270 |

4.4. Secteur Massy

| | |
|-------------------------|----|
| Elargissement de A 10 | 50 |
| Echangeur A 10 - RN 188 | 80 |

4.5. Secteur St Quentin en Yvelines

| | |
|--------------------------------------------------|-----|
| A 12 Elargissement (Sens Nord-Sud et accès G 12) | 300 |
| A 12 prolongement (partiel) | 200 |

4.6. Autres opérations

| | |
|------------------------------------------------------|------|
| RN 183 déviation de Mantes-Limay | 125* |
| RN 6 - Villeneuve Saint Georges | 95* |
| Voie rive gauche de Seine dans les Hauts de Seine | 250 |
| RN 13 - Mise à 2 x 2 voies entre Rueil et Port-Marly | 40 |
| Liaison Pompadour - RN 19 (partiel) | 120 |
| BIP Ouest (antenne de A 15) | 120 |
| RN 105 mise à 2 x 2 voies entre A 5 et Melun | 100 |

TOTAL IV 2.975

V. VOIES DE GRANDE COURONNE

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| RN 1 Carrefour de la Croix Verte | 70 |
| RN 4 Aménagement à 2 x 2 voies (Tournan-Fontenay ; Rosay-Vaudoy) | 200 |
| RN 12 Déviation de Ste Appoline | 75* |
| RN 12 Déviations de Jouars-Pontchartrain, Houdan, Bazainville (partiel) | 400 |
| RN 191 Déviation d'Ablis | 8* |
| Aménagement carrefour RN 16 CD 9 | 40 |
| RN 20 Echangeur de St Germain les Arpajon | 28 |
| RN 330 Déviation de Penchard | 30 |

TOTAL V 851

VI. DESSERTE PRINCIPALE DES VILLES NOUVELLES (1)

TOTAL VI 350

.../...

(1) Le programme détaillé sera arrêté conjointement par l'Etat et la Région.

VII. AUTRES OPERATIONS

7.1. Etudes et acquisitions foncières

| | |
|--------------------------------------------|-----|
| Opérations non inscrites | 300 |
| A 4 - RN 4, A 6 - RN 6, déviation de Meaux | 140 |

7.2. Protections phoniques de rattrapage

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|------|
| Voies rapides | 160* |
| Boulevard périphérique de Paris (Etat + Région pour 135 MF de travaux) | 80 |

**7.3. Equipement d'exploitation des voies rapides
(SIRIUS)**

245

TOTAL VII

925

TOTAL GENERAL

11.000 MF

* suite d'opérations engagées

Au cours de ses séances des 9 et 17 novembre 1989, la commission des Finances, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, a procédé sur le rapport de M. Paul Loridant, rapporteur spécial, à l'examen des crédits du budget de l'Équipement, du logement, des transports et de la mer (II- Transport intérieurs - 2- Routes) pour 1990.

La commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat le budget de l'Équipement, du logement, des transports et de la mer (II- Transports intérieurs - 2- Routes) pour 1990.