

N° 92

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

Annexe au procès verbal de la séance du 23 novembre 2000.

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 2001, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Philippe MARINI,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 23

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET LOGEMENT :

III. - TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rapporteur spécial : M. Gérard MIQUEL

(1) Cette commission est composée de : MM. Alain Lambert, président ; Jacques Oudin, Claude Belot, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Roland du Luart, Bernard Angels, André Vallet, vice-présidents ; Jacques-Richard Delong, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, secrétaires ; Philippe Marini, rapporteur général ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Jacques Baudot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Thierry Foucaud, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Claude Haut, Alain Joyandet, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Pelletier, Louis-Ferdinand de Rocca Serra, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570.

Sénat : 91 (2000-2001).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
PREMIÈRE PARTIE LES ROUTES	16
CHAPITRE PREMIER : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	16
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DES ROUTES	16
A. VUE D'ENSEMBLE.....	16
B. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS	19
II. EXÉCUTION BUDGÉTAIRE	21
A. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999.....	21
B. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000.....	22
CHAPITRE II LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER	23
I. LE PROGRAMME AUTOROUTIER	23
A. LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL	23
B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER	26
II. LA SITUATION DU SYSTÈME AUTOROUTIER	28
A. UNE PREMIÈRE RÉORGANISATION DU SYSTÈME AUTOROUTIER.....	28
B. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES.....	28
III. UNE RÉFORME FINANCIÈRE TRÈS IMPORTANTE	37
A. UNE RÉFORME PAR VOIE D'ORDONNANCES	37
B. UNE RÉFORME ENCORE TRÈS FLOUE	39
IV. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ	41
A. LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ.....	41
B. LES CONTRATS DE PLAN ETATS-RÉGIONS	41
C. LES PROGRAMMES AUTOROUTIERS PARTICULIERS.....	44

CHAPITRE III L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER	48
I. L'ÉTAT DU RÉSEAU	49
A. LE RÉSEAU CONCÉDÉ.....	49
B. LE RÉSEAU NON CONCÉDÉ.....	50
II. L'EFFORT RÉALISÉ	51
DEUXIÈME PARTIE : LA SÉCURITE ET LA CIRCULATION ROUTIÈRES	53
CHAPITRE PREMIER PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	53
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	53
A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	53
B. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS.....	54
II. L'EXÉCUTION DU BUDGET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	56
A. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999.....	56
B. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000.....	56
CHAPITRE II LES MOYENS ET LES RÉSULTATS DE LA POLITIQUE MENÉE EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES	57
I. DES MOYENS EN PROGRESSION CONSTANTE	57
A. L'ACCROISSEMENT DES DOTATIONS.....	57
B. UNE MOBILISATION FORTE DES POUVOIRS PUBLICS.....	57
II. DES RÉSULTATS MITIGÉS	58
A. LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	58
B. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	62
III. L'URGENCE D'UNE ÉVALUATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	64
A. UN PROBLÈME DE CONSOMMATION DES CRÉDITS.....	66
B. LA DIFFICULTÉ A DÉTERMINER LES MOYENS EXACTS ET LES COMPÉTENCES PROPRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	67
C. METTRE EN ŒUVRE DE VRAIES ETUDES D'IMPACT.....	68

ANNEXES	ERREUR! SIGNE'
MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	79
EXAMEN EN COMMISSSION	81

PRINCIPALES OBSERVATIONS

I. BUDGET DES ROUTES

Les crédits destinés aux routes sont, cette année, intégrés dans un fascicule « transports » qui regroupe les crédits des routes, des transports terrestres (modes ferroviaire et fluvial) et des transports aériens. De plus, le fonds pour l'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) est partiellement réintégré dans le budget des transports. Il en résulte une très faible lisibilité des dotations budgétaires.

Toutefois, votre rapporteur constate que le budget des routes pour 2001 se caractérise par une chute des crédits de paiements, à 6,5 milliards de francs (-17,7 %) après une diminution déjà importante en 2000 (-9,5%).

Tout comme l'an dernier, la chute des moyens de paiement s'accompagne d'une progression des moyens d'engagement, à 9.187 millions de francs (+ 6,0 %).

1. UNE REBUDGÉTISATION TRÈS PARTIELLE DES CRÉDITS DU FITTVN

Le FITTVN a été créé par l'article 37 de la loi d'aménagement du territoire de 1995 à l'initiative du Sénat, afin de répondre à un besoin essentiel, à savoir le développement de nouvelles infrastructures.

Toutefois, entre 1996 et 1999, l'effort consenti par l'Etat pour les investissements dans le domaine des routes et des transports terrestres a diminué de 1,3 milliard de francs, alors que la création d'un compte spécial du trésor avait pour justification la nécessité d'augmenter les moyens.

Après le fonds pour l'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF) l'an dernier, **le présent projet de loi de finances supprime le FITTVN et réintègre ses crédits dans le budget des transports regroupant les crédits des routes et des transports terrestres.**

Cette rebudgétisation fait notamment suite aux critiques de la Cour des comptes et de la mission d'évaluation et de contrôle (MEC) menée par l'Assemblée nationale. En revanche, le ministère de l'équipement, des transports et du logement semblait peu favorable à la suppression du FITTVN mais préconisait sa modernisation, en expliquant l'an dernier que « *l'ampleur du FITTVN reste limitée et la question de son extension, tant du point de vue des ressources que des projets susceptibles d'en bénéficier va rapidement se poser* ».

De fait, la suppression du FITTVN permet au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie de puiser dans l'importante trésorerie du fonds (le FITTVN disposera d'importants reports de crédits fin 2000, de l'ordre d'une année, soit 4 milliards de francs, voire plus) et d'affecter au budget général des taxes dynamiques (d'un rendement global de 4,5 milliards de francs pour 2001), particulièrement la taxe d'aménagement du territoire, dont le taux avait été relevé l'an dernier.

Pour 2001, les crédits de paiement inscrits au budget des transports correspondent globalement à près de 25 % des crédits de paiement inscrits sur le FITTVN. Cependant, certains chapitres sont moins bien dotés que d'autre. Par exemple, le chapitre 53-47/30 reprend les opérations qui étaient jusqu'alors financées sur le chapitre 53-43/20 et le FITTVN. Or, ce chapitre n'est doté que de 2 milliards de francs en crédits de paiement, alors que l'ancien chapitre budgétaire était doté de 2,4 milliards de francs et le FITTVN de 1,5 milliard de francs, soit au total 3,9 milliards de francs.

Aucune assurance n'était donnée quant à l'inscription complète des crédits en compte au FITTVN sur le budget général en 2001.

Or, le FITTVN jouait un rôle non négligeable dans le financement routier et autoroutier. Les programmes spécifiques d'aménagement du Massif central (les autoroutes A 20 et A 75, le programme spécifique d'accélération de la RN7) et la mise aux normes autoroutières de la RN 10 dans les Landes ont par exemple été financés sur le FITTVN depuis 1996.

Votre rapporteur a donc estimé qu'il était essentiel d'obtenir des précisions sur les modalités de reports de crédits du FITTVN sur le budget des transports.

Lors de son audition devant la commission des finances du Sénat, le ministre a annoncé que tous les crédits de paiement en compte au FITTVN seraient reportés sur le budget des transports. Pour les routes, il devrait s'agir de 2,5 milliards de francs.

2. DES INCERTITUDES SUR LA PREMIÈRE MISE EN OEUVRE DES NOUVEAUX CONTRATS DE PLAN ETAT RÉGION (2000-2006)

L'an dernier, votre rapporteur avait souligné que l'année 2000 constituait une année de transition entre le XIème plan et les nouveaux contrats, en cours de négociation.

Les engagements du volet routier des contrats Etat-régions du XIème plan représentaient, en part Etat, un montant de 27,5 milliards de francs (valeur 1994). Ces engagements ont été exécutés à 81,5 %.

Lors du CIADT d'Arles du 23 juillet 1999 et de la réunion interministérielle du 22 novembre 1999, le gouvernement a décidé d'affecter 33,5 milliards de francs aux volets routiers contractualisés sur la période du XIIème plan.

La dotation 2000 était inférieure au 1/7ème du montant inscrit pour la période 2000-2006. Elle s'élevait en effet à 3,9 milliards de francs, soit 11,8 % seulement du montant des contrats de plan.

Selon le ministère, une enveloppe de 4,43 milliards de francs est proposée au budget 2001 pour financer la part de l'Etat dans les programmes contractualisés sur la période 2000-2006. Les programmes spécifiques A75, RN7 et RN 10, financés à 100 % par l'Etat devraient bénéficier d'une enveloppe de 800 millions de francs.

Toutefois, une fois encore, votre rapporteur estime que, au delà des autorisations de programme demandées, il sera nécessaire que des crédits de paiement soient rattachés au budget en cours d'année, afin que l'Etat puisse tenir ses engagements.

3. UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS POUR 2001 DANS LA CONTINUITÉ DE L'AN PASSÉ

L'an dernier, votre rapporteur notait que la chute des nouvelles mises en service d'autoroutes s'expliquait par une réduction des moyens, mais également par le fait que l'année 2000 était une année charnière entre la fin du XIème plan et le début du XIIème plan, dont les modalités exactes ne devaient être arrêtées qu'en fin d'année.

Pour 2001, 53,7 kilomètres d'autoroutes non concédées devraient être mis en service, contre 32,1 kilomètres en 2000 et 105 kilomètres en 1999.

Par ailleurs, 305 kilomètres d'autoroutes concédées devraient être mis en service en 2001, contre 87 kilomètres seulement en 2000.

Il s'agit de l'A 89 entre Arveyres et Mussidan (73 km), de l'A 85 entre Villefranche et Vierzon (23 km) de l'A 20 entre Souillac et Cahors sud (46 km) de l'A 28 pour les sections Maresché-Le Mans-Ecommoy (44 km) et Alençon-Maresché (22 km), de l'A 29 pour la section Amiens-Saint-Quentin (63 km) et de l'A 83 pour la section Oulmes-Niort (34 km).

Les investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, de 11,1 milliards de francs en 1999, devraient atteindre, selon les prévisions du CIES du printemps 2000, 11,8 milliards de francs en 2000 et baisser à 11 milliards de francs en 2001.

Les emprunts devraient légèrement augmenter (de 9,7 milliards de francs en 2000 à 10,1 milliards de francs en 2001) pour compenser la diminution de l'autofinancement (de 1,9 milliard de francs à 1,6 milliard de francs) et des participations (de 506 millions de francs à 140 millions de francs).

L'année 2000 était une période de transition, avec notamment l'attente des résultats de la négociation menée par le gouvernement français avec la Commission européenne pour obtenir un allongement de la durée des concessions. Les résultats sont désormais connus, mais ils laissent entièrement en suspens l'avenir du financement autoroutier.

4. QUELLE RÉFORME DU FINANCEMENT AUTOROUTIER ?

Pour 2001, une nouvelle ligne est apparue dans le budget des transports, intitulée « *subvention pour la construction d'autoroutes concédées* ». Elle n'est pas dotée mais devrait, selon les informations du ministère, être abondée en cours d'année. Elle est en quelque sorte le symbole de la réforme du financement autoroutier.

Le gouvernement s'est en effet engagé dans la voie d'une modification profonde du financement de notre système autoroutier.

- **Il a mis un terme à la procédure de l'adossement.** Sa décision a été confortée par un avis du Conseil d'Etat le 16 septembre 1999, qui a conclu que les règles applicables à l'attribution des concessions faisaient désormais obstacle à ce que la réalisation d'une nouvelle section d'autoroute soit confiée à une société dont l'offre prévoit que l'équilibre financier de l'opération sera assuré par la prolongation de la durée d'une concession en cours concernant un autre ouvrage, la passation d'un nouveau contrat s'accompagnant alors de la conclusion d'un avenant au contrat en cause.

• **Par ailleurs, le gouvernement a déposé un projet de loi qui vise, dans son article 4, à l'habilier à prendre des ordonnances** sur les deux points suivants :

- suppression de la garantie de reprise de passif accordée par l'Etat aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), réforme des comptes des sociétés et prorogation des durées des conventions de concessions conclues entre l'Etat et certaines sociétés concessionnaires ;

- modification des diverses dispositions relatives aux péages pouvant être institués pour l'usage des autoroutes et des ouvrages d'art.

Cette demande fait suite à un accord conclu avec la Commission européenne, sur l'initiative du gouvernement français. La commission européenne a fait savoir, par un communiqué de presse le 4 octobre 2000, qu'elle avait décidé d'autoriser l'allongement entre 12 et 15 ans des durées de 6 concessions :

- jusqu'en 2026 pour la société des autoroutes Esterel-Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA),

- jusqu'en 2026 pour les sociétés d'autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) et Paris-Normandie (SAPN),

- jusqu'en 2032 pour les sociétés des autoroutes du sud de la France (ASF), Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) et Rhône-Alpes (AREA).

Ces allongements, qui entraînent un avantage financier pour les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes constituent la contrepartie des autres mesures de la réforme, notamment la suppression des engagements de reprise de passif par l'Etat inscrits dans les contrats de concessions des SEMCA, la suppression du régime des charges différées et de l'alignement de leurs pratiques comptables sur le droit commun.

• **Au-delà de cet accord obtenu auprès de la commission européenne, l'objectif du gouvernement est de prendre appui sur la réforme des SEMCA pour obtenir de ces sociétés des résultats d'exploitation bénéficiaires constituant de nouvelles ressources pour l'Etat et permettre, notamment, mais pas essentiellement, de financer le développement du réseau autoroutier.**

Votre rapporteur note en effet que les contours de cette réforme sont encore trop flous.

D'après l'exposé des motifs de l'avant-projet d'ordonnance rédigé par le gouvernement, les dividendes *« constitueront une ressource nouvelle affectée au financement des infrastructures de transport et pourront participer ainsi au rééquilibrage intermodal : ils permettront de contribuer au versement des subventions publiques éventuellement nécessaires à de nouvelles sections autoroutières concédées ; ils pourront aussi financer un programme prioritaire de réhabilitation du patrimoine routier national, notamment en agglomération et en zone périurbaine ; ils pourront enfin être affectés à la politique intermodale des transports. »*

Ainsi, l'utilisation des dividendes des sociétés d'autoroutes au financement du développement de la politique autoroutière ne devrait être qu'une possibilité parmi d'autres, et sans doute pas, d'après l'exposé général de l'avant-projet d'ordonnance du gouvernement, la priorité. Les dividendes des sociétés d'autoroutes seront plutôt utilisés dans un objectif de péréquation entre modes que de péréquation à l'intérieur d'un même mode, comme c'était le cas pour l'adossement.

Les orientations de la politique des transports ont été réaffirmées lors du CIADT du 18 mai 2000 et visent à la fois un rééquilibrage modal de l'offre de transport et la régulation de la demande. Le rééquilibrage se traduira par une priorité accordée au fret ferroviaire et aux transports alternatifs à la route pour les transports interurbains.

Malgré l'insertion d'une nouvelle ligne budgétaire, aucune information sur les montants des dividendes et subventions en cause n'a été avancée.

Votre rapporteur estime que les modalités exactes du financement autoroutier et des péréquations éventuelles entre les modes de transport, le montant des dividendes attendus des sociétés d'autoroutes et le montant prévisible des subventions à verser, ainsi que le calendrier de la réforme, doivent faire l'objet de précisions de la part du gouvernement.

5. LA SITUATION DES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES S'AMÉLIORE ET DEVRAIT GÉNÉRER DE NOUVELLES RESSOURCES POUR L'ÉTAT

La situation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) devrait s'améliorer.

L'an dernier, le ministère de l'équipement, des transports et du logement indiquait que l'endettement progresserait jusqu'en 2004, en raison du lancement des sections prévues dans les conventions de concessions actuelles, de la charge de l'emprunt et de la fiscalité pesant sur les sociétés et malgré la progression des recettes de péages.

L'endettement des SEMCA représente 147,6 milliards de francs au 31 décembre 1999, et 158,8 milliards de francs pour l'ensemble du secteur, avec la société privée COFIROUTE. Désormais, le ministère indique que l'endettement des six principales SEMCA devrait progresser jusqu'à 143 milliards de francs jusqu'en 2002 seulement (environ 170 milliards de francs pour l'ensemble du secteur) pour diminuer ensuite régulièrement.

La prolongation de la durée des concessions autoroutières, de 12 à 15 ans selon les sociétés, devrait grandement faciliter le redressement des SEMCA, qui devraient toutes pouvoir rembourser leurs dettes avant l'expiration de leur contrat de concession.

Dans ces conditions, alors même que la Cour des comptes stigmatisait un système prétendument en quasi-faillite, **l'Etat espère désormais dégager des bénéfices importants sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes.** L'allongement des concessions, la réforme de leurs comptes, le prochaine application de la TVA aux péages autoroutiers sont autant d'éléments d'une modification substantielle de la situation de ces sociétés et de leurs relations avec l'Etat. **Votre rapporteur estime qu'il est nécessaire que cette modification soit réalisée dans la plus grande clarté, notamment à l'égard du Parlement.**

6. LES DOTATIONS À L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL SONT REVALORISÉES, MAIS L'EFFORT RESTE GLOBALEMENT FAIBLE

Votre rapporteur note avec une certaine satisfaction que les dotations à l'entretien du réseau routier sont revalorisées pour 2001.

L'an dernier, il avait en effet estimé que ces dotations étaient insuffisantes, et que le renforcement des crédits d'entretien au secteur routier devait être un objectif prioritaire, dans la mesure où la faiblesse des dotations conduit inmanquablement à une dégradation du patrimoine routier, dont le coût à terme pour l'Etat sera bien plus élevé.

Des études ont été menées sur le réseau national et les ouvrages d'art, qui ont permis de conclure que 11 % des voies nécessitaient des interventions lourdes, les travaux les plus importants étant à réaliser sur le réseau autoroutier non concédé. Il apparaît que la structure de 18 % des ouvrages d'art est atteinte, dont 5 % gravement, ce qui nécessite des travaux d'urgence. Au total, un programme complet de réhabilitation coûterait 15 milliards de francs.

En 2001, les moyens demandés sont en reconduction par rapport à 2000 pour le programme de réhabilitation des chaussées et le renforcement des ouvrages d'art, et en augmentation de 133 % pour la réhabilitation des tunnels par rapport à 2000 (de 75 millions de francs à 175 millions de francs).

Votre rapporteur estime que la revalorisation des dotations va dans le bon sens. **Toutefois, il note qu'elle ne vise encore que des actions spécifiques (en l'occurrence la rénovation des tunnels) et souhaite qu'un vrai programme de réhabilitation de la voirie routière soit engagé.**

L'Etat doit prendre conscience de la valeur de son patrimoine routier et prendre les mesures nécessaires par un programme pluriannuel d'entretien, doté des moyens nécessaires.

BUDGET DE LA SECURITE ROUTIERE

1. DES MOYENS EN PROGRESSION CONSTANTE

Les crédits consacrés à la sécurité routière progresseront de 10,3 % pour 2001, pour s'établir à près de 600 millions de francs.

Les moyens affectés à la communication nationale (presse, relations publiques, campagnes publicitaires) sont une nouvelle fois renforcés afin de pouvoir lancer des campagnes nationales importantes.

Comme l'an dernier, votre rapporteur se félicite de l'accent mis, en 2001, sur la sécurité routière. Il l'estime d'autant plus nécessaire que le retard pris par la France en matière de sécurité routière est important.

Il souhaite toutefois que les moyens nouveaux, essentiellement des moyens de communication, fassent l'objet d'une étude d'impact précise, et que la politique de sécurité routière française tire profit des exemples étrangers, afin de répondre au plus près aux besoins en matière de sécurité routière.

2. UNE MOBILISATION FORTE DES POUVOIRS PUBLICS

Les résultats de la France en matière de sécurité routière ont été catastrophiques en 1998. La France a été en 1998, le pays européen qui a connu la plus forte hausse du nombre de tués (+6 %), alors même que la plupart des autres pays européens enregistraient des diminutions.

L'année 1999 a donc été l'occasion d'une prise de conscience des efforts à réaliser.

La loi n°99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents a introduit une nouvelle série de dispositions destinées à améliorer les comportements sur les routes.

Le comité interministériel de la sécurité routière qui s'est tenu le 2 avril 1999 sous la présidence du premier ministre a également préconisé le renforcement des contrôles routiers et des sanctions. Parmi ces contrôles figurent notamment les dépistages d'alcoolémie.

Les effectifs des unités spécialisées de gendarmerie nationale affectés à la sécurité routière sont accrus de 250 militaires afin de répondre à l'objectif d'accroître de 10 % le temps aux contrôles routiers

Suite à ces efforts, le bilan de l'année 1999 est un peu meilleur que celui de 1998. Il s'établit à 124.524 accidents corporels, 8.029 tués, 31.851 blessés graves et 135.721 blessés légers. Le bilan de l'année 1999 est contrasté avec légèrement plus d'accidents corporels (+0,1%) et de blessés légers (+0,9%) mais moins de tués (-4,8%) et de blessés graves (-6,3%) qu'en 1998. La gravité des accidents qui avaient atteint l'an dernier son niveau le plus élevé au cours des deux dernières décennies (6,78 tués pour 100 accidents corporels) a diminué en 1999 (6,45). Toutefois, ces résultats ne permettent pas de revenir au niveau de 1997. La circulation a continué à augmenter à un rythme soutenu comme l'année précédente avec, en 1999, une hausse de 4,2% par rapport à 1998 (+5,9% pour les autoroutes et +2,4% pour les routes nationales).

3. L'URGENCE D'UNE ÉVALUATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Votre rapporteur considère qu'au delà de la mobilisation très forte des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière, il est nécessaire de procéder à un audit exhaustif de cette politique.

C'est pourquoi, il s'est rendu à la direction de la sécurité et de la circulation routière où il s'est entretenu avec Mme Isabelle MASSIN, directrice du service et déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a également adressé un questionnaire sur la politique de sécurité routière, auquel il lui a été répondu.

Suite à cet entretien et aux réponses qu'il a obtenues, votre rapporteur fait les remarques suivantes.

Tout d'abord, l'évolution des dotations budgétaires montre que, depuis 1997, l'effort en faveur de la sécurité routière s'est considérablement accru. Les dotations n'atteignent pas encore les points hauts de 1991-1993, mais s'en rapprochent, et témoignent donc d'une véritable priorité gouvernementale.

Toutefois, le budget de la sécurité routière souffre de dysfonctionnements dans l'utilisation de ses crédits.

Ainsi, en 1999, le chapitre affecté aux dépenses du délégué interministériel à la sécurité routière n'a été consommé qu'à hauteur de 60 %. Les reports de crédits sont liés aux difficultés rencontrées pour la mise en œuvre de la campagne nationale de prévention routière. De même, seules 56 % des dotations du chapitre consacré aux actions d'incitation ont été consommées. Ceci s'expliquerait par de longs délais résultant de la multiplicité des opérations et des acteurs locaux. Enfin, 63 % des crédits de paiement des chapitres de dépenses en capital ont été consommés. Toutes ces difficultés sont dues, selon la direction de la sécurité routière, à la complexité des actions engagées et aux contraintes administratives qui en résultent.

Votre rapporteur souhaite que ces contraintes administratives soient allégées et que l'exécution des projets de la sécurité routière fasse l'objet d'un suivi attentif, tout au long de l'année, afin d'éviter des retards très regrettables dans la mise en œuvre des campagnes de prévention routière.

Votre rapporteur note ensuite que le ministère de l'équipement, des transports et du logement n'est pas en mesure de donner des précisions sur les moyens en personnel et en fonctionnement du service de la sécurité routière. Celui-ci ne dispose pas de moyens propres et il n'existe aucun document de synthèse sur ce sujet. Il considère que cette situation est préjudiciable à une analyse correcte des moyens de la sécurité routière, et souhaite que, par exemple, un « jaune » budgétaire retrace l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière.

Ensuite, le partage des rôles entre la direction de la sécurité routière, les autres directions du ministère de l'équipement, et les autres ministères n'est pas suffisamment clair. Les rôles respectifs de la direction des routes et de la direction de la sécurité routière ne sont pas clairement définis. De même, hors du comité interministériel qui se réunit une fois par an, la politique interministérielle a peu de consistance. Votre rapporteur souhaite qu'une véritable procédure interministérielle se mette en place, sous l'impulsion de la direction de la sécurité routière.

Enfin, votre rapporteur note qu'aucune étude d'impact n'est réalisée sur les actions menées par la direction de la sécurité routière. Une évaluation des campagnes de communication serait pourtant très profitable. D'une manière générale, le suivi dans le temps de la politique de sécurité routière semble faible, celle-ci ayant davantage le souci de réagir à l'actualité.

En conclusion, votre rapporteur estime que malgré des moyens très importants, malgré la mobilisation des pouvoirs publics, des élus locaux et des associations, la politique de sécurité routière est encore expérimentale. Elle doit faire l'objet d'un suivi plus attentif, d'une évaluation de son action et sans doute d'une meilleure organisation tant au plan interne au ministère de l'équipement, des transports et du logement qu'au niveau interministériel.

PREMIÈRE PARTIE

LES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DES ROUTES

A. VUE D'ENSEMBLE

1. L'évolution des crédits des routes dans le budget des transports

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution des moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) et des autorisations de programme du budget des transports.

**Evolution des crédits de paiement du ministère de l'équipement,
des transports et du logement section III - transports**

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	47 924	47 247	-1,4%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2 808	1 132	-59,7%	-	-
Total transports terrestres	50 732	48 379	-4,6%	83,4%	84,6%
Budget routes	6 397	6 838	6,9%	-	-
FITTVN (part routes)	1 527	-316	-120,7%	-	-
Total routes	7 924	6 522	-17,7%	13,0%	11,4%
Sécurité routière	544	599	10,2%	0,9%	1,0%
Transport aérien et météorologie	1 630	1 710	4,9%	2,7%	3,0%
Total	60 830	57 211	-6,0%	100,0%	100,0%

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) demandés pour les routes en 2001 atteignent **6,5 milliards de francs**, soit une très forte baisse par rapport aux crédits votés en 2000 (- 17,7 %) et une part décroissante des crédits des transports (de 13 % en 2000 à 11,4 % en 2001).

Ceci s'explique par la réintégration partielle des crédits du FITTVN. Lors de la discussion du budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement à l'Assemblée nationale, le ministre a indiqué que 2,5 milliards de francs de crédits de paiement viendraient abonder le budget. **Dans ces conditions, le budget des routes serait remis à niveau en crédits de paiement.**

Afin d'être complet, votre rapporteur précise qu'il a également obtenu du ministère de l'équipement, des transports et du logement, **des feuilles de calcul très complexes élaborées par la direction des routes, qui intègrent les crédits du FITTVN qui seraient reportés sur le budget des transports en 2001.** Elles sont reproduites en annexe du présent rapport budgétaire.

**Evolution des autorisations de programme du ministère de l'équipement,
des transports et du logement section III - transports**

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	691	2.033	194,2%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2.808	2.390	-14,9%	-	-
Total transports terrestres	3.499	4.423	26,4%	26,7%	30,1%
Budget routes	5.874	6.226	6,0%	-	-
FITTVN (part routes)	1.527	1.678	9,9%	-	-
Total routes	7.401	7.904	6,8%	56,4%	53,8%
Sécurité routière	190	212	11,6%	1,4%	1,4%
Transport aérien et météorologie	2.036	2.161	6,1%	15,5%	14,7%
Total	13.126	14.700	12,0%	100,0%	100,0%

Les autorisations de programme demandées pour les routes s'élèvent à 7,9 milliards de francs pour 2001, en progrès de 6,8 % par rapport aux autorisations de programme votées pour 2000. Les autorisations de programme des routes représentent toutefois une part décroissante des autorisations de programme du budget des transports (de 56,4 % en 2000 à 53,8 % en 2001).

Grâce à la hausse des autorisations de programme, les moyens d'engagement du budget des routes progresseront de 6 % pour 2001, afin de s'établir à 9,2 milliards de francs, contre 8,7 milliards de francs en 2000.

	LFI 2000	PLF 2001	Evolution
Dépenses ordinaires	1.267,9	1.283,4	+ 1,2 %
Autorisations de programme	7.401,1	7.903,8	+ 6,8 %
Total moyens d'engagement	8.669	9.187	+ 6,0 %

(en millions de francs)

2. La répartition des crédits demandés pour les routes

Le tableau suivant précise la répartition des crédits affectés aux routes entre les différents programmes d'action, ainsi que leur évolution par rapport à la loi de finances initiale pour 2000 et aux crédits du FITTVN qui sont réintégrés dans le budget (il convient de rappeler que le développement du réseau autoroutier est jusqu'à présent financé sur des ressources extrabudgétaires).

Répartition des crédits affectés aux routes

(en millions de francs)

	LFI 2000	PLF 2001	Évolution en %
Développement du réseau routier			
moyens de paiement (DO + CP)	4.498,3	2.786,6	- 38,1%
moyens d'engagement (DO + AP)	5.052,9	5.306,4	+ 5 %
Entretien du réseau			
moyens de paiement (DO + CP)	3.724,4	3.735,5	+ 9,1 %
moyens d'engagement (DO + AP)	3.616,1	3.880,8	+ 7,3 %
Total des moyens de paiement DO + CP	7.923,7	6.522,3	- 17,7 %
Total des moyens d'engagement DO + AP	8.669	9.187,2	+ 6,0 %

Les **moyens de paiement** destinés à l'entretien du réseau sont en progression pour 2001 (+ 9,1 %) alors que les moyens destinés au développement du réseau routier chutent fortement (- 38,1 %). Au total, les moyens de paiement reculent de 17,7 %, hors prise en compte de la réintégration des dotations du FITTVN.

En revanche, les **moyens d'engagement** destinés au développement du réseau routier (+ 5 %), et à l'entretien et à la réhabilitation du réseau existant (+ 7,1 %) sont en progression. Au total, les moyens d'engagement progressent de 6,0 %.

B. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

1. Le développement du réseau routier national (agrégat 14)

Les crédits inscrits à cet agrégat recouvrent deux masses d'importance très inégale :

- Les moyens de fonctionnement (dépenses ordinaires) du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) et du Centre d'Etude des Tunnels (CETU) sont en légère diminution à 31,5 millions de francs pour 2001.

- L'enveloppe du programme **d'investissements routiers** qui atteint, en 2001, 2.755 millions de francs en moyens de paiement (- 38% par rapport à 2000) et 5.274,8 millions de francs en moyens d'engagement (+ 5 %).

L'exécution du budget routier montre que les dotations du chapitre consacré au développement des infrastructures sont considérablement

augmentées par le rattachement de fonds de concours. La loi de finances initiale avait ouvert 3.775 millions de francs en crédits de paiement, 4.782 millions de francs ont été rattachés par voie de fonds de concours.

2. Les crédits d'entretien du réseau routier national (agrégat 15)

Les crédits affectés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier national augmentent dans le projet de loi de finances pour 2001, à 3.735,5 millions de francs en moyens de paiement (+ 9,1 %) et à 3.880,8 millions de francs en moyens d'engagement (+ 7,1 %).

Le tableau suivant précise la répartition de ces crédits :

Crédits d'entretien du réseau routier

	LFI 2000	PLF 2001	Evolution en %
Réhabilitations et renforcements			
Budget général CP.....	388,2	433,0	+ 11,5 %
AP.....	433,0	433,0	+ 0,0 %
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	277,8	387,7	+ 39,6 %
AP	362,0	537,0	+ 49,3 %
Aménagements de sécurité			
CP	174,2	220,0	+ 26,3 %
AP	200,0	240,0	+ 20 %
Entretien, viabilité hivernale et moyens des parcs			
DO + CP	2.585,24	2.695	+ 4,2 %
AP	1.385,0	1.419	+ 2,5 %
Total des moyens de paiement			
DO + CP	3.425,44	3.735,7	+ 9,1 %
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	3.616,15	3.880,8	+ 7,3 %

(en millions de francs)

- Les crédits destinés aux actions de **renforcement** des chaussées (mise hors gel) et aux actions de **réhabilitation** (notamment des autoroutes urbaines) s'élèvent au total à 433 millions de francs en autorisations de programmes et crédits de paiement, soit une reconduction des crédits par rapport à l'an dernier.

- Les dotations au renforcement des **ouvrages d'art** progressent très fortement en crédits de paiement à 388 millions de francs (+ 40 %), de même qu'en autorisations de programme, à 537 millions de francs (+ 50 %).

- Les aménagements de **sécurité** au niveau local progressent de 26,3 % en crédits de paiement, à 220 millions de francs, et de 20 % en autorisations de programme, à 240 millions de francs.

- Les crédits de **l'entretien** le plus **courant**, constitués pour l'essentiel des moyens de fonctionnement des directions départementales de l'équipement, progressent de 4,2 % en moyens de paiement, à 2.695 millions de francs.

3. Le développement du réseau autoroutier

S'agissant des autoroutes concédées, seule figure au budget une dotation dont le montant s'élève à 50,3 millions de francs en crédits de paiement et 25 millions de francs en autorisations de programme, et qui est destinée aux études de définition des tracés.

En effet, le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres (à hauteur de 1,6 milliard de francs en 2000), mais surtout par recours à l'emprunt (9,7 milliards de francs prévus pour 2000). Pour 2001 toutefois, une nouvelle ligne budgétaire, non dotée, est inscrite au budget des transports : subventions pour la construction d'autoroutes concédées (chap. 63-44/90).

Le schéma directeur routier national de 1992 prend en compte un réseau de 37.700 km dont 9.540 km d'autoroutes de liaison, 2.582 km de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et 4.410 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Au 1er janvier 2000, il restait à mettre en service 1.359 km d'autoroutes concédées, dont 682 km étaient en travaux.

Globalement, le réseau autoroutier interurbain, prévu en 1992, était réalisé à plus de 80 % au début de l'année 2000, soit 8.654 km d'autoroutes mises en service. Si le SDRN était totalement réalisé, le réseau routier français devrait comporter, au total, environ 12.120 km d'autoroutes interurbaines.

II. EXÉCUTION BUDGÉTAIRE

A. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999

En 1999, par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale, **les dépenses ordinaires** ont été modifiées pour l'essentiel par des reports de crédits, lesquels concernent principalement le chapitre 44-42, à hauteur de

88,5 millions de francs. Ces reports sont très importants, puisqu'ils ont presque doublé la dotation, qui est passée de 108 millions de francs en loi de finances initiale à 194 millions de francs³⁵⁻⁴² a quant à lui fait l'objet d'une gestion étrange puisqu'il a subi d'un report de 16 millions de francs, d'une annulation de 64 millions de francs, et d'une dotation complémentaire de 24,97 millions de francs en loi de finances rectificative, sans compter un virement négatif de 31 millions de francs. Ces diverses modifications sont peu compréhensibles.

Concernant les **dépenses en capital**, les chapitres du titre V n'ont fait l'objet que d'annulations d'autorisations de programme pour un montant modeste (23 millions de francs). En revanche, les dotations du chapitre 53-43, qui s'élevaient à 3.775 millions de francs en loi de finances initiale ont été abondées de 4.781 millions de francs par rattachement de fonds de concours et 22,7 millions de francs par loi de finances rectificative. Les crédits disponibles en fin d'année, soit 856 millions de francs sur le chapitre 53-43 et 51 millions de francs sur le chapitre 53-42 représentent une part raisonnable des dotations initiales. Il s'agit pour l'essentiel de fonds de concours rattachés après la clôture de l'exercice comptable.

Les dotations du titre VI sont faibles (179 millions de francs sur le chapitre 63-42) et ont fait l'objet de mouvements limités (13,3 millions de francs de crédits ouverts en loi de finances rectificative, 18,7 millions de reports).

B. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000

Par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale, le budget des routes a été augmenté pour l'essentiel par des crédits ouverts en loi de finances rectificative de printemps.

Ainsi, 215 millions de francs ont été ouverts sur le chapitre budgétaire 35-42 pour remédier aux dégâts causés au réseau routier national par les inondations et tempêtes des mois de novembre et décembre 2000.

CHAPITRE II

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, essentiellement par emprunt. Le guide de référence de leur programme d'investissement est le schéma directeur routier national (SDRN), approuvé par le décret du 1er avril 1992. En 1993, le gouvernement Balladur avait affirmé vouloir achever ce schéma en dix ans à compter de 1994.

Plusieurs liaisons inscrites au schéma directeur sont actuellement remises en cause, essentiellement en raison de contraintes environnementales ou de la densité du tissu urbain à traverser. L'objectif de la réalisation de ce schéma directeur en dix ans à partir de 1994 n'a toutefois pas été explicitement abandonné.

I. LE PROGRAMME AUTOROUTIER

A. *LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL*

Le schéma directeur de 1992 comporte 37.700 kilomètres de routes. Les liaisons à caractéristiques autoroutières sont divisées en trois catégories :

- les autoroutes de liaison (9.450 km), généralement à péage ;
- les liaisons assumant la continuité du réseau autoroutier (LACRA, 2.580 km) ;
- les grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT, 4.400 km).

Au 1er janvier 2000, il restait à mettre en service par rapport à ce linéaire 1.359 km d'autoroutes concédées, dont 682 km étaient en travaux.

L'état d'avancement du SDRN est retracé dans la carte ci-après :

Comme on peut le voir dans le tableau suivant, l'ancienneté de l'inscription au schéma directeur n'est pas une garantie d'antériorité dans les mises en chantier. Nombre de liaisons inscrites au schéma directeur de 1988 attendent toujours leur mise en chantier. D'autres liaisons, inscrites plus tardivement au SDRN, ont bénéficié d'une « accélération de l'histoire ».

TABLEAU DES MISES EN CHANTIER DE 1992 A 1994

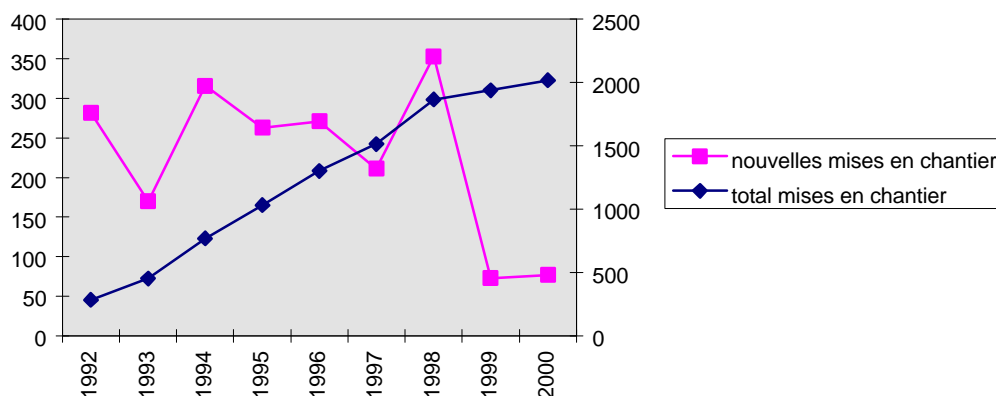
Années	Autoroutes	Sections	Longueur en km	Dates d'inscription aux SDRN
1992	A5	raccordements à la Francilienne	20	
	A14	Orgeval - La Défense	16	
	A16	L'Isle Adam - Amiens	105	14/02/86
	A19	bretelle de Sens	10	18/03/88
	A29	Le Havre - Yvetot	56	18/03/88
	A83	Montaigu - Sainte Hermine	53	18/03/88
	A64	Toulouse-Muret	15	
	A64	bretelle de Peyrehorade	7	
			TOTAL	282
1993	A40	Doublement du tunnel de Chamoise et du viaduc de Nantua		
	A54	Saint-Martin de Crau-Salon	25	18/03/88
	A64	Pinas-Martres	55	18/08/88
		bretelles de Tancarville	14	18/03/88
	A85	Angers-Langeais	76	01/04/92
			TOTAL	170
1994	A16	Amiens-Boulogne	116	18/03/88
	A39	Poligny-Bourg	69	14/02/86
	A43	Aiton-Ste-Marie de Cuines	31	01/04/92
	A83	Sainte-Hermine-Oulmes	39	18/03/88
	A51	Grenoble-Vif	15	18/03/88
	A719	antenne de Gannat	9	18/03/88
	A837	Saintes-Rochefort	37	18/03/88
			TOTAL	316

TABLEAU DES MISES EN CHANTIER DE 1995 A 2000

Années	Autoroutes	Sections	Longueur en km	Dates d'inscription aux SDRN
1995	A13	bretelle de Louviers	7	
	A19	Sens-Courtenay	25	18/03/88
	A20	Montauban-Cahors Sud	40	18/03/88
	A20	Brive-Souillac	21	18/03/88
	A39	Choisey-Poligny	35	14/02/86
	A43	Sainte-Marie de Cuines-St Michel	20	01/04/92
	A68	bretelle de Verfeil	9	
	A77	Dordives-Montargis	27	18/03/88
	A77	Montargis-Cosne sur Loire	66	01/04/92
	A404	antenne d'Oyonnax	13	
		TOTAL	263	
1996	A28	Alençon-Le Mans-Tours	134	18/03/88
	A29	Yvetot-Neufchâtel	30	18/03/88
	A43	Saint-Michel-Le Freney	14	18/03/88
	A51	Sisteron-La Saulce	30	18/03/88
	A66	Toulouse-Pamiers	40	01/04/92
	A131	Pont de Normandie - A13	16	01/04/92
	A710	antenne de Lussat	7	
		TOTAL	271	
1997	A20	Cahors Sud- Cahors Nord	23	18/03/88
	A20	Souillac - Cahors Nord	46	18/03/88
	A29	bretelle de Dieppe	12	01/04/92
	A41	Saint-Julien-Annecy	17	18/03/88
	A86	section ouest	14	
	A89	Arveyres-Coutras	25	01/04/92
	A89	Coutras-Montpon Est	34	01/04/92
	A89	Ussel Ouest-Laqueuille	40	18/03/88
		TOTAL	211	
1998	A66	Toulouse - Pamiers	40	01/04/92
	A77	Briare - Cosne sur Loire	30	01/04/92
	A89	Tulle Est - Ussel Ouest	43	18/03/88
	A89	Montpon Est - Mussidan	25	01/04/92
	A29	Amiens - A 1	33	18/03/88
	A85	Tours - Vierzon	117	18/03/88
	A87	Angers - Mortagne	65	01/04/92
		TOTAL	353	
1999	A 66	Toulouse-Pamiers	40	01/04/92
	A 29	A1 - Saint Quentin	30	18/03/88
	A 77	Cosne Nord-Cosne Centre	3	01/04/92
		TOTAL	73	
2000	A 89	Périgueux Est-Thenon	32	18/03/1988
	A 20	Cahors-Nord-Cahors Sud	23	18/03/1988
	A 89	Tulle Est-Saint Germain les Vergnes	22	18/03/1988
		TOTAL	77	

Ces deux dernières années, en 1999 et 2000, le nombre de kilomètres de sections d'autoroutes concédées mises en chantier a fortement chuté, comme le montre le graphique ci-dessous.

Evolution des mises en chantier de nouvelles sections d'autoroutes depuis 1992 (en kilomètres)



B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER

1. Les mises en services d'autoroutes concédées nouvelles

Trois tronçons seulement auront été mis en service en 2000.

Deux au premier semestre :

A 89	Ussel Ouest-Laqueuille	40 km
A 77	Briare-Cosne sur Loire	33 km

Au deuxième semestre, un tronçon a été mis en service :

A 43	Saint-Michel - Le Freney	14 km
------	--------------------------	-------

Par rapport aux prévisions, on remarquera que les sections Coutras-Montpon Est (28 km) et Maresché-Le Mans-Ecommoy (44 km) n'ont pas été mises en service en 2000, soit une partie substantielle du programme prévisionnel.

2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées

Au 1er juin 2000, 563 kilomètres d'autoroutes étaient en travaux sur 14 sections (625 km au 1er janvier 2000) :

A20	Souillac-Cahors Sud	69 km
A 20	Souillac-Cahors Nord	46 km
A28	Alençon-Maresché	22 km
A28	Maresché-Le Mans-Ecommoy	44 km
A 28	Arçonnay-Maresché	24 km
A29	Amiens-Saint Quentin	63 km
A 66	Toulouse-Pamiers	40 km
A 83	Oulmes-Niort	34 km
A 85	Bourgueil-Langeais	18 km
A 85	Villefranche-Vierzon	23 km
A 87	Angers-Mortagne	65 km
A 89	Bordeaux-Clermont Ferrand (3 sections)	161 km
A 89	Arveyres-Mussidan	73 km

3. Les mises en service prévues en 2002 et 2003

Sous réserve du bon avancement des travaux, les mises en service prévues sur la période 2002-2003 sont les suivantes :

Mises en service prévues en 2002 et 2003

Sociétés	Sections d'autoroutes	Km
ASF	Toulouse-Pamiers	40
ASF	Angers-Mortagne	65
ASF	Tulle Est-Ussel Ouest	43
total 2002		148
ASF	Cahors Nord-Cahors Sud	23
ASF	Tulle Est-Saint Germain les Vergnes	22
ASF	Périgueux Est-Thenon	32
SAPRR	Contournement Est de Satolas	11
COFIROUTE	Montabon-Tours	30
COFIROUTE	Bourgueil-Langeais Est	22
COFIROUTE	Villefranche-Saint Romain	32
total 2003		172
TOTAL		320

On observera que le programme de mises en service pour 2002 a été revu à la baisse, en raison du report à 2003 de la mise en service de la section de l'A 20, Cahors Nord-Cahors Sud.

II. LA SITUATION DU SYSTÈME AUTOROUTIER

A. UNE PREMIÈRE RÉORGANISATION DU SYSTÈME AUTOROUTIER

Votre rapporteur rappelle que l'organisation du système autoroutier concédé a été réformée en 1994, de manière à accroître l'autonomie de gestion des sociétés d'autoroutes.

Trois principes avaient présidé à cette réforme :

- une recapitalisation des sociétés d'autoroutes par Autoroutes de France, qui est aujourd'hui l'actionnaire principal des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ;
- une réorganisation en trois pôles géographiques, avec trois groupes mères-filiales (SAPRR-AREA, ASF-ESCOTA, SANEF-SAPN) ;
- la mise en place de contrats de plan quinquennaux avec l'Etat, qui permettent une programmation à moyen terme des investissements et laissent davantage de liberté tarifaire aux sociétés pour équilibrer leurs comptes.

B. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

1. L'exécution des contrats de plan

La programmation de la période quinquennale 1995-1999 prévoyait un volume global d'engagement d'opérations nouvelles de 72 milliards de francs, permettant d'engager, durant cette période, les travaux de quelques 1.500 kilomètres d'autoroutes supplémentaires, conformément aux contrats de plan.

Exécution des contrats de plan par société autoroutière

Sociétés	Dépenses d'investissement Total prévu 1995-1999	Dépenses d'investissement Résultats définitifs 1995-1999	Taux de réalisation (en %)
SAPRR	13 957	14 293	102,4
AREA	3 141	2 358	75,1
ASF	25 566	24 478	95,7
ESCOTA	5 665	3 906	69
SANEF	11 301	8 609	76,2
SAPN	7 370	7 838	106,3
TOTAL	67 000	61 482	91,8

Les programmes des sociétés d'autoroutes ont été respectés puisque le taux de réalisation des contrats s'élève à 91,8 %, même si les résultats sont divers suivant les sociétés.

2. Les résultats financiers des sociétés concessionnaires d'autoroutes

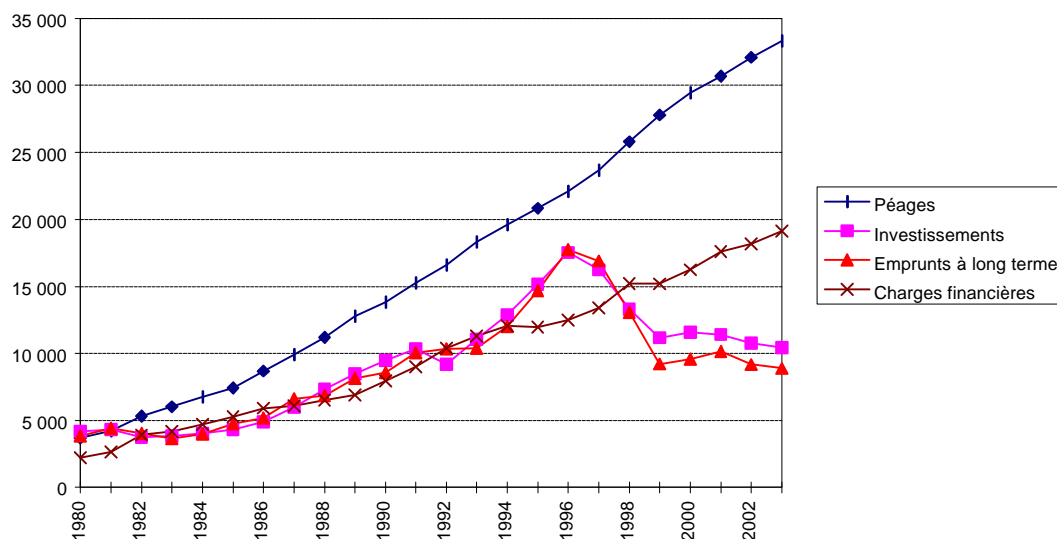
Les données financières consolidées pour l'ensemble des sociétés d'autoroutes

(en millions de francs HT)	1997	1998	1999
produits d'exploitation	29.926	32.655	35.226
charges d'exploitation	14.193	15.573	16.229
résultats d'exploitation	15.733	17.082	18.997
produit financiers	172	358	320
charges financières	15.444	16.219	17.278
résultat financier	-15.272	- 15.861	- 16.958
résultat courant avant impôt	461	1.220	2.039

Source : rapport d'activité du secteur autoroutier concédé ASFA 1999

La situation des sociétés d'autoroutes s'améliore nettement, comme en témoigne le graphique ci-après.

Evolution de la situation financière des sociétés d'autoroutes



Source : CIES

Les péages sont extrêmement dynamiques et, dans le même temps, les investissements chutent, de même que les emprunts à long terme.

3. L'endettement des sociétés concessionnaires

L'endettement total (qui tient compte des intérêts courus) des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'élevait au 31 décembre 1999 à 154.018 millions de francs se répartissant comme suit :

Endettement externe des sociétés concessionnaires d'autoroutes de 1995 à 1999

	1995	1996	1997	1998	1999
SEMCA					
ASF	28.948,6	32.052,0	34.936,6	36.728,9	39.844,7
ESCOTA	10.949,9	11.266,6	11.643,2	11.919,3	11.645,8
SAPRR	33.642,4	35.466,9	38.435,0	40.946,7	41.586,6
AREA	8.874,4	8.824,4	9.082,5	9.207,2	9.184,5
SANEF	18.289,1	20.082,1	21.114,8	20.982,5	20.224,0
SAPN	8.395,4	10.649,7	12.223,6	13.093,7	13.384,6
ATMB	1.348,3	1.511,1	1.400,1	1.482,4	1.461,9
SFTRF	3.339,6	5.963,1	8.071,7	9.362,3	10.289,7
Total SEMCA	113.787,7	125.815,9	136.907,5	143.7230,0	147.621,8
COFIROUTE	7.265,2	8.400,8	9.516,4	10.294,9	11.236,9
Total SECTEUR	121.052,9	134.216,7	146.423,9	154.017,9	158.858,7

(en millions de francs)

L'endettement des sociétés d'autoroutes représente un montant élevé qui est encore appelé à s'accroître dans les prochaines années en raison de la poursuite de programmes d'investissement qui figurent dans les contrats de concession.

L'an dernier, le ministère de l'équipement, des transports et du logement, indiquait que l'endettement des six principales sociétés concessionnaires d'autoroutes **devait progresser jusqu'à 154 milliards de francs en 2004**, en raison :

- du lancement des sections prévues dans les conventions de concessions actuelles ;
- du poids de la fiscalité, qui représente environ 18,7% des recettes de péages ;
- de la progression des recettes de péage de plus de 30 % sur la même période.

Le ministère est plus optimiste aujourd'hui, puisqu'il annonce que l'endettement des six principales SEMCA devrait progresser jusqu'à 143 milliards de francs en 2002 pour diminuer ensuite régulièrement.

Le ministère indique d'ailleurs : *« l'endettement du secteur ne constitue donc pas une source d'inquiétude, sa capacité à dégager les ressources nécessaires pour rembourser en particulier les emprunts (l'excédent brut d'exploitation), une fois les charges d'exploitation courantes payées, étant largement positive ».*

Les études financières à long terme montrent que les sociétés d'autoroutes pourront rembourser leur dette avant la fin de la concession (soit 170 milliards de francs sur 15 ans) à l'exception de deux sociétés, la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) et la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN). Des solutions devront donc être trouvées, notamment la reprise de la dette non apurée par la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) pour la SAPN, la recapitalisation et l'allongement de la concession et/ou l'adossement à une autre société pour la SFTRF.

4. Les objectifs financiers des contrats de plan

Les contrats de plan assignent à chaque société d'économie mixte des objectifs financiers et le suivi de ratios de gestion tels que l'évolution des charges différées, l'endettement, la part des frais financiers dans le chiffre d'affaires et celle de l'excédent brut d'exploitation dans le chiffre d'affaires.

Les tableaux suivants donnent pour les trois groupes du secteur public, les objectifs et ratios prévus dans les contrats de plan et la situation au 31.12.1999.

Il convient toutefois de souligner que les contrats de plan ne prenaient pas en compte l'impact de la taxe d'aménagement du territoire, instituée postérieurement, sur la situation financière des sociétés. La comparaison des réalisations avec les objectifs initiaux est donc biaisée et son interprétation doit tenir compte de ces éléments intervenus après la signature des contrats.

(En millions de francs)

	Groupe ASF			
	ASF		ESCOTA	
	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1999	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1999
Objectifs financiers				
Charges différées	< 2.270 (diminution 60 % durée plan)	1.328	stabilisé à 6.600 (en 1995)	7.291
Niveau d'endettement maximum (hors emp. de refin)	39.000	37.460	16.000	11.097
Ratio Frais financiers/C.A.H.T.	26% (en fin de plan)	26%	35% (en fin de plan)	29%
Objectif de gestion				
Ratio E.B.E./CA	74% (en fin de plan)	65%	stabilisé à 70 % (en 1995)	66%

(En millions de francs)

	Groupe SANEF			
	SANEF		SAPN	
	Objectifs	Réalisé en	Objectifs	Réalisé en
	contrat de plan	1999	contrat de plan	1999
Objectifs financiers				
Charges différées	<8.000 (croissance <20 % durée plan)	6 058	<2.500 (en fin de plan)	3 041
Niveau d'endettement maximum (hors emp. de refin)	23.000	19043	12.250	12718
Ratio Frais financiers/C.A.H.T.	<40% (en fin de plan)	30%	64% (durée plan) 60 % (en fin de plan)	64%
Objectif de gestion				
Ratio E.B.E./CA	>70% (en fin de plan)	69%	69% en 1995 75 % en 1999	63%

	Groupe SAPRR			
	SAPRR		AREA	
	Objectifs	Réalisé en	Objectifs	Réalisé en
<i>En millions de francs</i>	contrat de plan	1999	contrat de plan	1999
Objectifs financiers				
Charges différées	< 11.215 (croissance < 23 % durée plan)	14.358	<5.600 (croissance < 8% durée plan)	5363
Niveau d'endettement maximum (hors emp. de refin)	34.000	34 484	10.000	8627
Ratio Frais financiers/C.A.H.T.	32% (en fin de plan)	42%	36% (en fin de plan)	33%
Objectif de gestion				
Ratio E.B.E./CA	73,8 % en 1995 77,3 % en 1999	66%	67,5 % en 1995 69,3 % en 1999	70%

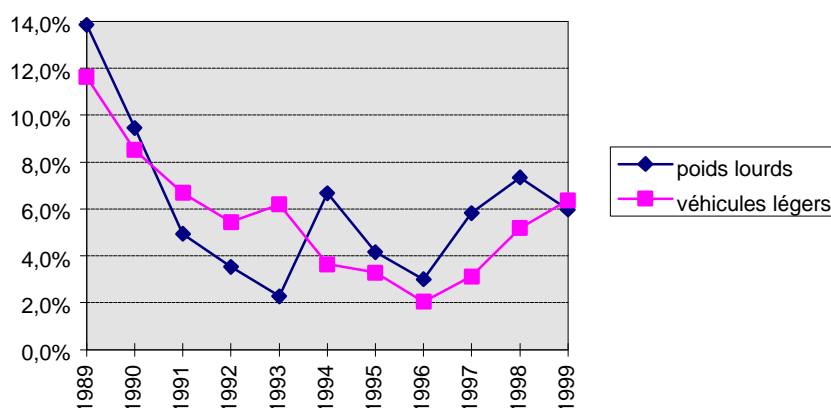
D'après ces résultats, les sociétés SAPN et SAPRR se sont quelque peu éloignées des objectifs du contrat de plan, alors que des sociétés comme ASF, SANEF et AREA respectent la plupart des objectifs.

5. L'évolution du trafic et de la politique tarifaire sur le réseau autoroutier concédé

a) Evolution du trafic

L'appréciation qui peut être portée sur la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes est étroitement dépendante de la situation et des perspectives du trafic. **Or, on peut remarquer que le trafic repart nettement à la hausse depuis 1997, entraîné en cela par la croissance économique.**

Evolution, en pourcentage, du trafic sur le réseau autoroutier concédé



On pourra observer que la progression, particulièrement forte pour les poids lourds ces trois dernières années, est également sensible pour les véhicules légers.

Evolution du trafic sur le réseau autoroutier concédé

En milliards de véhicules/km	1997	1998	1999
véhicules légers	46,3	48,8	51,8
poids lourds	10,9	11,7	12,4
total	57,2	60,5	64,2

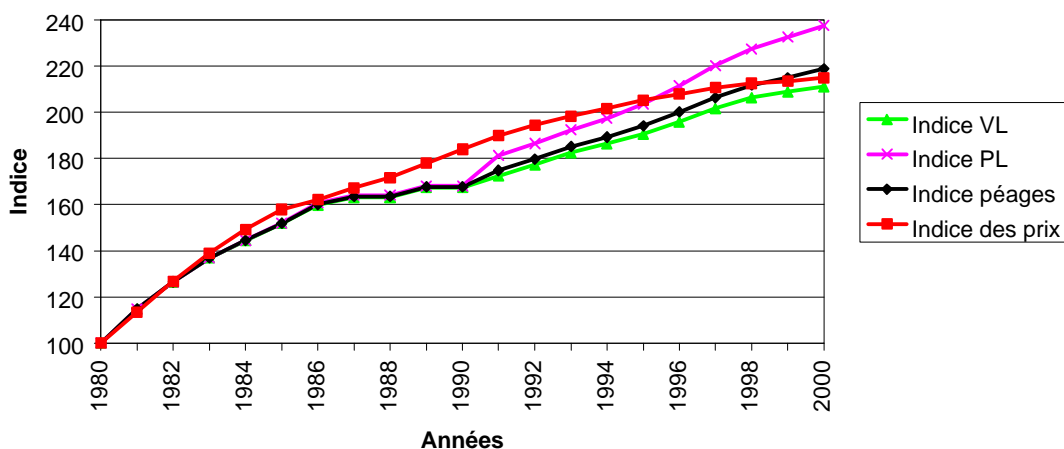
b) *La politique tarifaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes*

L'évolution des tarifs de péage est régie par les contrats de plan quinquennaux (1995-1999) passés entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes. La création et le doublement de la taxe sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, pendant cette période, a conduit l'Etat à autoriser des hausses tarifaires plus importantes que l'inflation, afin de compenser en partie l'impact de la taxe sur les comptes des sociétés d'autoroutes. En 1999, le tarif des péages a toutefois progressé seulement de 1,2 % en moyenne.

L'évolution des péages à compter de 2000 devra être fixée par les prochains contrats de plan Etat/société (2000-2006), « *en fonction de la situation de chaque société concessionnaire, notamment des contraintes financières présentes et futures des sociétés concernées, de leur programme de construction, des bilans tirés des premiers contrats de plan, en particulier en matière de modulation tarifaire, mais également des orientations de la politique suivie en matière de gestion du trafic et d'optimisation du réseau* ».

Les contrats de plan prévoient par ailleurs une évolution différenciée des tarifs entre véhicules légers et poids lourds. Les poids lourds représentent environ 19 % de l'ensemble du trafic sur les autoroutes, pour environ 30 % des recettes du secteur. En principe pour un même trajet, les tarifs qui leur sont appliqués doivent en effet être 2,3 fois plus importants en moyenne que ceux des véhicules légers (contre 2,15 fois en 1995). En réalité, compte tenu des réductions liées aux abonnements, le rapport est de l'ordre de 1,9.

**Evolution comparée des tarifs de péage VL et PL avec l'indice des prix
(base 100 en 1980)**



L'évolution comparée des tarifs montre un décrochage entre les tarifs poids lourds et véhicules légers depuis 1990, sans toutefois former un écart très significatif.

Conséquence du relèvement des tarifs et surtout de l'évolution des trafics, les recettes annuelles de péages se sont élevées à 33.862 millions de francs en 1999, soit une hausse très forte, de 10,2 % par rapport à 1998, après des accroissements déjà très substantiels en 1997 et 1998.

Recettes de péages 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
en millions de francs courants	24.939	26.491	28.322	30.726	33.862
Evolution en %	+6,5%	+6,2%	+6,9%	+8,5%	+10,2%

Le produit des péages a été utilisé pour 16 % à l'exploitation courante, 22 % aux impôts et taxes et 49 % pour le poste financement-construction, c'est-à-dire le remboursement des emprunts et des frais financiers contractés pour la construction des autoroutes nouvelles et les extensions du réseau existant.

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

Les emprunts destinés à procurer aux sociétés d'économie mixte concessionnaires les ressources nécessaires au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes à péage sont émis par la Caisse nationale des autoroutes (CNA), établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé par un décret du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des dépôts et consignations. Cofiroute émet elle-même ses emprunts. Pour 2000, le montant autorisé s'élève à 10.097 millions de francs (hors ATMB). Il devrait atteindre 10.588 millions de francs en 2001 (dont 432 millions de francs de refinancement).

(en millions de francs)

Années	Montant des émissions autorisées
1990	8 594
1991	10 035
1992	11 335
1993	10 400
1994	15 809
1995	16 297
1996	17 977
1997	17 694
1998	14 355
1999	10 630
2000	10 097
2001	10 588

Le montant des emprunts autorisés sur la période 1995-2001 est sensiblement plus faible que celui de la période 1994-1998, témoignant notamment du ralentissement de l'investissement autoroutier.

Répartition des autorisations d'emprunts par société d'autoroute

	1996	1997	1998	1999	2000
ASF	4.901	4.627	4.055	4.500	5.000
ESCOTA	984	989	1.056	584	491
SAPRR	3.777	4.793	4.636	2.607	1.937
AREA	495	644	677	485	334
SANEF	2945	2.064	1.347	223	949
ATMB	273	367	100	0	513
SFTRF	2.337	2.437	1.595	883	658
TOTAL	18.094	17.694	14.355	9.826	10.097

A la fin de 1999, l'encours de dette de la CNA s'élevait à 138,2 milliards de francs, contre 134 milliards de francs en 1998.

III. UNE RÉFORME FINANCIÈRE TRÈS IMPORTANTE

A. UNE RÉFORME PAR VOIE D'ORDONNANCES

Pour 2001, une nouvelle ligne est apparue dans le budget des transports, intitulée « *subvention pour la construction d'autoroutes concédées* ». Elle n'est pas dotée mais devrait, selon les informations du ministère, être abondée en cours d'année. Elle est en quelque sorte le symbole de la réforme du financement autoroutier.

Le gouvernement s'est en effet engagé dans la voie d'une modification profonde du financement de notre système autoroutier.

• **Il a mis un terme à la procédure de l'adossement.** Sa décision a été confortée par un avis du Conseil d'Etat le 16 septembre 1999, qui a conclu que les règles applicables à l'attribution des concessions faisaient désormais obstacle à ce que la réalisation d'une nouvelle section d'autoroute soit confiée

à une société dont l'offre prévoit que l'équilibre financier de l'opération sera assuré par la prolongation de la durée d'une concession en cours concernant un autre ouvrage, la passation d'un nouveau contrat s'accompagnant alors de la conclusion d'un avenant au contrat en cause.

L'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 1999

Le Conseil d'Etat indique que « *si, en vue de la concession de la construction et de l'exploitation d'un tronçon d'autoroute dont le trafic envisagé ne permet pas d'assurer la rentabilité, un candidat, déjà titulaire d'une concession, était admis à présenter une offre dont l'équilibre financier serait assuré par la prolongation de la durée de la concession initiale, alors que les autres candidats ne pourraient que réclamer une subvention de la part de l'autorité concédante, l'égalité entre candidats serait rompue, et seraient méconnues les dispositions susmentionnées (art 38 et 40 de la loi du 29 janvier 1993), ainsi que l'article 3 de la directive n°93/37 CEE du Conseil du 14 juin 1993.* »

En outre, le Conseil d'Etat note que les dispositions de la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne permettent pas d'allonger la durée d'une concession pour des raisons étrangères à la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre.

La conclusion est donc que « *la pratique actuelle de l'adossement consistant à financer le déficit d'une concession d'une section non rentable d'autoroute par la conclusion d'un avenant portant prolongation de la durée initiale d'une concession déjà attribuée et exploitée contrevient à un double titre aux dispositions précitées.* »

Cependant, le Conseil d'Etat note qu'en application de l'article 40 de la loi du 29 janvier 1993, la prolongation de la durée de la concession pour assurer la réalisation d'un équipement routier nouveau par la pratique de l'adossement peut avoir un caractère exceptionnel. Il faut que les investissements complémentaires non prévus au contrat constituent un accessoire de l'ouvrage initial, c'est-à-dire aient une dimension et un coût limités en comparaison avec ceux de l'ouvrage principal, et ne disposent pas d'une autonomie fonctionnelle propre.

• **Par ailleurs, le gouvernement a déposé un projet de loi qui vise, dans son article 4, à l'habiliter à prendre des ordonnances** sur les deux points suivants :

- suppression de la garantie de reprise de passif accordée par l'Etat aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), réforme des comptes des sociétés et prorogation des durées des conventions de concessions conclues entre l'Etat et certaines sociétés concessionnaires ;

- modification des diverses dispositions relatives aux péages pouvant être institués pour l'usage des autoroutes et des ouvrages d'art.

Cette demande fait suite à un accord conclu avec la Commission européenne, sur l'initiative du gouvernement français. La commission européenne a fait savoir, par un communiqué de presse le 4 octobre 2000,

qu'elle avait décidé d'autoriser l'allongement entre 12 et 15 ans des durées de 6 concessions :

- jusqu'en 2026 pour la société des autoroutes Esterel-Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA),

- jusqu'en 2026 pour les sociétés d'autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) et Paris-Normandie (SAPN),

- jusqu'en 2032 pour les sociétés des autoroutes du sud de la France (ASF), Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) et Rhône-Alpes (AREA).

Ces allongements, qui entraînent un avantage financier pour les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes constituent la contrepartie des autres mesures de la réforme, notamment la suppression des engagements de reprise de passif par l'Etat inscrits dans les contrats de concessions des SEMCA, la suppression du régime des charges différées et de l'alignement de leurs pratiques comptables sur le droit commun.

B. UNE RÉFORME ENCORE TRÈS FLOUE

Au-delà de cet accord obtenu auprès de la Commission européenne, **l'objectif du gouvernement est de prendre appui sur la réforme des SEMCA pour obtenir de ces sociétés des résultats d'exploitation bénéficiaires constituant de nouvelles ressources pour l'Etat et permettre, notamment, mais pas essentiellement, de financer le développement du réseau autoroutier.**

Votre rapporteur note en effet que les contours de cette réforme sont encore trop flous.

D'après l'exposé des motifs de l'avant-projet d'ordonnance rédigé par le gouvernement, les dividendes *« constitueront une ressource nouvelle affectée au financement des infrastructures de transport et pourront participer ainsi au rééquilibrage intermodal : ils permettront de contribuer au versement des subventions publiques éventuellement nécessaires à de nouvelles sections autoroutières concédées ; ils pourront aussi financer un programme prioritaire de réhabilitation du patrimoine routier national, notamment en agglomération et en zone périurbaine ; ils pourront enfin être affectés à la politique intermodale des transports. »*

Ainsi, l'utilisation des dividendes des sociétés d'autoroutes au financement du développement de la politique autoroutière ne devrait être qu'une possibilité parmi d'autres, et sans doute pas, d'après l'exposé général de l'avant-projet d'ordonnance du gouvernement, la priorité. Les

dividendes des sociétés d'autoroutes seront plutôt utilisés dans un objectif de péréquation entre modes que de péréquation à l'intérieur d'un même mode, comme c'était le cas pour l'adossement.

Les orientations de la politique des transports ont été réaffirmées lors du CIADT du 18 mai 2000 et visent à la fois un rééquilibrage modal de l'offre de transport et la régulation de la demande. Le rééquilibrage se traduira par une priorité accordée au fret ferroviaire et aux transports alternatifs à la route pour les transports interurbains.

Malgré l'insertion d'une nouvelle ligne budgétaire, aucune information sur les montants des dividendes et subventions en cause n'a été avancée.

Votre rapporteur estime que les modalités exactes du financement autoroutier et des péréquations éventuelles entre les modes de transport, le montant des dividendes attendus des sociétés d'autoroutes et le montant prévisible des subventions à verser, ainsi que le calendrier de la réforme, doivent faire l'objet de précisions de la part du gouvernement.

L'application de la TVA aux péages autoroutiers

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne sont pas soumises au régime de TVA de droit commun mais à un régime spécifique défini par les instructions du 10 mai 1972 et du 7 septembre 1973, lesquelles ont fait l'objet d'une validation législative par l'article 109 de la loi de finances pour 1984 codifié aux articles 266 1.h et 273 ter dans le code général des impôts.

Ce régime est fondé sur le principe que les sociétés concessionnaires agissent en qualité de simples mandataires de l'Etat pour construire l'autoroute et collecter les péages. Elles construisent l'autoroute pour l'Etat et ne récupèrent donc pas la TVA sur les travaux de construction. Par ailleurs, les péages sont réputés perçus pour le compte de l'Etat et ne sont donc pas assujettis à la TVA. Seule la part des recettes servant à couvrir d'autres charges que les charges de construction, c'est-à-dire essentiellement les charges d'exploitation, est assujettie à la TVA.

La TVA n'est donc pas assise sur le chiffre d'affaires des sociétés (la totalité des recettes de péages) mais sur la rémunération du « mandataire » des concessionnaires, c'est-à-dire sur la part des recettes couvrant les seules charges d'exploitation.

Or, la 6ème directive du Conseil du 17 mai 1977 oblige les Etats membres de l'Union européenne à harmoniser leurs systèmes de TVA. Sur son fondement, la commission européenne considère que les péages perçus par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont la contrepartie d'une prestation de services à titre onéreux rendue aux usagers de l'infrastructure et qu'ils sont par conséquent passibles de la TVA. Elle a demandé à la France d'adapter le régime de TVA des sociétés concessionnaires d'autoroutes en conséquence.

Après une longue période de statu quo, la commission a saisi la Cour de justice des communautés européennes le 30 juillet 1997. L'arrêt de la Cour est intervenu le 12 septembre 2000. L'application du régime de droit commun fait l'objet d'un article dans le projet de loi de finances rectificative pour 2000, qui sera examiné prochainement par le Parlement.

IV. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ

A. LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ

En 1999, environ 105 km d'autoroutes non concédées ont été ouvertes à la circulation et près de 32 km devraient l'être en 2000. Pour 2001, il est actuellement prévu d'ouvrir à la circulation environ 54 km d'autoroutes non concédées.

B. LES CONTRATS DE PLAN ETATS-RÉGIONS

1. Les contrats de plan 1994-1999

Le XIème plan, élaboré pour cinq années à l'origine (1994-1998) et prolongé jusqu'à fin 1999, prévoyait une enveloppe globale de 65,4 milliards de francs pour les routes dont 27,5 milliards de francs pour la part Etat, hors investissements concernant l'exploitation routière.

Au 31 décembre 1999, ce programme aura été réalisé à 81,5 %, dont 80,5 % en France métropolitaine, 81,9 % pour les DOM et 78,3 % pour les TOM.

Les contrats de plan Etat-région 1994-1999 se répartissent comme le montre le tableau suivant.

**Etat de réalisation fin 1999 du volet routier des contrats de plan en métropole
(hors programmes d'accélération)**

REGION	engagement de l'Etat	Avancement fin 1999
Alsace	772,00	80 %
Aquitaine	877,00	78 %
Auvergne	750,00	80 %
Basse-Normandie	1 060,50	79 %
Bourgogne	600,02	82 %
Bretagne	2 425,00	78 %
Centre	840,35	81%
Champagne-Ardenne	805,02	78%
Franche-Comté	685,00	80%
Haute-Normandie	520,50	85%
Ile de France	2479,50	84%
Languedoc-Roussillon	1 014,00	79%
Limousin	639,00	83%
Lorraine	1 480,50	78%
Midi-Pyrénées	1 715,00	84%
Nord-Pas-de-Calais	1 488,85	78%
Pays-de-la-Loire	978,86	78%
Picardie	670,00	78%
Poitou-Charentes	1 100,00	80%
Provence Alpes-Côte d'Azur	982,63	85,3%
Rhône-Alpes	1 273,34	78,8%
TOTAL en France métropolitaine	23 157,04	80,5%
Corse	250	100 %
DOM	204	82 %
TOM et collectivités	173	78,3 %

Les contrats de plan ont par ailleurs été complétés, pour le volet routier, par des programmes dits d'accélération décidés postérieurement au comité interministériel d'aménagement du territoire de Mende (1993) et dont certains sont cofinancés.

Avancement prévisionnel des programmes d'accélération

Opérations	Régions	Engagement de l'Etat	Avancement fin 1999
Somport	Aquitaine	120,00	97,3 %
Percées Alpine (1)	PACA	150,00	81,5 %
RN7 dans le Rhône	Rhône-Alpes	90,50	4,9 %
Réhabilitation A47	Rhône-Alpes	182,00	109,1 %
Matheysine	Rhône-Alpes	27,50	9,6 %
Contrat de Strasbourg (2)	Alsace	294,71	82,2 %
Divers Auvergne (1)	RN 89, 120, 122, Lioran	130,30	-
RN 51 (1)	Champagne-Ardenne	80,00	100 %
Transmanche	Nord Pas de Calais - Picardie - Hte Normandie	382,05	98,7 %
Estuaires (1)	Basse Normandie - Bretagne - Pays de Loire	865,00	92,1 %
RN 88 (1)	Auvergne - L Roussillon - Midi Pyrénées	770,00	69,7 %
RCEA (1)	Auvergne - Limousin - Poitou Charentes	595,00	94,8 %
TOTAL		3 686,05	85,1 %

2. Les nouveaux contrats de plan 2000-2006

Le XIIème plan s'inscrit dans la continuité du plan précédent, mais en accordant une place plus importante aux trois points suivants :

- la baisse de l'insécurité ;
- l'amélioration du cadre de vie urbain ;
- la réduction des inégalités entre les régions en termes de service.

Lors du CIADT d'Arles du 23 juillet 1999 et de la réunion interministérielle du 22 novembre 1999, le gouvernement a décidé d'affecter 33,4 milliards de francs aux volets routiers contractualisés sur la période du XIIème plan.

La dotation 2000 était inférieure au 1/7ème du montant inscrit sur la période 2000-2006, puisqu'elle s'est élevée à 3.938 millions de francs, soit 11,8 % de l'exécution prévisible.

Pour 2001, il est prévu d'affecter 4.430 millions de francs aux opérations des contrats de plan.

3. Le contrat de plan Etat-région Ile-de-France

Le contrat de plan Etat-région en Ile-de-France a été signé le 18 mai 2000.

Dans le cadre du programme régional d'investissements routiers (hors exploitation), l'Etat et la région s'engagent à apporter respectivement 3.260 millions de francs et 6.222 millions de francs dans le cadre d'un programme global de 9.482 millions de francs comportant en outre la participation d'autres collectivités locales pour 1.157 millions de francs.

Par ailleurs, un programme complémentaire de sept opérations routières, cofinancées par l'Etat à hauteur de 30 % et par la région Ile-de-France à hauteur de 70 % a été défini pour un montant total de 2.082 millions de francs, dont 625 millions de francs pour l'Etat et 1.457 millions de francs pour la région.

L'ensemble des engagements contractuels de l'Etat s'élève donc à 3.885 millions de francs, et ceux de la région à 7.679 millions de francs, soit au total 11.564 millions de francs.

C. LES PROGRAMMES AUTOROUTIERS PARTICULIERS

1. L'avancement des trois grands programmes de désenclavement du massif central

Trois grands programmes autoroutiers hors contrat de plan, essentiellement financés par l'Etat, doivent servir à créer de grandes transversales Nord-Sud traversant le Massif central : l'A75, Clermont Ferrand-Béziers, l'A20, Vierzon-Brive (axe Paris-Toulouse) et l'A77 Cosne-Balbigny.

a) L'A75 Clermont-Ferrand/Béziers

Sur les 341 km que compte l'itinéraire, 260 km sont aujourd'hui en service aux normes autoroutières, dont 202 km en continu de Clermont-Ferrand à Engayresque dans le département de l'Aveyron, au Nord du futur contournement de Millau.

L'ensemble de l'itinéraire a été déclaré d'utilité publique, la section comprise entre Pezenas Nord et l'autoroute A 9 dans le département de l'Herault ayant été déclarée d'utilité publique le 1er avril 2000. Les caractéristiques techniques de cette section ont été approuvées par décisions

du 30 mai 1997 (section comprise entre Pezenas Ouest et l'autoroute A 9) et du 28 janvier 1998 (déviation de Pezenas).

De 1988 à 1999, 8,05 milliards de francs ont été consacrés à ce projet. Pour 2000, 530 millions de francs étaient prévus, principalement au titre du FITTVN.

b) L'A20 Vierzon-Brive la Gaillarde

La réalisation de l'autoroute A 20 entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde, à usage gratuit, a été décidée par le gouvernement en 1987 et inscrite au schéma directeur routier national en 1988 afin de désenclaver le Massif-central et favoriser son développement économique.

A ce jour, la totalité des 282 km de l'itinéraire est mise en service en 2x2 voies. Au total, entre 1988 et 1998, 5 milliards de francs ont été consacrés à ce programme.

c) La liaison RN7-RN82 : Cosne-sur-Loire/Balbigny (A77)

En continuité de l'autoroute A77 concédée, la RN7 et la RN82 relie Cosne-sur-Loire et Balbigny (A89) sur une longueur de 245 km. Cet itinéraire est classé en liaison assurant la continuité du réseau autoroutier jusqu'à Nevers puis grande liaison d'aménagement du territoire au-delà.

L'avancement des opérations est le suivant :

- dans le département de la Nièvre, l'itinéraire comprend 101 kilomètres dont 50 en service à 2x2 voies et 30,4 à aménager. La déviation de Nevers (18 km) a été livrée en mai 1998. Au Nord, les travaux de Cosne-Pouilly et de la déviation de Pougues sont en cours, de même que les études de la section Nevers-Magny-Cours (livraison à l'horizon 2005), les autres sections étant en service ;

- dans le département de l'Allier, l'itinéraire comprend 85 km dont 38,4 à aménager à 2x2 voies et 5 à 2 voies au titre du programme spécifique. La déviation de Moulins a été mise en service en juin 1996, celle de Toulon-sur-Allier depuis juin 2000. Au Nord de Moulins et au Sud du département, les travaux s'échelonneront sur les prochaines années.

- dans le département de la Loire, l'itinéraire comprend 58 km dont 16,8 en service à 2x2 voies, 16 à aménager à 2x2 voies et 12 à 2 voies dans le cadre du programme spécifique et du contrat Etat-région Rhône Alpes. La déviation de Roanne (section Nord) a été mise en service en novembre 1997 et celle de Neulisse en juillet 1998.

Au titre du programme spécifique, 800 millions de francs sont programmés en 2001 (942 millions de francs l'an dernier sur le FITTVN) dont la répartition n'est pas encore connue.

2. Les autres programmes

Les autres programmes particuliers sont les suivants :

- le **plan routier transmanche** (A 16- A 28) achevé en 1997 ;

- la **rocade des estuaires** : il reste à aménager la liaison entre Caen et Renne (future A 84), à mettre aux normes autoroutières la RN 137 entre Rennes et Nantes, à assurer la continuité entre les autoroutes A 83 et A 10 à Niort, à mettre aux normes autoroutières la RN 10 dans les Landes (A 63) et à prévoir des aménagements permettant de répondre aux problèmes de congestion qui se posent au droit de Bordeaux et de la zone agglomérée de Bayonne-Anglet-Biarritz. La section permettant d'assurer la continuité entre la A 83 et l'A 10 est en travaux. Par ailleurs, des sections entre Rennes et Le Poteau seront mises en service successivement d'ici 2003. La section Villedieu-Pont-Farcy et la déviation de Pont-Farcy sont en cours de travaux.

- la **RN88 Lyon-Toulouse** : il s'agit d'une liaison à 2x2 voies avec carrefour dénivelé et statut de route express. Actuellement sont en travaux la déviation de la Guide-La Besse et la section Sévérac-Le Château - Albi Nord. Au-delà du XIème plan, qui a mobilisé 709 millions de francs au titre du programme d'accélération, l'achèvement de l'itinéraire selon le parti de l'aménagement retenu représenterait un investissement de l'ordre de 13 milliards de francs.

- la **route centre-Europe Atlantique** : dans le département de l'Allier, les travaux d'aménagement de la section Dompierre-Digoin sont en cours ainsi que ceux du viaduc de franchissement de la Loire, dans le département de Saône-et-Loire, les travaux d'aménagement se poursuivent de Dgoin à Paray le Monial, et sur la liaison Paray-Chalon, l'aménagement du col des Beudots devrait s'achever en 2001. Par ailleurs, le viaduc de franchissement de la Creuse devrait être mis en service d'ici la fin de l'année 2000. Dans le département de la Haute-Vienne, la déviation de Saint-Junien est en cours de travaux. Sa mise en service est prévue fin 2000. Environ

2,6 milliards de francs ont été consacrés à cet itinéraire dans le cadre du XIème plan, dont 1,6 milliard de francs en part Etat. Le reste à financer s'élève à 10,2 milliards de francs. Dans le cadre du XIIème plan, l'Etat devra consacrer une enveloppe globale de 2.320 millions de francs, ce qui, avec la participation des collectivités locales, amènera le programme à 4,22 milliards de francs.

- **la RN 10 dans les Landes** : les travaux de mise aux normes autoroutières sans recours à la concession ont été déclarés d'utilité publique le 12 janvier 1998, les travaux préparatoires sont achevés et 168 millions de francs sont programmés en 2000 pour les travaux de la section urgente.

CHAPITRE III

L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER

Depuis l'exercice 1994, l'évolution des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national se caractérise par une meilleure prise en considération des besoins. Le projet de budget pour 2000 ne prévoyait qu'une stabilisation à structure constante, ce qui avait inquiété votre rapporteur. Pour 2001, les évolutions sont nettement plus favorables même si elles restent très inférieures aux besoins.

Crédits d'entretien du réseau routier

	LFI 2000	PLF 2001	Evolution en %
Réhabilitations et renforcements			
Budget général CP.....	388,2	433,0	+ 11,5 %
AP.....	433,0	433,0	+ 0,0 %
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	277,8	387,7	+ 39,6 %
AP	362,0	537,0	+ 49,3 %
Aménagements de sécurité			
CP	174,2	220,0	+ 26,3 %
AP	200,0	240,0	+ 20 %
Entretien, viabilité hivernale et moyens des parcs			
DO +CP	2.585,24	2.695	+ 4,2 %
AP	1.385,0	1.419	+ 2,5 %
Total des moyens de paiement			
DO + CP	3.425,44	3.735,7	+ 9,1 %
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	3.616,15	3.880,8	+ 7,3 %

(en millions de francs)

I. L'ÉTAT DU RÉSEAU

L'état du réseau est très différent selon qu'il s'agit des autoroutes concédées ou des autoroutes non concédées.

A. LE RÉSEAU CONCÉDÉ

Le réseau autoroutier concédé représente 7.220 km au 31 décembre 1999.

Ce réseau se situe dans un très bon état d'entretien, eu égard au niveau de service pratiqué et aux moyens consacrés annuellement aux grosses réparations (1,5 milliards de francs par an), dont l'objet est la conservation et le maintien du patrimoine en bon état.

Le tableau ci-joint reprend les chiffres retenus par le CIES pour l'entretien courant et les grosses réparations au printemps 1999.

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1.359	1.363	1.482	1.368	1.483	1.534	1.570	1.594

(en millions de francs)

Près de 3 milliards de francs sont par ailleurs consacrés annuellement à l'aménagement du réseau existant en terme d'accroissement de capacité ou d'amélioration du niveau de service. Ces aménagements résultent pour la plupart d'études synoptiques dont le but est de cerner à un horizon de cinq ans les besoins à satisfaire, sur une section d'autoroute de longueur significative, dans un domaine particulier : élargissements, création de nouveaux échangeurs, extension des aires annexes, des barrières de péage, rattrapages environnementaux...

Les fonds investis dans les grosses réparations sont consacrés à 53 % aux chaussées et à 15 % aux ouvrages d'art. Les investissements complémentaires concernent les élargissements à 29 %, les systèmes d'exploitation à 14 % et les barres de péage à 11 %.

B. LE RÉSEAU NON CONCÉDÉ

Le réseau non concédé n'est pas en aussi bon état.

Ce réseau fait l'objet d'un suivi par des opérations IQRN (Image Qualité du Réseau national) pour les chaussées et IQOA (Images Qualité des Ouvrages d'Art) lancées avec le concours du réseau technique (SETRA et LCPC).

- En ce qui concerne les chaussées, les campagnes de mesures menées depuis 1992 ont permis de montrer que si la majeure partie du réseau est dans un état satisfaisant, **11 % des voies nécessitent des interventions lourdes**, du fait soit qu'elles n'ont pu bénéficier d'un niveau d'entretien préventif suffisant, soit qu'elles n'ont pas encore été renforcées, soit qu'elles supportent désormais un trafic lourd dépassant largement les prévisions.

Les grands travaux à entreprendre concernent prioritairement la réhabilitation du réseau autoroutier non concédé principalement en zone urbaine, où certaines chaussées en béton atteignent la limite de leur durée de vie comme par exemple des autoroutes A6 ou A1 en Ile de France, et du réseau qui n'a pas encore été renforcé et dont la structure est insuffisante au regard du trafic supporté. Pour ce dernier, le rythme actuel de renforcement ne permet pas d'envisager son achèvement à court terme.

- Dans le domaine des ouvrages d'art, les résultats de l'opération IQOA montrent que la structure de 76 % d'entre eux est en bon état apparent, étant toutefois précisé que :

- 10 % devront faire l'objet d'un simple entretien courant,

- 66 % nécessiteront un entretien spécialisé des équipements dont 34 % d'une manière urgente soit au titre de la sécurité de l'utilisateur, soit pour prévenir un développement rapide de désordres de la structure.

Mais surtout, ces résultats montrent que la structure de 18 % d'entre eux est atteinte dont 5 % de manière grave et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage.

Il est donc urgent de mettre en place un programme spécifique visant la remise en état de cette catégorie d'ouvrages.

L'estimation globale des moyens financiers à consacrer à ce programme spécifique prenant en compte les chaussées et les ouvrages d'art est

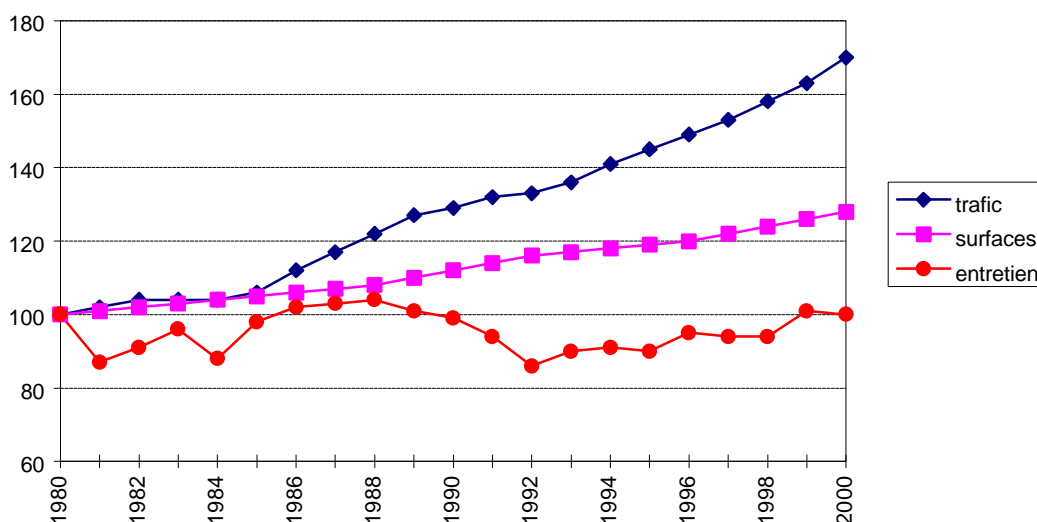
de 15 milliards de francs, pour un patrimoine dont la valeur à neuf est estimée à plus de 800 milliards de francs.

II. L'EFFORT RÉALISÉ

Le problème de l'entretien du réseau routier national est devenu crucial. La faiblesse des crédits budgétaires accordés à l'entretien des routes est génératrice de surcoûts supplémentaires, liés aux nécessaires opérations de réhabilitation. Le ministère de l'équipement, des transports et du logement note lui-même que « *compte tenu du niveau des dotations d'entretien qui permettent de satisfaire un entretien préventif sur les deux-tiers du réseau, des besoins de plus en plus importants apparaissent au titre des programmes de réhabilitation-renforcement* ».

D'une manière générale, on observe depuis 10 ans un « décrochage » des dotations d'entretien en volume par rapport aux besoins, comme le montre le graphique ci-dessous (indice base 100 en 1980).

Evolution comparée des trafics, des surfaces et des dotations d'entretien au réseau routier



Source : direction des routes

Les moyens d'entretien pour 2001 sont en très légère hausse, à 2.670,8 millions de francs (+ 1,9 %) et les moyens de réhabilitation et renforcement sont stables à 433 millions de francs.

Seules les dotations à la rénovation des ouvrages d'art progressent donc de manière sensible en autorisations de programme (387 millions de francs en autorisations de programme et 537 millions de francs en crédits de paiement, soit + 49 %). Les travaux du Pont d'Aquitaine à Bordeaux, qui ont jusqu'à présent mobilisé l'essentiel de ces crédits, s'achèveront en 2002. D'autres opérations sont prévues concernant le pont Ludwigsburg à Montbéliard, le pont de l'Eure à Courville, le viaduc de Chatenay-Macheron, Le viaduc d'Hayange, le viaduc de l'Orne à Rombas, le pont de la Seine sur l'A 13, le pont de Beuvron à Lamotte-Beuvron, le viaduc de la Loire en Haute-Loire, et des réparations légères sur 80 autres ouvrages.

Votre rapporteur estime que le renforcement des crédits d'entretien au secteur routier est un objectif prioritaire, dans la mesure où la faiblesse des dotations conduit inmanquablement à une dégradation du patrimoine routier, dont le coût à terme pour l'Etat sera bien plus élevé.

Le ministère est d'ailleurs conscient de cette situation puisqu'il affirme que l'objectif pour les années à venir dans ce domaine consistera à faire progresser régulièrement les dotations afin de tendre vers les niveaux recommandés par l'OCDE. Pour 2001, la proposition de programme « ouvrages d'art » vise à poursuivre **les opérations les plus urgentes, en particulier celles dont la programmation a été décalée par l'inscription en 2000 des 300 millions de francs de réparation du pont d'Aquitaine. Ce seront donc plus d'une centaine d'ouvrages d'art répartis sur l'ensemble du territoire qui vont être concernés par un redémarrage ou une continuation d'une plus ou moins lourde rénovation en 2001.**

DEUXIÈME PARTIE : LA SÉCURITÉ ET LA CIRCULATION ROUTIÈRES

CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Les crédits demandés pour la sécurité routière dans le projet de loi de finances pour 2001 s'élèvent à **599,3 millions de francs** en moyens de paiement (+ 10,2 %).

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

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution (en %)
Dépenses ordinaires (DO)			
Titre III : Moyens des services	335,2	366,8	+ 9,4 %
Titre IV : Actions d'incitation	21,0	21,0	+0 0 %
Dépenses en capital (CP)			
Titre V : Investissements, études et expérimentations	183,6	207,9	+ 13,2 %
Titre VI : Subventions d'investissement	3,76	3,6	- 4,3 %
Total des moyens de paiement (DO + CP)	543,5	599,3	+ 10,2 %
Autorisations de programme (titres V et VI)	189,6	211,5	+11,6 %
Total des moyens d'engagement (DO + AP)	545,8	599,3	+ 9,8 %

Les crédits de la sécurité routière peuvent par ailleurs être répartis de la manière suivante :

Répartition des moyens de paiement de la sécurité routière (DO + CP)

	LFI 2000	PLF 2001	Evolution (en %)
Circulation et sécurité routières	349,6	373,9	7,0%
dont entretien et fonctionnement (DO)	166,0	166,0	0,0%
dont investissement, équipements et études (CP)	183,6	207,9	13,2%
Dépenses relatives aux activités du délégué interministériel et actions d'incitation (DO)	134,50	168,5	25,3%
- Formation à la conduite automobile (DO)	55,7	53,3	-4,3%
- organismes contribuant à la prévention des accidents (CP)	3,76	3,6	- 4,3 %

Il convient de préciser que la prévention et la sécurité routières relèvent par ailleurs d'autres ministères, dont ceux de l'intérieur, de la défense nationale (pour la gendarmerie) et de l'éducation nationale. En outre, les crédits d'aménagement locaux de sécurité (résorption des points noirs), qui s'établissent pour 2001 à 220 millions de francs de crédits de paiement (+ 26,3 %) et 240 millions de francs d'autorisations de programme (+ 20 %), sont retracés dans le budget des transports (chapitre 53-46/60).

B. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

1. Les crédits de la circulation et de la sécurité routières

Les crédits de la circulation et de la sécurité routières s'inscrivent en augmentation de 7 % pour 2001, à 374 millions de francs.

- Ces crédits regroupent pour l'essentiel les dotations (entretien et investissement) du schéma directeur d'exploitation de la route. Il s'agit des dotations à l'entretien et au renouvellement du parc de postes d'appel d'urgence, ainsi que des crédits destinés au développement des outils de gestion du trafic et d'information des usagers (contrôleurs de carrefour, stations de comptage, panneaux d'affichage variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation).

- A ces dotations s'ajoutent notamment :

- une participation à la construction et à la rénovation des installations d'essais d'organisations contribuant à la prévention des accidents, pour 3,6 millions de francs en 2001 ;

- les crédits du centre national et des centres régionaux d'information routière (programme "Bison futé"), en reconduction pour 2001 à hauteur de 26,5 millions de francs;

- des crédits d'études. Lors des précédents exercices, la plupart de ces études ont été commandées à l'INRETS, au Laboratoire national des ponts et chaussées (LNPC) et au service d'études techniques sur les routes et les autoroutes (SETRA).

2. Les dépenses relatives au délégué interministériel à la sécurité routière et les actions d'incitation en matière de sécurité routière

Après avoir connu une très forte baisse sur longue période et des annulations importantes en 1997 (6,7 millions de francs sur un total de 45,75 millions de crédits), les dépenses relatives à l'action du délégué interministériel et aux actions d'incitation en matière de sécurité routière, ont fortement progressé en 1999, puis ont doublé en 2000, pour atteindre 124 millions de francs. Ces crédits progresseront encore vivement en 2001 pour s'établir à 168,5 millions de francs (+25,3%) :

- **les dotations aux actions départementales de sécurité routière** (plans départementaux de sécurité routière, programme REAGIR) progressent de 44 millions de francs à 61 millions de francs, soit un triplement des moyens depuis 1999;

- **les actions d'incitation** bénéficient de 21 millions de francs en 2001 comme en 2000, mais la dotation n'était que de 1 million en 1998. Cette dotation servira au programme de soutien des projets d'établissements scolaires relatifs à la sécurité routière, conformément aux décisions du Comité interministériel de Sécurité routière.

- enfin, **les autres dépenses liées à la délégation interministérielle à la sécurité routière**, qui recouvrent pour l'essentiel le lancement des campagnes nationales de communication, augmentent de 69,5 millions de francs en 2000 à 86,5 millions de francs en 2001.

3. La formation à la conduite automobile

Le chapitre 37-45 relatif à la formation à la conduite automobile et au contrôle de son aptitude, qui regroupe notamment les crédits de formation des moniteurs d'auto-école et les moyens de fonctionnement des centres d'examen, avait connu une forte augmentation de ses dotations l'an dernier (+ 41,7 %). Celles-ci sont légèrement réduites pour 2001 (-4,3 %).

II. L'EXÉCUTION DU BUDGET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999

En dépenses ordinaires, par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale, le budget de la sécurité routière a été modifié pour l'essentiel :

- par des reports de crédits pour 16,2 millions de francs ;
- par un décret d'ouverture de crédits pour dépenses accidentelles (15 millions de francs, pour une campagne de communication dont il est difficile d'imaginer qu'elle soit « accidentelle ») ;
- par des rattachements de fonds de concours pour 14,2 millions de francs.

En dépenses en capital, le budget a connu des annulations de crédits en autorisations de programme pour 17,3 millions de francs

B. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000

Par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale, le budget de la sécurité routière a été augmenté pour l'essentiel par des reports de crédits de l'exercice 1999 vers l'exercice 2000.

CHAPITRE II

LES MOYENS ET LES RÉSULTATS DE LA POLITIQUE MENÉE EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

I. DES MOYENS EN PROGRESSION CONSTANTE

A. *L'ACCROISSEMENT DES DOTATIONS*

Les crédits consacrés à la sécurité routière progresseront de 10,3 % pour 2001, pour s'établir à près de 600 millions de francs.

Les moyens affectés à la communication nationale (presse, relations publiques, campagnes publicitaires) sont une nouvelle fois renforcés afin de pouvoir lancer des campagnes nationales importantes.

Comme l'an dernier, votre rapporteur se félicite de l'accent mis, en 2001, sur la sécurité routière. Il l'estime d'autant plus nécessaire que le retard pris par la France en matière de sécurité routière est important.

Il souhaite toutefois que les moyens nouveaux, essentiellement des moyens de communication, fassent l'objet d'une étude d'impact précise, et que la politique de sécurité routière française tire profit des exemples étrangers, afin de répondre au plus près aux besoins en matière de sécurité routière.

B. *UNE MOBILISATION FORTE DES POUVOIRS PUBLICS*

Les résultats de la France en matière de sécurité routière ont été catastrophiques en 1998. La France a été en 1998, le pays européen qui a connu la plus forte hausse du nombre de tués (+6 %), alors même que la plupart des autres pays européens enregistraient des diminutions.

L'année 1999 a donc été l'occasion d'une prise de conscience des efforts à réaliser.

La loi n°99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents a introduit une nouvelle série de dispositions destinées à améliorer les comportements sur les routes.

Le comité interministériel de la sécurité routière qui s'est tenu le 2 avril 1999 sous la présidence du premier ministre a également préconisé le renforcement des contrôles routiers et des sanctions. Parmi ces contrôles figurent notamment les dépistages d'alcoolémie.

Les effectifs des unités spécialisées de gendarmerie nationale affectés à la sécurité routière sont accrus de 250 militaires afin de répondre à l'objectif d'accroître de 10 % le temps aux contrôles routiers

Suite à ces efforts, le bilan de l'année 1999 est un peu meilleur que celui de 1998.

II. DES RÉSULTATS MITIGÉS

A. LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

L'année 1998 avait constitué une année noire pour la sécurité routière, après une année 1997 déjà décevante.

Le bilan de l'année 1998 s'établit à 124.387 accidents corporels, 8.437 tués, 33.977 blessés graves et 134.558 blessés légers. Le bilan de 1998 présentait ainsi une nette aggravation de l'insécurité routière par rapport à 1997. En effet, après neuf années de baisse continue du nombre de tués, celui-ci a augmenté de 5,6 % alors que le nombre d'accidents corporels a continué à baisser, ce qui signifie une augmentation de la gravité des accidents.

Suite à la forte mobilisation des pouvoirs publics, le bilan de l'année 1999 est un peu meilleur que celui de 1998. Il s'établit à 124.524 accidents corporels, 8.029 tués, 31.851 blessés graves et 135.721 blessés légers. Le bilan de l'année 1999 est contrasté avec légèrement plus d'accidents corporels (+0,1%) et de blessés légers (+0,9%) mais moins de tués (-4,8%) et de blessés graves (-6,3%) qu'en 1998. La gravité des accidents qui avaient atteint l'an dernier son niveau le plus élevé au cours des deux dernières décennies (6,78 tués pour 100 accidents corporels) a diminué en 1999 (6,45). Toutefois, ces résultats ne permettent pas de revenir au niveau de 1997. La circulation a continué à augmenter à un rythme soutenu comme l'année

précédente avec, en 1999, une hausse de 4,2% par rapport à 1998 (+5,9% pour les autoroutes et +2,4% pour les routes nationales).

**Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés
(Indice base 100 en 1993)**

Accidents corporels	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	43.627 100	41.866 96	41.661 95	40.082 92	40.953 94	41.239 95	41.199 94
Milieu urbain	98.873 100	90.860 97	91.288 97	85.324 91	84.249 90	83.148 89	83.325 89
Ensemble des réseaux	137.500 100	132.726 97	132.949 97	125.406 91	125.202 91	124.387 90	124.524 91

Tués	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	6.030 100	5.786 96	5.655 94	5.528 92	5.463 91	5.829 97	5.635 93
Milieu urbain	3.022 100	2.747 91	2.757 91	2.552 84	2.526 84	2.608 86	2.394 79
Ensemble des réseaux	9.052 100	8.533 94	8.412 93	8.080 89	7.989 88	8.437 93	8.029 89

Blessés	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	67.648 100	64.745 96	64.477 95	61.003 90	62.484 92	62.644 93	62.201 92
Milieu urbain	121.372 100	116.087 96	116.926 96	109.114 90	107.094 88	105.891 87	105.371 87
Ensemble des réseaux	189.020 100	180.832 96	181.403 96	170.117 90	169.578 90	168.535 89	167.572 89

En six ans le nombre d'accidents corporels a diminué de 9 %, celui des tués et celui des blessés de 11 %, alors que dans le même temps la circulation augmentait de 22 %. On observera toutefois des indicateurs inquiétants puisque le nombre d'accidents corporels en rase campagne et le nombre d'accidents en milieu urbain sont en augmentation, si bien que pour l'ensemble des réseaux, le nombre d'accidents augmente.

L'année 1999 a connu une réduction du nombre de tués en rase campagne comme en milieu urbain. **Ce niveau correspond à celui de 1996.**

Les quatre premiers mois de 2000 montrent une légère diminution des accidents : le nombre d'accidents corporels se réduit de 0,4 %, alors que le nombre de blessés est globalement stable, mais avec une forte réduction du nombre de blessés graves (-6,5 %) ce qui semble témoigner d'une moindre gravité des accidents. Pourtant, le nombre de tués ne se réduit quasiment pas (- 0,3 %).

**Bilan des quatre premiers mois de 2000 par rapport
à la même période de 1999**

	accidents corporels	tués	blessés graves	blessés légers	total blessés
4 mois 2000	36.901	2.340	8.453	41.301	49.754
4 mois 1999	37.043	2.348	9.041	40.397	49.438
Différence	- 142	- 8	- 588	+ 904	+ 316
Evolution	- 0,4 %	- 0,3 %	- 6,5 %	+ 2,2 %	+ 0,6 %

En six ans, la plupart des catégories d'usagers a vu son nombre de tués diminuer plus ou moins fortement : - 23 % pour les usagers de véhicules utilitaires et poids lourds, - 5 % pour les cyclomotoristes, - 22 % pour les piétons, - 7 % pour les cyclistes et - 12 % pour les automobilistes. En revanche, il a augmenté pour les motocyclistes (+ 5%). Il faut remarquer en effet qu'en 1999, **la hausse du nombre de tués concerne les cyclomotoristes et les cyclistes alors que le nombre de motocyclistes tués reste stable** et que toutes les autres catégories, en particulier les piétons, voient leurs résultats s'améliorer.

**Nombre de tués par catégories d'usagers
(Indice base 100 en 1993)**

Tués	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Piétons	1.131	1.126	1.027	987	929	988	882
	100	100	91	87	82	87	78
Cyclistes	329	321	374	300	329	301	307
	100	98	114	91	100	91	93
Cyclomotoristes	490	472	471	478	471	418	466
	100	96	96	98	96	85	95
Motocyclistes	861	816	780	741	831	901	901
	100	95	91	86	97	105	105
Usagers de voiture de tourisme	5.835	5.423	5.389	5.240	5 069	5491	5161
	100	93	92	90	87	94	88
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	406	375	371	334	360	338	312
	100	92	91	82	89	83	77

Votre rapporteur rappelle par ailleurs que l'autoroute est quatre fois plus sûre que la route, même si les résultats de la sécurité routière sur autoroutes n'ont pas été très favorables en 1999, alors que des améliorations ont été visibles sur les routes nationales. L'écart reste toutefois considérable.

Nombre de tués par type de voies en 1999

autoroutes	465
routes nationales	1.845
routes départementales	3.775

Si le nombre de tués est considérablement plus faible sur autoroute, il faut remarquer qu'en six ans, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 30 % sur les autoroutes (avec une forte hausse en 1999) mais diminué de 18 % sur les routes nationales et de 10 % sur les routes départementales.

B. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Les enquêtes effectuées sur les accidents mortels depuis 1982 dans le cadre du programme REAGIR, permettent de connaître avec précision les différents facteurs qui interviennent dans les accidents de la route.

Une analyse réalisée sur 20.000 rapports d'accidents survenus de 1983 à 1996 donne, par thème, les principaux facteurs retenus par les commissions d'enquêtes. Enfin, un accident étant généralement provoqué par la juxtaposition de plusieurs facteurs, les pourcentages indiqués ci-après ne se cumulent pas.

1. Répartition globale des accidents

Sur les 20.000 enquêtes effectuées, il y a :

- 95 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'usager,
- 47 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'infrastructure,
- 28 % des accidents comportant des facteurs se rapportant au véhicule,
- 7 % des accidents comportant des facteurs de rapportant à l'alerte, aux soins et aux secours,
- 22 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à des éléments divers (météo...).

2. Facteurs se rapportant à l'usager

Sur l'ensemble des 20.000 enquêtes analysées, il y en a :

- 48 % dans lesquelles on relève une vitesse inadaptée,
- 27 % dans lesquelles on relève la présence de l'alcool,
- 30 % dans lesquelles on relève un défaut de sécurité individuelle (ceinture, casque),
- 18 % dans lesquelles on relève la présence de la fatigue,

- 16 % dans lesquelles on relève un mauvais comportement face à une situation d'urgence,
- 17 % dans lesquelles on relève l'inattention des conducteurs,
- 15 % dans lesquelles on relève l'inaptitude de la conduite,
- 14 % dans lesquelles on relève un problème physique du conducteur (malaise, maladie, prise de médicaments, handicap...).

Le facteur "**vitesse**" se retrouve dans 59 % des accidents de motos, 44 % des accidents de voitures de tourisme et dans 22 % des accidents de poids-lourds.

Votre rapporteur déplore ainsi, de façon rituelle chaque année, que la vitesse moyenne reste trop élevée et qu'elle tend même à augmenter : dans les traversées d'agglomération, une majorité de conducteurs excèdent ainsi la limite autorisée.

Ce comportement des conducteurs se traduit par un **paradoxe** : à toute amélioration du réseau correspond une diminution du nombre d'accidents, mais cette amélioration peut aussi entraîner une augmentation des vitesses pratiquées et donc de la gravité des accidents.

Par exemple, la résorption des "points noirs" favorise l'augmentation de la vitesse sur un itinéraire, donc l'apparition d'autres "points noirs", éventuellement encore plus dangereux car les accidents s'y produiront à plus grande vitesse, d'où la nécessité d'appréhender la sécurité routière en termes **d'itinéraires**.

Pour ce qui concerne le facteur "**alcool**", la moyenne des taux d'alcoolémie relevés est de 1,8 g/l de sang ; 41 % des taux étant supérieurs à 2 g/l de sang.

On retrouve ce facteur :

- chez les conducteurs de voitures de tourisme dans 25 % des accidents les impliquant ;
- chez les motocyclistes ou cyclomotoristes dans 22 % des accidents les impliquant ;
- chez les piétons dans 15 % des accidents les impliquant ;
- chez les chauffeurs de poids-lourds dans 6 % des accidents les impliquant.

Si l'on examine le facteur "sécurité individuelle", on trouve le "non port du casque" chez les usagers de deux roues dans 23 % des accidents de motos et 42 % des accidents de cyclomoteurs (le facteur "casque mal attaché, mal conçu ou non adapté" est assimilé au non port). Le facteur "fatigue" se trouve chez les conducteurs de voitures légères dans 18 % des accidents de véhicules légers, chez les motocyclistes dans 9 % des accidents de motos et chez les chauffeurs routiers dans 8,5 % des accidents de poids-lourds. Enfin, "la manoeuvre dangereuse" est plus présente chez les deux roues (19,5 %) que chez les véhicules légers (13 %). Il s'agit principalement de dépassements dangereux (1/3 des accidents) et d'une mauvaise appréciation des distances (37 %).

3. Facteurs se rapportant à l'infrastructure

Le facteur "**conception de l'infrastructure**" se retrouve dans 34 % des accidents. Parmi ceux-ci, 20 % ont un rapport avec la configuration de la route et 15 % avec les abords. Ce facteur varie peu, quel que soit le type de véhicule.

Le facteur "**entretien et exploitation de l'infrastructure**" se retrouve dans 24 % des accidents.

4. Facteurs se rapportant au véhicule

Sur les 20.000 accidents mortels, le facteur "**conception du véhicule**" se retrouve dans 14 % des cas. Il s'agit essentiellement des dispositifs de sécurité (3 %), de résistance aux chocs (4 %) ou de problèmes de visibilité (5 %).

Le facteur "**entretien du véhicule**" se retrouve, quant à lui, dans 16,5 % des enquêtes, essentiellement des problèmes de pneumatiques (8,5 %) ou de mauvais entretien général (8 %).

III. L'URGENCE D'UNE ÉVALUATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Votre rapporteur considère qu'au delà de la mobilisation très forte des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière, il est nécessaire de procéder à un audit exhaustif de cette politique.

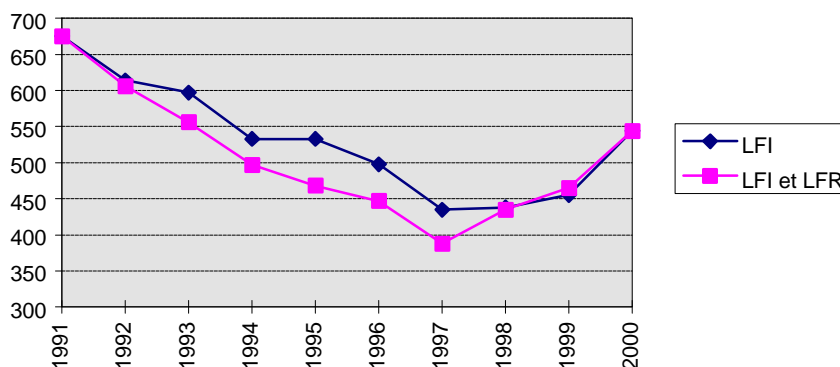
C'est pourquoi, il s'est rendu à la direction de la sécurité et de la circulation routière où il s'est entretenu avec Mme Isabelle MASSIN, directrice du service et déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a également adressé un questionnaire sur la politique de sécurité routière, auquel il lui a été répondu.

Suite à cet entretien et aux réponses qu'il a obtenues, votre rapporteur fait les remarques suivantes.

A. UN PROBLÈME DE CONSOMMATION DES CRÉDITS

Tout d'abord, **l'évolution des dotations budgétaires montre que, depuis 1997, l'effort en faveur de la sécurité routière s'est considérablement accru.** Les dotations n'atteignent pas encore les points hauts de 1991-1993, mais s'en rapprochent, et témoignent donc d'une véritable priorité gouvernementale.

Dotation à la sécurité et à la circulation routières (LFI+LFR) en millions de francs



Source : DSCR

Toutefois, **le budget de la sécurité routière souffre de dysfonctionnements dans l'utilisation de ses crédits.**

Ainsi, en 1999, le chapitre affecté aux dépenses du délégué interministériel à la sécurité routière n'a été consommé qu'à hauteur de 60 %. Les reports de crédits sont liés aux difficultés rencontrées pour la mise en œuvre de la campagne nationale de prévention routière. De même, seules 56 % des dotations du chapitre consacré aux actions d'incitation ont été consommées. Ceci s'expliquerait par de longs délais résultant de la multiplicité des opérations et des acteurs locaux. Enfin, 63 % des crédits de paiement des chapitres de dépenses en capital ont été consommés. Toutes ces difficultés sont dues, selon la direction de la sécurité routière, à la complexité des actions engagées et aux contraintes administratives qui en résultent.

Votre rapporteur souhaite que ces contraintes administratives soient allégées et que l'exécution des projets de la sécurité routière fasse

l'objet d'un suivi attentif, tout au long de l'année, afin d'éviter des retards très regrettables dans la mise en œuvre des campagnes de prévention routière.

Il observe que le ministre a annoncé des améliorations dans la gestion des crédits, avec notamment une délégation aux services déconcentrés plus rapide en 2000 et un bilan réalisé au mois de juin. Compte tenu des besoins en matière d'information et de prévention routière, il est tout à fait essentiel que les crédits puissent être utilisés conformément aux dotations initiales et ne soient pas reportés faute de procédure efficace de délégation de crédits.

B. LA DIFFICULTÉ A DÉTERMINER LES MOYENS EXACTS ET LES COMPÉTENCES PROPRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Votre rapporteur note ensuite que le ministère de l'équipement, des transports et du logement **n'est pas en mesure de donner des précisions sur les moyens en personnel et en fonctionnement du service de la sécurité routière.** Celui-ci ne dispose pas de moyens propres et il n'existe aucun document de synthèse sur ce sujet. Il considère que cette situation est préjudiciable à une analyse correcte des moyens de la sécurité routière, et souhaite que, par exemple, un « jaune » budgétaire retrace l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière.

Ensuite, **le partage des rôles entre la direction de la sécurité routière, les autres directions du ministère de l'équipement, et les autres ministères n'est pas suffisamment clair.** Les rôles respectifs de la direction des routes et de la direction de la sécurité routière ne sont pas clairement définis. De même, hors du comité interministériel qui se réunit une fois par an, la politique interministérielle a peu de consistance. **Votre rapporteur souhaite qu'une véritable procédure interministérielle se mette en place, sous l'impulsion de la direction de la sécurité routière.**

Le comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière est placé sous la présidence du Premier ministre et composé des ministres intéressés. Il a été institué par décret n°72-608 du 5 juillet 1972 et remplacé par décret n°75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière.

Il a pour objet de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application. Le délégué interministériel à la sécurité routière, nommé par décret en conseil des ministres, assure son secrétariat.

Les derniers CISR se sont tenus les 26 novembre 1997, 2 avril 1999 et 25 octobre 2000.

Les principales décisions du CISR du 25 octobre 2000 sont les suivantes :

- **création d'un conseil national de la sécurité routière.** Il sera composé de représentants de l'État, du Parlement, des collectivités locales, d'associations et de représentants du secteur économique ou social lié à l'automobile et à l'assurance. Il sera mis en place courant 2001 et disposera d'un budget d'études propre de 15 millions de francs.

- **publication mensuelle d'un baromètre de l'accidentologie** par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

- **renforcement du programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.** L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) augmentera la part de ses travaux consacrés à la sécurité routière. Une évaluation des politiques locales de contrôles et de sanctions sera également effectuée sous l'égide du Conseil National d'évaluation des politiques publiques.

- **une meilleure lisibilité de l'emploi des crédits publics :** un document d'information budgétaire indiquera les moyens alloués chaque année par l'ensemble des ministères à la lutte contre l'insécurité routière.

- **améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière :** les moyens accordés aux Préfets, par le ministère de l'équipement, des transports et du logement, pour l'élaboration des plans départementaux d'actions de sécurité routière augmentent de 50 % au budget 2001 et il leur sera demandé d'inscrire un volet "éducation citoyenne à la sécurité routière". L'enseignement de la sécurité à l'école primaire (maternelle et élémentaire) sera valorisé par l'attribution d'une attestation de première éducation à la route qui sera délivrée à la fin de l'école élémentaire. L'enseignement de la sécurité routière au collège sera bientôt partie intégrante du permis de conduire

C. METTRE EN ŒUVRE DE VRAIES ETUDES D'IMPACT

Enfin, votre rapporteur note **qu'aucune étude d'impact n'est réalisée sur les actions menées par la direction de la sécurité routière.** Une évaluation des campagnes de communication serait pourtant très profitable. D'une manière générale, **le suivi dans le temps de la politique de sécurité routière semble faible,** celle-ci ayant davantage le souci de réagir à l'actualité.

En conclusion, votre rapporteur estime que malgré des moyens très importants, malgré la mobilisation des pouvoirs publics, des élus locaux et des associations, la politique de sécurité routière est encore expérimentale. Elle doit faire l'objet d'un suivi plus attentif, d'une évaluation de son action et sans doute d'une meilleure organisation tant au plan interne au ministère de l'équipement, des transports et du logement qu'au niveau interministériel.

**MODIFICATIONS APPORTÉES
PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

MODIFICATION DE CREDITS NON RECONDUCTIBLES

III. Transports et sécurité routière

1. Transports

- 20 millions de francs en AP et CP sur le **titre V**, chapitre 53-47 article 30 « investissements sur le réseau routier national hors Ile-de-France »

- 2 millions de francs en AP et CP sur le **titre VI**, chapitre 63-44, article 70 « opérations liées à l'aménagement du réseau routier national »

2. Sécurité routière

- 55.000 francs sur le **titre IV**, chapitre 44-43, article 10 « actions d'incitation ».

EXAMEN EN COMMISSSION

Dans sa séance du mardi 7 novembre 2000, la commission a procédé à l'examen des **crédits de l'équipement, des transports et du logement, III. Transports, 2. Routes et 3. Sécurité routière**, sur le rapport de **M. Gérard Miquel, rapporteur spécial**.

A l'issue de la présentation du rapporteur spécial, un débat s'est engagé au cours duquel sont intervenus MM. Jacques Oudin, vice-président, Maurice Blin et François Trucy.

En réponse à **M. Jacques Oudin**, qui faisait observer la chute des moyens de paiement du budget des routes et la faiblesse des informations obtenues du Gouvernement, **M. Gérard Miquel** a expliqué que la France se situait encore dans une période de transition en matière d'investissements routiers et qu'il demanderait au ministre des précisions sur le sujet. Il a ajouté que son rapport écrit comporterait tous les détails nécessaires sur l'investissement routier. En réponse à **M. Maurice Blin**, il a expliqué que la forte chute des crédits de paiement, notamment pour l'investissement, s'expliquait à la fois par l'arrivée à terme de certains programmes autoroutiers et par la réintégration prochaine des crédits en provenance du FITTVN. Mais il a ajouté qu'il serait vigilant sur les modalités de cette réintégration.

En réponse à **M. François Trucy**, il a expliqué que la France se situait parmi les « mauvais élèves » de l'Union européenne, en matière de sécurité routière, seuls quelques pays, dont la Grèce et l'Espagne, ayant des résultats moins favorables. Il a expliqué cela par la structure du réseau routier français, très dense et « accidentogène ». Il a rappelé que la proportion d'accidents mortels était bien plus importante sur le réseau routier secondaire que sur le réseau principal, surtout autoroutier. Il a ajouté que la vitesse était fréquemment la cause d'accidents mortels et qu'il voyait des solutions possibles dans l'amélioration de la sécurité des véhicules. Enfin, il a recommandé que l'Etat fasse des efforts sur la sécurité routière en relation avec les collectivités locales et les communes et améliore sa politique interministérielle, notamment pour la formation des élèves en milieu scolaire.

A l'issue de ce débat, **la commission a décidé d'attendre l'audition de M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, avant de se prononcer sur les crédits de l'équipement des transports et du logement - III. Transports 2. Sécurité routière et 3. Routes, M. Jacques Oudin, vice-président**, rappelant qu'il serait procédé à un seul vote sur l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement.

Le 21 novembre 2000, sous la présidence de **M. Alain Lambert, président**, la commission a décidé **de rejeter** les **crédits** du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Réunie le jeudi 23 novembre 2000, sous la présidence de **M. Alain Lambert, président**, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale, la commission des Finances a décidé de proposer au Sénat **de rejeter** les **crédits** du ministère de l'équipement, des transports, et du logement.

Réunie le **mardi 7 novembre 2000**, sous la présidence de M. Jacques Oudin, vice-président, la commission des finances a procédé, sur le rapport de **M. Gérard Miquel, rapporteur spécial**, à l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement et des transports **III - Transports et sécurité routière - 2 - Routes et 3 - Sécurité routière**.

Réunie le 21 novembre 2000, sous la présidence de M. Alain Lambert, président, elle a décidé de proposer au Sénat **de rejeter les crédits** du ministère de **l'Équipement, des transports et du logement**.

Elle a confirmé cette position lors de sa réunion du jeudi 23 novembre 2000, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale.