

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

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 1986, 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 Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents, Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gerard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean François-Poncet, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Gœtschy, 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, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) ; 2951 et annexes, 2987 (annexe n° 41), 2992 (tome XVII) et In-8° 895.

Sénat : 95 (1985-1986)

SOMMAIRE

	Pages
I. Principales observations de la commission	3
II. Examen en commission	4
Avant-propos	6
CHAPITRE PREMIER	
LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL	
<i>I. LE CADRE GENERAL.....</i>	7
<i>II. EN DEPIT D'UNE RIGOREUSE SELECTIVITE LE PROJET DE BUDGET POUR 1986 PERMET DE RESPECTER LES PRINCIPALES PRIORITES</i>	8
<i>III. L'INTERVENTION ROUTIERE DES REGIONS.....</i>	11
CHAPITRE II	
L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER	
<i>I. LES RENFORCEMENTS DE CHAUSSEES.....</i>	15
<i>II. LES RENFORCEMENTS ET L'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART</i>	15
<i>III. L'ENTRETIEN DES CHAUSSEES.....</i>	16
<i>IV. LES PARCS ET CENTRES AUTOROUTIERS.....</i>	17
CHAPITRE III	
SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERES	
<i>I. PRESENTATION DES CREDITS POUR 1986.....</i>	19
<i>II. LA SECURITE ROUTIERE</i>	20
<i>III. LA CIRCULATION ROUTIERE</i>	24

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) Votre Rapporteur regrette que, pour l'ensemble des moyens destinés aux Routes, la comparaison soit malaisée de budget à budget compte tenu de l'intervention variable, en importance comme dans le temps, du Fonds Spécial des Grands Travaux.

2) L'année 1985 restera marquée par un effort particulier de l'Etat en faveur de l'infrastructure routière. En effet, alors que la répartition provisoire de la quatrième tranche du F.S.G.T. proposait de consacrer 1,25 milliard de francs à ce domaine, il aura bénéficié, en définitive, d'une enveloppe de plus de deux milliards de francs.

3) En dépit des contraintes budgétaires sévères, les moyens mobilisés en 1986 au titre du budget routier (crédits + F.S.G.T.) permettront de respecter tous les engagements prioritaires de l'Etat.

4) La réalisation du programme autoroutier se poursuit à un rythme relativement satisfaisant. Pour 1985, 115 nouveaux km devraient être mis en chantier, contre 97 km initialement prévus. Dans le même temps, 155 km d'autoroute supplémentaires seront mis en service (140 km en 1984) auxquels devraient s'ajouter 115 nouveaux km en 1986.

5) La politique d'harmonisation tarifaire commence à faire sentir ses effets. Grâce au mécanisme de péréquation financière géré par « Autoroute de France », l'écart entre les tarifs extrêmes, qui était de 1 à 3 en 1980, a pu être ramené à moins de 1 à 2 cette année alors que l'évolution moyenne des péages restait sensiblement inférieure à l'inflation.

6) Enfin, on ne peut que se féliciter du bilan des actions conduites en matière de sécurité routière. En cinq ans, le nombre des accidents corporels a diminué de 17 %, celui des blessés de 15 % et celui des tués de 7 %. En particulier, l'opération « objectif - 10 % » s'avère être un succès et l'on peut espérer que les dernières mesures arrêtées en ce domaine – contrôle technique des véhicules d'occasion, vitesse plancher sur certaines voies de l'autoroute – permettront de réaliser de nouveaux progrès.

II. EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 22 octobre 1985, sous la présidence de **M. Edouard Bonnefous**, Président, la Commission des Finances a procédé, sur le rapport de **M. Michel Dreyfus-Schmidt**, à l'examen du projet de budget pour 1986 de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Routes).

M. Michel Dreyfus-Schmidt, a tout d'abord indiqué que, si l'ensemble des crédits budgétaires destinés aux Routes marque, pour 1986, une régression sensible (- 8 % en dépenses ordinaires et en crédits de paiement, - 18,8 % en autorisations de programme), grâce à l'intervention du fonds spécial des grands travaux, l'ensemble des moyens effectifs reste pratiquement stable en 1986 par rapport à 1985.

Toutefois, le rapporteur, tout en se félicitant de l'intervention de cette procédure, a regretté qu'elle rende difficile les comparaisons de budget à budget.

Parmi ces observations, le rapporteur spécial a souligné le rythme satisfaisant auquel se poursuit la réalisation du programme autoroutier ainsi que les progrès de l'harmonisation tarifaire ; il s'est félicité du bilan des actions conduites en matière de sécurité routière.

M. Edouard Bonnefous, président, a estimé que l'excellent état des routes nationales justifiait une politique prudente dans l'extension du domaine autoroutier dont la rentabilité doit être étudiée avec soin.

M. André Fosset a souligné que le budget des routes apparaissait particulièrement révélateur d'un procédé général de débudgétisation.

M. Henri Duffaut a indiqué que les autoroutes deviendront très rentables dès lors que diminue progressivement le poids des amortissements et des frais financiers engagés pour la construction.

M. Maurice Blin, rapporteur général, a souligné, dans le domaine routier, l'ampleur des interventions du fonds spécial des grands travaux mais inégalement des collectivités régionales comparée au retrait relatif du budget de l'État. Il a insisté sur l'importance des opérations de contournement des agglomérations.

A l'issue de ce débat, la Commission a adopté le projet de budget de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Routes).

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Pour 1986, l'ensemble des moyens inscrits au budget de l'Urbanisme, du Logement et des transports, et destinés au développement et à l'entretien des infrastructures routières s'élève à 5,178 milliards de francs en moyens d'engagement, marquant ainsi une régression de 12,6 % par rapport au budget précédent.

Toutefois, cette évolution ne traduit aucun désengagement de l'État vis-à-vis du domaine routier. En effet, le fonds spécial des grands travaux viendra compléter ces dotations strictement budgétaires à hauteur de 2,65 milliards de francs, soit une progression de 25 % par rapport à 1985. On peut certes regretter ce déplacement progressif des crédits qui ne facilite pas les comparaisons entre deux exercices. Il reste cependant qu'en dépit des contraintes budgétaires, et plus particulièrement des normes retenues pour 1986 en matière de crédits d'équipement, l'ensemble des moyens consacrés aux routes n'enregistrera qu'une faible régression (- 3 %) entre 1985 et 1986.

CHAPITRE I

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

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

Parallèlement, les routes nationales couvrent environ 28.000 km, dont 1.100 km 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 GENERAL

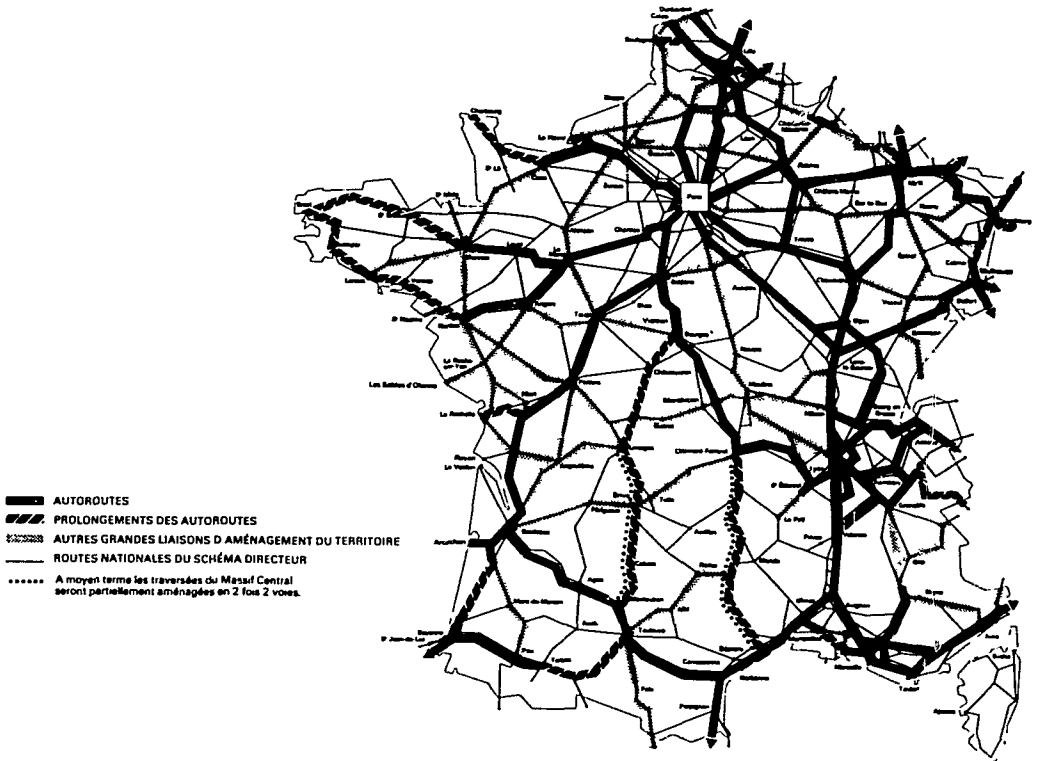
Il est désormais fourni par le schéma directeur routier, adopté le 13 avril 1984.

Celui-ci comporte :

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

En revanche, il ne se prononce pas sur les 18.000 km 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 km d'autoroutes pour l'ensemble de ces cinq années.

II. EN DEBIT D'UNE RIGOUREUSE SELECTIVITE, LE PROJET DE BUDGET POUR 1986 PERMET DE RESPECTER LES PRINCIPALES PRIORITES

Le tableau suivant retrace l'ensemble des crédits budgétaires inscrits en 1986 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 (1)			Autorisations de programme		
	Dotation 1985	Dotation 1986	Variation %	Dotation 1985	Dotation 1986	Variation %
Construction d'autoroutes	583,5	459,3	- 21,3	662,5	376,2	- 43,2
Investissements routiers	2.087,6	1.639,1	- 21,5	2.064,5	1.551,6	- 24,8
dont :						
. Services d'Etudes Techniques	27,1	27,4	+ 1,1			
. Réseau routier dans les DOM-TOM	10,1	15,6	+ 54,4	0	20	NS
. Réseau routier national	2.021,2	1.561,7	- 22,7	2.064,5	1.516,6	- 26,5
. Opérations déconcentrées	22,4	22,4	-			
. Participations	7	12	+ 71,4	0	15	NS
Total	2.671,3	2.098,4	- 21,4	2.727	1.927,8	- 29,3

(1) Moyens de paiement : DO + C.P.

Cette très nette régression des crédits sera cependant en partie compensée par un abondement plus important du F.S.G.T. (+ 10,9 %). En effet, celui-ci devrait consacrer 2.202,9 millions de francs à des travaux d'infrastructure routière, dont 277,7 millions pour des constructions d'autoroutes. Il reste que globalement, l'enveloppe Budget + F.S.G.T. marque – en moyens d'engagement – une régression de 12 % par rapport à 1985.

Une telle rigueur budgétaire implique des choix. En 1986, seules les grandes opérations inscrites dans le cadre du schéma directeur et du IXème Plan seront systématiquement respectées.

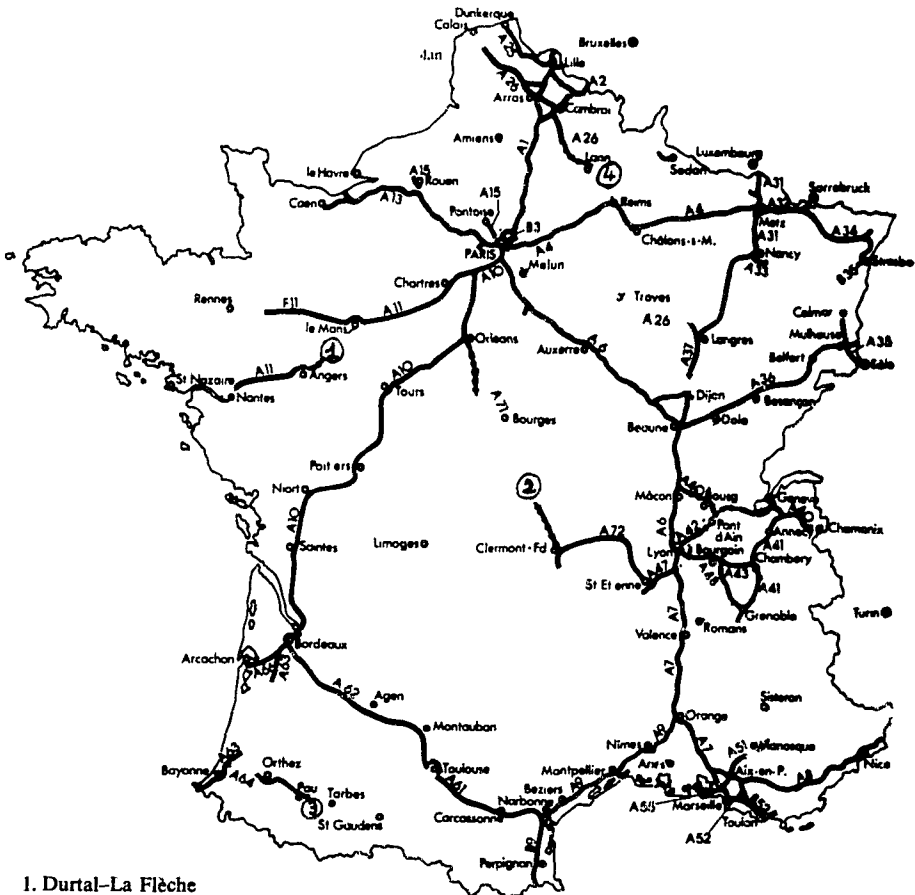
A. LE PROGRAMME AUTOROUTIER

La construction d'autoroutes de liaison bénéficie de 459,28 millions de francs en crédits de paiement (- 21,3 %) et 376,2 millions de francs en autorisations de programme (- 43,2 %) au titre du budget.

Compte tenu d'un abondement du F.S.G.T. égal à 227,7 millions de francs en autorisations de programme, il sera néanmoins possible de lancer environ 120 km de liaisons nouvelles en 1986 contre 115 km en 1985. Les travaux pourront être engagés sur :

- l'autoroute A 11 : section DURTAL-LA FLECHE
- l'autoroute A 71 : desserte autoroutière de MONTLUÇON
- l'autoroute A 64 : SOUMOULOU-TARBES
- l'autoroute A 26 : poursuite de la section LAON-REIMS et travaux préparatoires sur les sections CALAIS-NORD-AUSQUE.

La carte suivante permet de situer les sections prochainement engagées, en les replaçant dans le contexte plus général du réseau autoroutier français.



1. Durtal-Là Flèche
2. Desserte autoroutière de Montluçon
3. Soumouloù-Tarbes
4. Laon-Reims

B. LES INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL ET DANS LES D.O.M. — T.O.M.

En 1986, les moyens budgétaires affectés à cette action s'élèvent à 1.639,1 millions de francs en crédits de paiement (- 21,5 %) et 1.551,6 millions de francs en autorisations de programme (- 24,8 %).

Ici encore, le F.S.G.T. viendra compensé cette diminution de crédits. Les 1.925,2 millions de francs en autorisations de programme (+ 20 %) prévus à ce titre permettront en effet de limiter à 5 % la réduction des crédits entre 1985 et 1986.

● Les contrats de Plan Etat-Régions bénéficieront de 2.192 millions de francs, soit une progression de 2,8 % par rapport à 1985. Les engagements pris par l'Etat seront donc scrupuleusement respectés.

● Les plans routiers spéciaux -hors programme autoroutier et le plan Breton déjà inclus dans les contrats Etat-Régions- voient leur dotation progresser de 2,8 % pour atteindre 771 millions de francs.

Compte tenu de la revalorisation de crédits proposés au titre de ces programmes prioritaires, il est à craindre que les autres types d'intervention et, en particulier le programme général, ne soient sensiblement affectés.

Dans l'ensemble, il apparaît que les contournements d'agglomération feront de nouveau l'objet d'un effort particulier. Toutefois, votre rapporteur ne peut vous communiquer le programme précis pour 1986, qui, à l'heure actuelle, n'est pas encore définitivement arrêté.

III. INTERVENTIONS ROUTIERES DES REGIONS

Dans le domaine du développement de l'infrastructure routière, l'Etat 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'Etat 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.

L'élaboration des contrats de plan est une occasion pour les régions de faire connaître leurs priorités et en apportant un financement, d'en accélérer la réalisation. Le choix des opérations a fait l'objet d'une véritable négociation, dont les objectifs ont été pour l'Etat d'éviter le « saupoudrage » des crédits et de veiller au respect des orientations générales du Plan et de la politique routière nationale.

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 :

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

Certaines régions ont fait appel aux départements pour compléter au niveau requis, leur part de financement.

En revanche, quand une opération n'entre pas dans un contrat de plan, elle est alors financée à 100 % par l'Etat.

Le tableau suivant, établi par l'Union routière de France, permet de mesurer l'effort financier consenti par les différents intervenants depuis 1981.

(en millions de francs courants)

	1981	1982	1983	1984 ⁽¹⁾	1985 ⁽¹⁾	85/81 ⁽¹⁾
ETAT ⁽²⁾ : part Etat des autoroutes, routes nationales, gros entretien, subventions pour mémoire : série ancienne	4 931 6 920	5 104	⁽¹⁾ 5 271	5 607	6 291	23,3
Etablissements Publics Régionaux	1 549	1 659	1 944	2 350	2 490	60,8
Autres Collectivités Locales (fonds de concours inclus)	11 530	11 928	13 392			
Dépenses Totales des Pouvoirs Publics	18 010	18 691	20 570			
Sociétés d'Autoroutes (hors subventions Etat)	3 739	2 927	3 781	4 827	4 831	29,2
Total Général des Investissements	21 749	21 618	24 351			
dont, en %						
ETAT	22,7	23,6	21,5			
E.P.R.	7,1	7,7	8,0			
C.L.	53,0	55,2	55,0			
SOCIETES AUTOROUTES	17,2	13,5	15,5			

(1) Estimations et prévisions

(2) F.S.G.T. inclus

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.

Pour remédier à cette situation, une action en profondeur a été entreprise dans le cadre des 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 1986 pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent à :

- **3.082,2 millions de francs en crédits de paiement**, soit + 4,1 % par rapport à 1985.

- **1.410,2 millions de francs en autorisations de programme**, soit + 1,9 %.

En outre, ces dotations strictement budgétaires seront complétées à hauteur de 447,1 millions de francs par le F.S.G.T. Au total, ce secteur bénéficiera donc de 3 586,7 millions de francs en moyens d'engagement, en progression de 9,5 % par rapport au précédent exercice.

Dans le cadre d'un budget rigoureux, la mobilisation de moyens aussi importants marquent l'intérêt que porte le Gouvernement à l'entretien du patrimoine routier national. L'effort consenti en 1986 permettra d'effectuer des aménagements ou travaux sur les axes durement éprouvés par l'hiver 1984-1985.

Le tableau suivant permet de résumer, par type d'interventions, les crédits demandés pour 1986.

en millions de francs	Moyens de paiement (DO + CP)		Autorisations de programme	
	Dotations 1986	Variation (%)	Dotations 1986	Variation (%)
Renforcement des chaussées et équipements	678,1	- 4,6	685,4	- 11,5
Renforcement et entretien des ouvrages d'art. Total	276,6	+ 14,6	167	+ 9,1
- Surveillance et interventions	117	+ 5	-	-
- Renforcement des ouvrages d'art	159,6	+ 22,7	167	+ 9,1
Routes - Entretien : Total	1.912,6	+ 6,2	525,8	+ 23,7
- Entretien des chaussées, dépendances, équipement et information des usagers	1.303,5	+ 3,3		
- Eclairage du réseau routier	73	+ 8,9		
- Subvention pour l'entretien de la chaussée de Paris	52,6	+ 8,9		
- Grosses réparations et signalisation horizontale	483,5	+ 14	525,8	+ 23,7
Parcs et centres autoroutier - Total	214,9	+ 3,8	32	-
- Fonctionnement - travaux d'entretien	183,1	- 2,1		
- Equipement	31,8	+ 59	32	-
Total général	3.082,2	+ 4,1	1.410,2	+ 1,9

I. RENFORCEMENTS DE CHAUSSEES

En ce domaine, la principale priorité consistera dans la poursuite de l'application des objectifs du IX^e Plan, c'est-à-dire le renforcement et l'équipement de la totalité des itinéraires à trafic fort à l'horizon 1989.

A cet effet, 690 nouveaux km pourront être traités en 1986. Sur cet ensemble, 590 km seront totalement renforcés, et 80 km d'itinéraires dont la structure n'est pas à reprendre, bénéficieront d'un rechargement de chaussée.

Par ailleurs, 177 millions de francs seront consacrés aux travaux de sécurité accompagnant les renforcements de chaussées (aménagements de carrefours, rectifications de virages, écrêtements de dos d'âne, calibrages de plateforme, rectifications de profil...).

Un autre objectif important sera l'accélération du programme de renforcement des traversées d'agglomération différées sur des itinéraires déjà renforcés. Environ 34 km seront traités pour près de 75 millions de francs.

Au total, ce programme bénéficiera de 1.132,5 millions de francs, soit une augmentation de 15 % par rapport à 1985. Le financement sera assuré pour 685,4 millions de francs (- 4,6 %) sur crédits budgétaires, et pour 447,1 millions de francs sur les dotations de la 5^{ème} tranche du 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, l'effort entrepris l'an dernier sera poursuivi en 1986. Une enveloppe de 276,9 millions de francs en moyens de paiement (+ 14,6 %) et 284 millions de francs en moyens d'engagement de programme (+ 6,3 %) est prévue à cet effet.

III. ENTRETIEN DES CHAUSSEES

En 1986, la cohérence de la politique d'entretien du réseau national sera strictement maintenue. Cette action bénéficiera d'une dotation de 525,8 millions de francs en autorisations de programme (+ 23,7 %) et de 1.912,6 millions de francs en moyens de paiement (+ 6,2 %).

Traditionnellement, le programme d'entretien des chaussées et dépendances s'articule autour de quatre principales priorités :

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

Un important programme de remise en état et renforcement des chaussées des autoroutes à la sortie des principales agglomérations et en particulier en Région parisienne est mis en oeuvre depuis 4 ans.

En 1986, 445 millions de francs (+ 12,1 %) devraient être consacrés à ces travaux :

– 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.

En 1986, une dotation de 875 millions de francs (+ 14,4 %) permettra de poursuivre et de développer les actions engagées à ce titre.

– 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 crédits prévus à cet effet régressent de - 18,7 % pour revenir à 208 millions de francs.

On constate donc un déplacement sensible des dotations vers des interventions permettant de maintenir la qualité et la fiabilité des chaussées. En effet, l'entretien curatif ne constitue qu'une solution d'attente.

– 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 48,3 millions de francs à 52,6 millions en 1986, soit + 8,9 %.

IV. PARCS ET CENTRES AUTOROUTIERS

Ils regroupent les moyens nécessaires à l'entretien du réseau national et au service de viabilité hivernale.

Le chapitre 35-42, art. 20 finance les dépenses de renouvellement des matériels d'entretien et de déneigement ainsi que les dépenses de carburants de ces matériels.

Le chapitre 53-42, art. 30 finance la construction de parcs et de centres autoroutiers.

Les moyens d'engagement de ce programme qui s'élèvent à 215 millions de francs en 1986, dont 183,1 millions sur le chapitre 35-42, art. 20 et 32 millions sur le chapitre 53-42, art. 30, sont en repli de 1,8 % sur ceux de 1985 (219 millions de francs au total).

Il est à craindre que cette nouvelle diminution des crédits interdise comme l'an dernier, toute extension du réseau de viabilité hivernale.

CHAPITRE III

SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERE

I. PRESENTATION DES CREDITS POUR 1986

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 routière

en millions de francs	Dotations 1986	Variation 1986/1985 (%)
- Service des examens du permis de conduire	160,59	- 8,7
- Fonctionnement, maintenance et information des usagers	48,9	- 27
- Fonctionnement du service de viabilité hivernale	83,7	- 3
- Unité expérimentale de formation à la conduite	7,5	- 3,8
- Contrôle de l'aptitude physique des conducteurs	3,9	- 4,4
- Actions d'incitation	101,3	-
- Investissements, équipements, études et expérimentations		
C.P.	224,5	- 11
A.P.	215,5	- 19,8
- Subventions d'investissement		
C.P.	6,5	-
A.P.	10	-
Total général (DO + CP)	636,89	- 9,6

Toutefois, pour apprécier l'évolution réelle des crédits de la D.S.C.R., il convient de tenir compte des transferts qui, cette année encore, affectent cette action pour un montant global de 27,8 millions de francs.

A cet égard, on peut relever :

- le regroupement des dépenses informatiques sur un chapitre unique du budget de l'Urbanisme (- 20,66 millions),

- la prise en charge, par le budget de l'Urbanisme, du loyer et des frais d'entretien des locaux d'administration centrale (- 3,78 millions),

- le transfert de 27 emplois au budget de l'Urbanisme et du Logement (- 2,23 millions).

En outre, on relève une économie de 7,4 millions de francs traduisant un recalibrage des crédits de rémunérations et justifié par la situation réelle des personnels.

Ces diverses mesures expliquent pour l'essentiel la diminution de 27 % des crédits de fonctionnement et de maintenance. Hors transfert et modifications de structure, ces dotations sont réduites de 3 % conformément aux directives gouvernementales.

Enfin, il faut souligner que le Fonds spécial des grands travaux viendra compléter les dotations strictement budgétaires permettant ainsi de respecter les objectifs fixés par le IX^{ème} Plan.

II. LA SECURITE ROUTIERE

A. LE CONSTAT

Grâce aux diverses actions conduites ou coordonnées par le Gouvernement depuis cinq ans, en 1984, de nouveaux progrès ont été obtenus dans le domaine de la sécurité routière ; moins d'accidents : - 6,2 % (- 6,3 % en 1983) ; de tués : - 2,2 % (- 3,7 %) ; de blessés : - 5,5 % (- 6,2 %).

Ainsi, en cinq ans, le nombre des accidents corporels a diminué de 17 %, celui des blessés de 15 % et celui des tués de 7 %.

Toutefois, ces résultats restent fragiles, comme en témoigne le bilan du dernier week-end de la Toussaint. En outre, le poids de l'insécurité routière demeure encore très important (202.638 accidents, 11.684 tués, et 284.906 blessés), ce qui exige la poursuite des efforts engagés au plan de l'usager, du véhicule et de l'équipement routier.

B.- LES ACTIONS ENGAGEES.

En ce domaine, l'action des pouvoirs publics s'organise autour de quatre grandes priorités.

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

Deux grands types *d'action de mobilisation sociale* seront poursuivis et développés en 1986 : il s'agit du programme « Réagir » et des actions de communication sociale.

a) *Le programme Réagir* vise à rendre obligatoire pour tous les accidents mortels ou très graves une enquête technique approfondie effectuée directement au niveau du département.

A cet égard, un traitement informatique de la masse d'informations recueillies lors des enquêtes a été élaboré. Le nombre des rapports stockés est voisin de 2.500.

Par ailleurs, un programme expérimental d'équipement des préfectures en matériel informatique relié à l'unité centrale a été mis en oeuvre.

Huit préfectures sont en cours d'équipement : la coopération du ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports et du ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation devrait permettre, dans un premier temps, l'équipement de 40 préfectures.

L'essentiel des moyens financiers consacrés au programme REAGIR repose sur les crédits de personnel et de fonctionnement des administrations gestionnaires des Inspections départementales de la sécurité routière ; pour le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, il s'agit de personnels d'administration centrale des D.D.E. et des C.E.T.E. Par ailleurs, le délégué interministériel à la sécurité routière dispose de crédits pour ce programme sur le budget du Premier Ministre.

b) De même, dans le prolongement de la table ronde sur la sécurité routière organisée en avril 1985, les actions de prévention contre les accidents menées par les milieux associatifs et les divers secteurs professionnels concernés seront encouragées.

Le budget prévu au titre de ces actions de communication sociale s'élèvera pour l'Etat à 11 millions de francs en 1986.

2°. Le programme « Objectif - 10 % ».

Les collectivités territoriales qui se sont engagées à agir en vue de diminuer d'au moins 10 % en un an le nombre des accidents corporels relevés sur leur territoire, sont 81 départements, 98 villes de plus de 50.000 habitants et 21 groupements de communes. L'Etat verse à ces collectivités des dotations d'incitation, puis des dotations de réalisation d'objectif lorsque celui-ci est atteint.

Au 1er août 1985, 24 départements, 40 communes et 5 groupements de communes ont atteint l'objectif.

Les crédits consacrés à cette action (101,3 millions de francs) sont reconduits.

3°. L'aménagement du réseau routier national.

L'Etat réalisera des opérations de faible coût dont la nécessité sera mise en évidence par les enquêtes REAGIR et poursuivra le programme d'aménagement des points dangereux.

A cet effet, les crédits budgétaires proposés pour 1986 s'élèvent à 215,6 millions de francs en autorisations de programme (- 19,8 %) et 224,5 millions de francs en crédits de paiement (- 11 %).

En sensible repli par rapport à 1985, ces dotations seront toutefois complétées par le F.S.G.T. à hauteur d'au moins 100 millions de francs.

En revanche, on peut s'interroger sur les conséquences d'une diminution de 3 % des crédits de fonctionnement du service de viabilité hivernale, dans l'hypothèse d'un nouvel hiver rigoureux.

4°. La formation des conducteurs. et les modifications législatives

A la suite de l'effort important constaté l'an dernier, le **Service des examens du permis de conduire** voit sa dotation diminuer de 1,3 % (avant transfert) du fait de la suppression de 10 emplois d'inspecteur (- 1,2 million de francs) et d'une économie de 3 % (soit 0,98 million de francs) sur les crédits de fonctionnement.

Au total, il bénéficiera donc de 173,2 millions de francs, dont 160 millions inscrits au titre de la D.S.C.R.

Parallèlement, les crédits destinés à l'unité expérimentale de formation à la conduite et au contrôle de l'aptitude physique des conducteurs subissent les effets de la rigueur budgétaire (respectivement - 3,8 % et - 4,4 %).

Cette intervention financière dans le domaine de la formation est complétée par des aménagements d'ordre législatif ou réglementaire tendant à renforcer la sécurité en matière de conduite. A cet égard, on peut citer le décret du 30 juillet 1985 instaurant une vitesse minimum sur la voie de gauche des autoroutes, et l'arrêté du 4 juillet 1985 instituant un contrôle technique pour certains véhicules de plus de 5 ans d'âge.

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

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, avec depuis **1985** la mise en place, sur le réseau autoroutier, de points « 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 22 Octobre 1985, sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la Commission des Finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1986 du Budget des Transports intérieurs consacrés aux Routes.