

N° 87

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 2001

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 2002, 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, Gérard Miquel, Claude Belot, Roland du Luart, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Aymeri de Montesquiou, *vice-présidents* ; MM. Yann Gaillard, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, *secrétaires* ; Philippe Marini, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Bernard Angels, Bertrand Auban, Denis Badré, Jacques Baudot, Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Eric Doligé, Thierry Foucaud, Yves Fréville, Adrien Gouteyron, Hubert Haenel, Claude Haut, Alain Joyandet, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, François Marc, Michel Mercier, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Pelletier, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 3262, 3320 à 3325 et T.A. 721

Sénat : 86 (2001-2002)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PREMIÈRE PARTIE : LE BUDGET DES ROUTES ET DE LA SECURITE ROUTIERE	5
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DES ROUTES ET DE LA SECURITE ROUTIERE	5
A. VUE D'ENSEMBLE	5
1. <i>L'évolution des crédits des routes et de la sécurité routière dans le budget des transports</i>	5
2. <i>La répartition des crédits demandés pour les routes et la sécurité routière</i>	6
B. PRÉSENTATION DES AGRÉGATS	7
1. <i>Le développement du réseau routier national</i>	7
2. <i>Les crédits d'entretien du réseau routier national</i>	8
3. <i>Sécurité routière et exploitation de la route</i>	10
C. L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE EN 2000 ET 2001	10
1. <i>L'exécution budgétaire en 2000</i>	10
2. <i>L'exécution budgétaire en 2001</i>	12
II. LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT POUR LE SECTEUR ROUTIER	13
A. LE RALENTISSEMENT DE L'INVESTISSEMENT ROUTIER	13
1. <i>Les observations de la Cour des comptes : la réduction de l'investissement routier</i>	13
2. <i>Une lente mise en oeuvre des nouveaux contrats de plan Etat Régions (2000-2006)</i>	14
3. <i>Le contrat de plan Etat-Région Ile-de-France</i>	16
B. LES SCHÉMAS DE SERVICE : UNE REDÉFINITION COMPLÈTE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT ROUTIER	18
1. <i>Le schéma directeur routier national de 1992 réalisé à 80 % en 2001</i>	18
2. <i>Les nouveaux schémas de service : le refus de tout « programme routier »</i>	21
C. AUCUNE PROCÉDURE NOUVELLE POUR LE FINANCEMENT AUTOROUTIER N'EST PRÉVUE	22
1. <i>Seules les concessions d'autoroutes déjà financées sont envisagées</i>	22
2. <i>Les programmes d'investissements des sociétés d'autoroutes</i>	27
3. <i>La fin de l'adossement ne laisse pas de place à la poursuite du programme autoroutier</i>	29
D. LE GOUVERNEMENT FAIT LE CHOIX DE FINANCER LE RAIL PAR LA ROUTE	30
1. <i>Tirer profit du redressement financier des SEMCA pour générer de nouvelles ressources pour l'Etat</i>	30
2. <i>Plusieurs points restent à clarifier pour évaluer la situation financière des sociétés d'autoroutes</i>	32
3. <i>Le secteur routier est appelé à financer le budget général de l'Etat et éventuellement le développement des infrastructures ferroviaires</i>	35
E. LES DÉPENSES EN FAVEUR DE L'ENTRETIEN ROUTIER SONT PROGRESSIVEMENT REVALORISÉES	37
1. <i>Les crédits budgétaires en faveur de l'entretien routier</i>	37
2. <i>Les personnels consacrés à l'entretien des routes</i>	39
3. <i>La mise en sécurité des tunnels</i>	41

2^{ÈME} PARTIE : L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	46
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	46
A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	46
1. <i>Une nouvelle présentation budgétaire</i>	46
2. <i>Les crédits pour la sécurité routière en 2002</i>	46
B. PRÉSENTATION DES ACTIONS ET CRÉDITS MINISTÉRIELS	47
1. <i>Equiperment, transports et logement</i>	47
2. <i>Défense</i>	48
3. <i>Intérieur et Justice</i>	49
4. <i>Les autres actions ministérielles</i>	50
II. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA VOIE DE LA RÉFORME	51
A. DES RÉSULTATS PLUS ENCOURAGEANTS MAIS LES EFFORTS DOIVENT SE POURSUIVRE	51
1. <i>Une nécessaire remise à plat des crédits pour une politique interministérielle</i>	51
2. <i>Des résultats plus encourageants</i>	51
3. <i>Les orientations de la politique de sécurité routière en 2001 et 2002</i>	52
B. MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	56
1. <i>L'action des collectivités locales</i>	56
2. <i>L'action des sociétés d'autoroutes et des partenaires privés</i>	58
MODIFICATIONS DE CRÉDITS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	61
EXAMEN EN COMMISSION	62

PREMIÈRE PARTIE : LE BUDGET DES ROUTES ET DE LA SECURITE ROUTIERE

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DES ROUTES ET DE LA SECURITE ROUTIERE

A. VUE D'ENSEMBLE

1. L'évolution des crédits des routes et de la sécurité routière dans le budget des transports

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

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

(en millions d'euros)

	LFI 2001	Budget 2001*	PLF 2002	2002/2001*	Répartition budget 2001*	Répartition PLF 2002
Budget transports terrestres	7.375,4	7.637,4	7.824,5	+ 2,4 %	81,8%	84,2%
Budget routes et sécurité routière	1.061,5	1.440,2	1.201,1	-16,6%	15,4%	12,9%
Transport aérien	260,9	260,9	266,8	+ 2,3 %	2,8%	2,9%
Total	8.697,8	9.338,5	9.292,4	- 0,5 %	100 %	100 %

* avec les crédits réintégré du FITTVN

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) demandés pour les routes et la sécurité routière en 2002 atteignent 1,2 milliard d'euros, soit une hausse importante de 13 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2001 (1,1 milliard d'euros) mais une baisse de 16,6 % en tenant compte de la réintégration de crédits de paiement du FITTVN en 2001.

Les crédits de paiement en 2002 seront vraisemblablement abondés par des reports importants des crédits de paiement de l'ex-FITTVN non consommés en 2001, ce qui ne permet pas de tirer des conclusions claires sur l'évolution réelle, à la hausse ou à la baisse, des crédits de paiement en 2002.

**Evolution des moyens d'engagement du ministère de l'équipement,
des transports et du logement section III - transports**

(en millions d'euros)

	LFI 2001	Budget 2001*	PLF 2002	2002/2001*	Répartition budget 2001*	Répartition PLF 2002
Budget transports terrestres	7.778,2	7.785,029	8.002,6	2,8%	81,0%	81,3%
Budget routes et sécurité routière	1.467,6	1.472,5	1.509,9	2,5%	15,3%	15,3%
Transport aérien	347,9	347,94	329,4	-5,3%	3,6%	3,3%
Total	9.593,7	9.605,5	9.841,9	2,5%	100,0%	100,0%

* avec les crédits réintégréés du FITTVN

Les **moyens d'engagement** (dépenses ordinaires + autorisations de programme) demandés pour les routes en 2002 atteignent **1,5 milliard d'euros, soit une hausse de 2,5 % par rapport au budget 2001** (crédits de la loi de finances initiale + autorisations de programme reportées du FITTVN).

2. La répartition des crédits demandés pour les routes et la sécurité routière

Le tableau suivant précise la répartition des crédits affectés aux routes et à la sécurité routière entre les différents programmes d'action, ainsi que leur évolution par rapport à la loi de finances initiale pour 2001 abondée par les crédits du FITTVN.

Répartition des crédits affectés aux routes

	LFI 2001	Budget 2001*	PLF 2002	Évolution en %
Développement du réseau routier national				
moyens de paiement (DO + CP)	431,3	810	564,4	-30,3%
moyens d'engagement (DO + AP)	815,3	820,2	824,2	+ 0,5 %
Entretien et réhabilitation du réseau				
moyens de paiement (DO + CP)	569,5	569,5	582	+ 2,2%
moyens d'engagement (DO + AP)	591,6	591,6	618,9	+ 4,6 %
Sécurité routière et exploitation de la route				
moyens de paiement (DO + CP)	60,7	60,7	54,7	-9,9%
moyens d'engagement (DO + AP)	60,7	60,7	66,8	+ 10,0%
Total des moyens de paiement DO + CP	1.061,5	1.440,2	1.201,1	-16,6%
Total des moyens d'engagement DO + AP	1.467,6	1.472,5	1.509,9	+ 2,5 %

* LFI + crédits du FITTVN réintégréés en cours d'année.

(en millions d'euros)

Les moyens de paiement destinés à l'entretien du réseau sont en légère progression pour 2002 (+ 2,2 %) alors que les moyens destinés au développement du réseau routier sont en diminution par rapport au budget 2001 (- 30,3 %). Les crédits de paiement consacrés à la sécurité routière et à l'exploitation de la route diminuent quant à eux de 9,9 %. Au total, les moyens de paiement reculent de 16,6 % par rapport aux crédits 2001 intégrant les dotations du FITTVN.

En revanche, **les moyens d'engagement** destinés au développement du réseau routier sont stables en 2002 (+ 0,5 %) et les moyens d'engagement consacrés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau existant sont en progression (+ 4,6 %), de même que les moyens d'engagement en faveur de la sécurité routière (+ 10 %). **Au total, les moyens d'engagement du budget des routes et de la sécurité routière progressent donc de 2,5 %.**

Selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, compte tenu des mouvements divers (réintégrations et reports) affectant les crédits de paiement des routes en 2000, 2001 et 2002, la variation des moyens d'engagement est la donnée significative à prendre en compte pour 2002. Dans ces conditions, il apparaît une stabilité des moyens de développement du réseau routier (+ 0,5 %), dans le cadre de la mise en œuvre des contrats de plan Etat-régions, et une certaine revalorisation des moyens d'entretien du réseau (+ 4,6 %).

B. PRÉSENTATION DES AGRÉGATS

1. Le développement du réseau routier national

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)**, en stabilité à 4,8 millions d'euros pour 2002.

- L'enveloppe du programme **d'investissements routiers** qui atteint, en 2002, 559,5 millions d'euros en moyens de paiement et 819,4 millions d'euros en moyens d'engagement.

Les crédits inscrits dans cet agrégat au titre des investissements routiers sur le chapitre 53-47 financent principalement **les projets prévus aux contrats de plan Etat/régions**, les programmes décidés lors du comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) de juillet 1999 et des programmes plus anciens d'aménagement du territoire. Ces crédits sont

revalorisés en crédits de paiement à 534 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2002, mais compte tenu de la réintégration des crédits du FITTVN en 2001, ils diminuent en réalité de 30 %. Cette diminution ne peut toutefois être interprétée correctement dans la mesure où d'importants reports de crédits de paiement interviendront fin 2001.

Selon le ministère, « *au total, les crédits inscrits permettront de couvrir les engagements contractualisés qui devraient connaître une montée en puissance sensible en 2002, les programmes inscrits au titre du CIADT principalement l'aménagement de la route centre Europe atlantique (RCEA), de la RN 19 (Langres-Delles) et de la RN 88 (Lyon-Toulouse), ainsi que des programmes d'aménagement du territoire.* »

S'agissant des autoroutes concédées, seule figure dans l'agrégat une dotation dont le montant s'élève à 8,7 millions d'euros en crédits de paiement et 4,5 millions d'euros en autorisations de programme, et qui est destinée aux études de définition des tracés.

En effet, le développement du réseau autoroutier concédé était jusqu'à présent financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt (1.429 millions d'euros en 2001 au titre du programme de construction).

La fin du régime dit de l'adossement qui permettait aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de financer leur programme de développement grâce aux concessions dont elles disposaient conduit désormais à recourir au financement budgétaire.

Aussi, existe-t-il depuis la dernière loi de finances une ligne budgétaire figurant au présent agrégat et intitulée « *subventions pour la construction d'autoroutes concédées* » (chap. 63-44/90). Tout comme en loi de finances initiale 2001, cette ligne n'est pas dotée dans le projet de loi de finances pour 2002.

Enfin, 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 (à hauteur de 691 millions d'euros en 2001 et 686 millions d'euros en 2002).

2. Les crédits d'entretien du réseau routier national

Les crédits affectés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier national augmentent dans le projet de loi de finances pour 2002, à 582 millions d'euros en moyens de paiement (+ 2,2 %) et 619 millions d'euros en moyens d'engagement (+ 4,6 %).

Le tableau suivant précise la répartition de ces crédits :

Crédits d'entretien du réseau routier

	Budget 2001*	PLF 2002	Evolution en %
Gros entretien préventif et grosses réparations des chaussées			
CP	213,6	213,8	+ 0,1
AP	209,9	224,5	+ 7,0
Entretien, viabilité hivernale et moyens des parcs			
DO + CP	197,2	204,3	+ 3,6
AP	6,4	6,4	+ 0,0
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	59,1	63,3	+ 7,1
AP	81,8	87,7	+ 7,2
Réhabilitations et renforcements des chaussées			
CP	66,0	66,0	+ 0,0
AP	66,0	66,0	+ 0,0
Aménagements de sécurité			
CP	33,5	34,6	+ 3,3
AP	36,6	36,6	+ 0,0
Total des moyens de paiement			
DO + CP	569,5	582	+ 2,2
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	591,6	618,9	+ 4,6

* LFI + crédits du FITTVN réintégré en cours d'année.

(en millions d'euros)

En 2002, les moyens demandés au titre de l'entretien du réseau national sont légèrement revalorisés, avec toutefois des évolutions contrastées :

- les moyens destinés au **gros entretien préventif et aux grosses réparations des chaussées** sont reconduits à 213,8 millions d'euros, de même que les moyens consacrés à la réhabilitation courante à 66 millions d'euros ;

- les moyens consacrés à la **viabilité hivernale et aux moyens des parcs** progressent de 3,6 % ;

- les dotations consacrées au **renforcement des ouvrages d'art** sont les plus revalorisées puisqu'elles progressent de 7,1% à 63,3 millions d'euros. Il faut noter qu'en 2000, la plus grande part de la dotation allouée pour le renforcement des ouvrages d'art avait été consacrée à la réparation de la suspension d'un grand ouvrage, le pont d'aquitaine à Bordeaux (45,7 millions d'euros).

3. Sécurité routière et exploitation de la route

Ce nouvel agrégat résulte de la suppression de la section « sécurité routière » du budget des transports et de l'intégration des crédits dans différents fascicules (transports et services communs essentiellement).

Les crédits consacrés à la sécurité routière sont ici ceux directement liés à l'exploitation de la route, aux centres d'information routière, aux expérimentations du centre national de sécurité routière, aux centres de permis de conduire. Ils diminuent de 10 % en crédits de paiement mais augmentent de 10 % en autorisations de programme.

Toutefois, seul le «jaune budgétaire » consacré à la sécurité routière permet d'envisager réellement l'importance des crédits (cf. deuxième partie du présent rapport consacrée à l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière).

C. L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE EN 2000 ET 2001

1. L'exécution budgétaire en 2000

Le budget des routes a été concerné en 2000 par les annulations suivantes :

- en application de l'arrêté du 15 novembre 2000 : annulation de 873.707 euros (5.731.144 francs) sur le chapitre 35-42 : "Routes - Entretien courant et maintenance", gageant une ouverture sur le chapitre 44-42 : "Routes - Subventions intéressant la gestion de la voirie nationale", en loi de finances rectificative de fin 2000.

- en application de l'arrêté du 27 décembre 2000 : annulation d'une autorisation de programme de 11.020.198 euros (72.287.767 francs) au titre de l'apurement automatique des autorisations de programme non mouvementées depuis 4 exercices budgétaires.

Par ailleurs, **on observe d'importants crédits disponibles en fin d'année :**

- 40 millions d'euros (262,6 millions de francs) sur le chapitre 53-42, dont 4,2 millions d'euros (27,5 millions de francs) de fonds de concours tardifs rattachés après la clôture de l'exercice comptable.

- 161,8 millions d'euros (1.061,5 millions de francs) sur le chapitre 53-43 en raison notamment de fonds de concours rattachés après la clôture de l'exercice comptable (89,3 millions d'euros soit 585,8 millions de francs), et de 7,242 millions d'euros (47,5 millions de francs) ouverts en loi de finances rectificative.

- 13,4 millions d'euros (88,4 millions de francs) sur le chapitre 63-42.

Outre les fonds de concours tardifs et la loi de finances rectificative de fin 2000, plusieurs causes expliqueraient, selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, le niveau de crédits disponibles à la fin de l'exercice :

- avec la forte hausse des produits pétroliers, en période de haute conjoncture du BTP, de nombreux appels d'offres ont été déclarés infructueux;

- les conditions météorologiques, en particulier les pluies abondantes à partir de l'été ont ralenti les chantiers ;

- en début d'année la mobilisation des services pour remédier en priorité aux conséquences des inondations et tempêtes de la fin 1999, a décalé le programme de travaux normalement prévu ;

- pour la mise en œuvre au niveau central de la gestion du chapitre 53-42 d'entretien, la définition des nouvelles procédures a retardé les délégations de crédits ;

- des retards dans les délégations de crédits sur le chapitre 53-43 d'investissement ont eu lieu, du fait notamment de la signature tardive de certains contrats de plan Etat-région (CPER).

A noter que pour les crédits de sécurité routière, en dépenses ordinaires, le taux de consommation s'est élevé à 89 %, mais les consommations ont été assez faibles sur deux chapitres : le chapitre 37-45 et le chapitre 44-43.

Selon le ministère, les crédits disponibles en fin d'année correspondent à des engagements donnant lieu à paiement l'année suivante. Ces dépenses inéluctables correspondent à la totalité des reports du titre III.

a) la dernière campagne de communication s'est déroulée au mois de décembre, après la clôture de gestion. Les factures correspondantes ont été réceptionnés l'année suivante : 8,49 millions de francs.(1,29 million d'euros)

b) la semaine de la sécurité routière a eu lieu fin octobre, début novembre. Les factures ont été adressées à la direction de la sécurité et de la circulation routière en décembre.

c) des retards ont été pris dans les délégations de crédits de fonctionnement, du fait notamment de l'expérimentation de la procédure de déconcentration des activités liées aux permis de conduire. Les crédits ont été engagés mais n'ont pas donné lieu à paiement.

2. L'exécution budgétaire en 2001

L'année 2001 a été marquée par un événement important : **le report sur le budget des routes des crédits de paiement en compte au Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).**

Les crédits disponibles sur le chapitre 01 du FITTVN à la fin de l'exercice 2000 s'élevaient à :

- 4,9 millions d'euros (32 millions de francs) en autorisations de programme, correspondant à l'excédent des recettes 2000 rattaché après la clôture de l'exercice ;

- 378,7 millions d'euros (2.484,2 millions de francs) en crédits de paiement.

Ces crédits ont été reportés en 2001 sur le chapitre 53-47 article 30 : "Investissements sur le réseau routier national hors Ile-de-France" et sont maintenant gérés de façon globale avec ceux du budget général

Les crédits destinés aux routes n'ont pas fait l'objet d'annulations en cours d'année 2001.

Le projet de loi de finances rectificative présenté le 14 novembre dernier en conseil des ministres procède cependant à des annulations et à des ouvertures de crédits.

Les annulations concernent pour 15,9 millions de francs le budget de la sécurité routière.

En dépenses en capital, le projet de loi de finances rectificative abonde de 27,3 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement les crédits liés à l'entretien préventif et à la réhabilitation des infrastructures. Par ailleurs 557,4 millions de francs viennent abonder le chapitre 63-44 (subventions d'investissements aux transports interurbains) mais les crédits seront vraisemblablement consacrés à l'autoroute A 28. Aucune indication n'est en effet donnée sur les montants en faveur des investissements ferroviaires.

II. LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT POUR LE SECTEUR ROUTIER

A. LE RALENTISSEMENT DE L'INVESTISSEMENT ROUTIER

1. Les observations de la Cour des comptes : la réduction de l'investissement routier

Selon la Cour des comptes, alors que les dépenses du domaine «équipement et transport » ont progressé de 3,2 % sur la période 1996-2000, celles consacrées au secteur routier ont diminué de plus de 14 %. Ce secteur a donc supporté l'essentiel des redéploiements de crédits.

Évolution des dépenses du secteur routier rétropolées

En millions d'euros constants

	1996	1997	1997/1996	1998	1998/1997	1999	1999/1998	2000	2000/1999	2000/1996
routes et sécurité routière	2.548,49	2.509,31	-1,50%	2.282,01	-9,10%	2.286,13	0,20%	2.170,72	-4,40%	-14,30%
équipement-transports	15.281,18	14.935,43	-2,30%	15.320,36	+ 0,60%	15.297,95	-0,10%	15.770,55	+ 3,10%	+3,20%

Source : Cour des comptes

Toujours selon la Cour des comptes, **la reconstitution des évolutions par mode de transport montre la baisse des dépenses consacrées aux routes, la hausse en faveur des voies navigables, et la stabilité en ce qui concerne les transports ferroviaires** ; les dépenses budgétaires consacrées au secteur maritime n'augmentant qu'en raison du poids des dépenses sociales et celles en faveur des transports aériens devant l'essentiel de leur progression aux dépenses de personnel.

Le ministère de l'équipement, des transports et du logement, tout en produisant des chiffres différents, consacrés aux seules dépenses en infrastructures routières, confirme que celles-ci ont fortement diminué sur la période 1996-2000. Les moyens du budget de l'Etat ont chuté de près de 25 %, ceux des sociétés concessionnaires d'autoroutes de 40 %, et seule la hausse des investissements des collectivités locales (+ 21,5 %) a permis de limiter la réduction des programmes d'investissements.

Evolution des dépenses en infrastructures routières

En milliards d'euros	1996	1997	1998	1999	2000	Evolution 1996/2000
TOTAL RESEAU ROUTIER	9,07	8,93	8,32	8,20	8,28	-8,7%
Budget de l'Etat	1,97	1,89	1,57	1,55	1,49	-24,4%
Budget des collectivités locales	4,13	4,22	4,47	4,68	5,02	21,5%
Sociétés concessionnaires d'autoroutes	2,97	2,82	2,29	1,97	1,78	-40,1%

Source : METL- Comptes des Transports de la Nation pour l'année 2000.

Pour la période 2001-2002, il est encore trop tôt pour tirer un bilan : la rebudgétisation du FITTVN, et les reports de crédits de paiement qui s'en suivent, ne permettent pas de tirer un bilan financier clair. Il est seulement possible d'observer que l'année 2000 a été marquée par d'importants crédits non consommés (1 milliard de francs sur le chapitre 53-43) et l'année 2001 se caractérisera par de très importants reports de crédits de l'ex-FITTVN en fin d'année, qui ne seront sans doute pas intégralement consommés en 2002.

2. Une lente mise en oeuvre des nouveaux contrats de plan Etat Régions (2000-2006)

Les engagements du volet routier des contrats Etat-régions du XIème plan représentaient, en part Etat, un montant de 4,2 milliards d'euros. 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 5,1 milliards d'euros aux volets routiers contractualisés sur la période du XIIème plan (2000-2006).

La dotation 2000 était inférieure au 1/7ème du montant inscrit pour la période 2000-2006. Elle s'élevait en effet à 590 millions d'euros, soit 11,8 % seulement du montant des contrats de plan.

Selon le ministère, une enveloppe de 680 millions d'euros permettait, dans le budget 2001, de 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 devaient bénéficier d'une enveloppe de 122 millions d'euros.

Rythme d'exécution des contrats de plan routier par région

Région	Engagement en M€ 2000	Engagement en M€ 2001	programmation 2001 en M€2000	exécution prévisible 2000+2001
Alsace	135,5	136,5	18,6	27,8%
Aquitaine	193,6	194,6	24,7	24,6%
Auvergne	275,9	276,9	36,7	25,9%
Basse-Normandie	224,1	225,1	27,7	25,5%
Bourgogne	155,3	156,3	18,3	26,8%
Bretagne	209,8	210,8	26,7	25,5%
Centre	137,2	138,2	18,9	27,6%
Champagne-Ardenne	131,9	132,9	17,7	24,8%
Franche-Comté	286,0	287,0	31,7	17,6%
Haute-Normandie	141,0	141,0	19,7	25,1%
Ile de France	592,2	593,2	91,6	31,0%
Languedoc-Roussillon	215,1	216,1	24,5	21,6%
Limousin	173,6	174,6	25,6	27,0%
Lorraine	221,8	222,8	28,2	24,0%
Midi-Pyrénées	373,7	373,7	50,5	25,1%
Nord Pas de Calais	190,6	191,6	25,3	24,3%
Pays de la Loire	144,8	145,8	18,6	23,7%
Picardie	163,1	164,1	20,4	25,5%
Poitou-Charentes	247,0	248,0	32,8	25,6%
Provence Alpes Côte d'Azur	338,4	339,4	45,9	27,3%
Rhône-Alpes	357,5	358,5	51,2	25,6%
Total métropole *	4937,0	4938,0	655,4	25,5%
Corse	64,0	65,0	7,6	15,2%
DOM	59,5	60,5	3,8	10,5%
TOM et collectivités	38,3	38,3	8,1	42,1%
TOTAL général	5098,8	5099,8	674,9	25,3%

Il apparaît aujourd'hui que les volets routiers des contrats de plan prendront du retard en 2002 : selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, le taux d'avancement du volet routier des contrats de plan n'atteindra que 25,3 % en autorisations de programme à la fin de l'exercice 2001 et 38,3 % à la fin de l'année 2002 (au lieu de 42,8 % prévus). Le taux d'avancement des contrats en crédits de paiement ne peut être fourni par le ministère.

D'une manière générale, la diminution des crédits routiers sur la période 1996-2000 et la lente mise en œuvre des contrats de plan traduisent une baisse du programme d'investissement routier qui devrait

s'amplifier avec le remplacement du schéma directeur routier national par les nouveaux schémas de service.

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

Le contrat a été signé le 18 mai 2000 par l'Etat et la région Ile-de-France.

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 (496,98 millions d'euros) et 6.222 millions de francs (948,54 millions d'euros) dans le cadre d'un programme global 9.482 millions de francs (1.445,52 millions d'euros) comportant en outre la participation d'autres collectivités pour un montant de 1.157 millions de francs (176,38 millions d'euros).

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 (317,4 millions d'euros) dont 625 millions de francs (95,28 millions d'euros) de l'Etat et 1.457 millions de francs (222,12 millions d'euros) de 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 un total de 11.564 millions de francs.

Le financement du contrat de plan routier Etat-Région Ile de France

Article du CER	Libellé	Engagement Etat		Engagement région en		Total	
		en MF	en M€	MF	en M€	en M F	en €
4	Infrastructures routières	2 340	356,73	4 455	679,16	6 795	1035,89
5	Environnement des infrastructures	920	140,25	1 767	269,38	2 687	409,63
	TOTAL	3 260	496,98	6 222	948,54	9 482	1445,52

La clé habituelle de financement des opérations est de 30 % pour l'Etat et 70 % pour la région, à l'exception de certaines actions (voirie des villes nouvelles et des pôles de développement, ...) financées à parité.

Le chapitre "Environnement des infrastructures" est destiné à améliorer les conditions de vie en réduisant les nuisances sonores et en requalifiant certaines routes nationales.

En juillet 2001 :

- une opération est achevée (RN12 déviation de Jouars - Pontchartrain);
- 19 font l'objet de travaux ;
- 15 ont fait l'objet de procédures administratives ;
- 27 font l'objet d'études.

**Opérations du contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006
Article 4 " infrastructures routières "**

	dépt	VOIE	opération	Etat d'avancement
4.1	77	RN104	Francilienne Est entre A4 et RD361	DUP prononcée en mai 1999, commencement des travaux envisageable au début 2002
4.2	91	RN104	Francilienne, RD33-RN7	DUP prononcée en janvier 1999, début des travaux prévu au cours de l'été 2001
4.3	77	RN6/RN7	Sécurité dans le massif forestier de Fontainebleau	études en cours
4.4	77	RN3	Sécurité RN3 entre l'A104 et l'entrée Ouest de Meaux	études globales en cours, opérations ponctuelles à Bois-Fleuri et Charmentray en cours de réalisation
4.5	77	RN6	RN6 Sécurité au Nord de Melun	études en cours
4.6	78	RN10	RN10 Opération de sécurité entre Rambouillet et Ablis	DUP prononcée en août 1998, travaux préparatoires commencés pour une mise en service prévue en 2003
4.7	78	RN10	RN10 Traversée de St Quentin en Yvelines	études en cours
4.8	78	RN184	RN 184 St Germain Conflans	études en cours
4.9	78	RN191	RN 191 Aménagement entre Ablis et la RN10	études en cours
4.10	78	RN13	RN 13 carrefour de la Maladrerie- section Migneaux-Maladrerie	Etudes en cours
4.11	91	RN6	RN 6 Carrefour de Villeroy	études en cours, début des travaux envisageable pour 2002 pour une mise en service prévue en 2004
4.12	95	RN17	RN17, mise en sécurité	études en cours, enquête publique prévue fin 2001 -début 2002
4.13	tous		mise en œuvre du PRAS	en cours
4.14	tous		régulations d'accès	en cours
4.15	tous		SIRIUS ouest	en cours
4.16	77	A4	A4, échangeur de Jossigny	travaux commencés en novembre 2000 pour une mise en service prévue en 2003
4.17	78	RN286	RN 286 Echangeur avec la RD91	études en cours
4.18	78	RN286	RN 286 Mise à 2x3 voies entre St Cyr et Pont Colbert	Travaux commencés en mars 2001 pour une mise en service prévue en 2004
4.19	91	A10	A10, demi-échangeur de Courtaboeuf et RN118, aménagement du ring des Ulis	études en cours
4.20	92	A86	A86 Echangeur avec A14 à la Défense	Travaux en cours
4.21	93	A1	A1 Blanc-Mesnil, couverture et élargissement	début des travaux envisageable fin 2001, mise en service prévue en 2004
4.22	93		A170 et RN2 à Villepinte	travaux en cours, achèvement prévu en février 2003

4.23	95	A1	A1 Insertion RD902 et boulevard périphérique Sud de Roissy sur A1	commencement des travaux envisageable au début 2002
4.24	95	RN184	Echangeur avec A15	études en cours
4.25	tous		desserte des pôles	en cours
4.26	tous		villes nouvelles	en cours
4.27	77	A140	A140 Déviation de Meaux	travaux commencés en novembre 2000 pour une mise en service prévue en 2005
4.28	77	A140	A140 Echangeur de Quincy-Voisins	commencement des travaux envisageable au début 2002, pour une mise en service prévue en 2003
4.29	78	RN10	RN 10 - élargissement déviation de Rambouillet	L'enquête publique est envisagée pour fin 2001, la mise en service pour mi-2003
4.30	94	RN19	RN 19 Déviation de Boissy St Léger	DUP prononcée en avril 1999
4.31	78	RN12	RN12, déviation de Jouars Ponchartrain	mise en service en février 2001
4.32	95	BIP	BIP Ouest	Travaux en cours, mise en service prévue 2003
4.33	95	BIP	BIP Est	Acquisitions foncières achevées
4.34	95	A115	Bouclage d'A115	Travaux en cours, mise en service prévue en 2003
4.35	95	RN14	RN14, déviation de Saint-Clair sur Epte	Travaux en cours, mise en service prévue fin 2001

B. LES SCHÉMAS DE SERVICE : UNE REDÉFINITION COMPLÈTE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT ROUTIER

1. Le schéma directeur routier national de 1992 réalisé à 80 % en 2001

Le schéma directeur routier national (SDRN), approuvé par le décret n° 92-379 du 1er avril 1992, est le cadre légal dans lequel devaient s'inscrire les actions prévues par les programmes annuels ou pluriannuels concernant les infrastructures routières interurbaines.

Les priorités de mise en œuvre du schéma directeur étaient les suivantes :

- pour les autoroutes interurbaines concédées, le lancement en 15 ans à partir de 1988 de 3.700 km d'autoroutes, soit un rythme moyen annuel d'environ 250 km ;

- pour les autoroutes A 75 (Clermont-Ferrand - Béziers) et A 20 (Vierzon - Brive), ainsi que le programme de modernisation de la RN 7, la mise en place en totalité des moyens de financement avant la fin de 1996.

Le schéma directeur ne fixait pas de délai pour la réalisation des autres autoroutes hors péage (LACRA). Quant aux grandes liaisons d'aménagement du territoire, leurs caractéristiques physiques n'étaient pas spécifiées par le schéma directeur qui précisait toutefois qu'elles pouvaient être aménagées en anticipation des trafics attendus, en raison de leur caractère

structurant et du rôle qu'elles tiennent dans l'économie des territoires concernés.

Au 1er janvier 2001, sur les 9.540 km d'autoroutes interurbaines projetées, 7.653 km étaient effectivement en service, soit 80,3 % du linéaire total planifié et 548 km étaient en travaux. A cette date, il restait 1.334 km à engager.

Par ailleurs, 1.016 km de LACRA étaient réalisés sous forme d'autoroutes et 1.222 km sous forme de 2 x 2 voies avec statut de route express, soit au total 86,7 % du linéaire prévu.

Globalement, le réseau autoroutier interurbain - prévu en 1992 pour répondre aux besoins du trafic à l'horizon 2005 - était donc réalisé à 81,6 % au début de l'année 2001.

Si le SDRN était totalement réalisé, le réseau routier français devrait toutefois comporter, au total, environ 12.120 km d'autoroutes interurbaines.

Cependant, le schéma directeur routier national sera prochainement abandonné, sa fonction étant reprise par les schémas de services de transports, initiés par la loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, et approuvés par le gouvernement en CIADT le 9 juillet 2001.

INSERER CARTE DE FRANCE

2. Les nouveaux schémas de service : le refus de tout « programme routier »

La loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), prévoit que les anciens schémas sectoriels sont remplacés par des schémas de services, établis par l'Etat à un horizon de vingt ans, dans le cadre d'une concertation conduite à l'échelle régionale.

Dans le domaine des transports, la loi prévoit l'élaboration coordonnée de deux schémas de services multimodaux de transport, l'un portant sur les voyageurs et l'autre sur les marchandises. Elaborés conjointement, ces deux schémas de services détermineront les différents objectifs de services et les modalités de leur mise en œuvre.

La révision du schéma directeur routier national s'est donc appuyée sur deux moyens :

- une évaluation des trafics à l'horizon 2020 et de l'impact environnemental des transports au même horizon ;
- des études d'opportunité des liaisons complémentaires envisageables, compte tenu de leurs fonctions et des besoins à assurer, en considérant la vocation des divers territoires concernés, et les complémentarités intermodales.

Une vingtaine d'études ont ainsi été menées en employant une méthodologie améliorée dans le cadre des dispositions de la loi 95-115 du 4 février 1995, notamment quant à la prévision des trafics et l'évaluation socio-économique des projets. L'ensemble de ces travaux a contribué à l'élaboration des schémas de services de transport. Ces schémas devraient être publiés par décret prochainement.

Le ministère de l'équipement, des transports et du logement explique désormais qu'il n'y a plus de programme routier ou autoroutier car les schémas de service sont fondés sur une approche « intermodale ». Toutefois, la construction de certaines liaisons est projetée, sans que les modalités financières soient précisées, en raison de l'abandon du mécanisme dit de l'adossement.

**C. AUCUNE PROCÉDURE NOUVELLE POUR LE FINANCEMENT
AUTOROUTIER N'EST PRÉVUE**

**1. Seules les concessions d'autoroutes déjà financées sont
envisagées**

*a) Les mises en chantier seront de plus en plus réduites ces
prochaines années*

Il résulte des nouveaux schémas que les autoroutes déjà concédées seront financées dans le cadre des concessions actuelles : 1.335 km restent à mettre en service début 2001 dont 548 km déjà en travaux à cette date. Le reste à financer de ce programme est estimé à 6,1 milliards d'euros (40 milliards de francs). Son rythme d'exécution et les autorisations d'emprunts correspondantes seront décidés par le comité des investissements à caractère économique et social (CIES) au cours des prochaines années.

En ce qui concerne les autoroutes non concédées, 368 km d'autoroutes neuves sont inscrits dans le schéma directeur routier national de 1992, dont 304 km déjà en travaux. Par ailleurs restent à mettre aux normes autoroutières 1.209 km de sections à 2 fois 2 voies. Le reste à financer de ce programme est estimé à 3,05 milliards d'euros (20 milliards de francs).

Les autoroutes nouvelles à concéder le seront dans le cadre de concessions particulières (non adossées à des concessions existantes), ce qui rendra généralement nécessaire l'attribution de subventions publiques aux nouveaux concessionnaires. Le financement de ces subventions publiques serait partagé entre l'État et les régions dans le cadre d'une convention, comme le sont les investissements routiers non concédés des contrats de plan Etat-Région.

Ainsi, selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, **pour les années à venir, il est difficile de prévoir de façon précise les mises en chantier d'autoroutes concédées**, car elles dépendent de l'avancement des procédures tant de déclaration d'utilité publique que d'attribution de concessions. C'est pourquoi il ne fournit qu'un tableau présentant les seules sections déjà concédées pour les 3 ans à venir, sous réserve de l'avancement des procédures au rythme prévu et des autorisations du CIES.

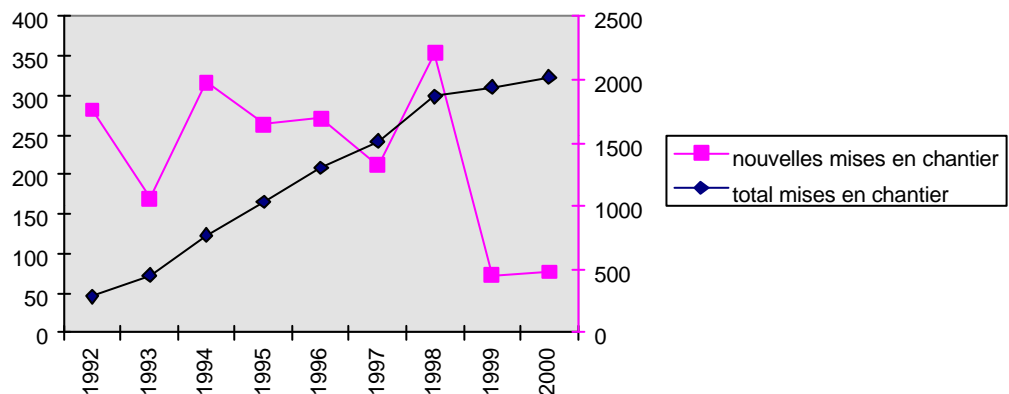
Tableau des autoroutes concédées qui seront mises en chantier dans les trois prochaines années

Années	Autoroutes	Sections	Longueurs (en km)	Dates d'inscription au SDRN
2001	A 51	Coynelle - Col du Fau	10	18 mars 1988
	A 89	Thenon - Brive nord	29	18 mars 1988
	A 89	Mussidan - Périgueux est	33	1 ^{er} avril 1992
	A 87	Mortagne - Les Essarts	30	1 ^{er} avril 1992
	A 432	Contournement est de Satolas	11	1 ^{er} avril 1992
	A 645	Bretelle du Val d'Aran	5	
		TOTAL	118	
2002	A 11	Contournement nord d'Angers	14	14 février 1986
	A 29	A 28 - Amiens	57	18 mars 1988
	A 87	Les Essarts - La Roche sur Yon	18	1 ^{er} avril 1992
	A 28	Rouen Alençon	125	18 mars 1988
	A 75	Viaduc de Millau	2	révision 2001
	A 89	Laqueuille - A 72	59	18 mars 1988
			TOTAL	275
2003	A 406	Contournement sud de Macon	11	18 mars 1988
		TOTAL	11	

En 2001, 118 kilomètres d'autoroutes devaient être mis en chantier, 275 kilomètres en 2002 et seulement 11 kilomètres d'autoroute concédée sont prévus pour 2003.

Cette situation confirmerait, en l'amplifiant à partir de 2003, une tendance observée depuis 1992 à la diminution régulière des mises en chantier de nouvelles autoroutes.

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



b) Le prolongement des mises en chantier des années passées : les mises en service en 2001-2004

Les mises en service résultent de sections mises en chantier depuis plusieurs années : elles sont donc sensiblement plus importantes que les mises en chantier. L'année 2002 pourrait toutefois faire exception en raison du lancement de l'autoroute Rouen-Alençon pour une section de 125 kilomètres. Dès 2003, 11 kilomètres d'autoroutes concédées doivent être mises en chantier, alors que 143 kilomètres d'autoroutes seraient mises en service.

En matière de mises en service, les évolutions sont les suivantes, sur le réseau non concédé, et sur le réseau concédé.

En 2000, environ 30 km d'autoroutes non concédées ont été ouvertes à la circulation et près de 50 km devraient l'être en 2001. Pour 2002, il est actuellement prévu d'ouvrir à la circulation environ 51 km d'autoroutes non concédées.

Mises en service d'autoroutes non concédées en 2001

Région	Dpt	d'Axe	Opération	Coût (M.F.)	KM	Date de mise en service
Aquitaine	33	A660	A 660 / RN 250 Aménagement progressif Mios-Arcachon (section Facture-Le Teich)	121,7	12,80	30 juin 2001
Basse - Normandie	50	A84	Villedieu - Pont-Farcy	187,6	6,70	1 octobre 2001
Bretagne	35	A84	Section Liffré - Saint Aubin	268,0	8,90	2 mai 2001
Centre	37	A85	Tours-Langeais - section 5 Tours-Druey (coût total y compris section 3)	939,0	7,20	1er sem. 2001
Ile-de-France	91	A6	Collecteurs de la Francilienne sur A6	434,0	3,00	1 juillet 2001
Ile-de-France	93	A86	Elargissement sect. échangeur Cornillon/barreau liaison A1/A86 (doubl. Viaduc sur canal St Denis)	205,0	2,00	mars 2001
Midi - Pyrénées	12	A75	Déviation de La Cavalerie	155,1	5,80	septembre 2001
Pays de le Loire	44	A811	Doublement de la section RN23-RN249	50,0	3,50	30 décembre 2001
total				2 360,4	49,9	

Mises en service prévisibles sur le réseau autoroutier non concédé en 2002

Région	Dpt	d'Axe	Opération	Coût (M.F.)	KM	Date de mise en service
Alsace	67	A35	VRPV Déviation d'Innenheim	130,0	6,50	octobre 2002
Alsace	68	A35	Raccordement 2ème phase à la N2 (Suisse) à Saint-Louis	43,0	1,00	décembre 2002
Basse-Normandie	50	A84	Déviation de Pontfarcy	285,0	6,40	juin 2002
Champagne-Ardennes	8	A34	Section Poix -Terron-Faissault	417,0	11,40	décembre 2002
Ile-de-France	92	A86	Dév. de Rueil entre la N13 et les RN190 et 186	1 572,0	2,80	mars 2002
Languedoc-Roussillon	34	A75	Aménagement entre Clermont l'Hérault et Pézenas	676,0	20,00	avril 2002
Pays de la Loire	49	A87	Aménagement de Cholet - Rorthais (Barreau Sud)	41,0		mars 2002
PACA	83	A52	traversée souterraine de Toulon (1er tube)	2 092,0	3,30	fin 2 ^{ème} semestre 2002
total				5 256,0	51,4	

Par ailleurs, **131 km d'autoroutes concédées ont été mises en service en 2000, 264 km ont été mis en service en 2001, 148 km d'autoroutes seraient mises en service en 2002.** Le détail de ces concessions est donné ci-après.

Les mises en service d'autoroutes concédées en 2001 et 2002

Mise en service prévues en 2001 (264 kilomètres)

Région Picardie

A 29 : Amiens - Saint-Quentin (63 km) : mise en service le 28 juin 2001. Cette section assure aussi les liaisons entre les autoroutes A 1, A 16 et A 26.

Région Midi-Pyrénées

A 20 section Souillac - Cahors sud (46 km) : mise en service le 12 juillet 2001. Cette section est l'avant-dernière section de l'autoroute Brive - Montauban, maillon de la liaison Paris - Toulouse.

Région Poitou-Charentes

A 83 section Oulmes - Niort (34 km) : mise en service le 21 juin 2001. Cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Nantes - Niort de l'autoroute A 83, maillon de " la route des estuaires ".

Région Centre

A 85 section Villefranche - Vierzon (23 km) : la mise en service est prévue pour octobre 2001. Cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Tours - Vierzon de l'autoroute A 85.

Région Pays-de-Loire

A 28 section Arçonnay - Maresché (24 km) : mise en service le 22 juin 2001. Cette section est la dernière phase des travaux du tronçon Alençon - Le Mans de l'autoroute A 28.

Dans le même temps, conformément aux dispositions du contrat de concession, la déviation d'Alençon a été intégrée dans la concession de COFIROUTE. Le tronçon Alençon - Le Mans constitue le maillon ouest de la grande rocade du bassin parisien.

Régions Aquitaine-Limousin

A 89 Arveyres - Mussidan (74 km) : mise en service le 10 juillet 2001. Cette section constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie ouest de l'autoroute A 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand.

Mises en service prévues en 2002 (148 kilomètres)

Région Midi-Pyrénées

A 66 Toulouse - Pamiers (40 km) : la section Toulouse - Pamiers s'intègre dans le grand itinéraire qui relie Paris à l'Espagne via Toulouse et le tunnel du Puymorens, à travers les départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège.

Région Limousin

A 89 Tulle est – Ussel ouest (43 km) : cette section permettra de relier Tulle au département du Puy-de-Dôme et portera à 83 km la longueur totale de l'autoroute A 89 en service à l'est de Brive.

Région Pays-de-Loire

A 87 section Angers - Mortagne (65 km) : cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Angers - La Roche-sur-Yon de l'autoroute A 87, qui doit assurer le désenclavement de la Vendée en direction du nord-est.

Les mises en service prévues en 2003 et 2004, pour les autoroutes concédées, devraient s'élever à 143 et 198 kilomètres. Sous réserve de l'avancement normal des procédures et des travaux, ces mises en service sont les suivantes :

Mises en service prévues en 2003

SOCIETES	SECTIONS D'AUTOROUTES		Km
ASF	A 20	Cahors nord - Cahors sud	23
ASF	A 89	Tulle est - St Germain les-Vergnes	22
ASF	A 89	Périgueux est - Thenon	32
SAPRR	A 432	Contournement est de Satolas	12
COFIROUTE	A 85	Bourgueil - Langeais est	22
COFIROUTE	A 85	Villefranche – Saint-Romain	32
		Total	143

On remarquera que la liaison Montabon-Tours (30 km) qui figurait l'an dernier au titre des mises en services prévues pour 2003, a disparu de la liste cette année. L'an dernier, le programme de mises en service pour 2002 avait 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.

Mises en service prévues en 2004

SOCIETES	SECTIONS D'AUTOROUTES		Km
ASF	A 87	Mortagne - Les Essarts	30
ASF	A 89	Mussidan - Périgueux est	33
ASF	A 645	Bretelle du Val d'Aran	5
COFIROUTE	A 85	Esvres - Brières	17
COFIROUTE	A 86	Rueil - A13	4
COFIROUTE	A 28	Ecommoy - Montabon	28
COFIROUTE	A 11	Contournement nord d'Angers	13
SAPRR	A 406	Contournement sud de Macon	11
SANEF	A 29	A28 - Amiens	57
		TOTAL	198

Au-delà des prévisions de mises en service sur la période 2002-2004, qui résultent de projets mis en chantier depuis plusieurs années, le ministère de l'équipement, des transports et du logement confirme que les liaisons autoroutières apparaissant dans les schémas de services et susceptibles d'être concédées seront réduites dans les années à venir. Il s'agit :

- des liaisons déjà planifiées et non réalisées, qui portent sur un linéaire de 789 km pour un coût estimé à 8,54 milliards d'euros ;

- des compléments qui portent sur 391 km de contournements urbains (6,86 milliards d'euros) et 434 km de liaisons interurbaines (3,51 milliards d'euros).

La réalisation en vingt ans de l'ensemble de ce réseau correspondrait à un rythme (moyenne annuelle des mises en service hors mises aux normes) de 150 km par an au lieu de 280 km par an au cours des dix dernières années. Encore faudrait-il que les moyens financiers permettent ces constructions, alors même qu'aucune indication n'est donnée sur les moyens que l'Etat entend consacrer à la politique autoroutière à l'avenir.

2. Les programmes d'investissements des sociétés d'autoroutes

Le CIES du printemps 2001 a pris acte des résultats définitifs du programme 2000 des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, avec un montant d'investissements de 1.629 millions d'euros (10.689 millions de francs) et un montant d'emprunts de 1.301 millions d'euros (8.535 millions de francs).

S'agissant du programme 2001, le CIES du printemps 2001 a acté le recalage du programme d'investissements à 1.513 millions d'euros hors taxes (9.927 millions de francs) et du programme d'emprunts à 1.813,5 millions d'euros (11.896 millions de francs).

Le tableau suivant détaille par société les montants précédents:

En millions d'euros

Sociétés	Investissements 2000 (TTC)	Emprunts 2000	Investissements 2001 (HT)	Emprunts 2001
ASF	1 032	665	913	1 166
ESCOTA	40	75	56	50
SAPRR	208	295	162	343
AREA	51	25	45	30
SANEF	166	140	129	88
SAPN	33	31	25	14
ATMB	25	42	152	121
SFTRF	73	91	32	-
TOTAL	1 629	1 301	1 513	1 814

Les investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) de 2000 à 2002 se répartissent ainsi :

<i>(en millions d'euros courants TTC)</i>	2000	2001*	2002*
Opérations préliminaires	22	25	14
Travaux de constructions (opérations nouvelles)	1 131	999	851
Travaux complémentaires	315	572	520
Immobilisations d'exploitation	131	179	161
Siège	30	36	30
TOTAL	1 629	1 810	1 575

*Prévisions du CIES du printemps 2001.

Ce tableau montre que les opérations nouvelles diminuent sur la période 2000-2002, de 1.131 millions d'euros en 2000 à 999 millions d'euros en 2001 et à 851 millions d'euros en 2002. En revanche, les travaux complémentaires sur les liaisons existantes ont progressé en 2001 (de 315 à 572 millions d'euros) avant de se réduire légèrement en 2002.

Le tableau ci-après donne la répartition des financements de ces dépenses d'investissements, l'emprunt étant évidemment la source de financement essentielle :

(en millions d'euros courants)

Années	Emprunts *	Autofinancement	Participations
2000	1 301	102	56
2001**	1 429	-	59
2002**	1 348	-	34

* Hors emprunts de refinancement et de gestion de la dette

** Prévisions du CIES du printemps 2001

EMISSIONS D'EMPRUNTS AUTORISEES PAR LE CIES POUR LES SEMCA

(en millions d'euros courants)

Années	Montants autorisés	Dont financement des investissements	Dont emprunts de refinancement
1997	2 697	2 579	118
1998	2 188	1 992	197
1999	1 498	1 405	93
2000	1 539	1 301	62
2001*	1 814	1 429	385
2002*	1 733	1 348	385

*Prévisions du CIES du printemps 2001

3. La fin de l'adossement ne laisse pas de place à la poursuite du programme autoroutier

Le gouvernement s'est 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, sur habilitation du Parlement, le gouvernement a pris une ordonnance le 28 mars 2001, qui:**

- proroge les concessions des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ;

- prévoit que les clauses permettant une reprise du passif des sociétés concessionnaires à la charge de l'Etat cessent de produire effet à compter de la publication de la loi (la modification du régime comptable qui s'en suivra sera faite prochainement par décret) ;

- modifie les règles d'inscription au bilan des sociétés des provisions pour caducité.

Terme des concessions des SEMCA

ASF	ESCOTA	SAPRR	AREA	SANEF	SAPN	ATMB	SFTRF	COFIROUTE
2032	2026	2032	2032	2028	2028	2015 (A40)	2050* (A43)	2030 (concession interurbaine)
						2035 (tunnel)	2050 (tunnel)	2077 (A 86 Ouest)

L'allongement des concessions, qui entraîne un avantage financier pour les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes constitue 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.

L'an dernier votre rapporteur s'interrogeait sur le nouveau dispositif qui serait mis en place après la fin de l'adossement. Pour 2001,

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

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

Votre rapporteur estimait 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, devaient faire l'objet de précisions de la part du gouvernement.

Aujourd'hui, il apparaît que les premières décisions visent à utiliser la réforme des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour le financement du budget général de l'Etat et le développement des infrastructures ferroviaires.

D. LE GOUVERNEMENT FAIT LE CHOIX DE FINANCER LE RAIL PAR LA ROUTE

1. Tirer profit du redressement financier des SEMCA pour générer de nouvelles ressources pour l'Etat

La situation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) s'améliore fortement, en raison en particulier de l'allongement des concessions.

L'endettement des sociétés d'autoroutes représente un montant élevé qui est encore appelé à progresser légèrement dans les prochaines années en raison de la poursuite des programmes d'investissement qui figurent dans leurs contrats de concessions. Cependant, l'endettement des six principales SEMCA devrait progresser jusqu'en 2003 pour diminuer ensuite régulièrement et être résorbé avant l'échéance des concessions.

S'agissant des opérations déjà concédées, le montant de l'endettement total des six principales SEMCA devrait atteindre vers 2003 un montant maximum d'environ 22,4 milliards d'euros. Il devrait se résorber rapidement après 2005 pour s'éteindre avant la fin des concessions dans l'hypothèse d'une évolution des tarifs restant proche de l'inflation. Ces prévisions correspondent à un montant moyen annuel des emprunts de construction d'environ 1,7

milliards d'euros jusqu'en 2003, qui devrait ensuite fortement décroître à partir de 2004.

Selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, l'endettement du secteur ne constitue donc pas une source d'inquiétude, sa capacité à dégager les ressources nécessaires pour rembourser les emprunts, une fois les charges d'exploitation courantes payées, étant largement positive.

Seules deux sociétés doivent cependant faire face, conjoncturellement, à des problèmes spécifiques, compte tenu de la situation de leurs fonds propres : la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN) et la Société du tunnel routier du Fréjus (SFTRF). Si les allongements de concession qui leur ont été octroyés leur permettent d'asseoir leur rentabilité à long terme, la dégradation de leurs capitaux propres nécessite, pour chacune d'entre elles, un plan de recapitalisation d'environ 450 millions d'euros.

Les mouvements financiers à intervenir en 2002 devraient être les suivants :

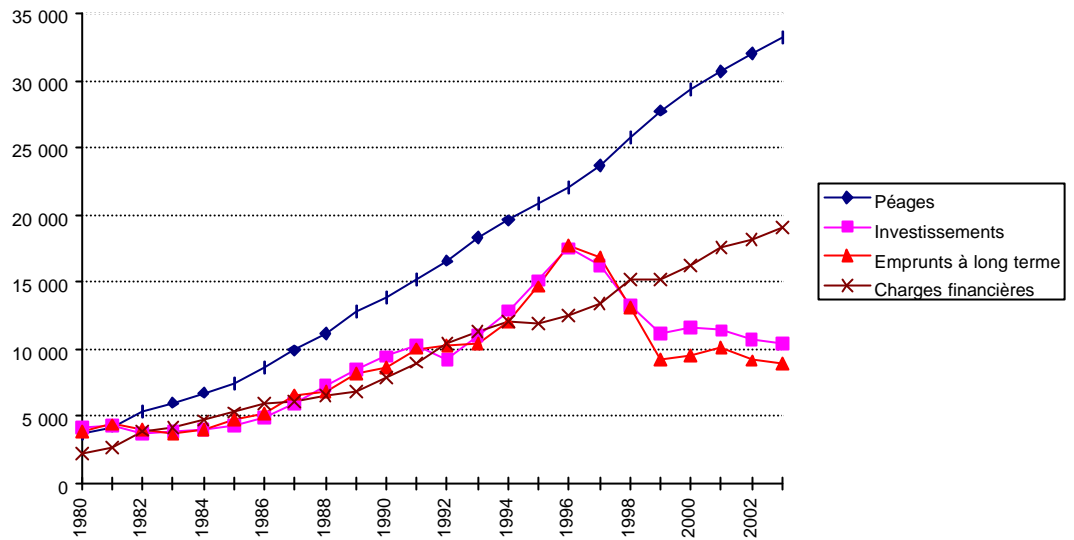
- au 30 juin 2002, la SFTRF devrait verser à ADF le solde de trésorerie de l'exercice 2001, qui viendra en diminution de l'encours des avances détenues par ADF sur cette société, qui s'élevaient à 30,95 M€ (203 MF) au 30 juin 2001, compte tenu des mouvements intervenus à cette date ;
- le remboursement par ADF d'une partie de sa dette envers l'Etat : le montant de ce versement correspondrait à celui du remboursement de la SFTRF à ADF.

Les perspectives financières de la SFTRF mettent donc en évidence la nécessité de procéder à une recapitalisation, avec plusieurs apports en capital versés étalés jusqu'en 2013, pour un montant total d'environ 450 millions d'euros (trois milliards de francs). ADF participerait à ce plan en tant qu'actionnaire et effectuerait un premier apport d'environ 69 millions d'euros (450 millions de francs) à la fin de l'année 2001 ou en 2002. Cet apport serait ainsi constitué d'un versement en numéraire et de la transformation de l'avance de la SFTRF en capital social. Cette opération annulerait ainsi la dette de la SFTRF envers ADF et le remboursement précité ne serait pas effectué.

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.

De fait, 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.

Les sociétés d'autoroutes doivent cependant obtenir des éclaircissements sur deux points : leur régime fiscal et les contrats de plan.

2. Plusieurs points restent à clarifier pour évaluer la situation financière des sociétés d'autoroutes

a) Le régime fiscal des sociétés d'autoroutes

En conséquence de la condamnation de la France par la Cour de justice des communautés européennes dans son arrêt du 12 septembre 2000, la loi de finances rectificative pour 2000 a abrogé les dispositions régissant le régime spécifique de TVA concernant les concessionnaires d'ouvrage de circulation routière (articles 266-1-h et 273 *ter* du code général des impôts) et les recettes de péage perçues en contrepartie de l'utilisation d'ouvrages de circulation routière sont entrées dans le droit commun des opérations soumises de plein droit à la TVA (au taux normal) à compter du 1er janvier 2001.

Cet assujettissement a été neutre pour les usagers. Le gouvernement a pris les mesures nécessaires pour que la charge financière effectivement supportée par les usagers n'augmente pas du fait des modifications des règles de TVA.

Ainsi, à compter du 1er janvier 2001, les tarifs des classes 1, 2 et 5 (véhicules légers) ont été réputés toutes taxes comprises et n'ont subi aucune modification. Les tarifs des classes 3 et 4 (poids lourds), qui concernent essentiellement des véhicules d'usagers professionnels pouvant récupérer la TVA, ont été réputés hors taxe ; ils ont été ajustés pour intégrer une TVA de 19,6 %.

De fait, ce sont donc les sociétés autoroutières qui ont supporté la charge de TVA et non les particulier, pour un montant estimé à 1,4 milliard de francs.

Par ailleurs, au moment de la mise en service de nouveaux ouvrages, les exploitants sont tenus de soumettre à la TVA la livraison à soi-même (LASM) de ces biens. **La taxation de la LASM justifie la déduction intégrale de la taxe grevant les travaux**, et ce quelle que soit la date à laquelle elle a été supportée. En pratique, ce mécanisme, dont l'entrée en application a été fixée au 12 septembre 2000 par le VII de l'article 2 de la loi de finances rectificative pour 2000, a permis aux exploitants d'exercer leurs droits à déduction au titre de l'intégralité de la taxe ayant grevé les travaux de construction des ouvrages dont la mise en service est intervenue, ou interviendra, après la date de l'arrêt de la Cour de justice. Le montant de la taxe se rapportant à des dépenses supportées avant l'arrêt de la Cour et dont la déduction a pu, par ce mécanisme, être opérée, s'établit, selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, pour l'ensemble des concessionnaires à plus de 3 milliards de francs.

Pour les investissements correspondant à des ouvrages mis en service avant le 12 septembre 2000, la loi de finances rectificative pour 2000 a prévu que les exploitants peuvent présenter des réclamations contentieuses tendant à l'exercice d'un droit à déduction de la taxe ayant grevé à titre définitif les travaux de construction ou de grosses réparations réalisés depuis le 1er janvier 1996. Le montant restitué est égal à l'excédent de la TVA qui a ainsi grevé les travaux sur la TVA afférente aux péages qui n'a pas été acquittée du 1er janvier 1996 au 11 septembre 2000.

Un mécanisme de déduction automatique pour la TVA grevant les investissements pour des ouvrages mis en service avant le 12 septembre 2000, pour lesquels les péages sont désormais systématiquement soumis à la TVA, c'est-à-dire **le bénéfice du mécanisme dit des « crédits de départ » aboutirait à un crédit de TVA de l'ordre de 8,7 milliards de francs pour les sociétés d'autoroutes. Ce choix, trop coûteux, n'a pas été retenu.**

b) Les nouveaux contrats de plan Etat-sociétés d'autoroutes ne sont pas encore signés

Selon le ministère de l'équipement, des transports et du logement, dès lors que la réforme autoroutière sera devenue définitive, au cours du second semestre 2001, après l'approbation par le Parlement des lois de ratification des ordonnances prises par le gouvernement, une nouvelle génération de contrats de plan pour la période 2002-2006 pourra être élaborée.

La définition des objectifs de ces nouveaux contrats de plan devra se faire en cohérence avec les principes conduisant la réforme du secteur autoroutier.

Les prochains contrats de plan traiteront notamment des objectifs suivants :

- **programme d'investissements** : calendrier prévisionnel des mises en chantier, des dépenses et des mises en service en fonction de l'état d'avancement des projets, avec pour objectif la maîtrise des coûts ;

- **politique en faveur des usagers** : sécurité, modalités d'extension du système de télépéage inter-sociétés, politique de communication envisagée pour améliorer l'acceptabilité du péage, principales actions commerciales destinées à fidéliser ou développer la clientèle, politique d'accueil, par exemple des poids lourds sur les grands axes, perspectives de développement du covoiturage etc.

- **politique en faveur du personnel et emploi** : notamment conséquences du passage aux 35 heures, formation, amélioration des conditions de travail et de la sécurité, soutien de l'emploi, etc.

- **évolution tarifaire sur cinq ans** : hausses annuelles, tarification des différentes classes de véhicules, etc.

- **engagement sur des ratios financiers et de gestion**

- **qualité architecturale des ouvrages et insertion dans l'environnement.**

De fait, à la mi-1999, l'administration a lancé des réflexions pour la préparation des contrats 2000-2004. Celles-ci ont été interrompues à cause des modifications profondes du cadre d'intervention du secteur et notamment la banalisation fiscale des sociétés (passage au régime général de TVA) au 1^{er} janvier 2001 et la banalisation comptable, juridique et fiscale avec effets sur les comptes 2000, instaurée par l'ordonnance du 28 mars 2001.

Les travaux ont été relancés en mai 2000, dans un esprit différent :

- maintien de la négociation de l'évolution tarifaire et de l'encadrement des ratios de gestion ;

- discussion sur les investissements restreinte aux travaux sur autoroutes en service ou déjà concédées, tandis que les projets de développement ne peuvent être encadrés que par le truchement de ratios financiers (ratios liés au projet et ratios de structure financière générale).

En l'absence actuelle de contrats de plan, conformément au décret de 1995, les tarifs des péages sont fixés chaque année par l'administration. Quant aux investissements sur autoroute en service, ils restent encadrés par le CIES qui, chaque année, en examine le programme quinquennal.

Il est essentiel que les nouveaux contrats de plan avec les sociétés d'autoroutes soient signés rapidement, pour plus de lisibilité. Les investissements, les tarifs, les conditions financières des sociétés sont des données essentielles qu'il faut définir au plus vite. Cette urgence se manifeste encore plus depuis l'annonce de l'ouverture du capital d'Autoroutes du Sud de la France (ASF) qui ne pourra intervenir l'an prochain que dans des conditions financières clairement définies.

3. Le secteur routier est appelé à financer le budget général de l'Etat et éventuellement le développement des infrastructures ferroviaires

Le gouvernement a retenu un objectif volontariste de développement des transports alternatifs à la route, reposant notamment sur un triplement du trafic ferroviaire de fret.

Cet objectif appelé « multimodal volontariste » permettrait de répondre à la croissance et à la diversité des demandes de transport, compte tenu des exigences d'un développement durable.

Compte tenu de l'ampleur de la dette ferroviaire (253 milliards de francs) et des investissements à réaliser, **l'Etat doit toutefois trouver de nouveaux financements pour répondre aux objectifs qu'il s'est fixés.**

Une des sources de financement des projets ferroviaires sont les dividendes et éventuellement le capital des sociétés d'autoroutes.

Le gouvernement a ainsi décidé de créer **un établissement public chargé de concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin** par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet. Les ressources de l'établissement public seraient constituées par les dividendes de

ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes, et le cas échéant, par des subventions et recettes diverses.

La mission de cet établissement, annoncé par le Premier ministre à Chambéry au mois de janvier dernier, consistera à utiliser les dividendes des sociétés autoroutières alpines (AREA, société française du tunnel de Fréjus, société autoroute du tunnel du Mont-Blanc), pour participer au financement du transport ferroviaire dans les Alpes.

Par ailleurs, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie vient d'annoncer l'ouverture du capital d'Autoroutes du Sud de la France (ASF). Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a annoncé que les ressources ainsi obtenues par l'Etat pourraient être consacrées à l'intermodalité. Pour le moment, la secrétaire d'Etat au budget a toutefois indiqué que l'ouverture du capital rapporterait à l'Etat 1,54 milliard qui seront versés pour l'essentiel au fonds de réserve des retraites (1,24 milliard d'euros), le reste allant à égalité au secteur aérien (150 millions d'euros) et à la Banque de développement des petites et moyennes entreprises BDPME (150 millions d'euros).

La répartition du produit de l'ouverture du capital d'ASF

	Ressources	Affectation	
Évaluation PLF 2002	1,54	1,240	Fonds de réserve des retraites
		0,150	Secteur aérien
		0,150	BDPME
<i>Déclarations du ministre chargé des transports</i>	0,762	0,762	<i>Versement au budget des transports</i>
Total	2,3	2,3	

(en milliards d'euros)

En conclusion de ces développements sur l'investissement autoroutier, votre rapporteur estime qu'il convient de définir précisément quelles seront les modalités de financement des liaisons autoroutières non encore réalisées qui, malgré l'approche « intermodale » des schémas de service, ont des implications importantes pour l'aménagement du territoire.

Il souhaite par ailleurs que le gouvernement tienne informés les parlementaires de l'avancement de la négociation des contrats de plan avec les sociétés d'autoroutes et de toutes les implications de leur changement de régime fiscal.

Enfin, il souscrit pleinement à l'objectif de financer de nouvelles infrastructures ferroviaires, en particulier pour le fret, mais il note que ce

financement ne saurait être réalisé grâce aux seules ponctions sur l'investissement routier.

Il convient de prendre des mesures pour alléger la dette ferroviaire et revaloriser les dotations d'investissement en infrastructures de transport plutôt que de raisonner dans une enveloppe fermée où les moyens dévolus à la route seraient obligatoirement sacrifiés pour développer le rail. En effet, les projets ferroviaires ne peuvent être des solutions au problème de la congestion des réseaux de transport qu'à moyen, voire long terme, compte tenu du retard actuel des investissements et de l'organisation ferroviaire, et il sera nécessaire que pendant toute la durée des investissements, le réseau routier absorbe, de manière équilibrée, les flux de marchandises, qui ne manqueront pas de progresser.

E. LES DÉPENSES EN FAVEUR DE L'ENTRETIEN ROUTIER SONT PROGRESSIVEMENT REVALORISÉES

1. Les crédits budgétaires en faveur de l'entretien routier

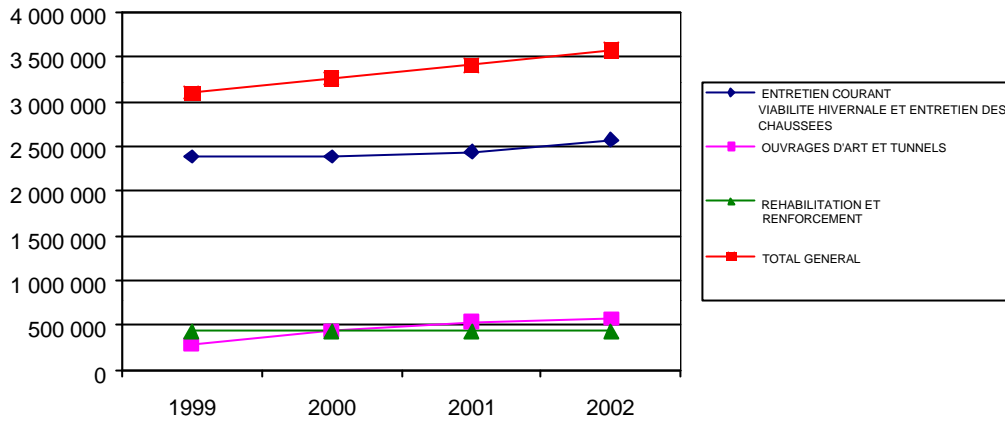
Par rapport à la loi de finances initiale 2001, la progression globale des crédits d'entretien en 2002 est de 27,16 millions d'euros soit +4,6 % en moyens d'engagement, et de 12,49 millions d'euros, soit +2,2 % en moyens de paiement.

En 2002, la priorité a été donnée aux programmes de réhabilitation des ouvrages d'art et de mise en sécurité des tunnels (+5,79 millions d'euros soit +7,1 %), ainsi qu'aux crédits d'entretien courant et préventif qui progresseront de 21,37 millions d'euros, soit +5,2 %, en moyens d'engagement et de 7,27 millions d'euros; soit +1,8 %, en moyens de paiement.

Pour le programme de réhabilitation et de renforcement des chaussées, la dotation est de 66,01 millions d'euros d'autorisations de programme et en crédits de paiement, comme en 2001.

Enfin, le programme d'aménagements de sécurité des routes nationales est maintenu à 36,59 millions d'euros en moyens d'engagement et augmente de 1,06 millions d'euros soit +3,2 % en moyens de paiement.

Entretien et réhabilitation du réseau routier national 1999-2002

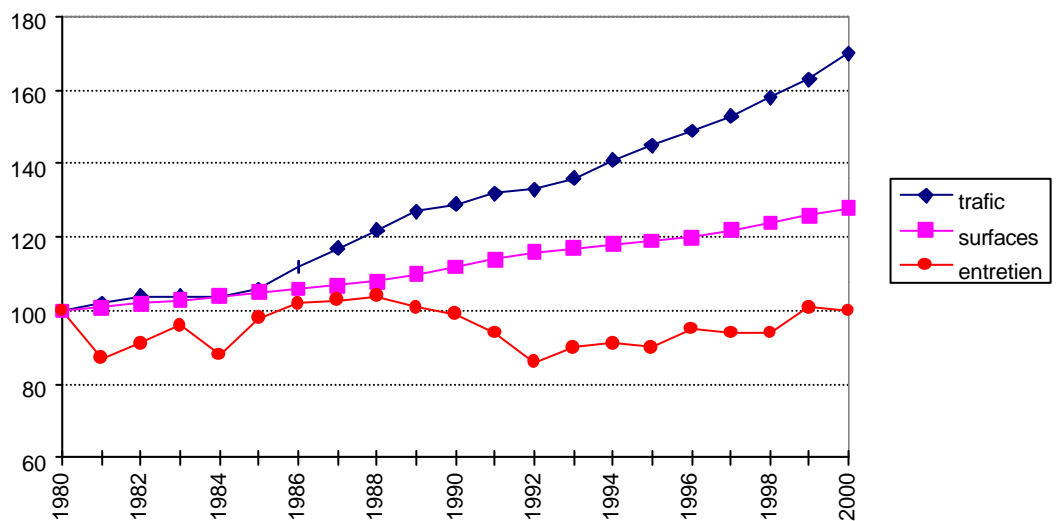


(en milliers de francs)

Même si elles sont encore relativement modérées, les revalorisations auxquelles procède le gouvernement en faveur de l'entretien des routes sont bienvenues, après 10 ans de déclin de l'investissement.

On a en effet observé 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

Rappelons que l'estimation globale des moyens financiers à consacrer à la réhabilitation des chaussées, des ouvrages d'art et des équipements est de 2,285 milliards d'euros (15 milliards de francs).

La conséquence d'un défaut de moyens financiers serait immanquablement l'accélération du processus de dégradation d'un patrimoine dont la valeur à neuf est évaluée à 122 milliards d'euros (800 milliards de francs). L'exemple des Etats Unis est à cet égard édifiant.

En tout état de cause, la poursuite à un rythme triennal des campagnes systématiques d'évaluation de la qualité du réseau permettront d'évaluer avec précision les processus d'évolution des chaussées en fonction des moyens qui leur sont consacrés.

Pour les autoroutes non concédées, et les sections mises à 2x2 voies; une augmentation des moyens est à prévoir du fait de l'accroissement des linéaires à entretenir et surtout des surfaces, d'une progression sensible du niveau de service pour répondre à la demande des usagers, de la densité et de la complexité croissantes des équipements : développement des tunnels, des aires de repos, de l'éclairage, de dispositifs de protection des nappes phréatiques, des équipements antibruit, de la signalisation,

Les programmes A75, A20 et RN7 bénéficient d'une dotation spécifique d'entretien. En effet, la politique de l'entretien routier mise en oeuvre en 1992 est basée sur une hiérarchisation du réseau routier national en cinq catégories, et chaque département reçoit annuellement une dotation globalisée calculée en fonction du linéaire et des surfaces des voies appartenant à chacune des catégories. La réalisation complète de ces programmes se traduira globalement par une augmentation variant de 20 à 30 % des coûts d'entretien consacrés à ces axes avant leur aménagement complet sous forme autoroutière.

Cette augmentation représente environ 4 % des moyens consacrés à l'entretien courant du réseau national non concédé.

2. Les personnels consacrés à l'entretien des routes

Les personnels affectés aux domaines de l'entretien et de l'exploitation des routes participent :

- à des tâches départementales, dans le cadre des conventions signées avec les conseils généraux en application de la loi du 2 décembre 1992,
- à des activités exercées pour le compte de l'Etat et des communes.

A titre indicatif, les équivalents emplois affectés à l'entretien et à des tâches d'exploitation du réseau routier national sont évalués à près de 10.000.

Le tableau ci-après donne les effectifs tous partenaires et toutes catégories confondus.

Effectifs consacrés à l'exploitation du réseau routier national

	en 1994	en 1995	en 1996	en 1997	en 1998	en 1999
Réalisation de l'entretien et de l'exploitation de la route	26 700	25 270	24 580	23 900	22 250	21 960
Ingénierie de l'entretien de la route	3 620	4 150	4 380	4 580	4 980	4 820
Ingénierie de l'exploitation de la route	2 620	2 890	2 970	3 080	3 210	3 240
Ouvriers des parcs et ateliers (compte de commerce)	6600	6700	6550	6390	6 290	6 220
Total	39 540	39 010	38 480	37 950	36 730	36 240

Source : METL

D'après ce tableau, il semble que les personnels consacrés à l'entretien routier aient connu une décroissance continue depuis 1994 et jusqu'en 1999. Le ministère de l'équipement, des transports et du logement n'a pas prolongé le tableau sur la période 2000-2002.

Toutefois le « bleu » budgétaire consacré aux services communs du ministère, qui présente des chiffres sensiblement différents, indique une progression sur 1999-2000 des personnels consacrés à l'entretien routier, de même que pour les personnels se consacrant aux travaux neufs.

Evolution des emplois en 1999-2000

	1999	2000
routes et sécurité routière	46.450	49.766
<i>travaux neufs</i>	<i>4.584</i>	<i>5.805</i>
<i>entretien, exploitation</i>	<i>41.866</i>	<i>43.121</i>
<i>Examens du permis de conduire</i>		<i>840</i>

On observera enfin que le projet de loi de finances pour 2002 procède à la création de 57 emplois d'agents d'exploitation des travaux publics de l'Etat et de 9 emplois de chefs d'équipe d'exploitation des travaux publics de l'Etat.

Il serait bienvenu que le ministère puisse donner pour les années à venir, des tableaux permettant de connaître très précisément le nombre de personnels se consacrant à l'entretien routier, dont la Cour des comptes a rappelé à l'occasion d'un rapport récent (novembre 1998) toute l'importance.

3. La mise en sécurité des tunnels

a) Les travaux de mise en sécurité des tunnels

Votre rapporteur spécial a demandé au ministère de l'équipement, des transports et du logement de lui fournir des éléments sur les travaux de mise en sécurité des tunnels. Il a obtenu la réponse détaillée suivante.

Les opérations en cours sur les tunnels routiers

Tunnel du Chat : dans l'attente de sa rénovation, et après une concertation avec les transporteurs et la mise en place de déviations à longue distance, déviations qui imposent l'usage des autoroutes, l'interdiction aux poids lourds préconisée par le comité a été mise en œuvre en mars 2000.

Tunnel du Fréjus : Le tunnel du Fréjus est un tunnel récent dans lequel les abris sont reliés à un cheminement sécurisé permettant l'évacuation des usagers en cas d'accident. D'importantes mesures destinées à renforcer la sécurité ont été mises en œuvre immédiatement après la catastrophe du Mont Blanc : régulation du trafic à hauteur de 180 poids lourds/heure depuis juillet 2000, date de l'ouverture de la dernière section de l'A43, mise en convois des transports de matières dangereuses, renforcement des équipements d'intervention à l'intérieur du tunnel, renforcement des équipes de sécurité, établissement d'un plan de secours binational, De plus, une expérimentation est faite pour la détection de la surchauffe des moteurs à l'entrée du tunnel.

Un programme de travaux complémentaires visant à offrir aux usagers une issue d'évacuation tous les 400 mètres a été élaboré ; les études de génie civil préalables indispensables sont actuellement en cours en vue d'une décision prochaine de la Commission Intergouvernementale.

Tunnel sous Fourvière : à Lyon, dans le Tunnel sous Fourvière, les quatre galeries d'intercommunication complémentaires recommandées par les experts du comité d'évaluation ont fait l'objet d'études d'ingénierie détaillées. Les travaux sont en cours.

Tunnel Maurice Lemaire de Sainte Marie aux Mines : Depuis mars 2000, le tunnel de Sainte Marie aux Mines est interdit aux poids lourds, ce qui réduit considérablement les risques d'incendie. Entre 122 et 137 millions d'euros (800 et 900 MF) de travaux devraient être engagés pour une solution qui pourrait consister dans la construction d'une galerie parallèle, afin de renforcer la ventilation et de créer un cheminement d'évacuation sécurisé. Une fois ces travaux réalisés, les poids lourds pourront à nouveau être admis dans le tunnel.

Tunnel du col de Tende : le tunnel du col de Tende a été identifié par le comité d'évaluation comme inadapté à la circulation des poids lourds. La décision a donc été prise par les autorités italiennes et françaises d'établir le cahier des charges de la construction d'un nouveau tunnel. En attendant, les transports de matières dangereuses ont été interdits, la signalisation de la circulation alternée a été renforcée, un dispositif de détection incendie a été mis en place et les agents de la Direction Départementale de l'Équipement effectuent des inspections de sécurité quotidiennes. Là encore, les contrôles seront renforcés.

De plus, 21,3 millions d'euros (140 millions de francs) sont inscrits au contrat de plan Etat-région pour renforcer la sécurité et réaliser les travaux les plus urgents dans l'attente de la construction du nouveau tunnel.

Tunnel du Lioran : conformément à la recommandation du comité d'évaluation, le système de circulation alternée des poids lourds dans le tunnel du Lioran, qui connaît un très faible trafic, a été renforcé et les transports de matières dangereuses interdits durant l'été. 76,225 millions d'euros (500 MF) ont été inscrits au contrat de plan pour la construction d'un tunnel neuf et un centre de secours sera construit à l'entrée du tunnel.

Tunnel du Mont Blanc : Le tunnel du Mont Blanc fait l'objet de travaux considérables engagés, pour près de 305 millions d'euros (2 milliards de francs), par les sociétés française et italienne. Ces travaux ont été approuvés par un comité de sécurité placé auprès de la Commission Intergouvernementale.

Des refuges pressurisés sont construits tous les 300 mètres, équipés de moyens de lutte contre l'incendie et reliés à un cheminement d'évacuation sécurisé. Trois postes de secours permanents sont aménagés, au centre et aux deux extrémités du tunnel. Les pompiers sont équipés de véhicules à double cabine et permettant l'intervention dans la fumée.

Une structure commune d'exploitation a été constituée entre les deux sociétés concessionnaires ; les systèmes de gestion technique et les équipements de détection d'incident, de surveillance et de ventilation bénéficient des technologies les plus performantes.

Un plan de secours binational a été signé par le préfet de Haute-Savoie et le président de la région autonome du Val d'Aoste et, lors du sommet franco-italien de Turin, les deux ministres ont demandé à la commission intergouvernementale d'élaborer un règlement de circulation, avec une régulation technique de la circulation des poids lourds. Il sera soumis prochainement à l'approbation des deux gouvernements.

Préalablement à la réouverture, des essais approfondis de fonctionnement des installations et de vérification de la maîtrise de l'ensemble de ces dispositifs par les agents d'exploitation et le personnel de secours publics seront réalisés.

Tunnel de l'A86 : S'agissant du tunnel de l'A 86 entre Rueil-Malmaison et Versailles, la largeur des voies permettra la circulation de tous les véhicules légers dans les conditions habituelles, l'absence de poids lourds atténuant considérablement le risque d'incendie éventuel et ses conséquences.

Dès l'origine était prévue la possibilité de passer d'un niveau à l'autre par des escaliers munis de sas pressurisés, comme dans un tunnel à deux tubes, tous les 400 m. La sécurité sera renforcée en créant des passages tous les 200 m à chaque abri.

La surveillance continue et la présence de moyens d'intervention permanents et dédiés au tunnel aux deux extrémités permettra de garantir une intervention immédiate en cas d'accident.

Les efforts en faveur de la sécurité des tunnels sont complétés par une nouvelle réglementation plus stricte.

b) Une nouvelle réglementation applicable

Parallèlement à la mise en œuvre des premières mesures d'urgence et de manière générale pour l'ensemble des tunnels, **la réglementation applicable a été entièrement revue et a fait l'objet d'une circulaire interministérielle le 25 août 2000.** Cette nouvelle réglementation, applicable

au réseau routier national, a institué un comité national d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers. Elle prévoit en outre :

- **l'examen de tous les ouvrages dans un délai de 3 ans**. Dans ce délai, le comité d'évaluation doit examiner tous les ouvrages d'une longueur comprise entre 300 mètres et un kilomètre déjà ouverts à la circulation publique. En 2001, une dizaine d'ouvrages sont inscrits, globalement c'est une soixantaine d'ouvrages qui seront examinés jusqu'en 2003. Pour chacun, un diagnostic de sécurité de l'ouvrage et de son exploitation et, lorsque nécessaire, un programme d'amélioration seront élaborés. Le préfet pourra alors, sur la base de l'avis du comité d'évaluation, prendre la décision de maintenir l'ouvrage ouvert à la circulation publique, ou prescrire des conditions d'exploitation particulières ou encore ordonner sa fermeture. S'agissant des ouvrages d'une longueur supérieure à un kilomètre, le comité d'évaluation se prononcera sur le programme d'amélioration élaboré à la suite du diagnostic de 1999 ;

- **l'obligation de procéder à des exercices de sécurité annuels** : au moins une fois par an, le maître d'ouvrage de chaque tunnel est tenu d'organiser un exercice de sécurité destiné à tester les consignes d'exploitation et leur mise en œuvre par son personnel. Il doit informer le préfet et l'autorité de police compétente préalablement à cet exercice, et leur en adresser le compte rendu détaillé, exposant le cas échéant les enseignements à tirer et les mesures correctives.

Tous les tunnels importants ont organisé un exercice interne ou ont suscité l'organisation d'un exercice de type plan de secours spécialisé depuis la sortie de la circulaire 2000-63 du 25 août 2000.

A partir de l'automne 2001, le comité d'évaluation commencera l'examen des dossiers de sécurité des tunnels en exploitation. Le dossier de sécurité doit comporter notamment la liste des exercices de sécurité effectués et l'analyse de leurs enseignements. Le comité d'évaluation sera très attentif à ce que ces éléments soient bien présents.

- **la mise en place d'un système de retours d'expériences** (opérationnel depuis le 1er janvier 2001) : les incidents ou accidents significatifs se produisant dans chaque tunnel doivent faire l'objet d'un rapport d'analyse des circonstances et des conséquences à en tirer, transmis au préfet et au centre d'études des tunnels.

Durant les 7 premiers mois de 2001, 195 incidents ont été enregistrés, dont notamment :

* 64 incidents dans le tunnel Maurice Lemaire qui ne sont que des « intrusions de véhicule de plus de 3,5 tonnes » et qui conduisent à une fermeture de l'ouvrage de quelques minutes ;

* 12 fermetures d'ouvrages dues à des saturations de trafic hors tunnel (Dullin et Epine) ;

* 4 exercices (Chatillon et Saint Germain de Joux).

- **l'obligation pour les nouveaux tunnels de respecter un ensemble de dispositions de sécurité détaillées dans une instruction technique** : un dossier de sécurité permettant de vérifier que ces dispositions ont été observées et comprenant notamment une étude spécifique des dangers doit être établi et soumis à l'avis du comité d'évaluation et du préfet ; ces dispositions ont notamment été appliquées dans le tunnel de Foix ;

- **l'instauration d'une autorisation préfectorale préalable à la mise en service** : l'ouverture à la circulation publique de tout nouveau tunnel est désormais subordonnée à l'avis du comité d'évaluation et à une décision préfectorale ;

- **le suivi de l'exploitation de tous les tunnels** : toute évolution importante ou tous travaux de modification substantielle de l'ouvrage doivent faire l'objet d'une information du préfet qui pourra saisir, s'il l'estime nécessaire, le comité d'évaluation.

c) Les crédits budgétaires

S'agissant des moyens consacrés à la maintenance des tunnels en service sur le réseau routier national non concédé, **ceux-ci ont été augmentés dès 2000 à hauteur de 70 millions de francs** (10,7 millions d'euros). La dotation annuelle a été portée à 71 millions de francs (10,8 millions d'euros) en 2001 (contre 42 millions de francs ou 6,4 millions d'euros en 1999 et 26 millions de francs ou 3,96 millions d'euros en 1997).

Par ailleurs, dès l'année 2000, **80 millions de francs (12,2 millions d'euros) sur le réseau non concédé** ont été consacrés à des travaux urgents et les mesures de mise en conformité avec la circulaire du 25 août 2000 des tunnels du réseau routier national non concédé sont financées depuis 2001 sur le chapitre 53-46/40 « renforcement des ouvrages d'art ». La part réservée aux tunnels du réseau non concédé pour 2001 s'élève à 175 millions de francs (26,7 millions d'euros) pour l'ensemble des études et des travaux.

Sur le réseau concédé (hors tunnel du Mont Blanc), ce sont respectivement 20 millions de francs (3,05 millions d'euros) et 125 millions de francs (19,06 millions d'euros) qui ont été consacrés en 2000 et 2001 aux opérations de mise en conformité.

Pour l'année 2002, les besoins sont estimés sur le réseau non concédé à 26,7 millions d'euros (175 millions de francs) et les prévisions sur le réseau

concedé (hors tunnel du Mont Blanc) sont de l'ordre de 53,4 millions d'euros (350 millions de francs).

Les tunnels hors réseau routier national, qui ne rentrent pas dans le champ d'application de la circulaire du 25 août 2000, sont concernés par le «projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transports terrestres ». Ce projet de loi a pour but de garantir aux usagers les mêmes conditions de sécurité quelque soit le maître d'ouvrage.

2^{ÈME} PARTIE : L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

1. Une nouvelle présentation budgétaire

En application de l'article 96 de la loi de finances pour 2001, adopté à l'initiative de votre rapporteur spécial, le gouvernement est désormais tenu de présenter chaque année en annexe au projet de loi de finances un rapport relatif à l'ensemble des moyens alloués par l'Etat à la lutte contre l'insécurité routière. Ce rapport doit également retracer l'effort global de la Nation en faveur de la sécurité routière et fournir les indicateurs de résultats de la politique menée en ce domaine.

En effet, la section « sécurité routière » du budget des transports ne permettait de retracer que l'effort du ministère de l'équipement, des transports et du logement, ce qui n'était pas conforme à la logique interministérielle de la politique de lutte contre l'insécurité routière.

2. Les crédits pour la sécurité routière en 2002

Pour 2002, les crédits consacrés à la sécurité routière par l'Etat sont donc estimés à 1.563 millions d'euros, en hausse de 4,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2001.

Ministères	LFI 2001	PLF 2002	2002/2001
Equipement, transports et logement	583,2	593	1,7%
Défense	487,4	520,6	6,8%
Intérieur	222,2	232	4,4%
Justice	166,2	169,7	2,1%
Emploi et solidarité	0,3	0,3	0,0%
Recherche	13,4	17,2	28,4%
Economie, finances et industrie	19,7	30,7	55,8%
Total	1.492,5	1.563,4	4,8%

(en millions d'euros)

Mais il convient de détailler plus précisément les actions des différents départements ministériels.

B. PRÉSENTATION DES ACTIONS ET CRÉDITS MINISTÉRIELS

1. Equipement, transports et logement

La lutte contre l'insécurité routière est une mission prioritaire du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Elle se décline en plusieurs actions :

- les actions de la direction de la sécurité et de la circulation routières et de la délégation interministérielle à la sécurité routière en baisse de 5 % pour 2002 à 86,7 millions d'euros (tableau n°1) ;

- l'entretien, le développement et les mesures de sécurisation du réseau routier en hausse de 3 % pour 2002 à 278,6 millions d'euros (tableau n°2) ;

- la rémunération des personnels du ministère travaillant dans le domaine de la sécurité routière en hausse de 3 % pour 2002 à 227,6 millions d'euros (tableau n°3).

Pour 2002, l'ensemble des moyens consacrés à la sécurité routière par le ministère s'élèvera donc à 593 millions d'euros, soit une progression de 2 % par rapport à 2001.

1 - Transports et sécurité routière – sécurité routière

		LFI 2001		PLF 2002	
		AP	DO/CP	AP	DO/CP
35-43	sécurité et circulation routière-dépenses de fonctionnement	-	25,3	-	26,5
37-06	dépenses relatives aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière	-	22,5	-	22,8
37-45	formation à la conduite automobile	-	8,1	-	9,3
44-43	sécurité et circulation routière- actions d'incitation	-	3,2	-	2
	dépenses ordinaires	-	59,1	-	60,6
53-48	sécurité et circulation routières- investissements, équipement, études et expérimentation	31,7	31,7	36,6	25,1
63-48	sécurité et circulation routière- participations	0,5	0,5	1,8	1
	dépenses en capital	32,2	32,2	38,4	26,1
	total général	32,2	91,3	38,4	86,7

(en millions d'euros)

2 - Entretien, développement et mesures de sécurisation du réseau routier

		LFI 2001		PLF 2002	
		AP	DO/CP	AP	DO/CP
35-42	Routes- entretien et maintenance		101,8		105,4
37-46	Services d'études techniques et centre national des ponts de secours		0,3		0,3
	dépenses ordinaires		102,8		105,6
53-46	Entretien préventif, réhabilitation, aménagements de sécurité	155,8	143,3	161,2	145,4
53-47	Développement des infrastructures, études générales	31,1	17,5	29,1	20
63-44	Subventions d'investissement aux transports interurbains	7,6	7,6	7,6	7,6
	dépenses en capital	194,5	168,4	197,9	173
	total général	194,5	271,2	197,9	278,6

(en millions d'euros)

3 – Personnel au service de la sécurité routière

		2001		2002	
		AP	DO/CP	AP	DO/CP
	Dépenses de personnel		187,8		197,5
34-97	moyens de fonctionnement des services déconcentrés		29		29,5
34-98	moyens de fonctionnement des services centraux		0,6		0,6
	dépenses ordinaires		217,4		227,6
57-58	recherche scientifique	1,1	1,1	0	0
67-58	recherche scientifique- subventions d'équipement	3	3	0	0
	dépenses en capital	4,1	4,1	0	0
	total général	4,1	221,5	0	227,6

(en millions d'euros)

2. Défense

Au travers de l'action de la gendarmerie nationale notamment, le ministère de la défense participe à l'action en faveur de la sécurité routière.

Crédits consacrés à la sécurité routière par le ministère de la Défense

		2001		2002	
		AP	DO/CP	AP	DO/CP
31-31	personnel militaire - rémunérations	-	218,1	-	223,7
31-32	indemnités et allocations	-	88	-	91,8
31-41	personnels appelés	-	4,7	-	0
31-61	volontaires- rémunérations	-	5,6	-	19,4
31-62	indemnités et allocations	-	1,5	-	5,1
33-90	cotisations sociales	-	21,6	-	23,4
33-91	prestations sociales	-	9,2	-	9,3
34-06	gendarmerie - fonctionnement	-	75	-	83,3
34-07	gendarmerie - maintien de l'ordre	-	7,6	-	8,3
34-10	alimentation	-	5,5	-	5,5
	dépenses ordinaires	0	436,8	0	469,8
53-71	équipement commun	18,4	18,4	18,4	18,4
54-41+55-11+55-21	infrastructures, entretien matériel	32,3	32,3	32,3	32,3
	dépenses en capital	50,7	50,7	50,7	50,7
	total	50,7	487,5	50,7	520,5

(en millions d'euros)

Les missions de la sécurité routière sont essentiellement assurées par les unités de gendarmerie départementale. Des unités spécialisées se consacrent de manière quasi exclusive à ces missions :

- 136 pelotons d'autoroutes et 24 brigades rapides d'intervention, regroupant 3.912 militaires assurant la surveillance de 9.316 kilomètres d'autoroutes ;

- 337 brigades motorisées assurant la surveillance des routes nationales et départementales à fort trafic.

Au total, le ministère estime que plus de 13.000 militaires de la gendarmerie sont engagés dans une mission de sécurité routière, pour des crédits qui s'élèveront à 520,5 millions d'euros en 2002 (+ 7,0 %).

3. Intérieur et Justice

Le ministère de l'Intérieur intervient dans le domaine de la sécurité routière par des actions de prévention, de contrôle et de répression sur la voie publique (police de la circulation contrôles de vitesse, d'alcoolémie..) sous la conduite de la direction générale de la police nationale, mais aussi par l'action de sa sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (bureau des usagers de la route, réglementation des véhicules, service des informations statistiques notamment sur les accidents et infractions) et de la direction générale de l'administration et des préfetures.

Au total, le ministère de l'Intérieur estime consacrer 232 millions d'euros pour 2002 (+ 4 %) aux actions de sécurité routière.

Dépenses du ministère de l'intérieur en faveur de la sécurité routière

		2001	2002
		DO/CP	DO/CP
31-01+31-02	administration centrale - rémunérations et indemnités	0,9	0,9
31-11+31-12	administration territoriale - rémunérations et indemnités	11,1	11,6
31-41+31-42	police nationale - rémunérations et indemnités	204,8	213,7
34-01	administration centrale - moyens de fonctionnement	0,9	0,9
34-41	police nationale - moyens de fonctionnement	4,1	4,3
34-82	dépenses d'informatique et de télématique	0,1	0,1
37-10	administration préfectorale - dépenses diverses	0,5	0,5
total dépenses ordinaires		222,4	232

(en millions d'euros)

Le ministère de la justice est quant à lui chargé de sanctionner les comportements routiers les plus dangereux en utilisant de manière optimale les dispositifs légaux et réglementaires, conformément aux termes de la circulaire de la direction des affaires criminelles et des grâces du 25 mai 2001.

Aussi le ministère de la justice consacrera 169,6 millions d'euros à la lutte contre l'insécurité routière en 2002, soit sensiblement la même dotation qu'en 2001.

Dépenses du ministère de la justice en faveur de la sécurité routière

		2001	2002
		DO/CP	DO/CP
31-90/92/96 - 33-90/91	dépenses de personnel	119,4	121,8
37-11	Frais de justice	4,2	4,2
37-92	Services judiciaires – moyens de fonctionnement et de formation	15,9	16,2
37-98	Services pénitentiaires – moyens de fonctionnement et de formation	26,8	27,4
total dépenses ordinaires		166,3	169,6

(en millions d'euros)

4. Les autres actions ministérielles

L'essentiel de l'action en faveur de la sécurité routière est assuré d'une part par le ministère de l'équipement, des transports et du logement pour l'entretien des routes, l'information et la coordination des moyens et d'autre part par les ministères de la défense, de l'intérieur et de la justice pour le contrôle, la prévention, et la sanction.

Toutefois, les ministères de la recherche et de l'économie, des finances et de l'industrie consacrent également des moyens à la lutte contre l'insécurité routière :

- **les crédits relevant du ministère de la recherche s'élèveront à 17,1 millions d'euros en 2002 (+ 28 %)**, consacrés essentiellement au financement des activités de deux organismes : le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) qui comprend un pôle Exploitation et sécurité routières qui mène des études sur le rôle de l'infrastructure dans la sécurité de la route et joue un rôle de pilotage pour les études menées par les centres d'études techniques de l'équipement, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) qui travaille sur le développement technologique des systèmes de transport.

- **les crédits relevant du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie s'élèveront à 30,7 millions d'euros pour 2002 (+ 56 %)**. Il s'agit des dépenses consacrées aux installations des centres de contrôle technique et de fonctionnement courant des Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

Enfin, le ministère de l'emploi et de la solidarité consacrera 280.000 euros à la sécurité routière en 2002 (- 10 %), essentiellement pour l'étude épidémiologique liée à la mise en place du dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans des accidents mortels de circulation, en application des dispositions de la loi du 18 juin 1999.

II. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA VOIE DE LA RÉFORME

A. DES RÉSULTATS PLUS ENCOURAGEANTS MAIS LES EFFORTS DOIVENT SE POURSUIVRE

1. Une nécessaire remise à plat des crédits pour une politique interministérielle

Votre rapporteur estime que la nouvelle présentation des crédits de la sécurité routière est de nature à développer une analyse sur l'efficacité de cette politique interministérielle.

L'an dernier, votre rapporteur soulignait l'urgence d'une évaluation de la politique de sécurité routière car il considérait qu'au delà de la mobilisation très forte des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière, il était nécessaire de procéder à un audit exhaustif de cette politique.

En effet, le ministère de l'équipement, des transports et du logement n'était pas en mesure de donner des précisions sur les moyens en personnel et en fonctionnement du service de la sécurité routière. Celui-ci ne disposait pas de moyens propres et il n'existait aucun document de synthèse sur ce sujet.

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'était pas suffisamment clair. De même, hors du comité interministériel qui se réunit une fois par an, la politique interministérielle avait peu de consistance.

Votre rapporteur souhaite que sur le fondement de l'analyse désormais disponible des crédits consacrés par chaque ministère à la sécurité routière, une véritable procédure interministérielle se mette en place, sous l'impulsion de la direction de la sécurité routière.

2. Des résultats plus encourageants

Le «jaune» budgétaire sur la sécurité routière doit comporter des indicateurs de résultat sur la politique de sécurité routière.

De fait, les graphiques montrant l'évolution, sur les trente dernières années, du nombre de tués, du nombre d'accidents corporels, et du taux d'accidents indiquent clairement que malgré une multiplication par 2,5 de la circulation routière depuis 1970, le nombre de tués a décru.

L'évolution sur les trois dernières années montre que si l'année 1998 a été caractérisée par de mauvais résultats, la diminution du nombre de tués sur les routes a atteint 4,8 % en 1999 et 5,5 % en 2000.

L'amélioration constatée en 2000 est plus marquée chez les usagers les plus exposés, les jeunes de 20 à 24 ans (- 10,1 %), de 15 à 19 ans (- 7,3 %), les cyclistes (-21 %) et les piétons (-14,6 %). En 2000, on a ainsi enregistré 121.223 accidents corporels, 7.643 tués à six jours, soit 8.079 tués à trente jours, 162.117 blessés dont 27.407 blessés graves.

Ce bilan est favorable par rapport à celui de 1999 avec moins d'accidents corporels (-2,7 %), de blessés (-3,3 %), de tués (-4,8 %) et surtout beaucoup moins de blessés graves (-14,0 %), forte diminution observée sur une longue période mais qui s'est accélérée en 2000.

La tendance plutôt favorable en 1999 et 2000 semble s'être poursuivie sur les six premiers mois de l'année 2001, avec une diminution de 5,9 % du nombre de tués sur les routes par rapport à la même période de l'année précédente.

Le bilan de la sécurité routière sur les 4 premiers mois de 2001

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
4 mois 2001	36 115	2 241	7 726	40 401	48 127
4 mois 2000	38 420	2 409	8 699	42 944	51 643
Différence	-2 305	-168	-973	-2 543	-3 516
Évolution	-6,0%	-7,0%	-11,2%	-5,9%	-6,8%

Cependant, ces résultats restent fragiles et une politique durable de lutte contre les accidents de la route doit s'appuyer sur des études approfondies des causes des accidents et sur un travail de long terme sur le comportement des conducteurs. Pour cela, il est nécessaire que l'action interministérielle en faveur de la sécurité routière prenne mieux en compte les nombreux acteurs de la prévention routière, dont les actions, notamment au niveau des collectivités locales, sont essentielles.

3. Les orientations de la politique de sécurité routière en 2001 et 2002

Il convient de noter que le nombre de tués en 2000 n'a jamais été aussi bas depuis que des statistiques fiables existent (1956).

Cette amélioration coïncide avec la mise en œuvre des mesures de la loi n°99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents et des décisions prises lors du comité interministériel de sécurité routière d'avril 1997 (délit de récidive de très grande vitesse, responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise, obligation de formation pour les conducteurs novices responsables d'infractions...).

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.

Réuni au cours de la semaine de la sécurité sur la route autour du Premier ministre, le comité interministériel du 25 octobre a montré la continuité dans l'action des pouvoirs publics contre l'insécurité routière. Après avoir pris acte des résultats encourageants obtenus au cours des derniers mois en matière de gain de vies sur les routes, il a été décidé de maintenir le haut niveau de contrôles routiers engagé au printemps, et de compléter les actions décidées au cours des précédents CISR (1997 et 1999).

L'importance du dialogue avec tous ceux qui participent à l'amélioration de la sécurité routière a été confirmée et a conduit à décider de la création d'un conseil national de la sécurité routière indépendant, doté d'un comité scientifique.

Enfin la nécessité de la lutte contre les excès de vitesse et la sur-accidentalité des jeunes conducteurs a été rappelée et sera intensifiée.

Plus récemment, le comité interministériel pour la sécurité routière du 25 octobre 2000 a fait les propositions suivantes :

- créer un conseil national de la sécurité routière, composé de parlementaires, de représentants des collectivités locales, d'associations, d'acteurs économiques et sociaux.

Pour améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route :

- création de l'attestation de première éducation à la route à l'école primaire,

- évolution de l'attestation scolaire de sécurité routière passée en classe de 3ème, devenant la première étape du permis de conduire,

- renforcement des aides à l'accès au permis de conduire pour les jeunes en difficulté,

- recrutement supplémentaires de 230 inspecteurs du permis de conduire sur 3 ans (hausse de près de 30 % par rapport à 1998), pour améliorer les conditions de passage de l'examen.

Poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles :

- extension du pouvoir de rétention du permis de conduire aux excès de vitesse de plus de 40 km/h,

- renforcement des unités spécialisées de la gendarmerie et de la police nationales en moyens matériels permettant notamment des contrôles automatisés,

- expérimentations d'alternatives aux poursuites sous la forme de « sanctions pédagogiques », éthylotest anti-démarrage pour les infractions liées à l'alcool, enregistreur de vitesse pour celles liées à la vitesse.

Renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules :

- intensification de l'investissement de l'Etat en matière de travaux de sécurité, suppression ou protection des obstacles latéraux et mise en place de glissières mieux adaptées aux motocyclistes,

- élaboration d'un schéma directeur d'information routière et de sécurité, permettant d'offrir aux usagers du réseau trans-européen, une information en temps réel sur les perturbations de trafic, la climatologie et les dangers proches.

Au-delà des actions présentées lors du dernier comité interministériel, il faut remarquer également les travaux qui ont été menés en coopération avec les administrations concernées et la commission supérieure de codification afin de **recodifier à droit constant le code de la route**. Ce code recodifié est entré en vigueur à compter du 1^{er} juin 2001 (ordonnance des 22 septembre et 21 décembre 2000 et décrets du 22 mars 2001). Ces importants travaux ont permis d'améliorer sa lisibilité, notamment en rapprochant la règle de sa sanction, et sa cohérence.

LES PRINCIPAUX AXES D'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS EN 2001 ET 2002.

Les objectifs fixés par le dernier CISR du 25 octobre 2000: mobilisation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, formation à tous les âges de la vie, renforcement de l'efficacité du contrôle-sanction et de la dissuasion qu'il exerce, amélioration de la sécurité des infrastructures et des véhicules, sont ceux des pouvoirs publics pour l'année 2001 et le resteront durant l'année 2002.

L'année 2001 sera marquée par une nouvelle semaine de la sécurité sur la route qui se déroulera du 20 au 28 octobre. Cet événement deviendra un rendez-vous annuel qui permettra d'échanger sur les actions engagées dans les départements et l'ensemble du territoire.

L'action de l'Etat dans les départements

Les priorités de l'Etat pour l'action départementale sont en 2001:

- les plans de contrôle départementaux qui concourent au maintien d'un haut niveau des contrôles grâce aux moyens décidés lors des deux derniers CISR. Les contrôles doivent s'accompagner d'actions d'information, de formation et de sensibilisation.

- la mise en place de plans de prévention des risques routiers qui se poursuit aussi bien dans les entreprises privées que dans les services déconcentrés de l'Etat au sein desquels la formation d'animateurs spécialisés est prévue.

des actions spécifiques en direction des jeunes avec comme objectif une diminution de la sinistralité.

- les actions du programme LABEL VIE se poursuivent en 2001 en direction des publics lycéen et étudiant l'apprentissage à la conduite pour les jeunes en difficulté dans le cadre de leur insertion sociale et professionnelle sera développée par l'intermédiaire de programmes spécifiques.

- la formation post permis pour les conducteurs novices et expérimentés doit se développer dans tous les départements grâce à la mise en place d'une offre de formation. Les enseignants de la conduite seront encouragés à participer à la lutte contre l'insécurité routière.

A la suite de la mise en place des pôles de compétence sécurité routière dans les départements, une des priorités pour l'année 2001 est l'élaboration du programme d'actions de l'Etat, avec une forte implication de l'ensemble des services déconcentrés. Us différents partenaires de l'Etat seront incités à élaborer leur programme d'actions en fonction de leurs propres champs de compétence.

La création d'un centre de ressources sécurité routière dans chaque département doit faciliter l'action des différents partenaires en mettant à leur disposition des outils d'animation, des supports de communication, des analyses et des études.

L'exploitation de la route.

Le développement d'un service d'informations routières en temps réel accessible quasi gratuitement au plus grand nombre des usagers est un des objectifs défini par le dernier CISR. Un schéma directeur de l'information routière sera élaboré ainsi qu'une stratégie de relation avec les principaux producteurs et diffuseurs d'information.

Le déploiement des organisations de surveillance, d'intervention, de gestion de trafic sur le réseau routier et l'implantation d'équipements de recueil de données, de gestion du trafic ou d'information des usagers seront poursuivis en 2001 dans le cadre du schéma d'exploitation de la route (SDER). Des éléments de diagnostic, des méthodes et des démarches de qualité continueront à être développés afin de renforcer la sécurité des infrastructures. Après avoir porté sur le traitement des « points noirs », des zones d'accumulation d'accidents graves, l'action de l'Etat s'est orientée vers des approches par itinéraire. Il importe désormais d'agir sur des éléments accidentogènes plus diffus (perception de la route, obstacles latéraux...).

La formation du conducteur.

Dans ce domaine, l'accent est mis tout particulièrement sur le passage d'un système centré sur le permis de conduire à un continuum éducatif. Dans ce but, l'amélioration de la qualité de la formation, la mise en place du permis de conduire en trois modules et l'évaluation des rendez-vous post permis en vue de leur généralisation éventuelle sont les objectifs recherchés,

Afin de faire des délégués et inspecteurs du permis de conduire des acteurs de la sécurité routière, leur formation initiale et continue intégrera mieux la formation aux données de la sécurité routière.

Le véhicule.

Les pouvoirs publics français, dans le cadre européen, contribueront à l'élaboration d'une directive sur les limiteurs de vitesse avertisseurs modulables. Par ailleurs, la réglementation des véhicules devra évoluer consécutivement à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Une activité de suivi, d'évaluation de dispositifs techniques et de veille technologique pour de nouveaux produits se poursuivra : dispositif de retenue des enfants, feux de jour pour véhicules, dispositifs de contrôle du port de la ceinture, dispositif d'enregistrement (boîte noire).

B. MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'action en faveur de la sécurité routière ne se résume pas aux actions ministérielles, comme en témoignent les informations données dans le « jaune » budgétaire.

1. L'action des collectivités locales

Les collectivités territoriales (communes et départements) sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie. Les accidents intervenant sur le réseau départemental et le réseau communal représentent 79,2 % du total et 67,5 % des tués. Dans le même temps, les dépenses en infrastructures routières des collectivités locales se sont élevées à 4,47 milliards d'euros en 1998.

Les plans départementaux d'action de sécurité routière constituent un outil de coopération important entre l'Etat et les collectivités locales, et

l'examen de ces plans en 2000 a montré que les collectivités locales y consacraient 2,43 millions d'euros.

Par ailleurs les contrats de plan Etat-régions signés en 2000 comportent pour chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS) pour un montant total de 305 millions d'euros consacré à des travaux de sécurité.

Concernant les opérations inscrites au XIIème contrat de plan Etat-régions, l'objectif est d'améliorer globalement les conditions de circulation sur les voies rapides des grandes agglomérations : grâce à l'implantation d'équipements spécifiques dédiés à l'exploitation de la route, qui contribuent à une meilleure gestion du trafic, et permettent de fournir une aide aux déplacements des usagers par l'information routière.

Les systèmes prennent en compte la dimension intermodale des déplacements et intègrent les orientations des Plans de Déplacements Urbains (PDU). Ces opérations sont menées en partenariat avec les collectivités locales. Ainsi, 16 opérations inscrites au CPER sont en cours de développement en 2001, à Strasbourg, Bordeaux, Rennes, Rouen-Le Havre, Toulouse, Lille, Nantes, Chambéry, Lyon, Grenoble, St Etienne, en Ile de France et sur l'A31 (Nancy – Metz – Luxembourg).

En 2001, l'Etat a consacré 13,11 millions d'euros (86 millions de francs) aux financements d'investissements liés à l'exploitation de la route dans le cadre de ces opérations contractualisées avec les collectivités locales.

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL) qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros a par ailleurs été complété en 2000 par 3,05 millions d'euros consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Malgré de récents efforts, votre rapporteur estime qu'il conviendrait de faire un bilan plus approfondi de l'action des collectivités locales en faveur de la sécurité routière et de réfléchir aux moyens pour l'Etat d'accompagner leurs initiatives.

Votre rapporteur estime en effet qu'un suivi permanent de l'action des collectivités locales serait nécessaire. Il souhaite que le nouveau conseil national de la sécurité routière qui devrait être mis en place avant fin 2001 et comprendrait des représentants du Parlement, du Conseil économique et social, des collectivités locales, des acteurs économiques et sociaux et des associations, soit l'instrument d'une plus grande ouverture.

Le nouveau conseil national de la sécurité routière

Un Conseil National de la Sécurité Routière a été créé, afin que tous les acteurs concernés disposent de l'ensemble des éléments de l'insécurité routière et connaissent les fondements et les résultats de la politique de sécurité routière menée par le Gouvernement. Ce conseil dont la décision de création a été prise par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 25 octobre 2000 est chargé de formuler au Gouvernement des propositions de mesure en faveur de la sécurité routière, d'une part, et, d'autre part, de commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière et des évaluations des actions de sécurité routière. (décret n°2001-784 du 28 août 2001)

2. L'action des sociétés d'autoroutes et des partenaires privés

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes développent d'importantes actions en faveur de la sécurité routière puisqu'elles sont évaluées à 423,2 millions d'euros pour 2002. Il s'agit de dépenses de fonctionnement et de personnel pour 158 millions d'euros (plaquettes d'information, campagnes de sensibilisation des conducteurs, assistance sur les aires de repos, exercices de simulation d'incendie dans les tunnels), de dépenses d'entretien pour 124,5 millions d'euros (élagage, maintenance des équipements autoroutiers, viabilité hivernale), et de dépenses d'investissement pour 140,6 millions d'euros (aménagement de refuges, rectifications de virages, élargissement des bandes d'arrêt d'urgence..).

Compte tenu des moyens mis en œuvre, à peine inférieurs à la dotation budgétaire du budget de l'équipement, des transports et du logement en faveur de la sécurité routière, l'action des sociétés d'autoroutes apparaît comme essentielle dans la politique générale en faveur de la sécurité routière. Votre rapporteur souhaite donc que dans les prochains contrats de plan qui seront signés avec les sociétés d'autoroutes, les moyens consacrés à la sécurité routière soient clairement définis et revalorisés.

A titre d'exemple, il faut souligner que les sociétés d'autoroutes travaillent en partenariat avec l'Etat pour des opérations d'information routière.

L'information routière

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 25 octobre 2000 a décidé la mise en œuvre d'un schéma directeur d'information routière (SDIR). Trois objectifs sont associés à ce schéma :

- disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur le réseau transeuropéen et assimilé de 20.000 km,

- la rendre accessible au plus grand nombre en la mettant sur des serveurs télématiques et à disposition des médias et des opérateurs fournissant des informations routières,

- faire circuler une information routière synthétique en temps réel entre les différents acteurs (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, services de secours, autorités).

L'utilisateur doit pouvoir disposer, en temps réel, de données événementielles sur l'ensemble des événements perturbants, (accidents, bouchons, chantiers, coupure d'axe, conditions météo difficiles tels que le brouillard, verglas ...) et sur les conditions de circulation.

La mise en place d'une architecture cadre pour la bonne coordination des différents acteurs, publics (gestionnaires de voiries, forces de l'ordre et autorités) et privés (opérateurs diffusant des informations routières), intervenant dans le domaine de l'information routière, est nécessaire ; trois lignes directrices cadrent cette architecture :

- la puissance publique, à la fois responsable de la sécurité et gestionnaire de la voirie, doit garder la maîtrise des flux de déplacements et en particulier celle de l'information, notamment en période de crise,

- une information d'intérêt général, sans restriction sur les aspects sécurité dans le déplacement, doit être accessible par chacun,

- les opérateurs sont des vecteurs permettant de démultiplier la diffusion de l'information.

La consolidation et la synthèse des données essentielles (événements, conditions de circulation...), concernant la sécurité et les conditions de circulation, recueillies par les gestionnaires de voirie, les forces de l'ordre, seront réalisées par les centres d'information routière (CRICR). Fonctionnant 24h/24, ils deviendront ainsi la plaque tournante de l'information routière publique en France.

A l'horizon de 2005, l'objectif est d'avoir un recueil sur 12 500 km et d'équiper par conséquent 3 800 km de routes nationales (au-delà des 7 300 km d'autoroutes concédées, 500 km de Voies Rapides Urbaines équipées, et 900 km de Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier).

Une première expérimentation vient d'être lancée en milieu d'année 2001 ; elle concerne le corridor Paris-Lyon-Marseille, en partenariat avec les sociétés d'autoroutes SAPRR et ASF, l'axe A31 Luxembourg - Dijon, le réseau maillé des axes alpins avec AREA, ainsi que l'autoroute A75. Des enseignements sont attendus en matière d'organisations, de procédures à mettre en place et d'équipements nécessaires ; l'évaluation qui sera faite de cette expérimentation permettra d'étendre progressivement le dispositif au reste du réseau.

Les actions entreprises les années précédentes, notamment celles liées à Bison Futé sont poursuivies en 2001. Il s'agit d'actions de communication avec la publication de dossier de presse, du calendrier, de la carte « conseil et itinéraire Bis » et de dépliants spécifiques distribués gratuitement aux usagers. Des points d'accueil Bison Futé sont ouverts lors des grandes migrations sur les axes les plus fréquentés, ils permettent aux usagers d'obtenir de l'information sur les conditions de circulation mais aussi de faire une pause détente.

Enfin, les entreprises doivent également être des partenaires des pouvoirs publics dans la lutte contre l'insécurité routière, qui concerne en particulier les accidents de travail.

L'action des entreprises en faveur de la sécurité routière

Le CISR du 2 avril 1999 a décidé que l'Etat, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragerait la mise en oeuvre des plans de prévention des risques routiers dans les entreprises.

En mars 2000, un partenariat CNAM/DSCR a été conclu qui vise à favoriser et développer les actions de sensibilisation et de prévention des Caisses Régionales d'assurances Maladie vers les entreprises. Dans le cadre de ce partenariat, deux groupes de travail ont été constitués, l'un sur l'évaluation du risque et l'autre sur la détermination des référentiels de formation. Les entreprises, en contrepartie de leurs engagements en faveur d'une politique de sécurité routière, reçoivent des incitations financières en provenance de la Sécurité Sociale.

Par ailleurs, trois groupes de travail sont chargés des questions suivantes :

- élaboration d'un « référentiel entreprise » : un manuel de mise en place d'une politique de sécurité routière en entreprise a été rédigé,
- labellisation des sociétés spécialisées dans la prévention des risques routiers (préventeurs) et des formations,
- mise au point de propositions concernant le comité de promotion et de suivi du dispositif.

En 2000, six chartes ont été signées entre les pouvoirs publics et des entreprises (et une fédération professionnelle) dans lesquelles les entreprises concernées s'engagent sur des objectifs précis en matière de sécurité routière.

MODIFICATIONS DE CRÉDITS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

- **2.000 euros à titre non reconductible** sur l'article 44-20/50
(actions d'incitation en matière de sécurité routière)

- **3.049.000 euros à titre non reconductible** en autorisations de
programme et crédits de paiement sur l'article 53-47/30 (investissements sur le
réseau routier national hors Ile-de-France)

- **457.000 euros à titre non reconductible** en autorisations de
programme et crédits de paiement sur l'article 65-43/50 (opérations liées à
l'aménagement du réseau routier national) **et 31.000 euros à titre non
reconductible** en autorisations de programme et crédits de paiement sur
l'article 63-48/10 (organismes contribuant à la prévention des accidents).

EXAMEN EN COMMISSION

Le mercredi 31 octobre 2001, sous la présidence de **M. Alain Lambert, président**, la commission a examiné les crédits de l'équipement, des transports et du logement : **III. – Transports et sécurité routière : Routes et sécurité routière**, sur le rapport de **M. Gérard Miquel, rapporteur spécial**.

M. Alain Lambert, président, a souhaité connaître le montant des crédits inscrits dans le budget 2002 pour la mise en sécurité des tunnels routiers. Par ailleurs, il a souhaité qu'une vigilance toute particulière soit accordée aux négociations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre de l'élaboration des nouveaux contrats de plan et du changement de leur régime fiscal, en particulier du fait de l'application de la TVA aux péages autoroutiers. Il a expliqué que l'issue de ces négociations aurait des conséquences importantes sur l'avenir des investissements autoroutiers.

M. Gérard Miquel a répondu que l'Etat consacrerait 26,7 millions d'euros en 2002 pour permettre la poursuite de la mise en sécurité des tunnels engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, en observant que le récent drame du tunnel du Gothard en Suisse avait dramatiquement rappelé l'importance de ces travaux de sécurisation. S'agissant des contrats de plan entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes et du changement de leur régime fiscal, il s'est déclaré favorable au suivi de ce sujet d'importance, en soulignant que la France avait encore besoin, pour plusieurs années, d'investissements routiers, dans certaines régions de l'ouest en particulier, et qu'il convenait de ne pas les remettre en cause.

A l'issue de ce débat, la commission a décidé de réserver son vote sur les crédits de l'équipement, des transports et du logement jusqu'à l'examen le 14 novembre des crédits consacrés à l'aviation et à l'aéronautique civiles, le président rappelant qu'il serait procédé à un seul vote sur l'ensemble des crédits du ministère.

Le mercredi 14 novembre 2001, la commission a décidé de proposer au Sénat le rejet des crédits du budget de l'équipement, des transports et du logement.

Elle a confirmé son vote le jeudi 22 novembre après avoir pris connaissance des modifications introduites par l'Assemblée nationale.

Réunie le **mercredi 31 octobre 2001**, sous la présidence de **M. Alain Lambert, président**, la commission des finances a procédé à l'examen des crédits du ministère de l'Équipement, des transports et du logement (**III. – Transports et sécurité routière : Routes et sécurité routière**), sur le rapport de **M. Gérard Miquel, rapporteur spécial**.

Le **mercredi 14 novembre 2001**, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat **le rejet des crédits de l'Équipement, des transports et du logement pour 2002**.

Elle a confirmé son vote le jeudi 22 novembre 2001, après avoir pris connaissance des modifications introduites par l'Assemblée nationale.