

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986.

## 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 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 18

**ÉQUIPEMENT — LOGEMENT**  
**AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS**

**II. — Routes et sécurité routière.**

*Rapporteur spécial : M. Robert SCHWINT.*

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8<sup>e</sup> législ.) : 363 et annexes, 395 (annexe n° 25), 400 (tome XI) et T.A. 43.

Sénat : 66 (1986-1987).

Lois de finances. — Autoroutes - Routes.

## SOMMAIRE

	Pages
I. — PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....	3
II. — EXAMEN EN COMMISSION .....	7
Avant-propos .....	9
CHAPITRE PREMIER. — Le développement du réseau routier national .....	10
I. — <i>Le cadre général</i> .....	10
II. — <i>Le projet de budget pour 1987 traduit une augmentation de près de 8 % par rapport aux moyens d'engagement de 1986</i> .....	12
A. — Le développement des infrastructures .....	13
1. Les autoroutes .....	13
2. Le développement du réseau routier .....	14
B. — Une inflexion de la politique des péages .....	15
III. — <i>Interventions routières des régions</i> .....	16
CHAPITRE II. — L'entretien du réseau routier national .....	17
CHAPITRE III. — Sécurité et circulation routière .....	19
I. — <i>Présentation des crédits pour 1987</i> .....	19
II. — <i>La poursuite d'une politique active de sécurité routière</i> .....	20
A. — Les actions menées .....	20
B. — Un bilan encourageant .....	21
III. — <i>La circulation routière</i> .....	23
A. — L'exploitation routière .....	23
B. — L'information routière .....	23

## **I. — PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION**

En 1987, les crédits relatifs aux routes et à la sécurité routière constituent une section autonome du budget du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

### **A. — PRÉSENTATION DES CRÉDITS**

En 1987, les crédits de paiement pour les routes et la sécurité routière passeront de 5.818 à 7.482 millions de francs (+ 28,6 %). Les crédits destinés aux programmes routiers (dépenses ordinaires + autorisations de programme) augmenteront de 7,94 % par rapport aux moyens d'engagement de 1986 (budget + fonds spécial des grands travaux) et s'élèveront à 8.522,5 millions de francs.

Cette progression résulte d'un effort budgétaire très important puisque la mise en extinction du Fonds spécial des grands travaux (F.S.G.T.) conduit, en contrepartie, à accroître de 67,3 % les crédits budgétaires consacrés au secteur routier pour aboutir à la progression globale de 7,94 % indiquée ci-dessus.

Cet effort considérable portera tant sur le développement des infrastructures routières et autoroutières que sur l'entretien du réseau.

#### **1. Le développement des infrastructures routières et autoroutières.**

Les crédits réservés au développement du réseau routier national progresseront de 11,2 % par rapport aux moyens globaux (budget + F.S.G.T.) de 1986.

Ils favoriseront :

— une forte relance du programme autoroutier : la dotation budgétaire 1987, associée aux ressources d'emprunts des sociétés d'autoroutes, permettra de lancer 182,5 km de sections nouvelles (105,5 km en 1986).

Au cours de la même année, 165 kilomètres d'autoroutes seront mis en service ;

— la réalisation des grands programmes routiers : les dotations de 1987 permettront de respecter l'ensemble des engagements de l'Etat au titre :

- des programmes régionaux (plans routiers Bretagne, Massif-Central, Midi-Pyrénées),
- des contrats de plan Etat-régions (2.625,6 millions de francs de crédits d'Etat, hors autoroutes),
- du programme général consacré essentiellement aux rocades et déviations urbaines et aux raccordements aux axes routiers.

## 2. L'entretien du réseau.

L'Etat doit entretenir un réseau de 28.000 kilomètres de routes nationales et adapter ses caractéristiques au trafic moderne.

Le budget pour 1987 prévoit :

— une progression des crédits d'entretien du réseau routier de 4 % par rapport à l'ensemble des moyens globaux (budget + F.S.G.T.) de 1986, soit une augmentation de 18,8 % des crédits budgétaires ;

— un effort particulier pour l'entretien des ouvrages d'art (+ 21,8 %) et pour le service de viabilité hivernale (+ 10,1 %) ;

— la poursuite du programme de renforcements coordonnés, complété par des travaux d'équipement de sécurité (680 kilomètres seront traités contre 650 en 1986).

## 3. Sécurité et circulation routière.

Les dotations inscrites au titre de la Direction de la sécurité et de la circulation routière (D.S.C.R.) s'élèvent à 762,2 millions de francs, soit une augmentation de 19,6 % par rapport à 1986.

Elles traduisent une augmentation très sensible des dépenses ordinaires (+ 9,2 %), et des crédits d'équipement (+ 38 % en crédits de paiement et + 25,3 % en autorisations de programme).

Il convient de noter qu'une part significative des crédits supplémentaires de 1987 est liée à la nouvelle composition du Gouvernement ou à la rationalisation des structures administratives :

— les crédits relatifs aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière (36,6 millions de francs) sont transférés du budget du Premier ministre à la section routes et sécurité routière ;

— les crédits d'actions d'incitation en matière de sécurité routière (objectif : — 10 % d'accidents), soit 101,3 millions de francs, sont transférés de la section IV du budget de l'équipement, du logement de l'aménagement du territoire et des transports vers la section nouvelle II, routes et sécurité routière de ce même budget.

## **B. — OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR**

### **1. Le budget 1987 traduit une augmentation des crédits routiers en dépit de la mise en extinction du Fonds spécial des grands travaux.**

Le maintien de cette procédure de financement hors budget encourait de sérieuses critiques, notamment de la part de la Cour des comptes dans son rapport public pour 1986.

Finançant des dépenses relevant du budget général, le F.S.G.T. apparaissait en effet comme une débudgétisation artificielle qui n'avait, compte tenu de la lourdeur de sa mise en œuvre, aucun avantage ni de rapidité ni de souplesse par rapport aux crédits budgétaires inscrits normalement en loi de finances et soumis au contrôle du Parlement.

Le Gouvernement a donc décidé de ne lancer aucune tranche nouvelle de ce fonds. Mis en extinction, le F.S.G.T. est cependant maintenu afin de solder les paiements afférents aux engagements pris et d'assurer le service des emprunts souscrits et à souscrire pour faire face à ceux-ci.

L'augmentation du budget des routes, en 1987, montre que cette suppression s'accompagne cependant d'une nouvelle impulsion donnée au secteur des travaux publics. Au total, les crédits budgétaires du budget des routes sont en quasi-doublement.

2. La réalisation du **programme autoroutier** se poursuit à un rythme satisfaisant.

3. On ne peut que se féliciter du bilan des **actions conduites en matière de sécurité routière**. De 1981 à 1985, le nombre des accidents corporels a diminué de 18 %, celui des blessés de 17 % et celui des tués de 14 %. En particulier, l'opération « objectif - 10 % » s'avère être un succès : au 1<sup>er</sup> août 1986, les taux de réussite sont respectivement de 45 % pour ses départements, de 67 % pour les communes de plus de 50.000 habitants et de 56 % pour les groupements de communes.

## II. - EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 28 octobre 1986, sous la présidence de **M. Christian Poncelet**, président, la commission des finances a procédé, sur le rapport de **M. Robert Schwint**, à l'examen du projet de budget pour 1987 des routes et de la sécurité routière.

**M. Robert Schwint** a rappelé les principales évolutions des crédits qui progressent de 67,3 % en 1987. Compte tenu de la suppression du fonds spécial des grands travaux, les crédits progressent encore de 7,94 % par rapport aux moyens dégagés en 1986. Puis le rapporteur spécial a décrit les différentes actions consacrées au développement des infrastructures routières et autoroutières, l'entretien du réseau et la sécurité et circulation routière.

Le rapporteur spécial a tenu à souligner l'évolution satisfaisante des crédits routiers en dépit de la suppression du Fonds spécial des grands travaux dont le mécanisme avait fait l'objet de sévères critiques de la part de la Cour des comptes. Il a d'autre part indiqué que le programme autoroutier se poursuivait à un rythme satisfaisant et s'est félicité du bilan des actions conduites en matière de sécurité routière qui se traduit par une baisse de 18 % des accidents corporels de 1981 à 1985.

A l'issue de l'exposé du rapporteur spécial, **M. Stéphane Bonduel** a partagé la satisfaction du rapporteur spécial, notamment quant à la sécurité routière, mais il a souligné la nécessité d'une poursuite sans relâchement de l'action dans ce domaine.

**M. Jacques Oudin** a souligné l'heureuse évolution des crédits pour 1987 par rapport aux années précédentes. Il a considéré que le projet de budget était davantage dans ces conditions une remise à niveau et a appelé à une réflexion nouvelle sur le schéma directeur routier national adopté en janvier 1986.

**M. Maurice Blin**, rapporteur général, a demandé au rapporteur spécial d'insérer dans son rapport un développement sur le coût des accidents de la route.

**M. Christian Poncelet**, président, a tenu à féliciter **M. Robert Schwint** de la qualité de son rapport et de l'innovation qu'il avait apportée en appuyant son exposé sur la présentation aux commissaires de tableaux statistiques. Au fond, il s'est inquiété de l'effort demandé aux départements en matière d'entretien du réseau routier.

**M. Roger Chinaud** a exprimé le souci qu'une analyse sans nuance des causes des accidents de la route porte tort à notre industrie automobile.

Après avoir entendu les réponses du rapporteur spécial, la commission a décidé, à l'unanimité, de proposer au Sénat l'adoption des crédits des routes et de la sécurité routière.



## **AVANT-PROPOS**

**MESDAMES, MESSIEURS,**

Pour 1987, l'ensemble des moyens inscrits au budget de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, et destinés au développement et à l'entretien des infrastructures routières s'élève à 8,522 milliards de francs en moyens d'engagement, marquant ainsi une augmentation de 7,94 % par rapport au budget précédent, F.S.G.T. compris.

Ce projet de budget est caractérisé par deux priorités ; un souci de vérité des comptes publics avec la rebudgétisation des crédits du F.S.G.T. ; une volonté de soutenir l'activité des travaux publics avec un effort très sensible en faveur du développement du réseau routier.

Cet effort considérable portera tant sur le développement des infrastructures routières et autoroutières que l'entretien du réseau.

## CHAPITRE PREMIER

### LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

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

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

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

#### I. — LE CADRE GÉNÉRAL

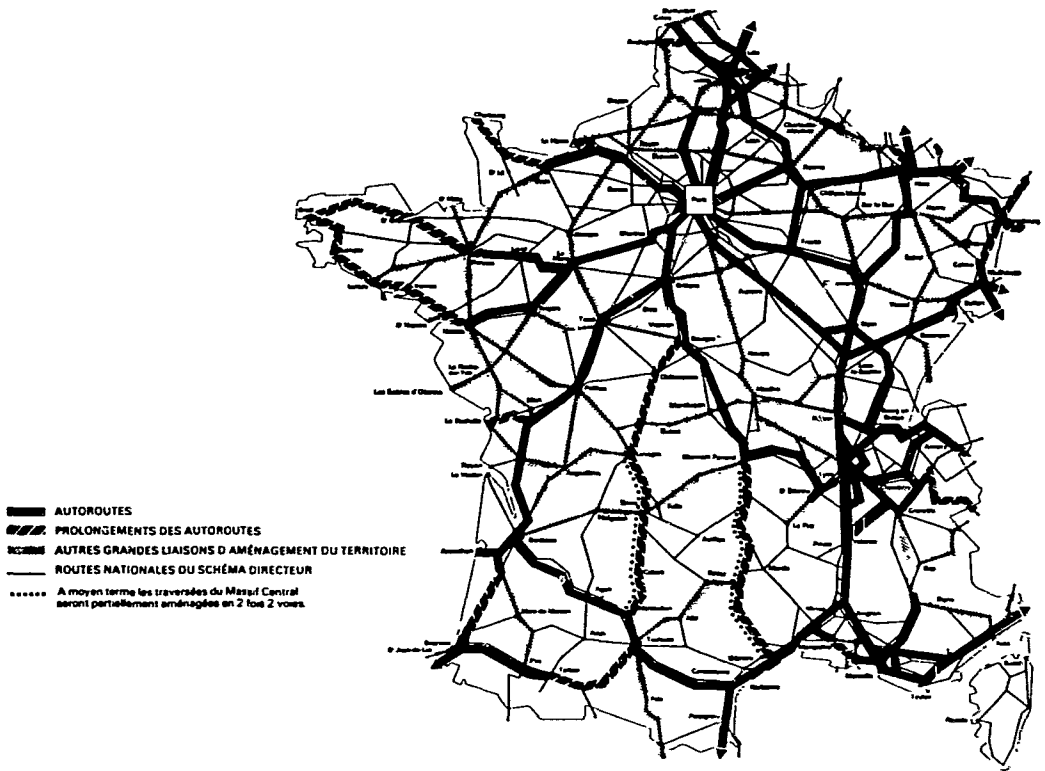
Il est désormais fourni par le schéma directeur routier, adopté le 13 avril 1984.

Celui-ci comporte :

- 6.520 kilomètres d'autoroutes de liaison ;
- 2.260 kilomètres de prolongement d'autoroutes dont 1.100 kilomètres restent à aménager ;
- 6.900 kilomètres d'autres grandes liaisons d'aménagement du territoire.

En revanche, il ne se prononce pas sur les 18.000 kilomètres de routes nationales restantes.

Le schéma suivant permet d'apprécier le nouveau maillage autoroutier et routier ainsi programmé.



On peut regretter que ce nouveau schéma directeur ne comporte aucune précision 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 kilomètres d'autoroutes pour l'ensemble de ces cinq années.

## II. - LE PROJET DE BUDGET POUR 1987 TRADUIT UNE AUGMENTATION DE PRÈS DE 8 % PAR RAPPORT AUX MOYENS D'ENGAGEMENT DE 1986

Le tableau suivant retrace l'évolution des crédits routiers de 1985 à 1987 en moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme).

(En millions de francs.)

	1985	1986	Pourcentage	1987	Pourcentage
<i>1. Développement du réseau routier national :</i>					
Autoroutes .....	662,50	376,20	- 43,21	937,10	+149,09
Rase campagne et milieu urbain	2.091,60	1.579,04	- 24,5	3.856,39	+144,22
Total (L.F.I.) .....	2.754,10	1.955,24	- 29	4.793,49	+145,16
F.S.G.T. (engagements) ..	2.427,00	2.354,00	- 3	»	»
Total (Budget + F.S.G.T.)	5.181,10	4.309,24	- 16,82	4.793,49	+ 11,23
<i>2. Entretien du réseau routier national :</i>					
Entretien et fonctionnement ...	1.801,90	1.954,91	+ 8,49	2.081,21	+ 6,46
Renforcements coordonnés et aménagement de sécurité ...	774,20	685,40	- 11,47	1.065,00	+ 55,38
Ouvrages d'art .....	264,40	284,00	+ 7,41	345,90	+ 21,79
Parcs et centres autoroutiers ...	219,00	215,10	- 1,78	236,92	+ 10,14
Total (L.F.I.) .....	3.059,50	3.139,41	+ 2,61	3.729,03	+ 18,78
F.S.G.T. (engagements) ..	205,00	447,00	+118,04	»	»
Total (Budget + F.S.G.T.)	3.264,50	3.586,41	+ 9,86	3.729,03	+ 3,97
Total crédits budgétaires ..	5.813,60	5.094,65	- 12,37	8.522,52	+ 67,28
Total (F.S.G.T.) .....	2.632,00	2.801,00	+ 6,42	»	»
Total (Budget + F.S.G.T.)	8.445,60	7.895,65	- 6,51	8.522,52	+ 7,94

## A. - Le développement des infrastructures.

### 1. Les autoroutes.

#### *Une relance de la construction des autoroutes.*

Les moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme) augmenteront de 38,5 % par rapport à 1986, F.S.G.T. inclus. La réduction des crédits de paiement ne fait que tirer la conséquence des régressions de ces dernières années. En 1986 (loi de finances initiale), les autorisations de programme avaient accusé une baisse de 43,2 %. Ces dotations permettront le lancement de 182,5 kilomètres en 1987. Il sera ainsi possible de commencer les travaux des sections suivantes :

- A 11 - La Flèche ouest - Le Mans.
- A 26 - Calais Nordausques.
- A 26 - Montaigu - Reims.
- A 71 - Vallon-en-Sully - Saint-Amand-Montrond.
- A 71 - Salbris - Vierzon.
- A 43 - Montmélian - Port Royal (Section Franain-Lachayanne).
- A 51 - Manosque - Peyruis.
- A 64 - Orthez - Lues-de-Béarn.

Par ailleurs, les travaux de l'autoroute A 55 Arles-Nîmes (24 kilomètres) pourront être mis en chantier ; au total, un peu plus de 200 kilomètres pourront être lancés en 1987. Entre 1984 et 1986, 295 kilomètres d'autoroutes auront été lancés.

Les sections suivantes d'autoroutes devraient, par ailleurs, être mises en service en 1987, soit au total 165 kilomètres.

Autoroutes de liaison concédées :	Kilomètres
- A 11 - Angers - Durtal .....	30
- A 40 - Macon - Bourg Nord .....	22
- A 71 - Clermont - Montmarault .....	67
- A 26 - Saint-Quentin - Laon .....	35
Total .....	<hr/> 157
Autoroutes de liaison non concédées :	
- A 35 - Bartenheim - Bâle .....	8
Total général .....	<hr/> 165

## 2. Le développement du réseau routier.

Les autorisations de programme pour les investissements routiers s'élèvent à 3.826,9 millions de francs (soit une progression de 5,7 %), assurant ainsi le respect des engagements pris en faveur des contrats État-régions et des plans spéciaux.

Ces plans seront poursuivis conformément aux engagements pris. Ils sont, au sens strict, au nombre de trois :

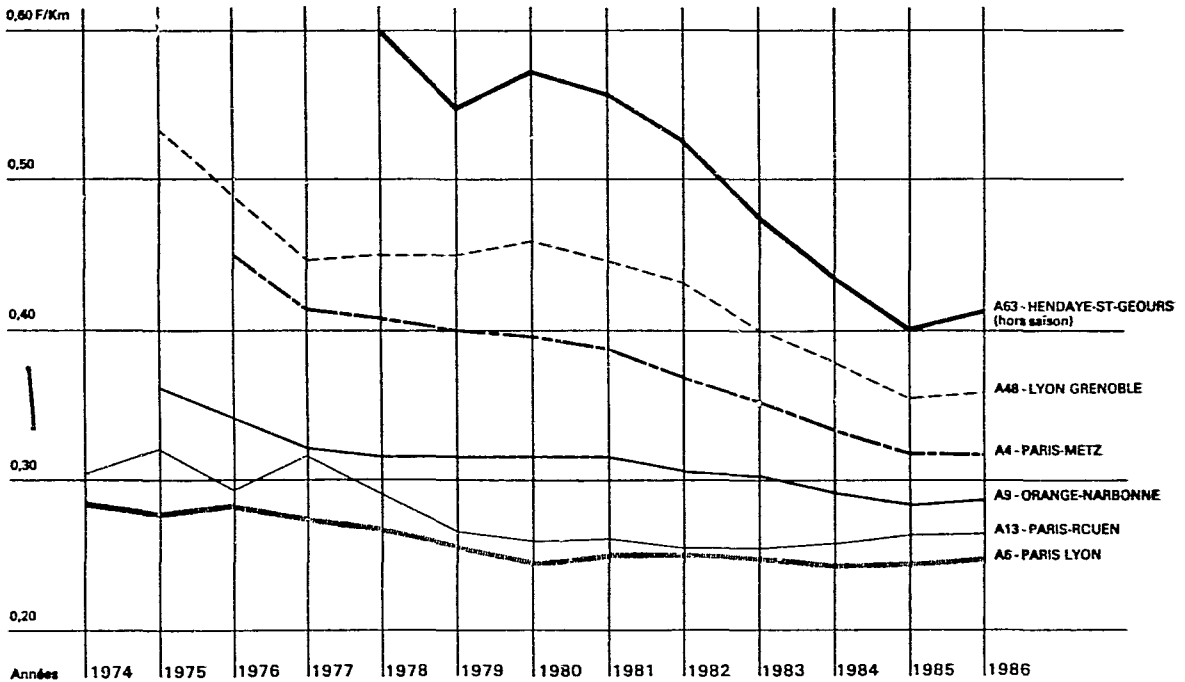
- le plan routier breton ;
- le plan routier Massif central ;
- le plan Grand Sud-Ouest, axé depuis 1982 sur la région Midi-Pyrénées.

Mais d'autres liaisons, notamment *en raison de leur importance pour l'aménagement du territoire*, entrent dans ce cadre. Il s'agit de la route des Estuaires, de la R.N. 90 dans la vallée de la Tarentaise et de la R.N. 86 dans la vallée de la Maurienne.

## B. - Une inflexion de la politique des péages.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, l'évolution moyenne des péages est restée nettement inférieure à l'inflation depuis 1974.

ÉVOLUTION DU NIVEAU DES PÉAGES EN FRANCS CONSTANTS (1985)  
TRAJET LE PLUS LONG



Si la politique d'harmonisation tarifaire a eu pour mérite de réduire l'écart entre les extrêmes - de un à trois en 1980 à légèrement moins de deux aujourd'hui -, elle a également contribué à la dégradation des comptes des sociétés dont les tarifs ont été bloqués pendant plusieurs années.

Le Gouvernement a donc décidé, en 1986, d'autoriser une hausse identique en valeur absolue, enrayant ainsi l'aggravation du déficit tout en poursuivant, dans une certaine mesure, la politique d'harmonisation tarifaire.

### III. - INTERVENTIONS ROUTIÈRES DES RÉGIONS

Dans le domaine du développement de l'infrastructure routière, l'État n'assure pas seul le financement des opérations programmées. En effet, la loi du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification a défini les conditions d'une nouvelle planification s'inscrivant dans le processus de décentralisation. Il est prévu d'une part des plans régionaux et des plans d'entreprise ainsi que des programmes prioritaires, et, d'autre part, l'établissement de relations contractuelles entre l'État et les collectivités locales, et en particulier les régions, pour l'exécution de ces plans.

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

La situation actuelle des contrats de plan État-régions s'établit de la façon suivante :

1. Toutes les régions ont signé un contrat de plan avec l'État en 1984 ou en 1985. Toutes les régions à une exception près (Alsace) ont également signé avec l'État un contrat particulier « routes » en 1984 ou en 1985.

2. Plusieurs contrats particuliers « routes » ont été complétés par des avenants signés en 1985 et en 1986.

Tel est le cas des contrats « routes » entre l'État et les régions Nord - Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, l'objectif de ces avenants étant l'aménagement des routes d'accueil du lien fixe Trans-Manche.

Tel est également le cas des contrats particuliers « routes » entre l'État et les régions Aquitaine (volet milieu urbain), Midi-Pyrénées, Bretagne (R.N. 24 et R.N. 166) et Languedoc-Roussillon et du département de la Savoie (vallée de la Tarentaise).

Les engagements de l'État ont été intégralement respectés pendant les trois premières années du IX<sup>e</sup> plan.

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

	Engagements de l'Etat	Autorisations de programme affectées (budget + F.S.G.T.)
1984 .....	2.007,7	1.933,9
1985 .....	2.138,7	2.247,2
1986 .....	2.394,4	2.377,9 (prévision)

En 1987, l'exécution de ces contrats sera poursuivie de façon à honorer les engagements souscrits par l'État.



## CHAPITRE II

### L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

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

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

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

Les crédits prévus pour 1987 pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent à 2.081,2 millions de francs contre 1.994,9 millions de francs en 1986, soit une progression de 6,5 %.

Les principales priorités en ce domaine sont constituées par :

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

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

- l'entretien préventif des routes nationales renforcées.

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

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

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

Les moyens consacrés à ces actions sont les suivants :

(En millions de francs.)

	1986	1987 (prévisions)
Entretien des autoroutes non concédées .....	461	501
Entretien préventif des routes nationales .....	893	999
Entretien curatif des routes nationales .....	253	(*) 227

(\*) Grâce à la politique de renforcements coordonnés du réseau national, la longueur des voies devant faire l'objet d'un entretien curatif est en réduction.

— Entretien des ouvrages d'art. Par rapport à 1986, les crédits augmentent de 2 % en 1987. Leur montant, soit 119,3 millions de francs, permettra de maintenir les travaux en volume.

— Les crédits de renforcement et de grosses réparations des ouvrages d'art passeront de 167 millions de francs en 1986 à 226,6 millions de francs en 1987, soit une augmentation de 35,7 %. Ils permettront notamment le renforcement des ponts suspendus.

— Les crédits des parcs et centres autoroutiers regroupent les moyens nécessaires à l'entretien du réseau national et au service de viabilité hivernale. Pour 1987, il est prévu d'accorder 12 millions de francs aux parcs autoroutiers et 15 millions de francs aux centres autoroutiers.

## CHAPITRE III

### SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRE

#### I. - PRÉSENTATION DES CRÉDITS POUR 1987

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

#### SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRES.

(En millions de francs.)

	1987	1986	Variation en pourcentage
Dépenses ordinaires .....	443,4	405,9	+ 9,2
- titre III. - Moyens des services .....	352,1	304,6	+ 15,5
- titre IV. - Actions d'incitation .....	91,3	101,3	- 9,9
Dépenses en capital .....	318,8	231	38
- titre V. - Investissements, équipements, études et expérimentations .....	313	224,5	+ 39,4
- titre VI. - Participations .....	5,8	6,5	- 10,8
Total général .....	762,2	636,9	+ 19,6
Autorisations de programme .....	270,3	215,6	+ 25,3

## II. — LA POURSUITE D'UNE POLITIQUE ACTIVE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### A. — Les actions menées.

1. **D'importants efforts ont été menés en matière d'aménagement et d'entretien du réseau routier.** Le programme de renforcement coordonné des chaussées a permis la remise en état du réseau, de façon à l'adapter au trafic lourd et à assurer la viabilité hivernale. Les travaux de rénovation contribuent également à supprimer des points dangereux, ainsi la rectification des virages.

L'aménagement du réseau (par exemple le traitement des sections glissantes, la signalisation et la régulation des vitesses) peut désormais s'opérer en fonction des résultats des enquêtes « Réagir » (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier). Une enquête pluridisciplinaire est obligatoire à la suite des accidents mortels ou très graves de la circulation. Les résultats de ces enquêtes doivent permettre de procéder aux aménagements nécessaires.

**La politique contractuelle « Objectif moins 10 % » complète ce dispositif.** L'État verse aux collectivités s'engageant à diminuer d'au moins 10 % le nombre d'accidents corporels sur leur territoire des dotations d'incitation puis de réalisation d'objectifs lorsque ceux-ci sont atteints.

2. **Cette politique a été complétée par une réforme de la formation des conducteurs.** A ce titre, on peut citer la réforme du permis moto et les expériences de conduite accompagnée pour les jeunes de seize ans et plus. En raison de son succès, il a été étendu à plus de vingt départements. Il pourrait déboucher sur la généralisation de la conduite à seize ans. On notera également la possibilité de saisir sur place le véhicule d'un conducteur en cas de présomption de conduite en état d'ébriété et la suspension du permis par le seul commissaire de la République lorsque cet état d'alcoolémie est confirmé.

3. **Des mesures importantes ont également été prises en matière de contrôle technique des véhicules.** Tout d'abord les véhicules légers de plus de cinq ans d'âge faisant l'objet d'une transaction seront soumis à un contrôle technique.

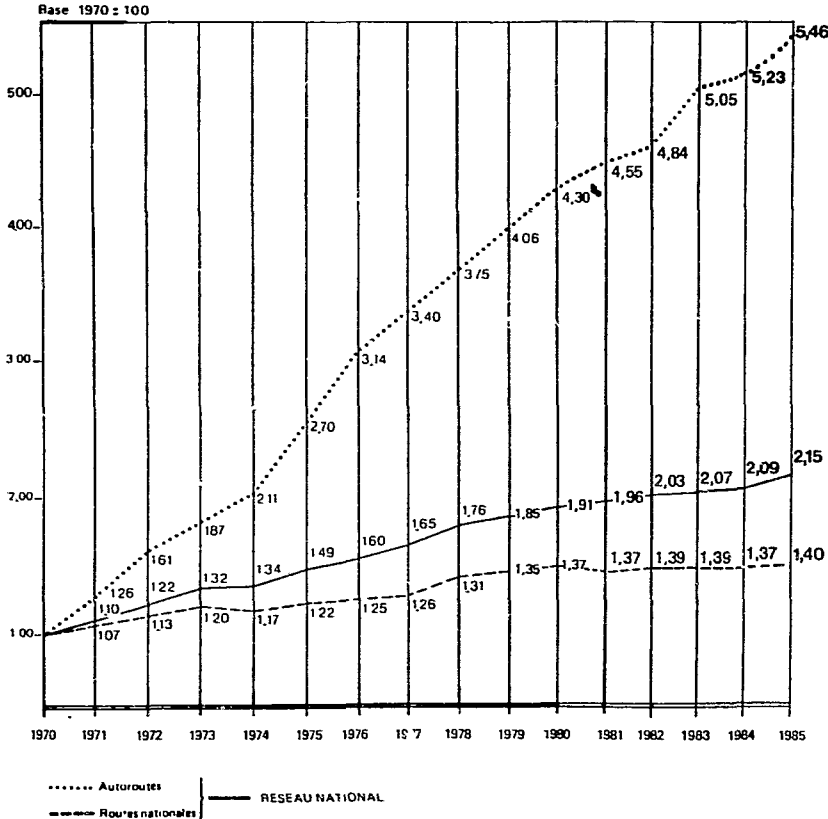
Par ailleurs, il sera possible de retirer la carte grise d'un véhicule immédiatement après l'accident et de subordonner sa restitution à la réparation correcte du véhicule. Chaque année, 300.000 véhicules légers sont impliqués dans des accidents de nature à les rendre dangereux.

## B. - Un bilan encourageant.

1. La circulation routière a connu une augmentation importante depuis quinze ans, résumée par le tableau suivant :

### ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

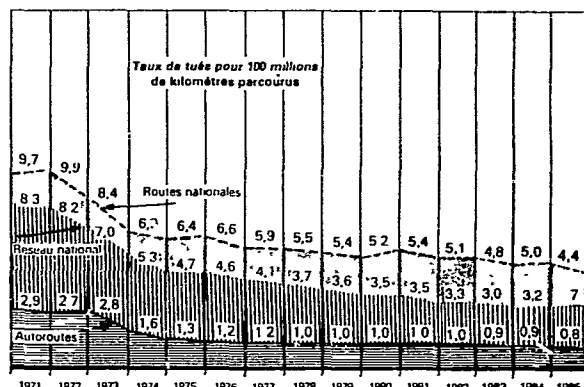
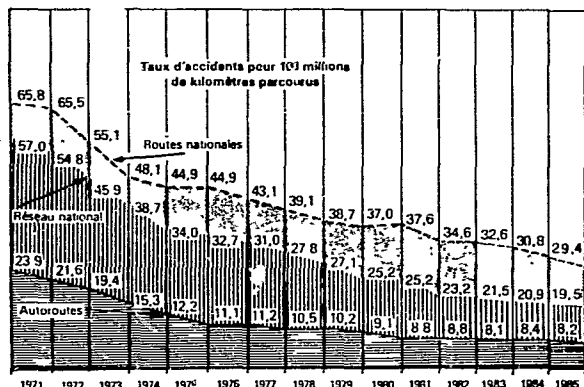
En indice



2. Malgré cette augmentation, on ne peut que se féliciter du bilan des actions en matière de sécurité routière. De 1981 à 1985, le nombre des accidents corporels a diminué de 18 %, celui des blessés de 17 % et celui des tués de 14 %. En particulier, l'opération « objectif - 10 % » s'avère être un succès : au 1<sup>er</sup> août 1986, les taux de réussite sont respectivement de 45 % pour ses départements, de 67 % pour les communes de plus de 50.000 habitants et de 56 % pour les groupements de communes.

Cette évolution favorable est résumée par les deux tableaux ci-dessous :

ÉVOLUTION RELATIVE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE RÉSEAU NATIONAL



— Autoroutes  
 } ..... RESEAU NATIONAL  
 --- Routes nationales

3. Cependant, le nombre actuel des accidents de la route reste encore trop élevé.

En 1985, le nombre des tués est redescendu à son niveau de 1964, alors que le trafic a triplé dans l'intervalle. Les actions entreprises en matière de renforcement de la sécurité sur les routes ont donc porté leurs fruits. Elles n'en restent pas moins insuffisantes face aux **10.447 morts en 1985 sur les routes**. Cette hécatombe n'est pas tolérable. Elle l'est d'autant moins que notre pays se situe à un niveau défavorable dans les comparaisons internationales. De plus, les chiffres concernant les accidents de la route depuis le début de cette année font apparaître, pour les quatre premiers mois, une progression de 9 % des tués.

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

### III. — LA CIRCULATION ROUTIÈRE

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

#### A. — L'exploitation routière

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 qui passent par un accroissement de la régulation du trafic (feux tricolores).

## B. — L'information routière

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

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

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

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

**Dans sa séance du 28 octobre 1986, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission des finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits des routes et de la sécurité routière pour 1987.**