

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

## 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 1984, 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° 34

Transports.

III. Transports intérieurs

ROUTES

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

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Moinet, René Mönory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légis.) : 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 40), 1740 (tome XV) et in-3° 458.  
Sénat : 81(1983-1984)

Loi de Finances - Routes - Transports terrestres.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I.- Principales observations de la Commission .....</b>	5
<b>II.- Examen en Commission .....</b>	9
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	10

### CHAPITRE PREMIER :

#### LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

<b>I.- Vue d'ensemble des moyens financiers consacrés aux routes ..</b>	11
<b>A. Les diverses sources de financement .....</b>	11
<b>B. Les annulations de crédits en 1983 .....</b>	14
<b>C. Les grandes orientations du budget 1984 .....</b>	14
<b>II.- Le développement des infrastructures .....</b>	15
<b>A. Le réseau autoroutier français .....</b>	15
1°. le schéma directeur des autoroutes de liaison .....	15
2°. les prévisions de mises en service pour 1984 et les années ultérieures .....	15
3°. la voirie nationale en milieu urbain .....	19
<b>B. La création de l'établissement public     « autoroutes de France » .....</b>	19
<b>C. Le réseau national de rase campagne .....</b>	22

<b>III.- L'entretien .....</b>	<b>27</b>
<b>A. Les renforcements coordonnés.....</b>	<b>27</b>
<b>B. La viabilité hivernale .....</b>	<b>27</b>
<b>C. Les autres opérations d'entretien .....</b>	<b>28</b>

## **CHAPITRE II :**

### **LA SECURITE ET LA CIRCULATION ROUTIERE**

<b>I.- La sécurité routière.....</b>	<b>29</b>
<b>A. Le constat .....</b>	<b>29</b>
<b>B. Les actions .....</b>	<b>31</b>
1°. la mobilisation sociale .....	31
2°. la refonte du système de formation des conducteurs ...	33
a) les structures administratives .....	33
b) les modalités de la réforme.....	34
3°. les grands axes de la réforme de la formation à la conduite automobile .....	34
<b>II.- La circulation routière .....</b>	<b>37</b>
<b>A. L'exploitation routière .....</b>	<b>37</b>
<b>B. L'information routière .....</b>	<b>38</b>

**I.- PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION****A. PRESENTATION DES CREDITS**

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des crédits pour les routes et la sécurité routière inscrits au budget de 1983.

## CREDITS DE PAIEMENT

## AUTORISATIONS DE PROGRAMME

	1 9 8 3		Différence en %	1 9 8 4		Différence en %
	(en millions F)			(en millions F)		
<b>- DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL</b>						
- Services d'études techniques	112,9	146,6	+ 29,85			
- Autoroutes de liaison	774,5	855	+ 10,39	810	926	+ 14,32
- Voirie nationale rase campagne	1.823,7	1.557,2	- 14,61	2.031,3	1.401	- 31
- Voirie nationale urbaine	1.273,17	867,9	- 28,49	520	1.165	+ 124,04
- D.O.M. - T.O.M.	35,2	42	+ 19,32	44,0	30	- 31,82
<b>TOTAL .....</b>	<b>3.960</b>	<b>3.463,7</b>	<b>- 12,53</b>	<b>3.405,3</b>	<b>3.522</b>	<b>+ 3,43</b>
<b>II - ENTRETIEN DU RESEAU NATIONAL</b>						
- Entretien et exploitation	1.400,8	1.538,9	+ 9,86	-	-	-
- Subvention voirie Paris	39,4	45,7	+ 15,99	-	-	-
- Renforcements coordonnés	752,7	820	+ 8,94	814,7	888,2	+ 9
- Grosses réparations	369,2	402	+ 8,88	416,7	442,0	+ 6,22
- Divers	30,3	41	+ 35,3	40,8	38,9	- 4,7
- Renforcement des ouvrages d'art	80	120	+ 50	130	138	+ 6,15
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.672,4</b>	<b>2.967,6</b>	<b>+ 11</b>	<b>1.402,2</b>	<b>1.507,7</b>	<b>+ 7,5</b>
<b>III - SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERE</b>						
- Permis de conduire (1)	201,7	172,2	- 14,6	-	-	-
- Sécurité et circulation fonctionnement	157,5	170	+ 8	-	-	-
- Actions d'incitation à la sécurité	30	35,3	+ 17,6	-	-	-
- Sécurité et circulation équipement	439,1	363,3	- 17,28	460,5	457,1	- 0,7
<b>TOTAL</b>	<b>828,4</b>	<b>740,8</b>	<b>- 10,5</b>	<b>460,5</b>	<b>457,1</b>	<b>- 0,7</b>
<b>TOTAL GENERAL.....</b>	<b>7.460,9</b>	<b>7.172,1</b>	<b>- 3,97</b>	<b>5.268</b>	<b>5.486,8</b>	<b>+ 4,1</b>

(1) 212,3 millions de francs si l'on tient compte des 40 millions de francs figurant désormais au budget de l'Intérieur; l'augmentation est alors de 5,21 %.

## **B. PRINCIPALES OBSERVATIONS**

### **1. La présentation du budget**

Le budget de 1982 avait été marqué par le reclassement lié à l'éclatement de l'ancienne Direction des Routes et de la circulation routière entre les deux nouvelles directions que sont désormais la Direction des Routes et la Direction de la Sécurité et de la Circulation routière. Le budget de 1983 avait pris en compte les nouvelles orientations de la politique gouvernementale dans le domaine de la décentralisation (suppression du programme de subvention au titre des plans de circulation). Le budget pour 1984 comportera de profondes modifications structurelles liées à :

a) L'affirmation du caractère interministériel des actions menées par le Délégué interministériel à la sécurité routière. Les crédits antérieurement inscrits au budget du Ministère des Transports sont transférés sur un chapitre nouveau (37-06) au budget du Premier ministre.

b) L'application de l'article 100 de la loi de finances pour 1983 qui stipulait la suppression de l'établissement public appelé « Service national des examens du permis de conduire » et une intégration dans l'administration de l'Etat. Les crédits affectés à cet organisme (qui se seraient élevés en 1984 à 212,2 millions de F) sont affectés pour 40 millions de francs au ministère de l'Intérieur et pour 172,2 millions de francs au ministère des Transports.

### **2. Les grandes orientations du budget**

a) La priorité donnée à la rénovation et à l'entretien du réseau routier national (+ 11 % en crédits de paiement et + 7,5 % en autorisations de programme). Le renforcement des chaussées se fera à un rythme supérieur à 600 km/an, les crédits correspondants étant en augmentation de près de 9 %.

b) La poursuite du maillage autoroutier, avec des crédits de paiement en augmentation de 10,4 % (166 km d'autoroutes nouvelles). La création de l'établissement public « Autoroutes de France » contribue au retour à l'équilibre financier du système autoroutier mieux maîtrisé.

Sera lancée la tranche Clermont-Gannat qui amorce la liaison Bourges-Clermont.

c) La concentration des moyens consacrés à la modernisation du réseau classique autour des contrats Etat-Régions. La voirie nationale urbaine et la voirie nationale rase campagne, dont les crédits avaient fortement augmenté en 1983, voient leurs dotations réduites de 28,5 % et de 14,6 %.

d) L'action de l'Etat en matière de sécurité routière se porte :

– sur la mobilisation de l'opinion publique par le programme « Réagir » et les actions de communication sociale ;

– sur le programme d'it « objectif moins 10 % » qui tend à encourager et à faciliter la convergence de l'action de l'Etat et celle des collectivités locales.

Ces actions sont financées essentiellement par redéploiement des crédits à l'intérieur d'une dotation globale en diminution de 10 % en crédits de paiement.

Cette diminution des crédits de paiement alors que les autorisations de programme sont quasiment étales est à attribuer au lancement d'un programme d'aménagement de points dangereux plus complet dont la réalisation sera sensiblement plus lente que celle des opérations antérieurement financées par la D.S.C.R.

Budget de consolidation et d'attente, le budget des routes pour 1984 préserve l'avenir dans la mesure où l'ensemble des moyens d'engagement (Dépenses ordinaires + autorisations de programme sur crédits d'investissement) augmente globalement de 6,3 %.

Il convient également de souligner que le Fonds des grands travaux (2ème tranche) viendra en 1984, comme en 1983, compléter l'effort budgétaire.

## II. EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le budget des Routes dans sa séance du 19 octobre 1983.

Après avoir précisé les grandes priorités de ce budget (voir I ci-dessus) le rapporteur spécial a souhaité l'adoption par la Commission.

M. Chamant a regretté les conséquences de la création de l'établissement public « Autoroutes de France », tant sur le plan financier que sur celui des rapports avec les collectivités locales.

M. Poncelet a évoqué la forte diminution des crédits de paiement en 1983 qui a entraîné un ralentissement des opérations.

M. Croze a demandé des précisions sur le degré de réalisation en 1983 de 1.380 km d'autoroutes inscrits au schéma directeur.

MM. Jacques Descours-Desacres et Christian Poncelet ont souhaité obtenir des informations concernant les engagements pris par l'Etat sur le financement des travaux routiers dans le cadre des contrats de plan entre l'Etat et les régions.

M. Blin, rapporteur général, a observé que l'augmentation moyenne des moyens d'engagement recouvrait des disparités considérables. Les autorisations de programme de la voirie en rase campagne diminuent sensiblement, tandis que celles de la voirie nationale urbaine sont plus que doublées.

M. Edouard Bonnefous, Président, a estimé que la création d'un établissement public des autoroutes figeait les situations car les autoroutes bénéficiaires financeraient les déficits d'autres voies. Il a rappelé la singularité de la France en Europe qui continue à pratiquer une politique de péages sur autoroutes, alors que ce péage avait été conçu à l'origine comme une pratique provisoire.

Il a également observé que de nombreux problèmes de sécurité routière provenaient de la circulation de poids lourds.

Après qu'il le rapport spécial eut répondu aux intervenants, la Commission a décidé à la majorité de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits des Transports intérieurs routiers pour 1984.



## AVANT-PROPOS

Le Rapporteur spécial s'étant engagé à répondre dans son rapport écrit à des questions diverses de plusieurs commissaires, il tient à préciser en propos liminaires :

- à M. CHAMANT que les collectivités locales restent représentées dans les conseils d'administration des Sociétés d'économie mixte, outre que le Sénat doit être représenté - et il est attendu qu'il y pourvoit - dans celui de l'Etablissement public « Autoroutes de France ».

- à M. CROZE qu'il trouvera toute précision pages 15, 16 et 17 à la question posée.

- à MM. DESCOURS DESACRES et PONCELET que les projets de contrats de plan entre l'Etat et les régions sont actuellement en discussion à l'échelon régional.

- au Rapporteur général, M. BLIN, que les crédits prévus pour l'entretien du réseau national concernent l'ensemble de ce réseau.

- à M. le Président BONNEFOUS, d'une part que la suppression du péage reste à terme l'objectif mais que les autoroutes ont actuellement quelque 60 milliards de dette dont un dixième environ est remboursé chaque année; d'autre part que l'obligation, désormais effective, d'un limiteur de vitesse sur les camions neufs importés ou non est de nature à répondre, au moins partiellement, à sa judicieuse observation.

## CHAPITRE PREMIER :

### LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

#### I.- Vue d'ensemble des moyens financiers consacrés aux routes

##### A. Les diverses sources de financement

On sait que le Fonds spécial d'investissement routier (FSIR) ayant été supprimé en 1980, les crédits qui y étaient précédemment inscrits ont été ventilés entre le budget du ministère de l'Intérieur et celui du ministère des Transports.

Au budget de l'Intérieur figurent les subventions pour les réseaux départementaux et communaux ainsi que la subvention pour l'entretien du réseau national déclassé.

En 1983, ces crédits s'élevaient à 319,6 millions de francs et en 1984, ils se montent à 415,3 millions de francs, une partie étant globalisée dans la dotation globale d'équipement.

Au budget du ministère des Transports ne figurent plus que les crédits destinés à l'entretien et au développement du réseau national ainsi qu'aux actions générales concernant la circulation et la sécurité.

Pour être complet, il faut mentionner le Fonds des grands travaux qui a dégagé en 1982 et 1983 un financement extrabudgétaire et dont une deuxième tranche va être lancée.

Par ailleurs, les fonds de concours des collectivités territoriales viennent compléter les crédits budgétaires.

En 1982 et 1983, les fonds de concours en autorisations de programme affectées, s'élevaient aux montants suivants, s'agissant des programmes de développement de l'infrastructure routière.

	Régions	Autres collectivités	F.S.G.T. 1ère tranche	Total des fonds de concours
1982	1.639,2	1.049	1.053,5	3.741,7
1983 (12/8/83)	828,2	400,3	196,5	1.425

Enfin, pour être tout-à-fait exhaustif, il faut ajouter les emprunts et fonds propres des sociétés concessionnaires.

Le tableau ci-dessous regroupe l'ensemble des moyens de paiement affectés aux routes (hors crédits du ministère de l'Intérieur).

	1981	1982	1983 (provisoire)
<b>Crédits budgétaires (DO + CP)</b>			
- Lois de finances initiales .....	5 774,2 <sup>(1)</sup>	6 106,1 <sup>(1)</sup>	6 632,5
- reclassement de dépenses .....	- 193,6 <sup>(2)</sup>	-	-
- crédits annulés .....	-	-	293,- <sup>(3)</sup>
<b>Sous-total des crédits budgétaires .....</b>	<b>5 580,6</b>	<b>6 108,1</b>	<b>6 338,9</b>
- Fonds de concours .....	1 696	2 108	2 330
- Emprunts et Fonds propres des sociétés concessionnaires .....	4 420	4060	3 405
- Fonds spécial des grands travaux <sup>(4)</sup>			
1 <sup>ère</sup> tranche .....	-	200	502,5
2 <sup>ème</sup> tranche .....	-	-	150 ()
<b>Sous-total des financements extra-budgétaires .....</b>	<b>6 116</b>	<b>6368</b>	<b>6 367,5</b>
<b>TOTAL GENERAL .....</b>	<b>11 696,6</b>	<b>12 476,1</b>	<b>12 726,4</b>

(1) Moyens des groupes de programmes Développement de l'infrastructure et Entretien de l'ex DRCR.

(2) Dépenses de personnel des Centres d'Etudes Techniques de l'Equipeement inscrites depuis 1982 au budget du Ministère de l'Urbanisme et du Logement.

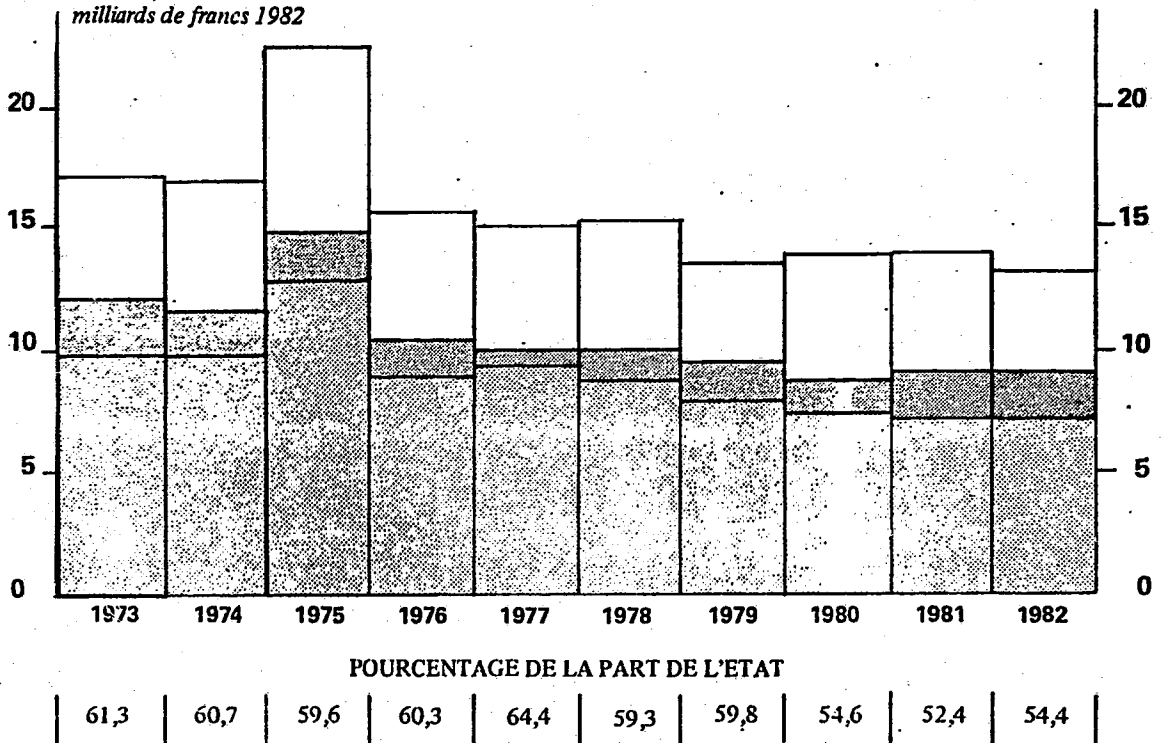
(3) Arrêté du 5 mai 1983 (JO du 6 mai 1983).

(4) Crédits rattachés au budget des routes.

() Estimation

### Evolution en francs constants des ressources consacrées au réseau national

- Budget de la Direction des Routes : D.O. + C.P. et F.S.G.T. (1)
- Financements divers (fonds de concours des Collectivités locales, ...)
- Sociétés d'autoroutes (capitaux et emprunts)



(1) Dépenses ordinaires et crédits de paiement de la Direction des Routes et du Fonds spécial de grand travaux, dont l'apport en 1982 est estimé à 200 MF.

### B. Les annulations de crédit en 1983

L'exécution du budget 1983, on le sait, a été également affectée par des annulations de crédits en date du 5 mai 1982, dont le détail est donné par le tableau ci-dessous :

(en millions de F)

	Autorisations de programme	Crédits de paiement
- Autoroutes de liaison	90	-
- Construction de routes en rase campagne et dans les DOM - TOM	713,675	287,82
- Construction de routes en milieu urbain	5	2
- Parcs et centres autoroutiers	10,2	3,75
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	818,875	293,57

Ce regard rétrospectif jeté sur l'exécution des budgets des trois dernières années permet de mieux juger les grandes orientations du budget de 1984 dans le prolongement des actions de 1982 et 1983.

### C. Les grandes orientations du budget pour 1984

L'exécution des budgets 1981, 1982 et 1983 ainsi que les perspectives pour 1984 permettent de relever les points suivants :

- la priorité à la rénovation et à la sauvegarde du réseau routier a été assurée par des moyens (DO + AP) en progression de 27,8 % en 1982 puis augmentés globalement de 8,7 % en 1983 et de 8,8 % en 1984. L'accent mis sur les renforcements de chaussées et d'ouvrages d'art, dont les dotations exprimées sur une base homogène (compte tenu des reclassements de dépenses) ont augmenté de 53 % depuis 1981, a permis de soutenir un rythme de réalisation supérieur à 600 km/an (525 km en 1981).

Les crédits d'entretien des chaussées réajustés dans les mêmes proportions (+ 53 % entre 1981 et 1984) ont rendu possible l'extension d'une politique rationnelle d'entretien, préservant les qualités de la partie déjà rénovée du réseau.

A fin 1984, 17.270 km d'itinéraires auront été renforcés (62,3 % du réseau) et l'entretien préventif portera sur 19.170 km de routes nationales (69,2 % de ce réseau).

- au sein des programmes de développement de l'infrastructure, la priorité a été donnée à la modernisation du réseau classique : les autorisations de programme consacrées à ce réseau qui représentaient 64,8 % des dotations destinées au développement de l'infrastructure en 1981 en représentent 75 % depuis 1983. Ces moyens ont été renforcés par la création du Fonds spécial de grands travaux dont la première tranche d'un montant de 1.250 millions de francs a été lancée à l'automne 1982, une deuxième tranche d'un montant comparable est en préparation pour l'automne 1983. Au total, ces moyens permettent le développement des programmes concertés avec les régions tout en maintenant la priorité spécifique des programmes d'aménagement du territoire.

- le maillage autoroutier se poursuit à un rythme modéré en revenant progressivement à une situation financière assainie, sans renoncer au principe de la suppression du péage à terme. La création de l'établissement public « Autoroutes de France » contribue au retour aux grands équilibres du système autoroutier mieux maîtrisé, avec, dès 1983 le rachat du capital de l'APEL et une maîtrise publique étendue aux autres concessionnaires privés qui ont mis en jeu la garantie de l'Etat.

## **II.- Le développement des infrastructures**

### **A. Le réseau autoroutier français**

#### **1. Le schéma directeur des autoroutes de liaison**

Le programme gouvernemental de 1977 prévoyait que le réseau autoroutier atteindrait en 1983 7.500 km, dont 6.150 d'autoroutes de liaison et 1.350 de voies rapides urbaines.

A la fin de 1983, le réseau atteindra 6.088 km, dont 236 mis en service dans l'année ; un retard de près de 1.400 km a donc été pris en sept ans.

Un nouveau projet de schéma directeur vient d'être adressé pour avis aux régions ; il n'ajoute, sans préciser de délai de réalisation, qu'environ 400 km au programme précédent.

Ce nouveau schéma directeur ne constitue donc guère qu'un plan de rattrapage à échéance indéterminée, mais en toute hypothèse fort lointaine, du retard pris depuis six ans.

En application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, qui prescrit l'obligation d'établir des schémas directeurs des infrastructures de transports, le projet de schéma directeur des autoroutes, de leur prolongement et des grandes liaisons d'aménagement du territoire a été adopté en Comité interministériel d'aménagement du territoire le 18 avril 1983. Il a été soumis à la consultation des régions, qui doivent se prononcer, notamment, sur les projets d'autoroutes à concéder traversant leur territoire, l'alternative consistant en un aménagement progressif des routes nationales assurant les mêmes liaisons. Au terme de cette consultation, le schéma directeur définitif des autoroutes et de leur prolongement sera approuvé par le Gouvernement.

C'est ce document qui servira désormais de base à la programmation autoroutière, notamment au cours du IXe plan de développement économique et social. Les perspectives de réalisation à long terme prises en compte lors de l'élaboration du programme autoroutier de 1977 devaient, en effet, être revues, compte tenu des modifications des conditions économiques intervenues depuis lors et de nouveaux choix d'aménagement du territoire.

Le projet actuellement soumis aux régions a été établi en fonction des études économiques en usage pour évaluer les projets d'infrastructures de transport et prend en compte les préoccupations d'aménagement du territoire. Il s'inscrit dans la perspective d'achèvement d'une armature autoroutière de base autour de laquelle s'organisent les autres aménagements routiers qui en prolongent et en complètent les effets, afin d'assurer un maillage cohérent du territoire français.

Il prévoit la construction de 1.380 km d'autoroutes nouvelles et de 1.600 km de « prolongement » dont la fonction essentielle est d'assurer la continuité logique du réseau autoroutier (ces liaisons, non concédées, sont pour l'essentiel à 2 x 2 voies).

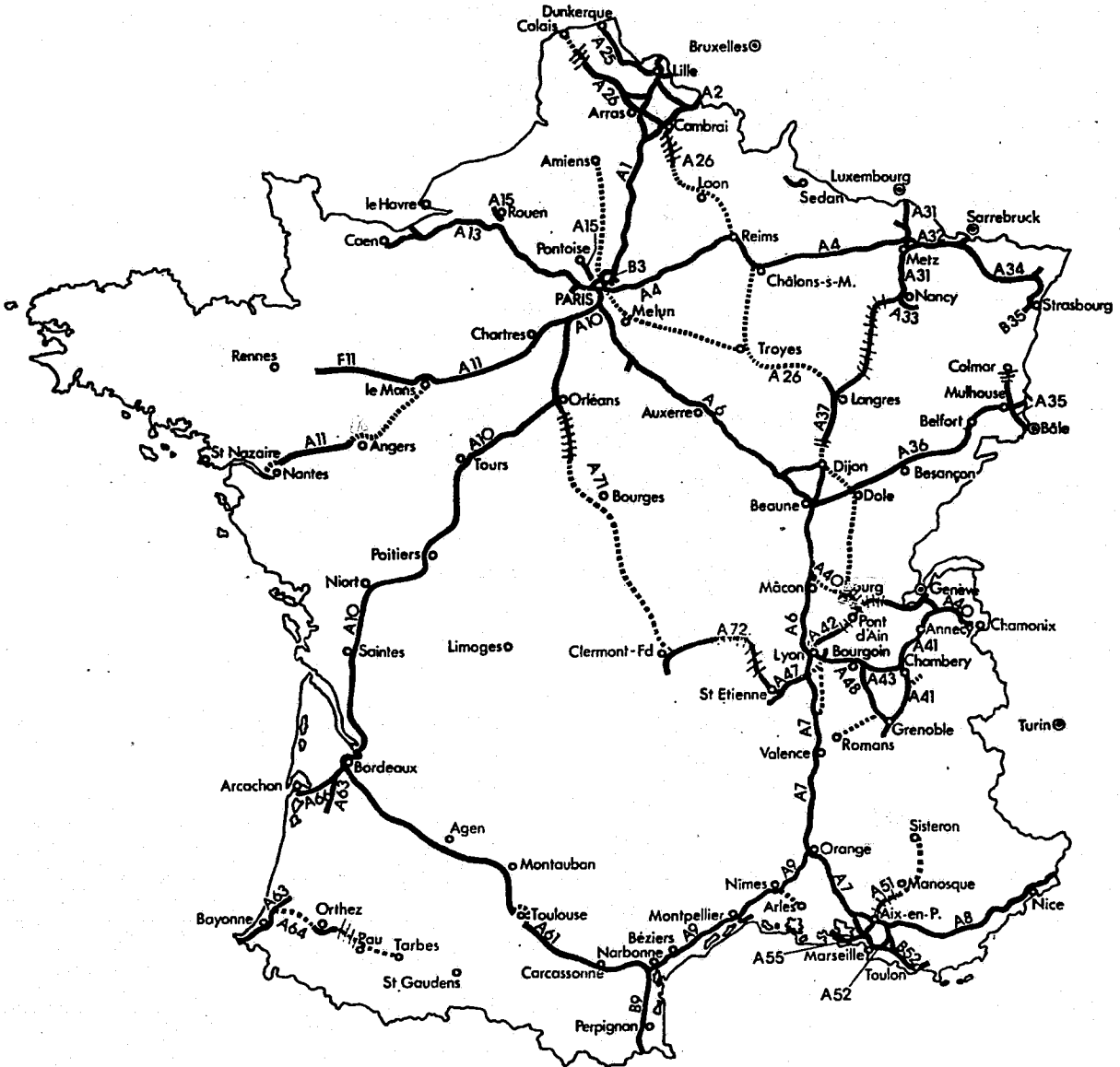
La mise en service de 158 km d'autoroutes en 1982 et de 142 km en 1983 porte le réseau d'autoroutes à une longueur totale de 4.772 km. Le programme autoroutier prévu pour la période 1977-1983, extrêmement ambitieux puisqu'il annonçait le doublement de la longueur du réseau (de 3.030 km au 1er janvier 1977 à 6.150 km au 31 décembre 1983) est loin d'être réalisé. Son pourcentage de réalisation est de 56 %.

## 2. Les prévisions de mises en service pour 1984 et les années ultérieures

Autoroutes de liaison pour 1984		Km	
A 8	St Isidore - Nice nord (2e chaussée)	(10)	
A 31	Toul - Montigny	88	
A 72	Chabreloche - Feurs	52	
	Total	<u>140</u>	
Autoroutes de liaison non concédées			
A 15	Le Hode - Harfleur	10	
	Le Hode - Tancarville (doublement)	(7)	
A 35	Munwiller - Ile Napoléon (échangeur A 35/A 36)	16	
	Total	<u>26</u>	
Section		Km	Date actuellement prévue
A 71	La Source - Salbris	58	1985
A 26	Cambrai - Saint-Quentin Sud	35	1985
A 31	Tilchatel - Pichanges	7	1985
A 51	Aix - Cadarache	37	1985
A 64	Artix - Soumoulou	32	1985
A 72	Feurs - Andrézieux	27	1985
A 8	Nice-centre - La Tubie (2ème chaussée)	(7)	1985
A 35	Bartenheim - Bâle	8	1985
A 40	Bourg-nord - Pont d'Ain	32	1986
	Pont d'Ain - Saint-Martin	25	1986
	Saint-Martin - Sylans	11	1986
A 42	Chazey - Pont d'Ain	16	1987
A 40	Sylans - Châtillon-en-Michaille	12	1987
	Rocade Est de Toulouse	14	1988
	Rocade Nord-Est d'Angers	6	1987-1988



- Autoroutes en service le 31 décembre 1983.  
 - - - - - Autoroutes en construction ou ayant fait l'objet d'une décision.  
 - - - - - Autoroutes en projet.



### 3. La voirie nationale en milieu urbain

Ces opérations sont extrêmement coûteuses essentiellement du fait de la charge foncière en milieu urbain.

Au titre du plan national d'amélioration du réseau routier, la voirie en milieu urbain comporte exclusivement des voies rapides. Au 31 décembre 1983, la longueur des voies urbaines en service était de 1.316 km dont le quart environ en région parisienne.

**Le coût exorbitant de ces opérations, en particulier des pénétrantes et les orientations nouvelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ce secteur : les autorisations de programme avaient été divisées par deux entre 1976 et 1978.**

Cette orientation, si elle se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet notamment de préserver les centres des villes, se justifie moins concernant les rocades qui font souvent défaut dans les plus grandes villes, notamment autour de Paris. De plus, une telle orientation n'est acceptable que si parallèlement sont mis en oeuvre des services de transports en commun suffisants, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes, en particulier en province.

Un redressement a été opéré à partir de 1979 : les autorisations de programme sont passées de 744 millions de francs en 1978 à 1.217 en 1982. Certes, les autorisations de programme avaient été ramenées à 520 millions de francs en 1983, mais cette diminution (-57,3 %) est plus que compensée par les engagements du Fonds spécial de grands travaux pour 1.250 millions de francs (1.213 millions de F d'opérations lancées au 31 août 1983).

L'objectif du plan gouvernemental de 1977 (1.350 km de voies rapides en 1983 soit 400 km à réaliser de 1977 à 1983) n'est pas complètement réalisés et a environ une année de retard.

#### **B. La création de l'établissement public « autoroutes de France »**

Cette création prévue par la deuxième loi de finances rectificative pour 1982 a pour objet 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 transférera 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.

Ces sociétés sont actuellement 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 kilométrage d'autoroutes gérées respectivement par l'Etat et par chacune des sociétés d'économie mixte et sociétés privées est le suivant (bilan établi au 1er juillet 1983) :

– autoroutes de liaison (hors péage) réalisées par l'Etat :	373 km
– autoroutes de liaison réalisées par les sociétés d'économie mixte :	en km
● A.S.F.....	1.197,2
● E.S.C.O.T.A.....	280,6
● S.A.N.E.F. ....	471,6
● S.A.P.R.R.....	769,9
● S.A.P.N. ....	187,0
● S.T.M.B. ....	105,5
	<b>3.011,8</b>
– autoroutes de liaison réalisées par les sociétés privées :	
● A.C.O.B.A. ....	66,5
● A.P.E.L. ....	302,8
● A.R.E.A. ....	270,0
● COFIROUTE .....	628,4
	<b>1.267,7</b>

Une des sociétés privées concessionnaires d'autoroutes A.P.E.L. (Paris-Est-Lorraine) vient de passer sous contrôle public. En raison de difficultés financières importantes ses actionnaires viennent d'accepter de vendre leurs titres à la SANEF pour un montant fixé en fonction de leur valeur au 1er janvier 1984 mais qui ne leur sera payé qu'en 1991.

M. Gilbert Dreyfus, président de la SANEP, qui avait remis un rapport sur la base duquel les décisions de maîtrise publique sur l'ensemble du secteur public autoroutier ont été prises au Conseil des ministres du 13 juillet 1982, est devenu en outre président de l'APEL.

Deux autres sociétés privées devaient connaître un sort analogue à l'issue des négociations actuellement en cours. Il s'agit d'AREA (autoroutes Rhône-Alpes) et d'ACOPA (Côte Basque) dont la situation financière est très précaire.

Ne pouvant remplir leurs responsabilités financières vis-à-vis de l'Etat, ces sociétés étaient menacées de déchéance, d'où les négociations menées pour les faire passer sous contrôle public en accordant à leurs actionnaires (essentiellement des entreprises de travaux publics) une indemnité selon le schéma retenu pour l'APEL.

La garantie financière de l'Etat a été mise en jeu pour trois des quatre sociétés concessionnaires d'autoroutes à capitaux privés à savoir :

- la société des autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL),
- la société des autoroutes de la Côte Basque (ACOPA),
- la société des autoroutes de la région Rhône-Alpes (AREA),

ainsi que pour la société concessionnaire de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du Tunnel de Fréjus (SFTRF) ;

- les situations financières de ces sociétés ne leur ayant pas permis de faire face à leurs échéances d'emprunt, l'Etat s'est substitué à l'APEL depuis 1977, à la SFTRF depuis 1981, à l'ACOPA la première fois en 1982, pour la part relative aux emprunts garantis ;

- en 1983, la société AREA a également fait appel à la garantie de l'Etat.

Le montant des annuités prises en charge par le Trésor pour le compte des quatre sociétés est le suivant :

SOCIETES	ANNUITES EN M.F.						
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983 Pré- visions
APEL	79	162	143	144	165,5	127,5	104
SFTRF	-	-	-	-	135	89,3	109,7
AREA	-	-	-	-	-	- (1)	219,8
ACOPA	-	-	-	-	-	46	69,4

(1) La société a pu rembourser en 1982 les appels en garantie qu'elle avait effectués cette même année.

### **C. Le réseau national de rase campagne**

Après le transfert de 55.000 km de routes aux départements, le réseau national de rase campagne ne comporte plus en métropole que 27.260 km de routes. Dans les départements d'Outre-Mer, la longueur des routes nationales est de 1.224 km.

Les travaux entrepris comprennent des déviations autour des villes, des élargissements et quelques doubléments de chaussées.

La longueur de routes nouvelles mises en service (en équivalent de chaussées à deux voies de 3,5 m) qui était revenue à 165 km en 1980, a atteint 256 km en 1981, 240 km en 1982 et 238 km en 1983.

**Récapitulation des mises en service  
pour les trois dernières années**

	1980	1981	1982	1983
<b><u>Déviations et routes nouvelles</u></b>				
- chaussée unique	67	106	100	103
- deux chaussées	16	40	15	92
<b>Total .....</b>	<b>83</b>	<b>146</b>	<b>115</b>	<b>145</b>
<b><u>Elargissements et créneaux</u></b>				
- chaussée unique (3 voies)	17	19	14	18
- deux chaussées	38	29	39	44
<b>Total .....</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>53</b>	<b>62</b>
<b><u>Liaisons rapides complémentaires</u></b>				
- déviations	13	25	60	9
- doubléments chaussées	14	37	12	22
<b>Total .....</b>	<b>27</b>	<b>62</b>	<b>72</b>	<b>31</b>
<b>Total général .....</b>	<b>165</b>	<b>256</b>	<b>240</b>	<b>238</b>

Un certain nombre des investissements prévus le sont dans le cadre de programmes particuliers.

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 1982, par la mise en place de plus de 3,2 milliards de francs d'autorisations de programme de l'Etat, comme en témoigne le tableau suivant :

	A.P. de l'Etat affectées en MF courants
1 9 6 9	67,7
1 9 7 0	102,1
VIème Plan (1971/1975)	1 064,3
VIIème Plan (1976/1980)	1 306,1
1 9 8 1	342,9
1 9 8 2	345,0*
* dont 17,8 MF du F.S.G.T. 1ère tranche	

L'action de l'Etat a porté en priorité sur les axes nord (Brest - Saint-Brieuc - Rennes) et sud (Brest - Lorient - Vannes - Nantes) dont l'aménagement est financé à 93 %, pour une réalisation comportant certaines sections en première phase à une chaussée et plus de 450 km à 2 x 2 voies.

En ce qui concerne l'axe central, celui-ci a été aménagé en route moderne à 7 m.

*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 ».

C'est une dotation de ce montant (en A.P. de l'Etat affectées) qui a pu ainsi être mise en place en 1982, grâce à l'apport qu'a constitué en fin d'année le déblocage de la 1ère tranche du Fonds spécial de grands travaux (dans le Massif Central, le montant de cette première tranche s'est élevé à 187,6 millions de francs, dont 96,5 millions de francs rattachés à l'exercice budgétaire de 1982).

Cette année, de la même façon, le déblocage de la deuxième tranche du Fonds spécial de grands travaux permettra, avec les dotations de la première tranche (ressources 1983) d'honorer les engagements précédemment évoqués.

*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 M.F.)**

- 1980 : .....	30,681
- 1981 : .....	75,184
- 1982 : .....	61,755
dont :	
● Budget : .....	24,444
● F.S.G.T. Tr.1 : .....	37,311
- 1983 (prévisions) : .....	48,949
dont :	
● Budget : .....	40,573
● F.S.G.T. Tr.1 : .....	3,668
● F.S.G.T. Tr.2 : .....	4,708

*Le plan Corse n'est qu'une individualisation de moyens financiers :*

La politique nationale des investissements routiers en Corse ne se traduit pas par la mise en oeuvre d'un « plan routier », au même titre que le plan routier breton ou le plan routier Massif-Central définis à la fois dans leur finalité économique, leur contenu physique et leurs moyens financiers.

La Corse bénéficie d'un programme dont l'enveloppe est fixée annuellement par le Gouvernement lors de la répartition du budget.

Elle était la suivante pour les quatre dernières années.

(A.P. Etat en M.F.)

- 1980 : .....	35,400
- 1981 : .....	43,500 (1)
- 1982 : .....	39,861



dont :

● Budget : .....	29,361 (2)
● F.S.G.T. Tr.1 : .....	10,500
– 1983 (prévisions) : .....	40,200

dont :

● Budget : .....	25,700 (3)
● F.S.G.T. Tr.1 : .....	1,500
● F.S.G.T. Tr.2 : .....	13,000

(1) dont 2 MF FIAT.

(2) les crédits prévus par le FIAT (2 MF) ont été reportés à l'exercice 1983.

(3) il faut y ajouter 4 MF du FIAT (2 MF pour 1982 et 2 MF pour 1983).

Annoncé en 1979, le *plan Grand Sud-Ouest* prévoyait, en six ans (1980-1985), l'engagement de plus de 4 milliards de francs (y compris les crédits autoroutiers et ceux destinés aux départements du Grand Sud-ouest faisant partie du plan routier Massif-Central) en autorisations de programme de l'Etat.

A la fin de 1982, 1.641,4 millions de francs ont été consacrés au plan Grand Sud-Ouest dont 385 millions de francs au titre du plan routier Massif-Central.

Pour l'exercice 1983, le Gouvernement a décidé de mettre en place 617,1 millions de francs au profit du Grand Sud-ouest.

*L'aménagement de la route Centre Europe – Atlantique* permettra de faciliter les échanges entre le littoral atlantique et la vallée du Rhône et de relier le réseau routier national à l'Europe centrale en se raccordant à l'autoroute A 36 Beaune – Mulhouse et à la future autoroute A 40 Macon – Pont d'Ain prolongée en direction de Genève.

Les crédits d'Etat déjà affectés dans le passé au bénéfice de cet axe s'élèvent à :

- 750 MF au VIe plan,
- 626 MF au VIIe plan,
- 182 MF pour l'année 1981,
- 270 MF en 1982.

En 1983, il est prévu une dotation globale de 431 MF dont 270 MF en autorisations de programme de l'Etat (programme budgétaire + FSGT 1ère tranche + projet FSGT 2ème tranche).

*Le projet de « route des estuaires »* consiste à relier entre elles plusieurs régions de l'ouest de la France en évitant Paris. Cette route permet la desserte des grands ports de la Manche et de l'Atlantique, et l'amélioration des liaisons interrégionales entre les régions de Picardie, des deux Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de l'Aquitaine.

Les crédits mis en place pour l'aménagement de la route des estuaires se sont élevés à 220 millions de francs en 1980, 148 millions de francs en 1981 et 183 millions en 1982.

En 1983, il est prévu une dotation de 172,684 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat.

### **III. - L'entretien**

Cette action comporte, d'une part, des dépenses ordinaires et des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et d'autre part, des crédits consacrés aux renforcements coordonnés.

#### **A. Les renforcements coordonnés**

La campagne de renforcements coordonnés qui consiste en des réfections complètes d'itinéraires entiers, amorcée en 1969, avait permis de rénover 13.500 km en dix ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin 1978. Depuis lors, la hausse des coûts et la baisse des crédits s'étaient conjugués pour réduire chaque année la longueur des itinéraires renforcés : 640 km en 1980 et seulement 525 km en 1981, soit 31 sections d'une longueur moyenne de 17 km. La majoration substantielle des crédits prévus pour 1982 (+ 40 % pour les autorisations de programme), malgré de nouvelles hausses des prix (pour le bitume en particulier) a permis de renforcer 605 km. En 1983, la poursuite du programme se fait au rythme de 600 km par an qui sera porté à 640 km en 1984, pour 888 millions de francs environ (en autorisations de programme).

#### **B. La viabilité hivernale**

Au 15 novembre 1983, en dehors des autoroutes, sur les 28.000 km du réseau national, 16.180 km (essentiellement des itinéraires ayant fait l'objet de renforcements coordonnés) sont classés au niveau de service « S1 » qui permet de maintenir des conditions de circulation acceptables sans équipements spéciaux à toute heure du jour. Le taux de couverture, France entière, sera ainsi porté à 58 % (76 % pour les départements de l'Est et de la montagne).

Les crédits d'entretien affectés à la viabilité hivernale avaient été portés de 89 millions de francs en 1981 à 102,8 millions de francs (+ 17,4 %) en 1982 permettant d'augmenter de 500 km la longueur des itinéraires classés « S1 », qui atteint ainsi 15.500 km, soit 55 % du réseau national. En revanche, la dotation pour 1983 est en nette régression (85,5 millions de francs, soit - 17 %).

### **C. Les autres opérations d'entretien**

L'entretien dit « préventif » concerne les routes renforcées et les routes nouvelles ou en très bon état. Les crédits ont permis le maintien de 1.000 km d'itinéraires supplémentaires par an depuis 1981. 730 millions de francs environ seront affectés à ce type d'action en 1984 (contre 652 en 1983).

L'entretien dit « curatif » concerne la remise en état minimum des itinéraires qui ne sont pas encore renforcés. Ont été attribués à cet entretien, 267,7 millions de francs en 1982, 255,2 en 1983. En 1984, 250 millions sont prévus à ce titre.

Sur ces travaux d'entretien curatif, a été lancée en 1981 une campagne d'enduisage sur le réseau en attente de renforcement, afin d'imperméabiliser les chaussées les plus anciennes. Cette campagne a porté en 1981 sur 1.280 km pour un coût de 70 millions de francs ; en 1982, sur 970 km pour un coût de 80 millions de francs et en 1983 sur 560 km pour un coût de 68 millions de francs. La politique de réalisation d'enduits sur le réseau routier national sera poursuivie en 1984.

### **L'entretien des chaussées de Paris**

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

Le montant de cette contribution est actualisé chaque année par application d'une formule de révision. Les valeurs des paramètres de cette formule sont celles atteintes au 1er juillet de l'année en cours. C'est par application de cette formule que les crédits passent de 39,4 millions de francs à 45,7 (+ 12,5 %).

## CHAPITRE II

### LA SECURITE ET LA CIRCULATION ROUTIERES

#### I. La sécurité routière

##### A. Le constat

Chaque année plus de 12.000 personnes trouvent la mort sur les routes et plus de 300.000 personnes y sont blessées. Même si en cinq ans le nombre des accidents a diminué de 7 % et le nombre des blessés de 4 %, l'effort à accomplir dans le domaine de la sécurité routière est immense.

Des actions conduites par le passé ont montré néanmoins leur efficacité et l'ensemble de mesures prises à l'égard des motocyclistes a conduit en cinq ans à une chute du nombre de tués de 31 %.

Par contre, le nombre des tués, usagers de voitures de tourisme, a augmenté de 14 %.

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 ».

## ACCIDENTS DE LA ROUTE EN FRANCE EN 1982

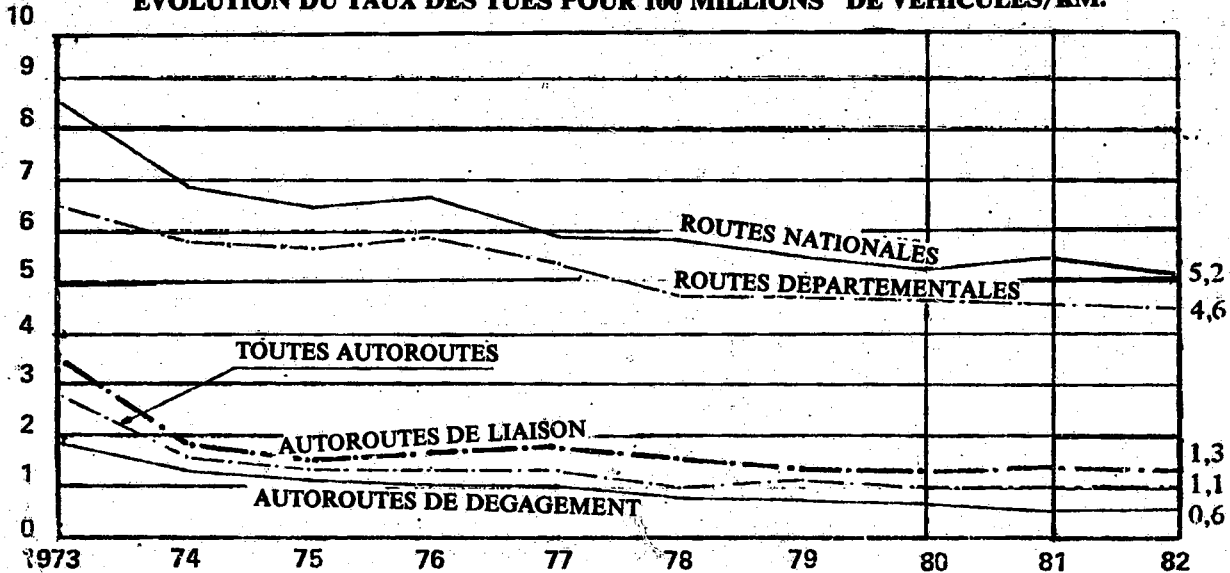
Accidents : 230.700 ( - 9.034, soit - 3,8 % par rapport à 1981),

Tués : 12.409 ( - 19, soit -0,1 % par rapport à 1981),

Blessés (1) : 321.369 ( - 2.960, soit - 3,9 % par rapport à 1981).

L'accroissement de la circulation automobile a été de 3 % sur le réseau national.

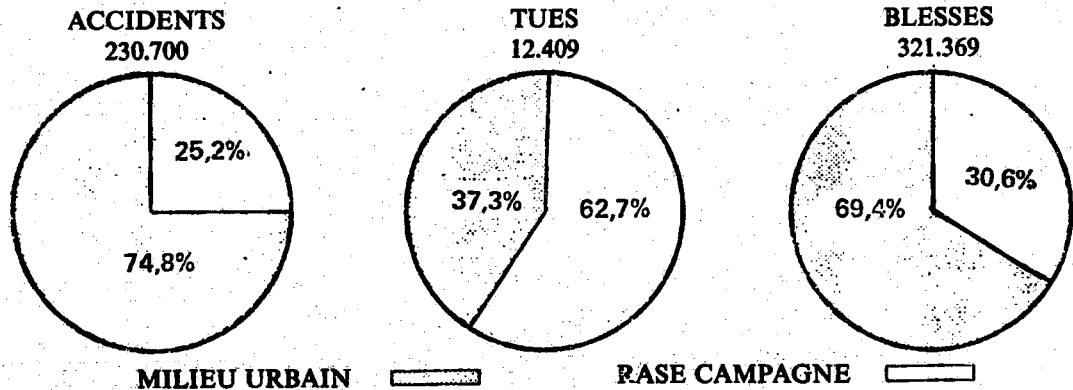
### EVOLUTION DU TAUX DES TUES POUR 100 MILLIONS DE VEHICULES/KM.



Nota : Le taux indiqué pour les routes départementales ne résulte pas, comme pour les routes nationales et autoroutes, d'une mesure de la circulation, mais d'une estimation dont une étude en cours par les services officiels devrait améliorer la précision dans les années à venir.

Les autoroutes ont un taux de tués quatre à cinq fois plus faible que celui des routes nationales et départementales. De surcroît, par leur effet de décongestion à l'égard du réseau classique, elles en améliorent le niveau de sécurité et de fluidité. Ce type d'infrastructure constitue donc à long terme un investissement particulièrement bénéfique.

### NOMBRES ET REPARTITION EN 1982



Trois accidents sur quatre se produisent en milieu urbain et occasionnent plus des 2/3 des blessés : par contre 2/3 des tués le sont hors agglomération.

Les accidents corporels dus à des infractions sont le fait d'environ 10 % seulement des conducteurs.

(1) dont 79.000 blessés graves (hospitalisation supérieure à 6 jours).

## **B. Les actions**

Si l'on veut atteindre l'objectif – très ambitieux – fixé par le Premier ministre lors de la réunion du Comité interministériel 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 (programme Réagir) ;

- une réelle prise en charge locale, par des concours financiers de l'Etat aux départements et villes de plus de 50.000 habitants s'engageant à mettre en oeuvre des programmes décentralisés de sécurité routière et par le financement, par l'Etat, d'actions complémentaires sur le réseau des routes nationales sur présentation de programmes de sécurité engageant au moins 10 % du budget routier départemental ;

- une refonte du système de formation des conducteurs.

### **1. La mobilisation sociale**

Deux grands types d'action de mobilisation sociale seront poursuivis et développés en 1984 : il s'agit du programme « Réagir » et des actions de communication sociale.

a) *Le programme Réagir (1)* 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).

(1) Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier.

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.

Il est prévu de consacrer 17 millions de francs à ce programme en 1984.

L'Etat poursuivra sa politique d'aménagement du réseau national à la fois grâce à des crédits délégués aux D.D.E. en vue de réaliser, dans des délais très courts, des opérations de faible coût dont la nécessité sera mis en évidence notamment par les enquêtes « Réagir » et grâce à la relance d'un programme d'aménagement des points d'accumulation d'accidents décidée en Conseil des Ministres du 8 décembre 1982 ; ainsi, pour ce seul dernier programme une enveloppe de 101 millions de francs sera consacrée sur le budget de la D.S.C.R. en 1984.

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 près de 20 millions de francs en 1984.

## 2. La refonte du système de formation des conducteurs

Enfin, les problèmes relatifs à la formation des conducteurs feront l'objet de plusieurs mesures importantes. Outre la poursuite de la concertation et l'élaboration consécutive de la réforme de la formation des jeunes conducteurs, le principe d'une école nationale de formation à la conduite a été retenu pour assurer, entre autre, la formation des formateurs. Dans cette perspective, une unité expérimentale de formation à la conduite automobile a vu le jour en mai 1983.

### a) *Les structures administratives :*

La développement de ses activités en 1984 a nécessité l'inscription d'une dotation de 8 millions de francs sur une ligne budgétaire ad hoc. Par ailleurs, la mise en application de la loi de finances pour 1983 se traduira au 1er janvier 1984 par l'intégration effective du Service national des examens du permis de conduire dans l'administration de l'Etat ; les 1.345 emplois du SNEPC en tant qu'établissement public seront alors incorporés dans la fonction publique ; ils se répartiront entre :

- le ministère de l'Intérieur et de la décentralisation (361 agents) pour le fichier national des permis de conduire, les personnes chargées d'organiser les examens dans les départements et les moyens correspondants en administration centrale ;

- le ministère des Transports (984 agents) pour les inspecteurs du permis de conduire et pour l'essentiel des effectifs de la direction de l'actuel établissement public qui ont pour mission d'assurer la politique de la formation routière et de définir les modalités de son contrôle.



### *b) Les modalités de la réforme*

*En ce qui concerne la réforme du système de formation des conducteurs, des véhicules dits de « tourisme », le ministère des Transports a été chargé d'en étudier les modalités.*

En application des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet 1982, une vaste concertation est menée depuis novembre 1982 par le ministère des Transports sur la réforme de la formation des conducteurs.

Des groupes de propositions composés d'experts ont concentré leurs réflexions sur les mesures nécessaires à la définition des contours d'un profond changement des conditions pédagogiques et sociales de l'accès à la conduite automobile, dans une optique de sécurité routière accrue.

Par ailleurs, une commission de concertation a été instaurée comprenant les représentants de toutes les organisations professionnelles des auto-écoles, ceux des grandes associations de consommateurs, ainsi que des fonctionnaires des différents départements ministériels concernés auxquels sont venus se joindre les représentants des inspecteurs du permis de conduire.

Enfin, un questionnaire a été adressé à environ 1.300 personnes ayant une compétence ou une représentativité particulière dans les milieux de l'automobile ou de la formation, et notamment à tous les inspecteurs du permis de conduire.

Les travaux poursuivis selon un rythme soutenu permettent aujourd'hui de formuler des propositions concrètes sur les grands axes de la réforme, même si certains points concernant les détails de modalité d'application font encore l'objet de discussions au sein des organisations participant à cette concertation.

## **3. Les grands axes de la réforme de la formation à la conduite automobile**

### *a) le renforcement du rôle de l'Education nationale (du primaire à 16 ans).*

Le milieu scolaire doit fournir l'encadrement à une formation graduée et continue de la sécurité routière pendant toute la durée de la scolarité obligatoire.

Cette formation spécifique pourrait être ponctuée par l'obtention de deux unités de valeurs situées d'une part, soit à la fin du primaire, soit en cinquième, d'autre part à la fin du cycle de scolarité obligatoire (16 ans).

Toutefois, cet enseignement purement théorique doit être complété et illustré en parallèle par des initiatives visant à familiariser et à former les jeunes à l'aspect concret de la circulation (à pied ou sur deux roues).

*b) L'allongement de la durée de l'apprentissage.  
L'hypothèse de la licence d'apprentissage.*

En tout état de cause, une élévation du niveau de sécurité des conducteurs implique un allongement de la durée de leur formation.

Parmi les différentes hypothèses envisagées, la licence d'apprentissage peut constituer une réponse adaptée.

Il s'agirait d'un système d'accès progressif des jeunes à la conduite automobile dont les modalités de détail restent à préciser, mais qui serait organisé de la manière suivante :

- à partir de 16 ans, formation de base en milieu professionnel du jeune conducteur débouchant sur la délivrance d'un nouveau document administratif intitulé licence d'apprentissage.

La possession de ce document donnerait droit à pratiquer la conduite sous réserve d'être accompagné d'un adulte titulaire du permis de conduire ;

- l'examen du permis de conduire, lui-même fortement renouvelé serait maintenu à 18 ans minimum.

Entre ces deux moments, le jeune conducteur pourrait donc acquérir une véritable expérience de la circulation, mais dans des conditions protégées.

*c) Actualité de réforme immédiates de l'actuel permis.*

Indépendamment des autres mesures plus structurelles, il est envisagé une réforme des examens du permis de conduire et notamment à court terme une rénovation profonde de l'épreuve pratique du permis.

*d) Les problèmes de financement : hypothèse d'une épargne « jeune conducteur ».*

Dans le but de responsabiliser tous les partenaires concernés par l'éducation routière et notamment les jeunes en formation, et dans une perspective de justice sociale, il sera étudié la mise en oeuvre d'un mécanisme de plan d'épargne, appelé « épargne jeune conducteur ».

*e) Le perfectionnement du jeune conducteur.*

Après l'obtention du permis de conduire, le jeune conducteur, déjà plus expérimenté et mieux préparé, pourrait circuler seul au volant. Cependant, la qualité de l'éducation précédente ne pourra gommer complètement le caractère « fragile » du nouveau conducteur ; aussi une formation complémentaire est envisagée à la fin d'une période dont les caractéristiques restent à préciser. Au-delà même de ce dernier temps fort pédagogique, il est souhaité, et les initiatives en ce sens seront encouragées, que le conducteur puisse de temps à autre bénéficier d'actions de formation de soutien sous quelque forme que ce soit.

*f) Un programme de formation continue des moniteurs et des inspecteurs.*

L'ensemble des mesures de la réforme doit être accompagné d'une action spéciale de formation permanente destinée en priorité aux inspecteurs du permis de conduire et aux enseignants de la conduite.

La réforme de la formation des conducteurs ne prendra sa force qu'en s'épanouissant sur la durée : la réforme qui s'engage n'atteindra véritablement son objectif culturel qu'en une dizaine d'années.

## II. 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 évoquée 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 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.

En 1984, l'effort entrepris lors des années précédentes sera renforcé par trois mesures :

- un accroissement de 20 millions de francs de la dotation consacrée à l'équipement des autoroutes de dégagement des grandes métropoles ;

- un accroissement de 5 millions de francs de la dotation consacrée aux équipements de coordination des feux sur le réseau national dans les traversées des villes.

**Dans sa séance du 10 octobre 1983, sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la Commission a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits pour 1984 des Transports intérieurs - Routes.**