

N° 69

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 1985, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général*

TOME III

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

ANNEXE N° 35

**Urbanisme, logement et transports**

**II. Transports.**

**3. Transports intérieurs**

**ROUTES**

*Rapporteur spécial* : M. Michel DREYFUS-SCHMIDT.

[1] Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques De cours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legoux, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Deifau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean François-Poncet, Jean Francou, Pierre Gamba, Henri Gastachy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice Bokanowski, Josy Moinet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, M. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 23 et annexes, 2365 (annexe n° 41), 2370 (tome XVII) et in-8° 663.  
Sénat : 68 (1964-1985)

Loi de Finances - Routes - Transports terrestres.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....</b>	<b>5</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>7</b>
<b>AVANT PROPOS .....</b>	<b>9</b>

### CHAPITRE PREMIER

<b>LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.....</b>	<b>11</b>
<b><i>I. LES OBJECTIFS A LONG TERME.....</i></b>	<b>11</b>
<b><i>II. L'ETABLISSEMENT PUBLIC « AUTOROUTE DE FRANCE » .....</i></b>	<b>13</b>
<b><i>III. LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1985 .....</i></b>	<b>15</b>

### CHAPITRE II

<b>L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.....</b>	<b>21</b>
<b><i>I. LES RENFORCEMENTS DE CHAUSSEES .....</i></b>	<b>23</b>
<b><i>II. RENFORCEMENT ET ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART.....</i></b>	<b>23</b>
<b><i>III. L'ENTRETIEN DES CHAUSSEES .....</i></b>	<b>24</b>
<b><i>IV. PARCS ET CENTRES AUTOROUTIERS.....</i></b>	<b>25</b>

**CHAPITRE III**

<b>SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERE .....</b>	<b>27</b>
<b><i>I. PRESENTATION DES CREDITS POUR 1985 .....</i></b>	<b>27</b>
<b><i>II. LA SECURITE ROUTIERE .....</i></b>	<b>28</b>
<b>A. Le constat .....</b>	<b>28</b>
<b>B. Les actions engagées .....</b>	<b>30</b>
<b><i>III. LA CIRCULATION ROUTIERE .....</i></b>	<b>34</b>
<b>A. L'exploitation routière .....</b>	<b>34</b>
<b>B. L'information routière .....</b>	<b>35</b>

## I. OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. L'année 1984 est marquée par l'adoption du schéma directeur routier. Celui-ci comprend notamment :

- 6.520 km d'autoroutes concédées, dont 1.380 km d'autoroutes nouvelles,

- 2.260 km de prolongements d'autoroutes aménagés, en général, à deux fois deux voies,

- 6.830 km d'autres liaisons du territoire pour un réseau national (routes et autoroutes) de l'ordre de 34.000 km.

Dans un souci de réalisme, ce projet est volontairement en retrait par rapport au programme défini en 1977 et trace les grandes lignes d'un réseau autoroutier minimum et cohérent, compatible avec la capacité de financement des sociétés concessionnaires.

2. Le projet de budget pour 1985 s'inscrit dans ce nouveau cadre et, malgré une rigoureuse sélectivité, dégage les moyens indispensables à la réalisation des principaux objectifs routiers du IX<sup>e</sup> Plan.

Ainsi, la diminution de 9,1 % des crédits budgétaires destinés à l'entretien et à la modernisation des infrastructures du réseau routier étant compensée par un abondement du Fonds spécial des grands travaux plus important qu'en 1984, les dotations globales pourront être maintenues au niveau de l'année dernière.

## II. EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 7 novembre 1984, sous la présidence de **M. Edouard Bonnefous**, Président, la Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget pour 1985 de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Transports intérieurs - Routes).

**M. Michel Dreyfus-Schmidt**, rapporteur spécial, a, tout d'abord, indiqué que le budget routier pour 1985 était marqué dans sa structure par le regroupement des organismes d'études techniques et l'intervention massive du fonds spécial des grands travaux qui vient de relayer les dotations budgétaires, mais rend la lecture du budget plus difficile compte tenu des incertitudes existant sur l'affectation précise de l'enveloppe globale du fonds.

Puis, **M. Michel Dreyfus-Schmidt** a présenté les grandes masses des crédits affectés au développement du réseau routier national (moins 12,5 % en moyens de paiement et moins 15,1 % en autorisations de programme avant transfert), à l'entretien de ce réseau (moins 1,2 % en moyens de paiement et moins 9,9 % en autorisations de programme avant transfert) et à la sécurité et à la circulation routière (moins 4,8 % en moyens de paiement et moins 41,2 % en autorisations de programme).

Puis, le rapporteur spécial a fait part à la Commission de ses principales observations.

**M. Stéphane Bonduel** a souligné la faible part des dotations affectées à la sécurité routière et s'est interrogé sur l'intervention dans ce domaine du Fonds spécial des grands travaux.

**M. Edouard Bonnefous**, président, a demandé au rapporteur spécial d'introduire dans son rapport un bilan des réalisations du programme autoroutier français et s'est interrogé sur le fractionnement des liaisons en construction. Il a souligné, en outre, le problème posé par le non-respect généralisé des limites de vitesse imposées aux véhicules utilitaires et l'absence de contrôle suffisant des systèmes d'échappement des gaz de ces véhicules.

**M. Jacques Mossion** s'est inquiété, en dépit des interventions du Fonds spécial des grands travaux, de la situation des entreprises, notamment petites et moyennes, intervenant dans le domaine des travaux routiers.

A l'issue de ce débat, la Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1985 du budget des transports intérieurs consacrés aux routes.

## AVANT PROPOS

**Mesdames, Messieurs,**

Le changement de Gouvernement intervenu au mois de juillet 1984 s'est accompagné du regroupement, sous l'autorité d'un même Ministre, des compétences en matière d'Urbanisme, de Logement et de Transport.

Cette profonde modification n'est pas sans conséquence sur la structure des crédits budgétaires de ce vaste ensemble. En particulier, elle fournit l'occasion de rassembler sur de mêmes chapitres des moyens antérieurement dispersés entre le ministère des Transports d'une part, et le ministère de l'Urbanisme et du Logement d'autre part. Les dotations destinées aux routes sont largement affectées par ces mouvements. Aussi, pour être significative, toute comparaison avec l'exercice précédent doit s'appuyer sur les crédits prévus avant transfert.

Par ailleurs, pour apprécier dans sa totalité l'effort consenti par l'Etat dans le domaine routier, il faut tenir compte des moyens que le Fonds spécial des grands travaux (F.S.G.T.) consacra en 1985 à ce type d'intervention. A cet égard, dans le cadre initial d'une quatrième tranche fixée à 4 milliards de francs, 500 millions supplémentaires revenaient aux routes, permettant ainsi de porter à 1,25 milliard de francs l'enveloppe globale que le F.S.G.T. destinait aux travaux d'entretien et de modernisation du réseau.

La récente décision visant à porter à 6 milliards le montant total de la quatrième tranche fait espérer à votre rapporteur que le secteur routier pourra, en définitive, bénéficier de moyens bien supérieurs.

## CHAPITRE I

### LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La France dispose maintenant d'un réseau autoroutier de plus de 6.000 km. Sa réalisation a permis de renforcer la compétitivité de notre économie et d'assurer le désenclavement de nombreuses régions.

Ainsi, aujourd'hui, l'effort principal doit se porter sur le maillage du réseau autoroutier existant, son exploitation et surtout, sur la modernisation du réseau classique. C'est d'ailleurs dans cette optique, qu'il convient d'analyser le nouveau schéma directeur routier.

#### I. LES ORIENTATIONS A LONG TERME

L'année 1984 restera marquée par l'adoption définitive, le 13 avril 1984, d'un nouveau schéma directeur routier.

Le projet initial, établi par le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 avril 1983, comportait :

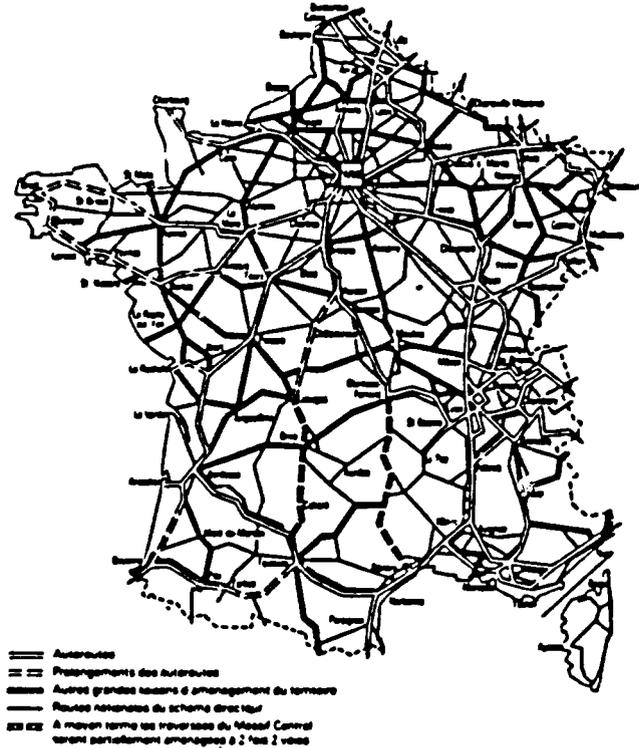
- 6.490 km d'autoroutes de liaison dont 4.550 en service (4.200 concédés et 350 non concédés) 560 en travaux et 1.380 en projet ;

- 1.600 km de prolongement d'autoroutes (dont 1.000 km sont déjà réalisés) assurant la continuité du réseau autoroutier ;

- 6.000 km d'autres grandes liaisons d'aménagement de territoire (G.L.A.T.)

Pour répondre aux préoccupations exprimées par les régions, le Gouvernement a décidé de compléter ce projet en ajoutant :

- 30 km d'autoroutes de liaison,
- 660 km de prolongement,
- 900 km de G.L.A.T.



*Schéma directeur des autoroutes, de leurs prolongements et des grandes lignes d'aménagement du territoire.*

Ces modifications conduisent, pour un réseau national de rase campagne – routes et autoroutes – totalisant 34.000 km, à 6.520 km d'autoroutes de liaison, 2.260 km de prolongement et 6.900 km de G.L.A.T., 18.000 km d'autres routes nationales ne bénéficiant pas de la même priorité.

Dans un souci de réalisme, ce cadre est volontairement en retrait par rapport au programme autoroutier de six ans, défini en 1977, devenu trop ambitieux, et d'ailleurs disproportionné par rapport aux besoins réels. Il permettra ainsi de définir un réseau autoroutier minimum et cohérent, compatible avec la capacité de financement des sociétés concessionnaires, tout en répondant aux besoins économiques du pays et aux préoccupations d'aménagement du territoire.

On peut regretter que ce nouveau schéma directeur ne comporte aucune précisions sur les échéanciers de financement et de réalisation. Néanmoins, il est possible de trouver des indications dans la loi de Plan (1984-1988), qui prévoit l'engagement d'au moins 500 km d'autoroutes pour l'ensemble de ces cinq années.

## **II. L'ETABLISSEMENT PUBLIC « AUTOROUTE DE FRANCE »**

« Autoroute de France » a été créé par la deuxième loi de finances rectificative pour 1982 afin d'assurer la péréquation des ressources des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et de contribuer ainsi à l'équilibre de leur trésorerie selon les principes suivants :

- l'Etat a transféré à cet établissement les créances qu'il détient sur les sociétés d'économie mixte concessionnaires, soit au titre des avances qu'il leur a consenties en application de la loi du 18 avril 1955 modifiée, soit au titre de la mise en jeu de la garantie prévue par l'avant-dernier alinéa de l'article 4 de cette loi ;

- dès lors que ces sociétés dégagent un excédent défini comme la différence entre les recettes d'exploitation, d'une part, et les dépenses d'exploitation majorées des remboursements d'emprunt, d'autre part, elles sont tenues de rembourser au nouvel établissement public les créances ci-dessus mentionnées ;

- en contrepartie de l'obligation de remboursement anticipé des avances de l'Etat, les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes peuvent recevoir des avances de la part du nouvel établissement. Ces avances devront être remboursées dans les mêmes conditions que les avances précédemment consenties par l'Etat.

La création d'« autoroute de France » a donc permis d'établir une solidarité financière entre les sociétés d'économie mixte concessionnaires, qui, en 1982, étaient au nombre de six : la SANEF (autoroutes du Nord et de l'Est de la France), le SAPRR (autoroutes Paris-Rhin-Rhône), l'ASF (autoroutes du Sud de la France), la SAPN (Paris-Normandie), l'ESCOTA (Esterel-Côte d'Azur) et la société du tunnel sous le Mont-Blanc.

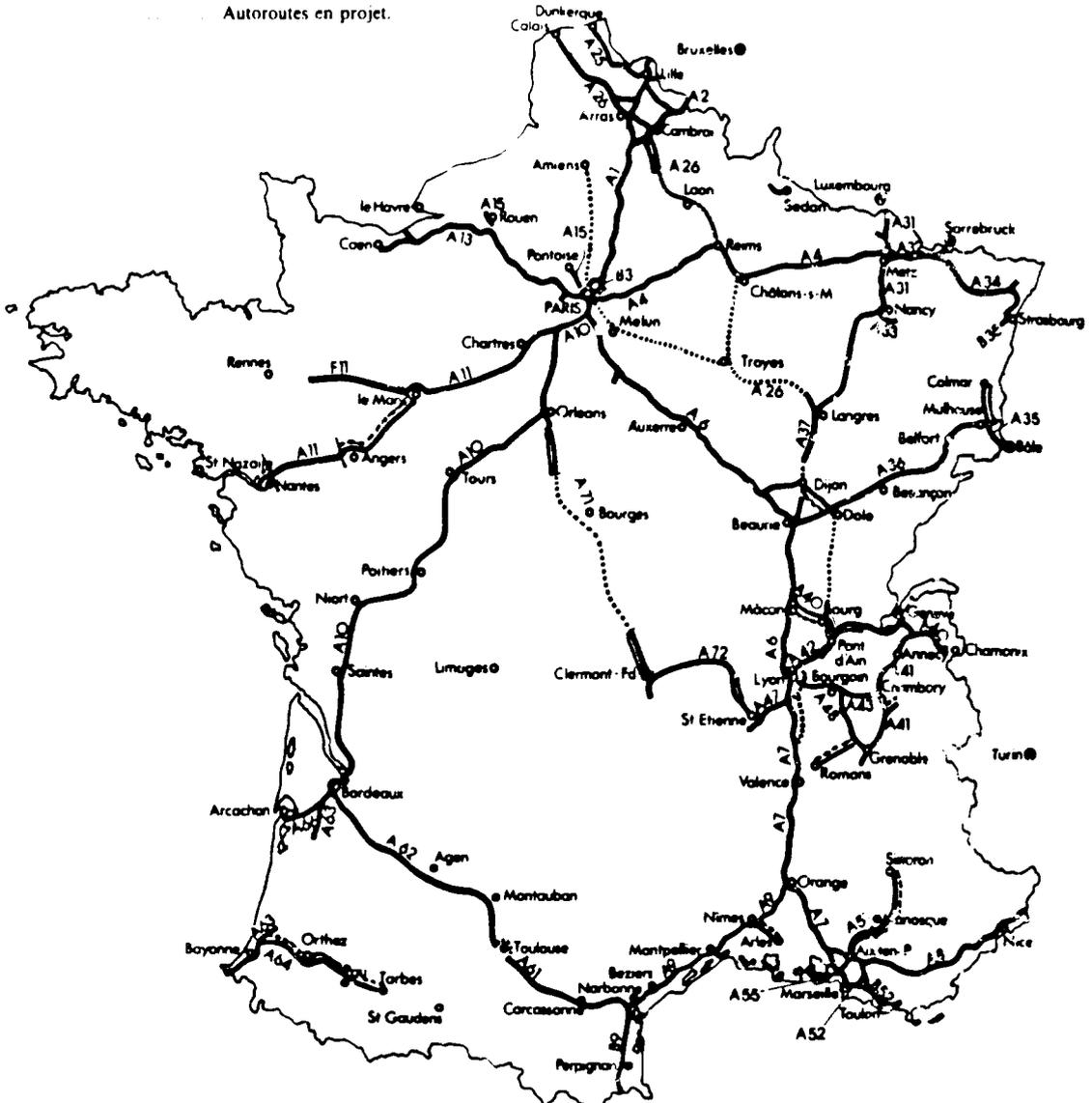
## LE RESEAU AUTOROUTIER FRANÇAIS

Au 1<sup>er</sup> janvier 1984, le réseau totalisait 6.085 km dont 1.320 de voies rapides urbaines.  
Le rythme des mises en service s'est considérablement ralenti.

	1980	1981	1982	1983	1984 (prévisions)
autoroutes de liaison	306	417	157	136	156
Voies rapides urbaines	49	47	60	33	48

Pour les autoroutes de liaison, le nouveau schéma directeur prévoit, après les 510 km en construction ou ayant fait l'objet de décision et pour une échéance non définie, le lancement de 1.300 km supplémentaires : 5 à 800 km pourraient être engagés au cours du 9<sup>e</sup> plan (1984-1988).

- Autoroutes en service le 31 décembre 1983.
- ==== Autoroutes en construction ou engagées en 1984.
- Autoroutes pouvant être engagées au cours du 9<sup>e</sup> plan.
- ..... Autoroutes en projet.



Depuis cette date, des négociations ont été engagées avec trois sociétés concessionnaires privées se trouvant en difficulté : ACOBA (Société des autoroutes de la Côte Basque), AREA (Société des autoroutes de la région Rhône-Alpes) et APEL (Paris-Est-Lorraine). Aux termes d'accord intervenus respectivement à la fin de 1983 et au premier semestre 1984, ces sociétés privées se sont transformées en sociétés d'économie mixte et bénéficient désormais du mécanisme de péréquation financière assuré par « Autoroute de France ».

Ainsi, au 1er juillet 1984, la gestion du réseau autoroutier français relevait :

- de l'Etat, pour 380,5 km,
- des sociétés d'économie mixte pour 3.825,2 km,
- de la société privée COFIROUTE pour 628,4 km.

### III. LES PERSPECTIVES OUVERTES POUR 1985.

Le tableau suivant retrace l'ensemble des crédits budgétaires inscrits en 1985 au titre du ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports et destinés au développement de l'infrastructure routière.

(en millions de francs)

	Moyens de paiement				Autorisations de programme			
	Dotations 1984	Dotations 1985		Variation % Col. 2/ Col. 1	Dotations 1984	Dotations 1985		Variation % Col. 6/ Col. 5
		Avant transfert	Après transfert			Avant transfert	Après transfert	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Construction d'autoroutes de liaison	855	595	583,5	- 30	926	674	662,5	- 27,2
<u>Investissements routiers en rase- campagne et dans les D.O.M.</u>	<u>1.718,8</u>	<u>1.623,35</u>	<u>1.356,5</u>	<u>- 5,5</u>	<u>1.431,04</u>	<u>1.316,9</u>	<u>1.144,5</u>	<u>- 7,9</u>
dont :								
- matériel et fonctionnement des services	18,4	18,05	0,49	- 1,9	-	-	-	-
- Services d'Etudes techniques	128,2	101,5	26,61	- 20,8	-	-	-	-
- Réseau routier dans les D.O.M.	42,0	10,1	10,1	- 75,9	30	0	0	nd
- Réseau national de rase- campagne	1.530,2	1.493,7	1.319,3	- 2,4	1.401,04	1.316,9	1.144,5	- 6
<u>Investissements routiers en milieu urbain</u>	<u>899,9</u>	<u>811,3</u>	<u>731,3</u>	<u>- 8,8</u>	<u>1.165</u>	<u>1.000</u>	<u>920</u>	<u>- 14,2</u>
dont :								
- voirie en milieu urbain	845,9	781,9	701,9	- 7,6	1.147	1.000	920	- 12,8
- réseau national opérations déconcentrées	27	22,4	22,4	- 17	18	0	0	nd
Subvention								
- voirie en milieu urbain	17	7	7	- 58,8	-	-	-	-
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.463,7</b>	<b>3.029,65</b>	<b>2.671,3</b>	<b>- 12,5</b>	<b>3.522,04</b>	<b>2.990,9</b>	<b>2.727</b>	<b>- 15,1</b>

Encore faut-il préciser que le transfert, en direction du budget de l'Urbanisme et du Logement, des crédits destinés aux Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement se traduit par la disparition de :

- 45 millions de francs au titre des dépenses de personnel,
- 50,9 millions de francs pour les dépenses de fonctionnement,
- 80 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement pour les dépenses en capital.

Néanmoins, à structure constante, les dotations destinées au développement du réseau routier national enregistrent un net recul par rapport à 1984 :

– les moyens de paiement régressent de 12,5 % pour s'établir à 3.029,6 millions de francs avant transfert, et 2.671,3 millions de francs après transfert ;

– les autorisations de programme représentent 2.990 millions de francs (avant transfert) soit une diminution de 15,1 %.

Toutefois, cette évolution négative ne traduit qu'une modification dans la structure de financement des opérations d'infrastructure routière. En effet, la diminution des moyens budgétaires sera compensée par un abondement plus important du F.S.G.T.

Il sera donc possible :

– de dégager 1.865 millions de francs (+ 5,3 %) pour les programmes routiers prévus dans les contrats de Plan avec les Régions. La totalité des engagements pris par l'Etat en ce domaine seront financés ;

– de réserver 985 millions de francs (+ 3,8 %) pour la poursuite des grands programmes d'aménagement du territoire : plan routier Breton, Plan routier Massif Central, mise à deux fois deux voies de la RN 20 entre Vierzon et Limoges.

En outre, le programme autoroutier permettra de lancer 97 km de liaisons nouvelles au lieu de 76 km en 1984. Seront ainsi réalisées, les sections Angers – Durtal (30 km), Gannat – Montmarault (32 km) et Saint-Quentin – Laon (35 km). Les objectifs du IXe plan, liaisons Paris – Clermont par Orléans et Bourges d'une part, et Angers – Le Mans d'autre part, seront donc respectés.

Encore faut-il souligner que, dans l'ensemble de ce programme, une priorité sera accordée à la mise en place de rocade ou de déviations. En

effet, actuellement, environ 600 agglomérations traversées par une route nationale ne bénéficient pas de ce type d'infrastructure. Un effort particulier sera réalisé dans ce sens, poursuivant ainsi l'orientation donnée dès le début de 1984.

Deux points retiendront particulièrement l'attention :

*a) Les contrats de plan Etat – Régions.*

L'élaboration des contrats de plan est l'occasion pour les régions de faire connaître leurs priorités dans le domaine de l'infrastructure routière.

De plus, la formule du cofinancement permet d'en accélérer la réalisation.

Ainsi, le choix des investissements fait l'objet d'une véritable négociation qui permet d'éviter un « saupoudrage » des crédits, tout en respectant les orientations du Plan.

Dans ces conditions, le volet routier du contrat de plan porte essentiellement sur une liste d'opérations cofinancées établie sur la base d'un effort de chaque partenaire fixé à l'avance. Sauf exception, les opérations du contrat sont financées à parts égales entre l'Etat et la Région, hors participations locales usuelles, ce qui représente le partage suivant :

- opérations de rase campagne : 50 % Etat – 50 % Région,
- opérations en milieu urbain : 27,5 % Etat, 27,5 % Région et 45 % collectivités locales.

Or, il est intéressant de noter qu'à ce jour, toutes les régions ont signé un contrat comprenant le **financement d'infrastructures routières**. La dotation de 1.865 millions de francs prévue dans le projet de budget permettra de faire face à tous ces engagements.

En outre, deux régions ont conclu un contrat comprenant le financement d'autoroutes. A cet égard, la participation de l'Etat s'élèvera à 80 millions de francs.

*b) Les plans routiers spéciaux*

Un certain nombre des investissements prévus le sont dans le cadre de programmes particuliers. Pour 1985, 985 millions de francs leur seront consacrés.

Le premier d'entre eux et le plus important est le **plan routier breton**, lancé en 1968.

L'effort financier accompli pour la mise en oeuvre du plan routier breton a été assumé presque entièrement par l'Etat et s'est traduit, depuis son lancement en 1969 et jusqu'à la fin 1983, par la mise en place de plus de 3,6 milliards de francs d'autorisations de programme de l'Etat, comme en témoigne le tableau suivant :

	A.P. de L'Etat affectées en M.F. courants
1969	67,7
1970	102,1
VIème Plan (1971/1975)	1.064,3
VIIème Plan (1976/1980)	1.306,1
1981	342,9
1982 (1)	345,0
1983 (1)	297,0
1984 (1)	291,7

(1) y compris dotations FSGT.

Pour 1985, ce programme devrait bénéficier de 365 millions de francs, dont 240 millions de francs au titre des engagements unilatéraux de l'Etat.

*Le plan routier Massif-Central* a été lancé en 1975. De 1975 à 1981 inclus, 1.890 millions de francs lui ont été consacrés. A compter de 1982 une somme forfaitaire actualisable lui est affectée.

Cet effort s'inscrit dans le cadre des engagements pris par le Président de la République lors de son voyage dans le Limousin en 1982 : jusqu'en 1988, dernière année du IXe plan, le plan routier Massif-Central devrait voir son « enveloppe de 370 millions de francs maintenue en francs constants ».

Ainsi pour 1985, 494 millions de francs lui seront consacrés, dont 460 millions de francs au titre des engagements unilatéraux de l'Etat.

*Le plan Vosges* n'a été lancé qu'en 1978. Au total, il est prévu un programme de travaux de 507 millions de francs de 1978 à 1985 dont 318 millions de francs supportés par l'Etat et le solde par l'établissement public régional. Les sommes affectées au cours des premières années sont regroupées ci-dessous :

### **Plan routier des Vosges**

(A.P. Etat en millions de francs)

- 1980 : .....	30,7
- 1981 : .....	75,1
- 1982 : .....	61,7
- 1983 : .....	42,0
- 1984 : .....	55,3

Pour l'année à venir, les crédits destinés au plan Vosges s'inscriront dans le cadre d'une enveloppe annuelle globale réservée par l'Etat à la Région Lorraine au titre du contrat de IXe Plan.

## CHAPITRE II

### L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La plupart des chaussées du réseau national n'avaient pas été construites pour résister à une circulation intense, notamment de véhicules lourds, et l'ancienneté de leurs structures les rendent vulnérables, particulièrement pendant les périodes de dégel. Près de 40 % du réseau demeurent encore vulnérables et risquent de subir de graves dégâts lors d'un hiver rigoureux. Cette fragilité est également la cause d'une gêne pour les usagers et l'économie, puisqu'en hiver le transport de marchandises peut être entravé par les mesures conservatoires (barrière de dégel) que l'administration est contrainte de prendre, sur cette partie du réseau, pour sauvegarder les chaussées.

Une action en profondeur a été entreprise dans le cadre de quatre types de programmes :

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

Les crédits prévus en 1985 pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent à :

- **2.930,8 millions de francs en crédits de paiement** (avant transfert) soit - 1,2 % par rapport à 1984.

- **1.355 millions de francs en autorisations de programme** (avant transfert) soit - 9,9 %.

Après transfert, ces chiffres représentent :

- 2.959,7 millions de francs en crédits de paiement,
- 1.384,2 millions de francs en autorisations de programme.

Le tableau suivant présente la répartition des dotations proposées pour 1985.

(en millions de francs)

	Moyens de paiement				Autorisations de programme			
	Dotations 1984	Dotations 1985		Variation % Col. 2/ Col. 1	Dotations 1984	Dotations 1985		Variation % Col. 6/ Col. 5
		Avant transfert	Après transfert			Avant transfert	Après transfert	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Renforcement des chaussées et équipements	820	664	710,4	- 19,0	888,2	727,8	774,2	- 18,0
Renforcement et entretien des ouvrages d'art - Total	233,7	241,4	241,4	+ 3,3	120	153	153	+ 10,9
dont :								
- surveillance et interventions	113,7	111,4	111,4	- 2	-	-	-	
- renforcement des ouvrages d'art	120	130	130	+ 8,3	120	153	153	+ 10,9
Entretien - Total	1.685,2	1.818,4	1.800,9	+ 7,9	442,6	443	425	0
dont :								
- entretien des chaussées, dépendances, équipement et infocanion des usagers	1.173,7	1.263,1	1.261,6	+ 7,6	-	-	-	
- éclairage du réseau routier	63,8	67	67	+ 5	-	-	-	
- subvention pour l'entretien de la chaussée de Paris	45,7	48,3	48,3	+ 5,7	-	-	-	
- grosses réparations et signalisation horizontale	402	440	424	+ 9,4	442,6	443	425	0
Percs et centres autoroutiers - Total	228,7	207	207	- 9,5	38,9	32	32	- 17,7
dont :								
- entretien et exploitation	54,3	57	57	+ 4,9	-	-	-	
- forçonnement - travaux d'entretien	133,4	130	130	- 2,2	-	-	-	
- équipement	41	20	20	- 51,2	38,9	32	32	- 17,7
TOTAL GENERAL	2.967,6	2.930,8	2.959,7	- 1,2	1.507,7	1.355,8	1.384,2	- 9,9

## I. LES RENFORCEMENTS DE CHAUSSEES

Ce programme vise à remettre en état le réseau par itinéraires complets, de façon à l'adapter au trafic lourd et à assurer le désenclavement en période hivernale des régions desservies par ces itinéraires.

Les longueurs d'itinéraires ayant fait l'objet de renforcement de chaussées sont les suivantes :

Situation fin 1980 (cumulé) : 14.910 km.

- en 1981 : 555 km
- en 1982 : 585 km
- en 1983 : 595 km
- en 1984 (prévision) : 585 km.

A la fin de 1984, 17.230 km auront été traités sur un réseau national de plus de 30.000 km.

En 1985, 576 nouveaux kilomètres seront renforcés pour un coût global de 845 millions de francs.

A cet effet, le projet de budget prévoit une dotation de 727 millions de francs, qui sera complétée à hauteur de 118 millions par le F.S.G.T.

## II. RENFORCEMENT ET ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art, tunnels et surtout ponts, souvent vétustes, doivent faire l'objet d'une surveillance attentive et d'un renforcement programmé pour éviter des désordres irréversibles et des restrictions d'usage dommageables à l'écoulement du trafic.

En ce domaine, un effort particulier sera réalisé en 1985. Une dotation de 153 millions de francs en autorisations de programme (soit + 10,9 %) et 241,4 millions de francs en crédits de paiement (+ 3,3 %) leur sera consacrée.

### III. ENTRETIEN DES CHAUSSEES

En 1985, la cohérence de la politique d'entretien du réseau national sera strictement maintenue. A cet effet, le programme d'entretien des chaussées et des équipements de sécurité bénéficiera d'une dotation de 1.821 millions de francs en moyens d'engagements (+ 5,5 %) et de 1.818,4 millions de francs en moyens de paiement (+ 7,9 %).

L'entretien dit « préventif » concerne les routes renforcées et les routes nouvelles ou en très bon état. Le programme est déjà largement engagé puisqu'à la fin de 1984, 19.025 km devaient avoir bénéficié de ce traitement, soit 62 % du réseau routier national. Cet effort, qui constitue l'un des objectifs prioritaire du IXème Plan, se poursuivra en 1985 grâce à une dotation de 724 millions de francs en progression de 10,3 % par rapport aux crédits de l'exercice précédent après les annulations du 29 mars.

L'entretien dit « curatif » concerne la remise en état minimum des itinéraires qui ne sont pas encore renforcés.

A cet égard, il a été lancé en 1981 une campagne d'enduisage sur le réseau en attente de renforcement, afin d'imperméabiliser les chaussées les plus anciennes.

Pour 1985, 258,4 millions de francs seront consacrés à la réalisation de travaux d'entretien curatif.

En outre, pour la première fois, les renforcements de chaussée seront complétés par un bilan de sécurité permettant de déceler les points dangereux et les aménagements nécessaires. Ce nouveau type d'intervention bénéficiera de 136 millions de francs.

Enfin, en vertu d'une convention passée le 22 août 1960 avec la ville de Paris, l'Etat verse à celle-ci une contribution pour l'entretien des chaussées de Paris.

Son montant est actualisé chaque année par application d'une formule de révision. C'est par application de cette méthode de calcul que les crédits passent de 45,7 millions de francs à 48,3 millions en 1985, soit + 5,7 %.

#### IV. PARCS ET CENTRES AUTOROUTIERS

Sous cette appellation, sont regroupés les moyens matériels nécessaires permettant de garantir la régularité et la sécurité des liaisons assurées par le réseau routier national. C'est dans ce cadre que s'inscrit le programme de viabilité hivernale améliorée, dit réseau S.I.

La politique de viabilité hivernale lancée en 1970 vise à mettre en place, progressivement, les moyens destinés à assurer une circulation permanente dans les meilleures conditions de sécurité et de confort.

En effet, durant la période hivernale, il convient d'éviter à l'économie du pays un ralentissement des échanges intérieurs (transports longue distance, déplacements quotidiens) et d'assurer une continuité territoriale avec les pays limitrophes de la Communauté Economique Européenne et la Suisse.

Aussi, le 15 novembre 1984, 16.180 km de routes nationales et toutes les autoroutes non concédées bénéficiaient de ce service. Encore faut-il préciser que ce chiffre n'a pas évolué depuis la fin de 1983, les annulations de crédits intervenues le 29 mars 1984 ayant conduit la Direction des Routes à supprimer l'aménagement de 500 km supplémentaires, initialement prévu pour cette année.

Le déroulement du programme physique de réseau bénéficiant du niveau de Service S1 se présente comme suit :

Période	Nombre de km bénéficiant du Service S1	En % du réseau de routes nationales
Hiver 1978 - 1979	13.300 km	47 %
" 1979 - 1980	14.300 km	51 %
" 1980 - 1981	15.000 km	53 %
" 1981 - 1982	15.000 km	53 %
" 1982 - 1983	15.650 km	56 %
" 1983 - 1984	16.180 km	58 %
" 1984 - 1985	16.180 km	58 %

Pour 1985, les crédits destinés aux Parcs et Centres autoroutiers et aux installations du service de viabilité hivernale enregistrent une régression qui traduit une pause dans le rythme d'acquisition des matériels d'entretien et de surveillance et risque de limiter l'extension du Service S1.

## CHAPITRE III

### SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERES

#### I. PRESENTATION DES CREDITS POUR 1985

Les dotations inscrites au titre de la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières sont présentées dans le tableau suivant :

(en millions de francs)

	1984	1985	Variation %
<b>Dépenses ordinaires</b>	<b>377,53</b>	<b>442,46</b>	<b>+ 17,2</b>
- Titre III - Moyens des services	342,23	341,16	- 0,3
- Titre IV - Actions d'incitations en faveur de la sécurité routière	35,30	101,30	+187
<b>Dépenses en capital</b>	<b>363,26</b>	<b>262,26</b>	<b>- 27,8</b>
- Titre V - FSIR : sécurité et circulation routière	344,72	252,26	- 26,8
- Titre VI - Sécurité et circulation routière - participation	18,54	10,00	- 46,0
<b>Total général</b>	<b>740,79</b>	<b>704,72</b>	<b>- 4,8</b>
Autorisations de programme	457,15	268,88	- 41,2

Il convient cependant de tenir compte de diverses mesures techniques qui affectent les moyens destinés à la sécurité routière. On relève ainsi :

– la poursuite de la budgétisation, à hauteur de 25 millions de francs des dépenses de personnels et de fonctionnement des CETE (Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement),

– le transfert, vers le budget de Recherche du ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, des crédits antérieurement versés à l'O.N.S.E.R. (Organisation nationale de Sécurité routière) du fait de son intégration dans un nouvel établissement public à caractère scientifique et technique (24 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement),

– le transfert de 1 million de francs au profit du budget du Délégué interministériel à la sécurité routière au titre des actions de recherche.

Ainsi, avant transferts, les dotations budgétaires de la DSCR s'élèvent donc à 762,76 millions de francs en moyens d'engagement (- 8,6 %) alors que les moyens de paiement restent relativement stables par rapport à 1984 (756,14 millions de francs).

Il faut souligner que le Fonds spécial des grands travaux participera également à des opérations de sécurité routière.

Ainsi, grâce à cet apport extérieur, les crédits destinés à la sécurité et la circulation routière représenteront finalement 812,7 millions de francs en moyens d'engagement et 806 millions de francs en moyens de paiement (+ 8,8 %). Les objectifs fixés par le IXème Plan seront ainsi respectés.

## II. LA SECURITE ROUTIERE

### A. LE CONSTAT

Chaque année, environ 12.000 personnes trouvent la mort sur les routes et plus de 300.000 personnes y sont blessées. Certes, en 1983, le nombre d'accidents a diminué de 6,3 % et le nombre de blessés de 6,2 %. L'effort à accomplir dans le domaine de la sécurité routière n'en reste pas moins immense.

Diverses actions et mesures ont montré néanmoins leur efficacité. Ainsi, en cinq ans, le nombre de cyclomotoristes tués a diminué de 31 %, celui des motocyclistes de près de 24 %, et celui des piétons de 8 %.

## ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN FRANCE EN 1983 :

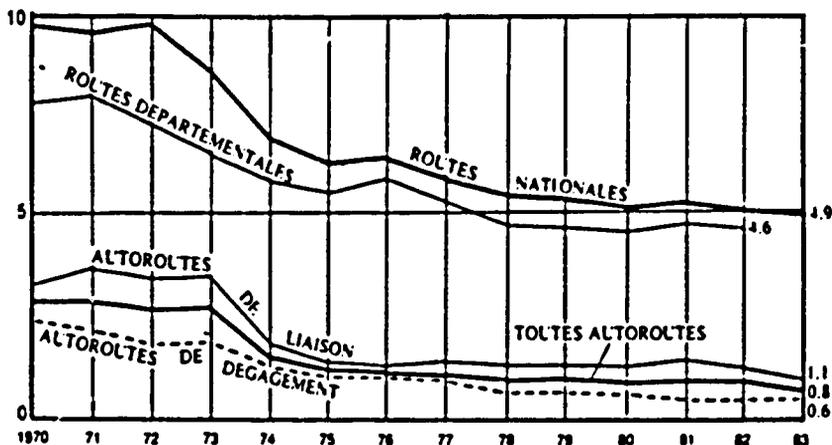
Accidents : 216.129 (- 14.571, soit - 6,3 % par rapport à 1982).

Tués : 11.946 (- 463, soit - 3,7 %).

Blessés : 301.422 (- 19.947, soit - 6,2 % 1).

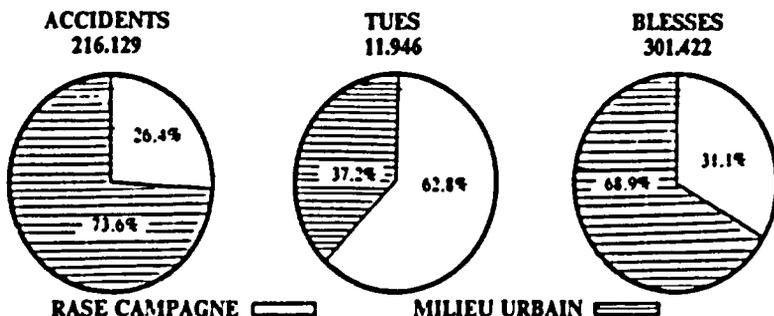
L'accroissement de circulation (véhicules - km) mesuré sur le réseau national a été de 1,7 %, se décomposant en + 3,8 % sur les autoroutes de liaison, + 4,6 % sur les autoroutes de dégagement et - 0,2 % sur les routes nationales. Il est évalué à 2 % pour l'ensemble de la voirie française.

### EVOLUTION DU TAUX DES TUES POUR 100 MILLIONS DE VEHICULES/KM



Le taux des tués sur autoroutes est cinq à six fois plus faible que sur les routes nationales et départementales. En outre, en absorbant totalement l'accroissement de trafic du réseau national, les autoroutes évitent une détérioration des conditions de circulation sur les routes nationales; elles contribuent ainsi doublement à une meilleure sécurité.

### NOMBRES ET REPARTITIONS EN 1983



Les accidents et blessés de la circulation sont plus « de la rue » que « de la route »; les accidents de la route sont plus graves.

(1) dont 76.000 blessés graves (hospitalisation supérieure à 6 jours).

Documentation : direction de la sécurité et de la circulation routières

Par contre, le nombre de tués, usagers de voiture de tourisme a augmenté de 14 % entre 1978 et 1982.

La France possède encore un taux de tués aux 100 millions de véhicules/kilomètre de l'ordre de 4,5 ; elle reste largement en-deçà des performances atteintes par les pays les plus avancés en matière de sécurité routière (Etats-Unis, Japon, Suède, Grande-Bretagne, etc...), dont les taux de tués se situent entre 2 et 3.

Les politiques visant à améliorer les conditions de circulation et la sécurité routière ont donc le caractère de priorités absolues, ce qu'illustre notamment l'article 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs, qui, en ce qui concerne le transport routier, assigne pour première mission aux pouvoirs publics « d'assurer des conditions normales de sécurité et de circulation pour les usagers de la route ».

### ***B.- LES ACTIONS ENGAGEES.***

Si l'on veut atteindre l'objectif – très ambitieux – fixé par le Premier ministre lors de la réunion du Comité interministeriel de la sécurité routière le 19 décembre 1981 – réduire d'un tiers en cinq ans le taux de mortalité routière – une action très vigoureuse s'impose.

C'est pourquoi, tout en maintenant la totalité du dispositif législatif et réglementaire en vigueur, le Comité interministériel de la sécurité routière, réuni le 13 juillet 1982, a défini de nouvelles approches susceptibles de dépasser la seule impulsion du pouvoir central et de créer les conditions d'une adhésion en profondeur, à tous les niveaux, de l'ensemble des responsables et des usagers aux objectifs du Gouvernement, notamment par :

- une intense mobilisation sociale, axée sur l'obligation d'effectuer, dès 1983, à l'occasion de chaque accident mortel, une enquête technique visant à en déterminer les causes et à en prévenir la reproduction (programmes « Réagir ») ;

- une concertation avec les collectivités locales (« Objectif - 10 % ») ;

- la poursuite du programme de résorption des points dangereux ;

- une meilleure formation des conducteurs.

## 1°. Mobilisation sociale contre les accidents de la route.

Deux grands types *d'action de mobilisation sociale* seront poursuivis et développés en 1985 : il s'agit du programme « Réagir » et des actions de communication sociale.

a) *Le programme Réagir* dont le principe avait été décidé lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet 1982, a été expérimenté dans douze départements de novembre 1982 à avril 1983. Depuis le 1er mai 1983, il a été généralisé à l'ensemble des départements (circulaire du Premier ministre en date du 10 mai 1983).

Ce programme vise à rendre obligatoire, pour tous les accidents mortels ou très graves de la circulation (environ 10.000 par an), une enquête technique approfondie effectuée systématiquement au niveau départemental, sous l'autorité directe du commissaire de la République, par une équipe pluridisciplinaire d'inspecteurs départementaux de la sécurité routière regroupant des représentants de l'ensemble des services concernés (police, gendarmerie, équipement, personnel des services techniques municipaux, médecins de services d'urgences, etc), des représentants des élus locaux et des membres qualifiés d'associations locales de prévention (transporteurs, motards, piétons, parents d'élèves, etc).

Ces enquêtes, effectuées à bref délai après l'accident, font l'objet de rapports remis à un collège technique permanent institué auprès du Commissaire de la République. Elles sont menées indépendamment des instructions judiciaires ordonnées par les procureurs de la République.

Les principaux objectifs de ce programme sont :

- d'acquérir une meilleure connaissance des causes réelles des accidents, toujours complexes ;

- de mobiliser les citoyens, les élus et les services locaux au service de la sécurité routière à l'échelon de leur vie quotidienne : la ville ou le département ;

- de préparer des programmes locaux de prévention adaptés à la réalité des accidents observés ;

- de constituer progressivement une banque nationale de données permettant d'orienter à terme les grandes actions de sécurité routière.

L'essentiel des moyens financiers repose sur les crédits de personnel et de fonctionnement des administrations gestionnaires des IDSR (1) ; pour le ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, il s'agit

(1) Inspection départementale de la sécurité routière.

de personnels d'administration centrale, des D.D.E. et de C.E.T.E. (1). En outre, le Délégué interministériel à la sécurité routière dispose de crédits pour ce programme sur le budget du Premier ministre.

*b) Par ailleurs, des actions de communication sociale* seront développées dans une nouvelle optique de responsabilisation des usagers de la route, de décentralisation et de formation. Elles devront viser les cibles les plus larges, telles que l'opinion publique dans son ensemble, les conducteurs et l'administration ou les institutions partenaires. Elles pourront être relayées par des actions locales dans lesquelles l'Etat n'interviendra qu'en support technique ou financier, ou en tant que coproducteur, sans rôle prépondérant.

Le budget prévu au titre de ces actions de communication sociale s'élèvera pour l'Etat à 11 millions de francs en 1985.

## 2°. Le programme « Objectif - 10 % ».

57 départements et 68 communes ou groupements de communes de plus de 50.000 habitants se sont engagés à agir en vue de diminuer d'au moins 10 % en un an le nombre des accidents corporels relevé sur leur territoire. De son côté, l'Etat verse à ces collectivités locales des dotations d'incitation, puis des dotations de réalisation d'objectif lorsque celui-ci est effectivement atteint.

**Le triplement de la dotation par rapport à 1984 - soit 101,3 millions de francs -** marque bien l'importance que le Gouvernement attache à ce programme.

## 3°. L'aménagement du réseau routier national.

A cet effet, les dotations prévues dans le projet de budget s'inscrivent en net recul par rapport à la loi de finances initiale pour 1984 ; ainsi :

– les autorisations de programme diminuent de 41,1 % pour s'établir à 268,9 millions de francs.

– les crédits de paiement représentent 252,3 millions de francs, soit une régression de 26,8 %.

Toutefois, cette évolution doit s'interpréter en tenant compte des annulations de crédits effectuées en mars 1984, et portant sur 114 millions de francs en autorisations de programme et 7,84 millions en crédits de paiement.

(1) Centre d'études techniques de l'équipement.

De plus, ici encore, le Fonds spécial des grands travaux interviendra en 1985 pour compléter les dotations budgétaires et permettra de poursuivre les actions engagées par l'Etat.

En particulier, le programme d'aménagement des points dangereux bénéficiera d'une enveloppe de 50 millions en provenance du F.S.G.T., qui viendra s'ajouter aux 71 millions de francs prévus pour cette action dans le budget des routes.

Par ailleurs, la D.S.C.R. participera, en 1985, au financement des quatre contrats de Plan Etat-Région suivants :

- avec la région Bourgogne pour une part D.S.C.R. de 2 millions de francs,

- avec la région Nord-Pas-de-Calais pour une part D.S.C.R. de 5 millions de francs,

- avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour une part D.S.C.R. non encore déterminée exactement,

- avec la région Ile-de-France pour une part D.S.C.R. de 10 millions de francs.

#### **4°. Une meilleure formation des conducteurs.**

Cet objectif sera réalisé par la transformation des modalités de l'éducation routière et des pratiques concrètes de conduite. Deux principaux thèmes ont été retenus :

- la refonte du système d'éducation routière depuis l'école jusqu'au permis de conduire lui-même, en passant par une phase d'apprentissage progressif de la conduite précédant la passation du permis ; une expérience d'accès à la conduite accompagnée pour les jeunes dès l'âge de 16 ans est en cours dans les départements des Yvelines et de l'Essonne ;

- un projet d'élaboration d'un « code de la conduite » visant à définir le plus clairement possible les règles concrètes de comportement par types et situations de conduite (conduite professionnelle, conduite sur autoroute, etc).

Le projet de budget pour 1985 prévoit donc un renforcement important des dotations de fonctionnement destinées au Service des examens de permis de conduire (+ 7,9 millions de francs, soit + 32 %). Au total, les moyens affectés à ce service en 1985 s'élèveront à 176 millions de francs, alors que les mesures de redéploiement des effectifs se traduisent par la suppression de neuf postes d'inspecteurs du permis de conduire et d'un poste d'agent contractuel.

### III. LA CIRCULATION ROUTIERE

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

#### A. L'EXPLOITATION ROUTIERE

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

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

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

- les mesures d'exploitation des routes nationales dans la traversée des agglomérations.

## **B. L'INFORMATION ROUTIERE**

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

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

– la participation aux magazines Télétel et Antiope.

En 1985, l'effort entrepris lors des années précédentes sera renforcé dans trois domaines :

– l'équipement des autoroutes de dégagement des grandes métropoles ;

– la modernisation des feux sur le réseau national dans les traversées de villes ;

– l'information routière, avec notamment comme objectif d'accroître et de diversifier les services offerts aux usagers.

Dans sa séance du 7 novembre 1984, sous la présidence de **M. Edouard Bonnefous**, Président, la Commission des Finances a procédé à l'examen des crédits du Budget de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, (Transports Intérieurs - Routes).

La Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1985 du Budget des Transports intérieurs consacrés aux Routes.