

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

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 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Alain LAMBERT,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 19

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME :

II - TRANSPORTS : ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rapporteur spécial : M. Gérard MIQUEL

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Jean Cluzel, Henri Collard, Roland du Luart, Jean-Pierre Masseret, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Philippe Marini, vice-présidents ; Emmanuel Hamel, René Régault, Alain Richard, François Trucy, secrétaires ; Alain Lambert, rapporteur général ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Guy Cabanel, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Yvon Collin, Jacques Delong, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Marc Massion, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Maurice Schumann, Michel Sergent, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A.590.

Sénat : 85 (1996-1997).

Lois de finances.

SOMMAIRE

PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
PREMIERE PARTIE : LES ROUTES	9
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	9
1. <i>Le développement du réseau routier</i>	10
2. <i>L'entretien du réseau routier</i>	11
3. <i>Le développement du réseau autoroutier</i>	11
CHAPITRE II : LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER	13
A. LES OBJECTIFS À LONG TERME : LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL	13
B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER	15
1. <i>Les mises en services d'autoroutes nouvelles</i>	15
2. <i>La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées</i>	16
3. <i>le programme de lancement pour 1997 et les années suivantes</i>	17
C. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES	18
1. <i>Les résultats d'exploitation obtenus en 1994 et 1995</i>	19
2. <i>L'évolution des emprunts émis pour le financement des autoroutes</i>	24
CHAPITRE III : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER	27
A. LE GEL DES CONTRATS DE PLAN 1994-1998	27
B. LE PROCESSUS DE DECISION EN MATIERE DE CHOIX D'INVESTISSEMENT ROUTIER	29
1. <i>Le réseau routier non concédé</i>	30
2. <i>Le réseau autoroutier concédé</i>	32
CHAPITRE IV : L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER	35
A. UN EFFORT D'ENTRETIEN EN VOIE D'ESSOUFFLEMENT	35
B. DES BESOINS CROISSANTS ET DE PLUS EN PLUS MULTIFORMES	37
DEUXIÈME PARTIE : LA SÉCURITE ROUTIÈRE	
CHAPITRE PREMIER : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	41
A. LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)	41
B. LES CRÉDITS D'INCITATION (TITRE IV)	42
C. LES CRÉDITS D'INVESTISSEMENT (TITRE V)	42

CHAPITRE II : LA POLITIQUE MENÉE EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES	43
A. L'ACTION DE L'ETAT EN FAVEUR DE LA SECURITE ROUTIERE.....	43
1. <i>Les actions de sensibilisation de l'opinion publique</i>	43
2. <i>Les actions en faveur de la formation des conducteurs</i>	44
3. <i>La politique contractuelle avec les collectivités locales</i>	46
4. <i>Les aménagements d'infrastructure</i>	46
B. L'ACTION DE L'ETAT EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION.....	47
1. <i>L'investissement</i>	47
2. <i>Le fonctionnement</i>	48
3. <i>Principaux projets</i>	49
C. LE BILAN DE QUELQUES REFORMES	50
1. <i>Le contrôle technique des véhicules</i>	50
2. <i>L'application du permis à points</i>	52
3. <i>Les systèmes de retenue pour enfants</i>	54
4. <i>Les mesures les plus récentes</i>	55
5. <i>Les mesures nouvelles en préparation</i>	56
CHAPITRE III : LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	57
ANNEXE : MODIFICATIONS APPORTEES PAR L' ASSEMBLEE NATIONALE	61

PRINCIPALES OBSERVATIONS

A. LE BUDGET DES ROUTES

Première observation

Sous l'effet de la contrainte budgétaire, l'ensemble des crédits routiers diminue fortement, particulièrement en moyens d'engagement (- 16,6 %). Cette réduction concerne exclusivement les investissements de construction du réseau routier, les crédits d'entretien étant épargnés.

La diminution des crédits de **développement du réseau routier national** n'est que faiblement compensée par une légère augmentation des crédits des comptes spéciaux du Trésor, fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), fonds d'aménagement de l'Ile-de-France (FARIF). Du contraste entre les crédits du ministère des transports et ceux des comptes d'affectation spéciale provient une grande différence dans le traitement des différentes liaisons routières. Ainsi, les contrats de plan Etat-régions sont mis en sommeil pour un an : leur taux d'exécution ne progressera pas de plus de 5 %, ce qui sera insuffisant même s'ils durent six ans. En revanche, les grands programmes de désenclavement du Massif central (RN7, A75, A20) verront leurs chantiers rester actifs. Il en sera de même de l'A86 en Ile-de-France.

Deuxième observation

Les moyens d'engagement **de l'entretien du réseau** sont préservés en francs courants. Les moyens de paiement progressent même légèrement (+ 1,1 %). Cette préservation est indispensable car l'augmentation continue de la taille du réseau et surtout du trafic¹ rend de plus en plus difficile le maintien des routes en bon état.

La valeur de reconstruction du réseau est évaluée aujourd'hui à plus de 700 milliards de francs (la précédente estimation était de 630 milliards de francs).

¹ 2,6 % sur un an glissant à fin juin 1996 sur le réseau routier national (hors autoroutes concédées)

Troisième observation

Pour maintenir l'effort d'investissement routier, l'Etat sollicite les sociétés concessionnaires d'autoroutes. 1997 verra ainsi tomber deux records : celui du volume d'investissements autorisés, qui atteint 21,6 milliards de francs (+ 10 % par rapport à 1996) et celui du nombre de kilomètres d'autoroutes nouvelles à lancer : 412, pour un coût de 14 milliards de francs 1994.

Ainsi, le recours à l'emprunt et au péage paraît le seul moyen de continuer à équiper le pays en autoroutes.

A cet égard, la systématisation de ce procédé en Ile-de-France est un élément nouveau pour les usagers¹. Le 6 novembre 1996, la première section à péage de la proche banlieue parisienne a été inaugurée : l'autoroute A14 a ouvert entre Orgeval et la Défense, le tarif normal de passage s'élevant à 30 francs. L'Etat et la société concessionnaire, la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), ont mis au point un dispositif astucieux pour favoriser l'environnement et la fluidité du trafic : l'autoroute est gratuite pour les véhicules occupés par au moins trois passagers.

Par la suite, d'autres autoroutes payantes ouvriront en Ile-de-France : le tunnel Rueil-Vélizy de l'A86 (COFIROUTE) et le raccordement de l'A16 de l'Isle-Adam à Paris (SANEF) notamment. Les contraintes d'environnement et les exigences légitimes des riverains rendent insupportables les coûts des autoroutes urbaines pour l'Etat. La section Orgeval-La Défense de l'A14 aura coûté 300 millions de francs le kilomètre. L'opposition des riverains à la traversée de la Seine-Saint-Denis par l'A16, ou à la liaison Orgeval-Cergy-Pontoise de l'A104 impliqueront des travaux colossaux d'insertion dans l'environnement. Ainsi, le passage en souterrain de l'A104 coûterait environ 500 millions de francs le kilomètre.

La plus grande partie du réseau autoroutier français restant à réaliser nécessitera donc le recours à la concession. Seuls réussiront à échapper partiellement à ce système les trois grands projets de désenclavement du Massif central : l'A20 (Vierzon-Montauban), l'A75 (Clermont-Ferrand-Montpellier) et la RN7 (Cosne-Balbigny).

¹ Bien que décidé le 13 avril 1987, lors d'un comité interministériel d'aménagement du territoire.

Bien qu'il soit indispensable, le financement par emprunt de notre réseau d'autoroutes n'est cependant pas sans danger. En particulier, il sera nécessaire de veiller à l'équilibre économique des liaisons nouvelles à réaliser, de façon à éviter un surendettement des sociétés concessionnaires. A cet égard, la décision prise par le gouvernement d'autoriser les sociétés d'autoroutes à répercuter l'essentiel de la hausse de la taxe d'aménagement du territoire¹ dans les tarifs de péage, qui était préconisée par notre rapporteur général, était une décision sage. Mais on en perçoit rapidement les limites : les perspectives d'augmentation du trafic ne sont plus aussi bonnes que par le passé, et des tarifs trop élevés contribueraient à les réduire davantage. Il sera donc nécessaire de ne pas alourdir les charges des sociétés concessionnaires.

B. LE BUDGET DE LA SECURITE ROUTIERE

Première observation

Prolongeant une tendance suivie depuis plusieurs années, le **budget de la sécurité routière** connaît une régression sensible aussi bien globalement que dans chacune de ses composantes.

Le Gouvernement semble vouloir réduire la part des actions de sensibilisation de l'opinion publique, au profit d'investissements plus fondamentaux. Ainsi, les crédits destinés aux équipements d'initiative locale sont maintenus à 180 millions de francs. De même, la priorité accordée au réseau autoroutier, quatre fois moins dangereux que les autres réseaux, participe de cette politique.

Cependant, il faudra sans doute savoir interrompre cette réduction drastique. L'administration de la sécurité routière est peu coûteuse et nul ne peut nier son efficacité.

Deuxième observation

Comme lors de l'exercice précédent, deux priorités apparaissent dans ce budget : **la formation des conducteurs et l'exploitation de la route.**

¹ La loi de finances pour 1996 a décidé le doublement de cette taxe, dont le coût est passé de 2 à 4 milliards de francs pour les concessionnaires.

S'agissant de la formation des conducteurs, la direction de la sécurité routière a mis au point un système informatisé pour les examens du permis de conduire, dénommé EUCLIDE. Ce progiciel doit améliorer la fiabilité des examens. Par ailleurs, une réforme de plus grande envergure du système de formation est mise à l'étude.

S'agissant de l'exploitation de la route, des opérations de régulation de la circulation seront mises en place dans quatre nouvelles agglomérations, en sus des huit actuelles, dans le cadre des contrats Etat-régions.

Troisième observation

L'amélioration de la sécurité routière est une source de satisfaction réelle.

Sur les cinq premiers mois de 1996, par rapport aux cinq premiers mois de 1995, le nombre d'accidents corporels a diminué de 9,6 %, celui des blessés de 10,3 %, celui des tués de 8,6 %. Sur un an, de juin 1995 à juin 1996, 8.105 personnes sont mortes sur la route, soit le chiffre le plus bas depuis l'établissement des statistiques de sécurité routière en 1956.

Cependant, comparée à nos partenaires européens, la France reste mal placée pour le nombre de victimes de la route rapporté au nombre de véhicules : elle est huitième. En outre, on observe depuis plusieurs mois des chiffres inquiétants pour certains usagers de la route : les cyclomotoristes et surtout les cyclistes.

Les bons résultats obtenus doivent donc être considérés comme un encouragement à poursuivre sans relâche la politique suivie depuis 1972.

PREMIERE PARTIE : LES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Pour 1997, les dotations prévues au titre de la section "Routes" du budget des transports s'élèvent à 7.307 millions de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement), en régression de 6,1 % par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1996.

Présentée sous forme de moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme), ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce budget, l'enveloppe prévue pour 1997 est de 6.451 millions de francs, soit une diminution de 16,6 % par rapport aux moyens d'engagement prévus par la loi de finances initiale pour 1996.

Le tableau suivant précise la répartition des crédits affectés aux routes entre les différents agrégats, ainsi que leur évolution par rapport à la loi de finances initiale pour 1996 (il convient de rappeler que le développement du réseau autoroutier est pour sa part financé sur des ressources extrabudgétaires).

Répartition des crédits affectés aux routes

(en millions de francs)

	LFI 1996	PLF 1997	Evolution en % 1997/LFI 1996
Développement du réseau routier			
DO + CP	4647,4	4135,9	-11,01%
DO + AP	4548,4	3265,7	-28,20%
Entretien du réseau			
DO + CP	3136,3	3171,3	+1,12%
DO + AP	3184,3	3184,8	+0,02%
Total des moyens de paiement			
DO + CP	7783,7	7307,2	-6,12%
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	7732,7	6450,5	-16,58%

1. Le développement du réseau routier

Les crédits inscrits à cet effet recouvrent deux masses d'importance très inégale :

- Les moyens de fonctionnement (dépenses ordinaires) des deux services d'études techniques (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes -SETRA- et Centre d'Etudes des Tunnels -CETU-) et du centre national des ponts de secours passent de 35,8 millions de francs en 1996 à 35,0 millions en 1997 (- 2,2%).

- L'enveloppe du programme d'investissement routier atteint, en 1997, 4.163,5 millions de francs en crédits de paiement (- 11,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1996) et 3.368,4 millions en autorisations de programme (-26,0 %).

Comme en 1996, une masse importante de crédits des comptes spéciaux du Trésor viendront renforcer cet agrégat. Il s'agit de :

- 1.677 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables ;

- 466 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale fonds d'aménagement de la région Ile-de-France.

Le tableau suivant décrit l'évolution de la ventilation des autorisations de programme entre les différents programmes d'investissements routiers.

- Les contrats de plan Etat-régions (1994-1998) bénéficient en 1997 d'une dotation globale de 3141 millions de francs d'autorisations de programme.

Dans ces conditions, le taux d'exécution des contrats serait de 56 % à la fin de 1997.

- Les grands programmes de désenclavement du Massif central : l'autoroute A 75 Clermont-Ferrand/Béziers, l'autoroute A 20 Vierzon-Brive, ainsi que le programme d'aménagement spécial de la RN7 Nevers-Balbigny reçoivent en 1997 une dotation de 1.677 millions de francs d'autorisations de programme contre 1.650 millions de francs en 1996, exclusivement financée par le fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables.

- L'autoroute A 86 (section nord Bobigny-Nanterre et section ouest Pont Becquet-Pont de Rouen) bénéficiera de crédits du FARIF, qui peuvent être évalués à 466 millions de francs.

- Enfin 130 millions de francs sont prévus pour diverses actions, dont le "1 % paysage et développement" destiné à insérer le réseau routier dans l'environnement.

2. L'entretien du réseau routier

Les crédits affectés à l'entretien du réseau sont maintenus, soit 3.171,3 millions de francs en moyens de paiement (+ 1,1 %) et 3.184,3 millions de francs en moyens d'engagement (+ 0,02 %), avec des situations contrastées selon les postes.

- Les crédits destinés aux actions de renforcement des chaussées (mise hors gel), de réhabilitation des autoroutes urbaines, de grosses réparations et de signalisation progressent de 56,1 % en crédits de paiement et de 54,6 % en autorisations de programme par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1996, ce qui traduit l'accent mis sur la lutte contre la dégradation du réseau.

- En revanche, les crédits de l'entretien plus courant, constitués pour l'essentiel des moyens de fonctionnement des directions départementales de l'équipement, diminuent de 28,8 % en moyens d'engagement.

- Le renforcement des ouvrages d'art voit ses crédits de paiement progresser de 2,0 %.

- Les aménagements de sécurité au niveau local progressent de 15,1 % en crédits de paiement (à 164 millions de francs). 70 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus au titre des contrats de plan.

3. Le développement du réseau autoroutier

S'agissant des autoroutes concédées, seule figure au budget une dotation de 30 millions de francs en autorisations de programme maintenue à son niveau de 1996, destinée aux études de définition des tracés.

En effet, le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Depuis la réforme du système autoroutier intervenue en 1994, leur politique tarifaire et leur capacité d'emprunt font l'objet de contrats de plans quinquennaux, dont sept sont signés. Les deux contrats restant à achever concernent les deux concessionnaires de tunnels alpins, la société du tunnel sous le Mont-Blanc (ATMB) et celle du tunnel du Fréjus (SFTRF).

Le schéma directeur routier national approuvé par un décret du 1er avril 1992 prévoyait l'adjonction de 940 kilomètres d'autoroutes supplémentaires par rapport au précédent schéma, l'objectif étant d'assurer désormais en 10 ans à partir de 1994 l'engagement de la totalité du programme (initialement, le délai fixé était de 15 ans à compter de 1992). Sur les 3.536 kilomètres à réaliser initialement, 2.518 resteront à mettre en service au 1er janvier 1997.

En 1996, 251 kilomètres de liaisons nouvelles ont été lancés. 1.225 Kilomètres sont actuellement en travaux, notamment l'A 16 entre Amiens et Boulogne (116 km) et l'A 39 entre Dôle et Bourg-en-Bresse (104 km). Sept sections concédées et treize sections non concédées devraient être mises en service en 1996 parmi lesquelles: A29 Le Havre-Yvetot (56 km), A64 Pinas-Martres (55km), A75 Aumont sud-Le Monastier (21 km), A20 contournement d'Uzerches (20 km), A14 Orgeval-La Défense (5 km).

En 1997, 303 kilomètres devraient être mis en service, dont l'A 16 entre Amiens et Abbeville (40 km), l'A 85 entre Angers et Vivy (38 km), l'A 837 entre Saintes et Rochefort, qui aura connu un léger retard (37 km), le contournement de Chateauroux sur l'A20 (20 km).

Le programme de lancement pour 1997 a été arrêté par le conseil de direction du fonds de développement économique et social (FDES) le 24 juin 1996. Il porte sur un programme d'investissement record de 21,9 milliards de francs, à financer pour les sections à péage par emprunts à long terme de la Caisse nationale des autoroutes. 412 kilomètres seront mis en chantier parmi lesquels: la mise aux normes autoroutières de la RN10 (A63 Bordeaux-Biarritz-90 km), l'A28 Rouen-Alençon (73 km) et Alençon-Le Mans (50 km), l'A87 Angers-La Roche-sur-Yon (2eme tronçon-51km).

CHAPITRE II

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER

Le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Ce dispositif a fait l'objet d'une importante réforme en 1994.

A. LES OBJECTIFS À LONG TERME : LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

L'actuel schéma directeur routier national a été approuvé par un décret daté du 1er avril 1992.

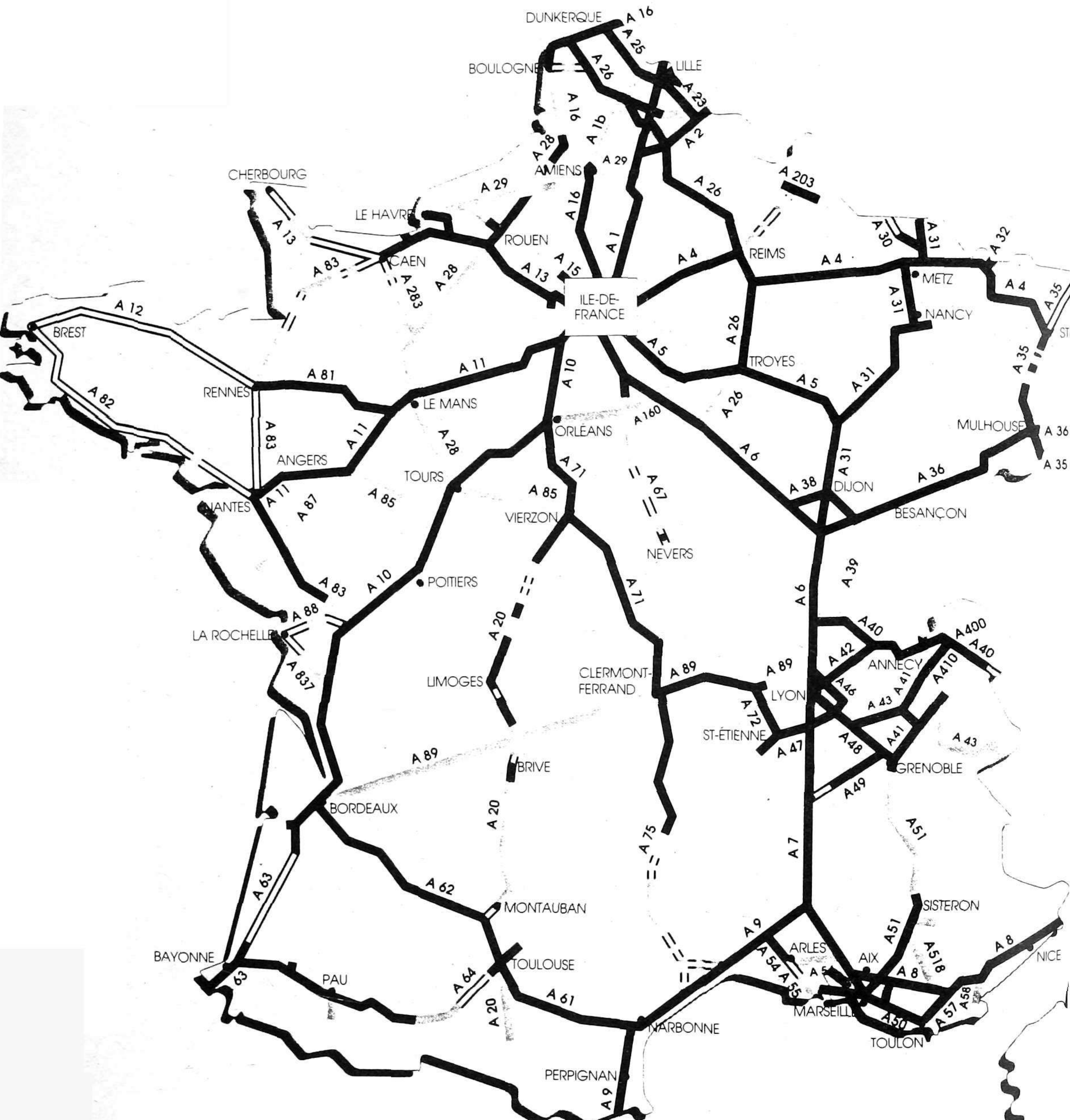
Ce schéma est constitué d'un réseau national de 37.700 kilomètres environ, dont 9.450 kilomètres d'autoroutes de liaison, 2.580 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) et 4.400 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT).

L'objectif retenu est d'assurer en 10 ans, à partir de 1994, le lancement de la totalité du programme d'autoroutes nouvelles (soit 3.500 kilomètres environ).

Au premier janvier 1996 il restait 1.730 kilomètres à lancer (dont 251 en 1996) pour achever le programme d'autoroutes concédées.

Le réseau d'autoroutes actuellement en service, ainsi que les liaisons nouvelles prévues par le schéma directeur, sont retracés sur la carte ci-après.

Les autoroutes du schéma directeur routier national



— AUTOROUTES
EN SERVICE

== FUTURES AUTOROUTES
DÉJÀ A 2 X 2 VOIES

- - - - - AUTRES AUTOROUTES
PRÉVUES AU SCHEMA DIRECTEUR

Pour répondre aux objectifs de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, la direction des routes a engagé les travaux de révision du schéma directeur routier national.

Il s'agit, en cohérence avec le schéma national d'aménagement et de développement du territoire et avec les quatre autres schémas de transport également au cours d'étude, de fournir une image du réseau routier national à l'horizon 2015. Dans une approche intermodale, il convient de répondre tant aux besoins des usagers qu'aux nécessités d'un aménagement équilibré du territoire.

Les travaux de révision du schéma directeur sont orientés selon deux axes :

- des évaluations globales de données quantitatives et qualitatives à l'horizon 2015 (trafic, environnement, desserte du territoire...);
- des études portant sur d'éventuelles nouvelles liaisons. Ces études seront menées par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) et les directions régionales de l'équipement.

B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER

1. Les mises en services d'autoroutes nouvelles

Sept tronçons auront été mis en service en 1996 :

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
A.54 Arles -Salon (23 km)
- Région Midi-Pyrénées
A. 64 Toulouse - Muret (15 km)
A.64 Pinas - Martres (55 km)
A.68 Bretelle de Verfeil (9 km)
- Région Haute-Normandie
A.29 Le Havre -Yvetot (56 km)
A.13 Bretelle de Louviers (9 km)
- Région Ile-de-France
A.14 Orgeval - La Défense (16 km)

En 1997, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroutes suivantes, pour un total de 230 kms:

- Région Auvergne
A. 710 Antenne de Lussat (7 km)
A. 719 Antenne de Gannat (9 km)

- Région Bourgogne
A. 19 Sens - Courtenay (25 km)
- Région Poitou-Charentes :
A. 837 Saintes - Rochefort (37 km)
- Région Picardie
A. 16 Amiens - Abbeville (40 km)
- Région Pays de Loire
A. 83 Fontenay le Comte - Oulmes (21 km)
A 85 Angers - Vivy (38 km)
- Région Rhône-Alpes
A. 43 Aiton-Sainte Marie de Cuine (30 km)

2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées

En vue d'une mise en service échelonnées à partir de 1997, l'activité de construction en cours au 30 avril 1996 devrait se poursuivre sur les sections suivantes (1.225 km au total):

- A.13 Bretelle de Louviers (9 km)
- A. 14 Orgeval - La Défense (16 km)
- A. 16 Amiens - Boulogne (116 km)
- A. 29 Le Havre - Yvetot - Neufchâtel et Bretelle de Dieppe (98 km)
- A.29 Pont de Normandie - A.13 (20 km)
- A.39 Dôle - Bourg en Bresse (104 km)
- A. 40 Bretelle d'Oyonnax (13 km)
- A. 43 Aiton - Le Freney (65 km)
- A. 51 Grenoble - Col du Fau (26 km) et Sisteron - La Saulce (30 km)
- A. 64 Pinas - Martres (55 km)
- A. 77 Dordives - Cosnes (93 km)
- A. 83 Fontenay Le Comte - Oulmes (21 km)
- A. 85 Angers - Langeais (76 km)
- A. 19 Sens - Courtenay (25 km)
- A. 719 Antenne de Gannat (9 km)
- A. 610 Saintes - Rochefort (37 km)
- A.20 Brive-Montauban
Section Pinsac - Brive (22 km)
Section Montauban - Cahors sud (41 km)
- A. 680 Bretelle de Verfeil (9 km)
- A. 710 Bretelle de Lussat (7 km)

- A. 28 Le Mans - Tours (84 km)
- A. 29 RN 28 (Neufchâtel) - Amiens - Saint Quentin (121 km)
- A.41 Saint-Julien - Annecy (17 km)
- A.16 Pénétrante ouest d'Amiens (2 km)
- A. 151 Bretelle de Dieppe (2 km)

A ces chantiers en cours s'ajoutent les lancements de nouvelles autoroutes décidés par le FDES pour 1996 :

- A. 20 Brive-Montauban
Section Cahors nord - Cahors sud (23 km)
Section Souillac - Cahors nord (45 km)
- A. 66 Toulouse - Pamiers (37 km)
- A. 87 Angers - La Roche sur Yon (1ère phase) (58 km)
- A. 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand (1ère phase) (75 km)
- A. 86 ouest (2ème phase)

3. le programme de lancement pour 1997 et les années suivantes

Réuni le 24 juin 1996, le Conseil de direction du fonds de développement économique et social a arrêté le programme de lancement d'autoroutes nouvelles pour 1997 et envisagé le programme des années 1998 et 1999.

HYPOTHESES DE LANCEMENT DES AUTOROUTES CONCEDEES (1997-1999)

	SECTIONS	KM	COUTS (mf) 1994	SOCIETES
A 63	RN 10 Mise aux normes autoroutières	90	1.294	
A 28	Alençon - Le Mans	50	1.397	COFIROUTE
A 87	Angers - La Roche sur Yon 2	51	1.500	ASF
A 83	Oulmes - Niort	32	1.510	ASF
A 85	Tours - vierzon 1	70	2.443	COFIROUTE
A 86	A 86 Ouest 3	2	1.281	COFIROUTE
A 89	Bordeaux - Clermont F 2	44	2.097	ASF
A 28	Rouen - Alençon 1	73	2.500	SAPN
	TOTAL 1997	412	14.022	
A 11	Contournement Nord d'Angers	14	1.120	COFIROUTE
A 28	Rouen - Alençon 2	52	1.795	SAPN
A 406	Contournement S-E de Mâcon	9	357	SAPRR
A 432	Pusignan A 43 - St Laurent de Mure	10	306	SAPRR
A 85	Tours - Vierzon 2	47	1.567	COFIROUTE
A 89	Bordeaux - Clermont Ferrand 3	89	4.194	ASF
A 9	Contournement de Montpellier	20	1.564	
A 51	Col du Fau - Pellafol 1	5	500	AREA
A 51	La Saulce - La Batie	30	1.113	ESCOTA
A 86	A 86 ouest 4	4	1.506	COFIROUTE
	TOTAL 1988	280	14.022	
A 16	L'Isle-Adam - La Courneuve 1	8	2.000	SANEF
A 48	Liaison Ambérieu - Bourgoin 1	33	1.688	
A 51	Pellafol - La Batie 1	11	1.500	ESCOTA
A 51	Col du Fau - Pellafol 2	13	1.500	AREA
A 64	Tarbes - Lourdes	16	500	
A 650	Pau - Oloron	38	1.428	
A 86	A 86 Ouest 5	2	1.652	COFIROUTE
A 89	Bordeaux - Clermont Ferrand 4	79	3.754	ASF
	TOTAL 1999	200	14.022	

Ce programme résulte directement des contrats de plan signés entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour la période 1995-1999.

C. LA SITUATION FINANCIÈRE DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Votre rapporteur rappelle que l'organisation du système autoroutier concédé a été réformée en 1994, de manière à accroître l'autonomie de gestion des sociétés d'autoroutes.

Trois principes avaient présidé à cette réforme :

- une recapitalisation des sociétés d'autoroutes par Autoroutes de France, qui est aujourd'hui l'actionnaire principal des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute ;

- une réorganisation en trois pôles géographiques, avec trois groupes mères-filiales (SAPRR-AREA, ASF-ESCOTA, SANEF-SAPN) ;

- la mise en place de contrats de plan quinquennaux avec l'Etat, qui permettent une programmation à moyen terme des investissements et laissent davantage de liberté tarifaire aux sociétés pour équilibrer leurs comptes.

1. Les résultats d'exploitation obtenus en 1994 et 1995

Les recettes de péage perçues par les sociétés concessionnaires en 1994 et 1995 ont été les suivantes :

Sociétés	1994	1995	Evolution (%)
ASF	6.676	7.039	5,4
ESCOTA	2.142	2.188	2,1
SAPRR	4.485	4.892	9,1
AREA	1.494	1.570	5,1
SANEF	3.264	3.518	7,8
SAPN	684	715	4,5
STMB	649	668	2,9
SFTRF	227	239	5,3
COFIROUTE	3.358	3.641	8,4
TOTAL	22.979	24.470	6,5

Les recettes de péages ont progressé de 6,5 % entre 1994 et 1995 en raison de deux facteurs :

- la hausse moyenne des tarifs de péage de l'ensemble du secteur autoroutier intervenue le 1er juin 1995 a été de 2,57 % ;

- la croissance du trafic payant à réseau constant a été de 2 % par rapport à 1994 (la hausse du trafic total a été de 2,7 %, cette différence s'expliquant par les grèves qui ont marqué le secteur autoroutier lors de l'automne 1995).

Les recettes d'exploitation ont permis de couvrir les charges d'exploitation et de dégager un solde d'exploitation consolidé de 7.794

millions de francs avant remboursement d'emprunts (5.885 millions de francs). Elles sont toutefois inférieure à ce qui était attendu en 1994 (25,2 milliards de francs).

Le solde disponible après remboursement d'emprunts s'établit à 1.909 millions de francs.

Sociétés	Résultat après remboursement d'emprunt (en MF)
ASF	1.693
ESCOTA	-128
SAPRR	-192
AREA	-139
SANEF	1
SAPN	313
STMB	-132
SFTRF	122
COFIROUTE	371
TOTAL	1.909

Ce solde positif est essentiellement dû aux résultats d'ASF. Il est en nette régression sur 1994 (2.219 millions de francs) et 1993 (2.295 millions de francs).

L'endettement total (qui tient compte des intérêts courus) des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'élevait au 31 décembre 1995 à 119.898 millions de francs se répartissant comme suit :

en millions de francs

Sociétés	Endettement total 1994	Endettement total 1995	Evolution en %
ASF	25.053	27.553	10,0
ESCOTA	12.633	12.680	0,4
SAPRR	30.277	32.790	8,3
AREA	10.079	10.201	1,2
SANEF	16.518	17.795	7,7
SAPN	5.054	8.043	59,1
STMB	848	990	16,7
SFTRF	1.489	3.006	101,9
COFIROUTE	6.433	6.840	6,3
TOTAL	108.384	119.898	10,6

Le ratio dette/chiffre d'affaires passe de 4,86 à 4,90. **Comme lors de l'exercice précédent, votre rapporteur ne peut que mettre en garde contre une augmentation trop forte de ce ratio, qui pourrait à terme mettre**

l'ensemble du système autoroutier en difficulté. Le niveau d'endettement, qui atteint en valeur absolue près de 120 milliards de francs, est déjà très substantiel.

A cet égard, le poids de la taxe d'aménagement du territoire (TAT)¹ servant à financer le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), paraît non négligeable. D'un rendement attendu de 2.130 millions de francs 1996, le produit de la taxe sera de l'ordre de 2.184 millions de francs, et 2.210 millions de francs seront escomptés en 1997.

Sociétés	Montant de la TAT 1996
ASF	673
ESCOTA	160
SAPRR	511
AREA	113
SANEF	303
SAPN	98
ATMB	26
COFIROUTE	300
TOTAL	2.184

Pour 1996, les résultats suivants sont attendus pour l'ensemble du secteur :

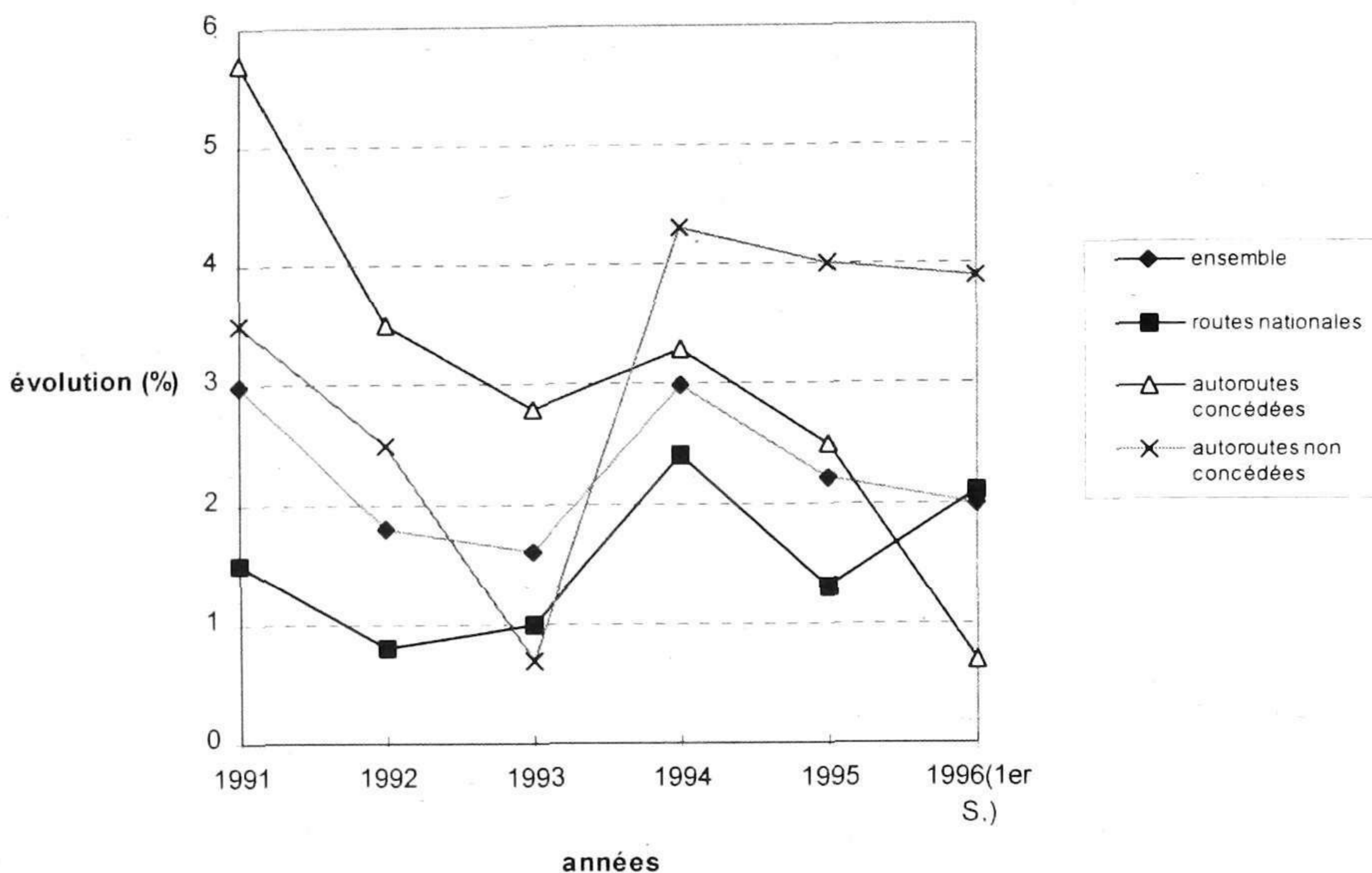
Recettes d'exploitation (y compris produits divers)	27.284 MF
Solde après remboursement d'emprunt	1.255 MF
Emprunts totaux (réalisés en 1996) dont 313 MF d'emprunts de refinancement	20.109 MF

Ces prévisions paraissent quelque peu optimistes, compte tenu de la faible croissance du trafic observée sur les six premiers mois de 1996 (+ 0,7 %). **De ce point de vue, votre rapporteur rappelle les risques d'une "fuite en avant" dans le domaine autoroutier.** Soutenir l'activité et les travaux publics par l'emprunt est certainement utile, mais ne doit pas se faire au détriment de l'équilibre à long terme du système.

(*) Hors emprunts de refinancement et de gestion de la dette

¹ Cette taxe est de 4 centimes par kilomètre-véhicule

évolution du trafic routier



Le graphique ci-dessus montre la nette tendance au ralentissement de la progression du trafic sur autoroutes concédées, tendance d'autant plus inquiétante que ce trafic était celui qui progressait traditionnellement le plus rapidement, et qui, en à peine six ans, est devenu le moins dynamique.

(en millions de francs courants)

Modes de financement	Emprunts (*)	Autofinancement	Participations	Ratio Fonds propres/ emprunts
1995	15.676	2.313	298	16,6 %
1996	20.215	1.781	189	9,7 %
1997	21.512	2.465	100	11,9 %

Dans le même temps, la part des emprunts dans le financement des constructions nouvelles s'accroît rapidement, tandis que les charges d'exploitation des entreprises autoroutières sont croissantes.

Or, quelques exemples récents démontrent qu'il devient difficile d'équilibrer les constructions nouvelles. En règle générale, les axes les plus fréquentés sont déjà équipés, et ceux qui restent à équiper sont plus coûteux pour des raisons d'insertion dans l'environnement et souvent moins rentables car moins fréquentés.

Ainsi, l'impossibilité à ce jour de faire déboucher l'autoroute A 16 à Paris rend problématique l'équilibre de cette liaison.

Un premier bilan des tronçons ouverts de l'autoroute A 16

La partie de l'A.16 concédée à la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) doit à terme relier La Courneuve (Seine-Saint-Denis) à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), ce qui représente au total 238 kilomètres.

La section l'Isle-Adam-Amiens-Sud, longue de 93 kilomètres, a été mise en service le 20 octobre 1994, et le contournement d'Amiens, long de 10 kilomètres, a été inauguré le 26 juin 1995.

les travaux de la section Amiens-Boulogne-sur-Mer, longue de 116 kilomètres, sont en cours ; la mise en service est prévue en deux phases : mi 1997 pour Amiens-Abbeville et le printemps 1998 pour Abbeville-Boulogne-sur-Mer.

Enfin, pour la section l'Isle-Adam-La Courneuve, les études de l'avant-projet sommaire devraient s'achever dans les prochains mois.

Dans ces conditions, on peut tirer un premier bilan des trafics observés en 1995 et au premier semestre 1996, mais ces résultats nécessairement partiels, ne pourront être affinés que lorsque la totalité de l'itinéraire sera en service.

le trafic prévu initialement à l'horizon 1995 pour la mise en service de la section l'Isle-Adam-Amiens était de 4.400 à 4.900 véhicules/jour au sud d'Amiens et de 6.800 à 7.500 véhicules/jour à la limite de la région Ile-de-France.

Pour la période allant de janvier à juillet 1996, le trafic moyen de la section a atteint 6.537 véhicules/jour, soit une croissance de 26,6 % par rapport à la même période de l'année 1995 (5.161 véhicules/jour). Au sud, à la limite de la région Ile-de-France, ce trafic était de 9.154 véhicules/jour, en croissance de 16,6 % par rapport à 1995 (7.853 véhicules/jour). Le trafic constaté est, donc, supérieur aux prévisions.

La croissance entre 1995 et 1996 est due pour l'essentiel à la mise en service du contournement d'Amiens qui a enregistré un trafic moyen de 3.331 véhicules/jour pour les sept premiers mois de 1996.

L'A.16 a donc d'ores-et-déjà dépassé le petit équilibre (couverture des dépenses d'exploitation), mais ne verra sa pleine efficacité que lorsque Boulogne-sur-Mer et l'A.86 (La Courneuve) seront reliés.

Dans ces conditions d'équilibre financier plus difficiles, votre rapporteur se félicite que le Gouvernement ait entendu votre commission lors du débat sur les modalités de répercussion de l'augmentation de la taxe d'aménagement du territoire (article 302 bis ZB du code général des impôts). La loi de finances pour 1996 avait prévu l'augmentation du taux de cette taxe de 2 à 4 centimes par kilomètre parcouru à compter du 1er janvier 1996. Par la voix de notre rapporteur général, la commission avait souhaité que cette

augmentation fût majoritairement répercutée sur les tarifs de péage malgré l'impopularité de cette solution, car elle était la seule économiquement viable¹.

Les mesures compensatoires ont pris la forme d'une part de majorations tarifaires (**permettant de compenser 88 % du prélèvement global sur le secteur**), d'autre part de prolongations des durées de concession (permettant de compenser les 12 % restant) pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes dont l'échéance de la concession était antérieure à 2.016 (ASF, ESCOTA, SAPRR).

Pour éviter des augmentations tarifaires trop importantes, les majorations de tarifs seront étalées sur 4 ans, les premières hausses compensatoires ayant pris effet le 2 février 1996, date d'entrée en vigueur des évolutions tarifaires générales.

**Modalités de compensation de l'augmentation de la TAT
de 2 à 4 CTS/KM parcouru**

	Augmentations annuelles supplémentaires (exprimées en point de pourcentage)	Part de la compensation effectuée par voie tarifaire	Augmentations annuelles supplémentaires corrigées (exprimées en point de pourcentage)(*)	Prolongation de la durée de concession
ASF	1,10	80 %	0,88	1 an
ESCOTA	0,85	80 %	0,68	1 an
SAPRR	1,05	80 %	0,84	1 an
AREA	0,80	100 %	0,80	-
SANEF	1,02	100 %	1,02	-
SAPN	1,20	100 %	1,20	-
STMB	0,75	100 %	0,75	-
COFIROUTE	1,48	100 %	1,48	-
TOTAL		88 %	0,96	

(*) Appliqués uniformément aux taux de hausse (définis par les contrats de plan) des tarifs de toutes les classes de véhicules.

2. L'évolution des emprunts émis pour le financement des autoroutes

Les emprunts destinés à procurer aux sociétés concessionnaires les ressources nécessaires au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes à péage sont émis par la Caisse nationale des autoroutes (CNA), établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé

¹ Voir Sénat n° 77 - 1995-1996 - Tome II - fascicule 1 - pages 239 à 248

par un décret du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des dépôts et consignations. Pour 1996, le montant autorisé s'élève à 18.288 millions de francs. Il devrait atteindre 22.280 millions de francs en 1997.

Le volume d'emprunts émis par la CNA sur les marchés financiers français et étrangers a connu une croissance rapide au cours des dernières années. Elle a profité en 1995 d'un niveau de taux d'intérêt favorable, obtenant un taux moyen de 7,65 %. A fin 1995, il était de 6,59 %

(en millions de francs)

Années	Montant des émissions autorisées
1988	7.120
1989	8.596
1990	9.040
1991	10.047
1992	11.335
1993	10.743
1994	17.419
1995	17.345
1996	18.288
1997	22.280

En outre, COFIROUTE aura emprunté 1.600 millions de francs en 1995 et 2.333 millions de francs en 1996.

A l'exception de la SFTRF, toutes les sociétés sont entièrement désendettées vis à vis de l'Etat, via Autoroutes de France. Cela leur permet aujourd'hui de réduire la part des emprunts consacrés au refinancement de leur dette, pour augmenter celle servant à la construction.

Part des emprunts CNA consacrée au refinancement de la dette des S.E.M.	
1994	31 %
1995	15 %
1996	2 %
1997	2 %

De son côté, ADF restait endetté de 878,3 millions de francs vis-à-vis de l'Etat au 31 décembre 1995, au titre de la SFTRF. L'établissement a remboursé 4,872 millions de francs à l'Etat en 1995.

CHAPITRE III

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

Le tableau suivant décrit l'évolution des autorisations de programme entre les différents programmes d'investissement routier.

La place prise par le budget des routes est désormais minoritaire, et ne concerne plus que les contrats de plan Etat-régions, qui font l'objet d'un gel en 1997. Ce budget s'efface peu à peu derrière les fonds de concours des régions au titre des contrats de plan, qui devraient diminuer moins que les crédits d'Etat en 1997, et derrière les comptes spéciaux du Trésor, qui financent des programmes particuliers, et qui sont seuls à augmenter.

Répartition des investissements routiers (AP)

(en millions de francs)

	LFI 1996	PLFI 1997	Evolution en %
Contrats Etat-régions	4.351,0	3.141,0	- 27,8 %
RN 7 + A 75 + A 20	1.650,0	1.677,0	+ 1,6 %
Programme général et opérations diverses	560	595,7	+ 6,4 %
(dont autoroute A86)	(437)	(466)	+ 6,6 %
Total des investissements routiers	6.561,0	5.413,7	
dont inscrits sur le budget des routes	68 %	58 %	- 7,6 %
Fonds de concours au chapitre 53-43	5.848,6	5.603,0	- 4,2 %

A. LE GEL DES CONTRATS DE PLAN 1994-1998

Afin de réduire les dépenses publiques, les contrats du XIème plan feront l'objet d'un quasi gel en 1997. Leur taux d'exécution à la fin de l'exercice ne dépasserait pas 56 %.

Toutefois, le ministre de l'équipement s'est déclaré ouvert à offrir la possibilité aux régions qui le souhaiteraient, de poursuivre seules l'exécution des contrats de plan. C'est pourquoi les fonds de concours diminueraient moins que les crédits d'Etat à ce titre.

**Ventilation régionale des rattachements de
fonds de concours
sur le chapitre 53-43 article 20 en 1995**

(en millions de francs)

Régions	Montants
Nord-Pas-de-Calais	211,9
Picardie	200,0
Ile-de-France	1.490,1
Centre	264,1
Haute-Normandie	259,5
Basse-Normandie	189,4
Bretagne	207,2
Pays-de-la-Loire	197,7
Poitou-Charentes	133,0
Limousin	57,8
Aquitaine	117,0
Midi-Pyrénées	245,3
Champagne-Ardenne	215,9
Lorraine	321,2
Alsace	174,3
Franche-Comté	117,5
Bourgogne	129,9
Auvergne	121,0
Rhône-Alpes	186,8
Languedoc-Roussillon	132,5
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	428,4
TOTAL	5.400,5

Dans ce contexte, les quatre itinéraires interrégionaux également dénommés "programme d'accélération" que sont l'autoroute A84 entre Caen et Rennes, dite **rocade des Estuaires**, la route centre Europe Atlantique entre la Rochelle et l'autoroute A6 en Saône et Loire via Angoulême, Limoges et Montluçon, **la RN88 entre Toulouse et Lyon** et **les accès aux percées alpines** par les RN202 et 204, **seront sacrifiés en 1997.**

Votre rapporteur ne peut que le déplorer, s'agissant d'investissements d'aménagement du territoire particulièrement nécessaires à des zones d'accès difficile. Ce qui est surtout choquant en l'occurrence, est l'inégalité de traitement entre les liaisons inscrites aux contrats de plan, dont les travaux sont délaissés pour un an d'une part ; et le réseau concédé ainsi que les liaisons A75, A20 et RN7 d'autre part ; qui bénéficient d'une augmentation de leurs moyens financiers.

Exécution des contrats de plan à fin 1996

Régions	Exécution 1996	Exécution fin 1996	Exécution fin 1995
ALSACE	8,81%	44,12%	35,31%
AQUITAINE	18,61%	41,64%	23,03%
AUVERGNE	8,67%	50,78%	42,11%
BOURGOGNE	11,50%	48,47%	36,97%
BRETAGNE	9,76%	46,86%	37,10%
CENTRE	10,57%	45,19%	34,62%
CHAMPAGNE-ARDENNE	12,67%	43,78%	31,11%
FRANCHE-COMTE	9,44%	45,54%	36,10%
LANGUEDOC-ROUSSILLON	9,12%	45,33%	36,21%
LIMOUSIN	9,88%	46,46%	36,58%
LORRAINE	9,60%	46,30%	36,70%
MIDI-PYRENEES	9,70%	44,89%	35,19%
NORD-PAS-DE-CALAIS	12,22%	43,73%	31,51%
BASSE-NORMANDIE	12,06%	44,41%	32,35%
HAUTE-NORMANDIE	11,71%	48,07%	36,36%
PAYS DE LALOIRE	9,12%	46,65%	37,53%
PICARDIE	9,94%	44,06%	34,12%
POITOU-CHARENTES	14,09%	44,82%	30,73%
PROVENCE	10,99%	48,54%	37,55%
RHONE-ALPES	12,59%	42,34%	29,75%
ILE DE FRANCE	13,30%	42,71%	29,41%
TOTAL	11,21%	45,21%	34,00%

A supposer que l'ensemble des AP prévues soient mises en place (soit 2.565,65 millions de francs sur une enveloppe globale de 22.882,05 millions de francs), le taux d'exécution des contrats fin 1996 serait de 45 %, alors que le taux théorique devait être de 60 % (20 % par an). C'est dire s'il est peu probable, compte tenu du gel prévu pour 1997, qu'un taux de 56 % soit atteint en fin d'exercice.

B. LE PROCESSUS DE DECISION EN MATIERE DE CHOIX D'INVESTISSEMENT ROUTIER

Notre rapporteur général s'était inquiété, à l'occasion du débat sur le budget 1996, de la manière dont s'effectuent les choix en matière de liaisons routières nouvelles. Votre rapporteur spécial s'est enquis auprès de la direction des routes de la procédure normalement suivie en la matière.

1. Le réseau routier non concédé

Depuis l'inscription au schéma directeur routier national jusqu'à la réalisation des travaux, un projet routier suit différentes étapes d'études qui permettent d'en préciser progressivement le contenu, le coût et les impacts, dont les modalités sont définies par circulaire.

Le **schéma directeur routier national** est le cadre à long terme des infrastructures routières interurbaines. tout grand projet de voie rapide de plus de 25 km et, plus généralement, tout projet routier d'au moins 545 millions de francs doit être compatible avec celui-ci. Il n'est pas un outil de programmation mais un outil de planification. Il distingue quatre catégories de liaisons :

- les autoroutes,
- les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA),
- les grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT),
- les autres routes nationales.

Établis par les préfets de région (directeur régional de l'équipement) et validés par le directeur des routes, **des rapports d'orientation fournissent un éclairage des priorités à l'horizon de quinze ans du schéma directeur.** Ces rapports constituent ainsi l'outil de programmation à moyen terme. Ils permettent notamment de :

- définir le cadre des études d'itinéraires et de voiries d'agglomération,
- définir les besoins d'actualisation de ces études (notamment pour ce qui concerne les priorités et le phasage),
- contribuer à la préparation des contrats de plan.

En comité interministériel pour l'aménagement du territoire sont fixées les enveloppes globales des crédits d'Etat dans les contrats de plan ainsi que des orientations générale pour chaque région. La répartition sectorielle de la dotation de l'Etat entre les différents domaines soumis à contractualisation est ainsi le résultat des discussions engagées par les préfets de région avec les conseils régionaux, sur la base des décisions du CIAT.

Trois phases d'études, s'enchaînant séquentiellement, doivent être distinguées avant la réalisation des travaux.

Les "études préliminaires" permettent de déterminer les fonctions à satisfaire et de s'assurer de la faisabilité technique et financière de l'infrastructure projetée. Ces études visent donc principalement à définir le parti d'aménagement de la route, mais aussi son enveloppe financière prévisionnelle.

Les "études d'avant-projet sommaire" permettent de préciser le parti retenu en choisissant la solution et en arrêtant un *coût d'objectif plafond*. Le contenu de ces études est limité à ce qui est nécessaire pour lancer la procédure d'enquête publique (enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux ou enquête au titre de la loi en date du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques, voire simplement pour prendre des mesures conservatoires pour un projet qui ne sera réalisé qu'à une échéance lointaine, par exemple une inscription dans les documents d'urbanisme au titre d'un projet d'intérêt général).

Les "études de projet" permettent de préciser la solution, d'arrêter les choix techniques et de fixer le *coût de projet plafond*. Elles débouchent sur les enquêtes de parcelles et les études d'exécution.

A chaque phase d'études, le projet fait l'objet d'évaluations économiques, sociales et environnementales, ces évaluations faisant partie intégrante du processus décisionnel. Une évaluation quantifiée, ou bilan, est effectuée après la mise en service de l'opération dans des conditions adaptées à la nature de l'aménagement ; elle porte sur les éléments suivants : bilan financier, conditions de circulation et de sécurité, bilan socio-économique et environnemental.

Pour tous les projets, et lors de la publication de la déclaration d'utilité publique (décret ou arrêté), un dossier des engagements de l'Etat est établi et mis à la disposition du public.

A ces trois phases d'études, correspondent des échelons de responsabilité différents dont les attributions peuvent varier selon le caractère urbain ou interurbain de l'opération.

L'**échelon national** est chargé de la politique routière, de la planification nationale et du choix des grandes options d'aménagement du réseau routier national. A ce titre, le directeur des routes commande et approuve les études préliminaires et commande les études d'avant-projet sommaire. Il approuve les avant-projets sommaires et passe commande des projets pour les itinéraires ayant vocation à se voir conférer le statut d'autoroute ou de route express ou dont le coût d'aménagement dépasse le seuil financier prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

L'**échelon régional** est responsable de la mise en oeuvre des actions de l'Etat et de l'insertion locale des projets. A ce titre, le préfet de département (directeur départemental de l'équipement) conduit les études d'avant-projet sommaire et de projet, assure la concertation au niveau local relative à l'avant-projet sommaire, arrête le contenu technique des projets et assure leur réalisation.

Pour les opérations d'investissements routiers d'un faible montant (coût inférieur à 30 millions de francs en milieu interurbain et 60 millions de francs en milieu urbain), l'initiative de la commande, la maîtrise d'ouvrage des

études ainsi que l'approbation relèvent de l'échelon départemental, sous réserve de l'avis favorable de l'inspecteur général des routes qui dispose d'un pouvoir d'évocation auprès du directeur des routes.

2. Le réseau autoroutier concédé

Bien qu'il s'apparente fortement au cas du réseau non concédé, tant dans l'articulation des principales étapes d'études et de décision que dans la manière de les conduire, **le processus de développement d'un projet autoroutier concédé présente certaines spécificités**, notamment du fait du transfert de maîtrise d'ouvrage de l'Etat vers une société désignée par le concessionnaire, opéré dès que le projet a atteint un certain degré de précision et que son opportunité est certaine, c'est-à-dire après déclaration d'utilité publique.

Les phases amont : sous maîtrise d'ouvrage Etat

L'inscription d'une liaison nouvelle au Schéma directeur routier national s'effectue dans les mêmes conditions que le reste du réseau.

L'Etat conduit ensuite les études d'avant-projet sommaire (APS) qui vont définir les caractéristiques générales de la liaison, et sur la base desquelles sera entamée la procédure visant à la déclaration d'utilité publique du projet.

A l'exception des opérations de faible longueur, ces études d'APS se déroulent en deux phases principales. la première, dite d'"**études préliminaires**", vise à l'analyse multicritère, à l'intérieur d'une zone d'étude la plus étendue possible, et sur la base du recensement cartographique des contraintes, des différents fuseaux de passage possible, avec un degré de précision de l'ordre du kilomètre. A ce stade, une très large concertation est menée sous l'autorité du préfet, d'une part auprès des différents services déconcentrés des administrations concernées, de manière à s'assurer que l'ensemble des contraintes a été correctement appréhendé, d'autre part auprès des élus et acteurs locaux, afin d'évaluer les avantages et inconvénients des différentes familles de tracé envisageables. Cette phase se conclut par une décision ministérielle arrêtant le "fuseau du kilomètre" dans lequel s'inscrira le projet.

Dans un second temps, les études d'APS proprement dites sont poursuivies dans le but de définir le tracé avec une précision de quelques centaines de mètres, en vue d'une part de sa mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sous forme d'une "bande de 300 mètres", et d'autre part de la constitution des annexes techniques au cahier des charges de la concession. Cette phase s'accompagne également d'une large consultation des administrations et des principaux acteurs locaux concernés, sous l'autorité du préfet.

Les phases aval : sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire

Après intégration de la liaison au contrat de concession et déclaration d'utilité publique du projet, la société concessionnaire établit l'avant-projet autoroutier sous sa responsabilité, dans le respect des clauses du contrat de concession et en particulier des engagements pris par l'Etat au cours des procédures de déclaration d'utilité publique et d'instruction mixte.

La définition précise du tracé, les caractéristiques de rétablissement des communications et les choix définitifs d'implantation des aires annexes et barrières de péage sont établis en concertation étroite avec les élus des communes concernées, les riverains de la future infrastructure, acteurs professionnels, culturels et économiques ainsi que les services locaux des administrations.

La société concessionnaire procède ensuite aux études d'exécution qui permettront la consultation des entreprises et l'établissement des marchés de travaux, sous contrôle de la direction des routes.

Un comité de suivi des engagements de l'Etat est constitué par le préfet et composé de représentants des collectivités, associations ou autres interlocuteurs locaux, qui veillera au bon respect de ces engagements jusqu'au-delà de la mise en service de l'opération.

CHAPITRE IV

L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

Depuis l'exercice 1994, l'évolution des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national se caractérise par une meilleure prise en considération des besoins. Toutefois, même si ces crédits sont en légère progression pour 1997, la tendance paraît à nouveau mal orientée compte tenu de l'accroissement du trafic et de la taille du réseau.

Crédits d'entretien du réseau routier

(en millions de francs)

	LFI 1996	PLF 1997	Evolution en %
Entretien des chaussées et des dépendances			
DO+CP	1801,1	1282,0	-28,8
DO+AP	1803,1	1283,0	-28,8
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	248,0	253,0	+2,0
AP	247,0	247,0	0,0
Amélioration de la sécurité			
CP	144,2	163,7	+15,1
AP	180,2	180,2	0,0
Réhabilitation, renforcement, et grosses réparations des chaussées			
CP	943,0	1472,5	+56,1
AP	954,0	1474,6	+54,6
Total des moyens de paiement			
DO + CP	3136,3	3171,3	+1,1
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	3184,3	3184,8	+0,0

A. UN EFFORT D'ENTRETIEN EN VOIE D'ESOUFFLEMENT

Les objectifs d'entretien sont distingués selon différentes catégories de routes.

Ainsi, pour ce qui concerne **l'entretien préventif**, les besoins techniques d'entretien des chaussées, qui permettent la conservation durable du patrimoine et un entretien satisfaisant des dépendances et équipements sont satisfaits à 100 % pour les voies rapides urbaines, 80 % pour les autoroutes non concédées et les grandes liaisons d'aménagement, 70 % pour les routes de liaison et seulement 45 % pour les routes nationales ordinaires.

De fait, pour cette dernière catégorie qui représente 12.000 km sur les 31.000 du réseau, l'entretien préventif est remplacé par **l'entretien curatif** : les dégradations sont traitées au fur et à mesure de leur apparition, ce qui est certes moins coûteux dans l'immédiat, mais ne garantit pas la pérennité des chaussées.

La stabilité des crédits pour 1997 limitera l'entretien curatif au tiers du réseau.

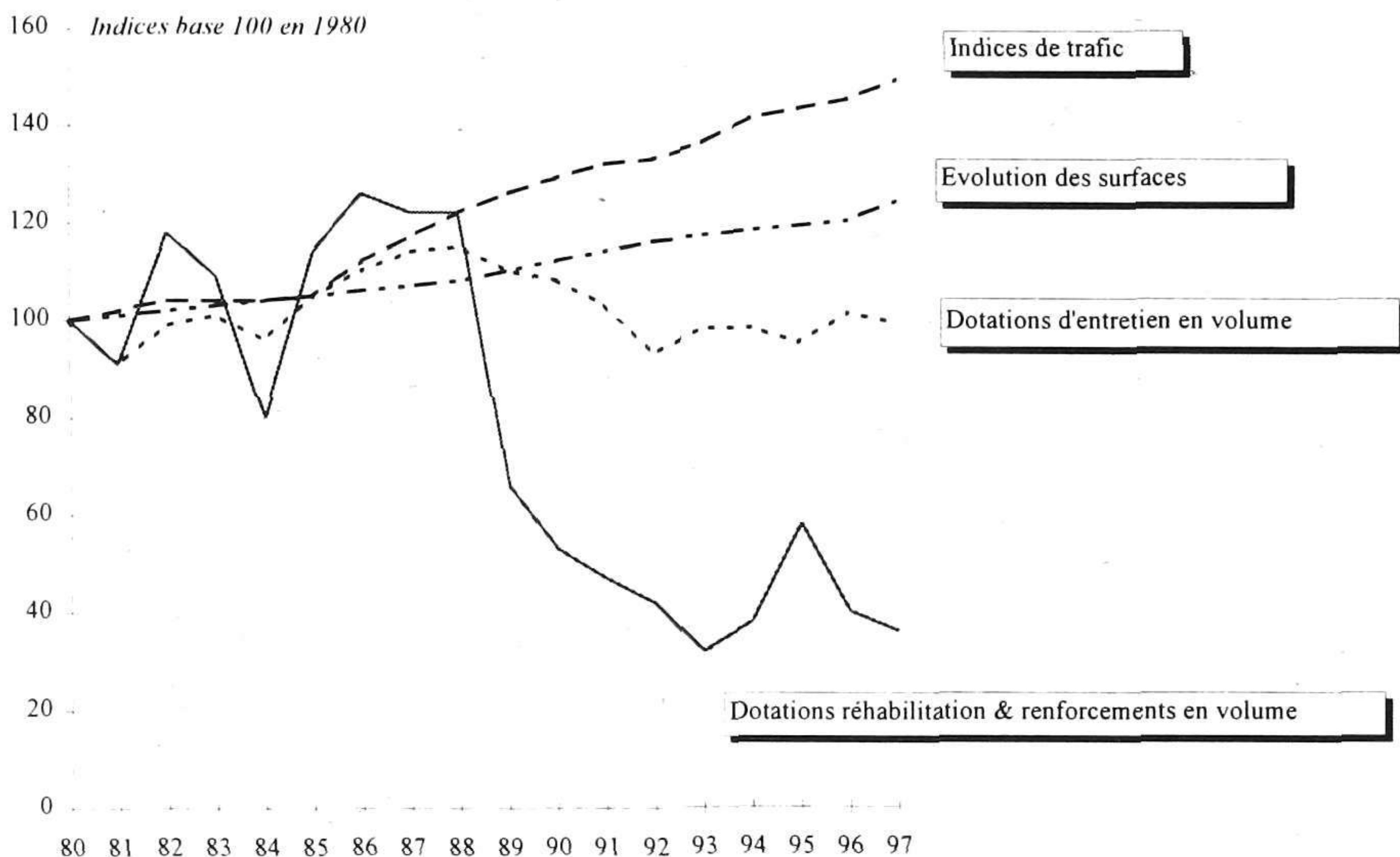
En ce qui concerne les **opérations lourdes de réhabilitation** du réseau, les moyens disponibles se sont élevés à 250 millions de francs en 1996 (contre 230 millions de francs en 1995) permettant :

- la poursuite des opérations de renforcement sur environ 80 km (sur les 2520 restant),
- la réfection de chaussées dans une trentaine de traversées d'agglomération avec réalisations, en association avec les collectivités locales de travaux visant à améliorer la sécurité et l'environnement urbain,
- la remise à niveau de chaussées, essentiellement sur autoroutes et grandes liaisons d'aménagement du territoire, sur une cinquantaine de kilomètres.

Un programme analogue sera entrepris en 1997.

Dans le domaine des **ouvrages d'art**, les 247 millions de francs de 1995 ont permis la réparation lourde d'une centaine d'ouvrages répartis sur l'ensemble du territoire et le démarrage de très lourdes opérations de rénovation sur certains grands ouvrages : tunnel de Saint-Cloud dans le département des Hauts-de-Seine, pont de Pierre Bénite dans le département du Rhône, Estacade de Vienne dans le département de l'Isère, pont de Pierre à Bordeaux dans le département de la Gironde, tunnel du Rond Point à Saint-Etienne dans le département de la Loire.

Evolutions comparées des dotations d'entretien, des trafics et des surfaces



B. DES BESOINS CROISSANTS ET DE PLUS EN PLUS MULTIFORMES

La direction des routes a mis en oeuvre en 1992 un outil d'évaluation systématique de la qualité des chaussées du réseau routier national. Cet outil a été complété en 1994 par un dispositif similaire pour les ouvrages d'art.

Il s'agit d'une part de connaître l'état actuel des chaussées et des ouvrages d'art et d'autre part de suivre leur évolution dans le temps.

Dans le domaine des **chaussées**, les campagnes de mesures engagées depuis 1992 et renouvelées chaque année ont permis de montrer que si le réseau est globalement en bon état, 13 % des voies nécessitent des interventions lourdes du fait soit qu'elles n'ont pas encore été renforcées (2.700 km dans ce cas) soit qu'elles supportent désormais un trafic lourd dépassant largement les prévisions.

Les grands travaux à entreprendre concernent prioritairement la réhabilitation du réseau autoroutier non concédé, principalement en zone urbaine, ou certaines chaussées en béton atteignent la limite de leur durée de vie, et du réseau qui n'a pas encore été renforcé.

Dans le domaine des **ouvrages d'art**, les premiers résultats de l'opération : IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Arts) viennent d'être connus. Ils montrent que la structure de 76 % d'entre eux est en bon état apparent, étant toutefois précisé que :

- 10 % devront faire l'objet d'un simple entretien courant,

● 66 % nécessiteront toutefois un entretien spécialisé des équipements dont 37 % d'une manière urgente soit au titre de la sécurité de l'utilisateur soit pour prévenir un développement rapide de désordres de la structure.

La conséquence d'un défaut de moyens financiers serait immanquablement l'accélération du processus de dégradation des chaussées, part essentielle **d'un patrimoine dont la valeur de reconstruction est évaluée à 750 milliards de francs.**

En tout état de cause, la poursuite à un rythme triennal des campagnes systématiques d'évaluation de la qualité du réseau permettront de mesurer avec précision l'évolution des processus d'évolution.

Par ailleurs, les **conséquences des réalisations du schéma directeur** (autoroutes non concédées, mises à 2x2 voies) sont, outre l'accroissement des linéaires à entretenir et surtout des surfaces, (+ 9,5 % depuis 1988) une progression sensible, en réponse aux attentes des Français, de la densité et de la complexité des équipements, génératrices de coûts supplémentaires d'entretien : développement des tunnels, des aires de repos, de l'éclairage, assainissement des chaussées pour protéger les nappes phréatiques, des équipements antibruit, de la signalisation...

En matière de **protection contre les bruits routiers**, l'effort de la direction des routes sur le réseau non concédé s'élève à environ 90 millions de francs par an, ce qui, compte tenu des cofinancements, représente un programme annuel de l'ordre de 150 millions de francs afin d'équiper les voies existantes. Ces chiffres ne tiennent pas compte des protections acoustiques réalisées dans le cadre de travaux de voirie comme par exemple les élargissements des chaussées.

Pour être protégés, les bâtiments doivent respecter le critère d'antériorité, c'est-à-dire avoir été construits avant 1978 (année de la parution du premier texte sur les obligations en matière de protection acoustique) ou avant le début de l'enquête préalable à la D.U.P., pour les voies plus récentes.

Sur le réseau concédé, la direction des routes a engagé, en 1990, un programme systématique de rattrapage des points noirs situés le long de ce réseau, en concertation avec les sociétés concessionnaires. Ce programme, d'une ampleur d'environ 200 millions de francs, doit être traité en six années, en respectant le critère d'antériorité.

Un recensement réalisé en 1991, a permis d'évaluer à 35.000 le nombre de logements protégés grâce à la mise en oeuvre de cette politique entre 1984 et 1990. Le niveau sonore en façade de ces logements a été ramené à moins de 65 dBA en façade par création d'écrans ou à un niveau équivalent par isolement des façades.

Ce recensement a permis par ailleurs d'évaluer le nombre de logements restant à protéger le long du réseau national dont le niveau sonore en façade est supérieur à 70 dBA à environ 200.000. Leur protection nécessitera la poursuite de projets de création de déviations, ce qui concernera la moitié des logements à protéger et de protection par constructions d'écrans et par isolement de façades pour l'autre moitié. L'enveloppe nécessaire à ce titre est de 5 milliards de francs.

Enfin, dans le domaine des réalisations nouvelles, les nuisances sont très fortement atténuées grâce à l'entrée en vigueur de l'arrêté du 5 mai 1995 pris en application de la loi du 31 décembre 1992 qui fixe les niveaux maximum de bruit.

DEUXIÈME PARTIE : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Pour 1997, les moyens de paiement destinés aux actions conduites en matière de sécurité routière sont de 429,9 millions de francs (- 14 %).

Le tableau suivant retrace l'évolution des principales catégories de dépenses :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1996	Crédits demandés pour 1997	Evolution en %
Dépenses ordinaires (DO)			
Titre III : Moyens des services	270,14	246,36	-8,8
Titre IV : Actions d'incitation	1,47	1,0	-32,0
Total dépenses ordinaires	271,61	247,36	-8,9
Dépenses en capital (CP)			
Titre V : Investissements, études et expérimentations.....	225,99	179,50	-21,0
Total des moyens de paiement (DO + CP).....	500,0	429,86	-14,0
Autorisations de programme (titres V et VI)	222,32	175,00	-21,3
Total des moyens d'engagement (DO + AP).....	493,93	422,36	-14,5

A. LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)

Les crédits du titre III regroupent 246,36 millions de francs pour 1997, en réduction de 8,8 %.

Le titre III regroupe essentiellement trois postes :

- les moyens de fonctionnement de l'exploitation de la route (sécurité et circulation routières), dotés de 161,1 millions de francs ;

- les dépenses du délégué interministériel à la sécurité routière (44,7 millions de francs en 1997 contre 52,3 millions de francs en 1996). L'objectif est de maintenir les actions de sensibilisation de l'opinion;

- la formation des conducteurs (38,3 millions de francs).

B. LES CRÉDITS D'INCITATION (TITRE IV)

Les crédits d'incitation en matière de sécurité routière prévus pour 1997 sont de 1,0 million de francs, ce qui correspond à une diminution de 32 % par rapport à 1996.

Ces crédits ne concernent plus qu'un seul poste, en diminution depuis plusieurs années : les subventions aux associations contribuant à la prévention des accidents.

C. LES CRÉDITS D'INVESTISSEMENT (TITRE V)

Les crédits de paiement consacrés aux investissements, équipements, études et expérimentations en matière de sécurité routière, atteignent un montant de 179,5 millions de francs, soit une dotation en baisse de 21 % par rapport à celle de 1996.

Les autorisations de programme demandées pour 1997 s'élèvent à 171,0 millions de francs (- 21,7 %). Elles se décomposent comme suit :

- actions de sécurité et de circulation : 156,0 millions de francs. Il s'agit des crédits d'investissement des actions d'exploitation de la route ;

- études et expérimentations : 15,0 millions de francs.

Concernant les actions de sécurité, la priorité est donnée aux petits aménagements d'initiative locale.

Concernant la circulation routière, l'effort d'investissement porte plus particulièrement sur le développement des nouvelles technologies d'information des usagers en vue de réduire les embarras de circulation, notamment les programmes "Sirius" (Ile-de-France), "Erato" (Toulouse), "Aliénor" (Aquitaine), "Marius" (Marseille), "Alegro" (Lille) et "Sillon mosellan" (Lorraine).

CHAPITRE II

LA POLITIQUE MENÉE EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

A. L'ACTION DE L'ÉTAT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'action menée par l'Etat en faveur de la sécurité routière se poursuivra en 1996, selon les mêmes méthodes qui ont assuré son succès depuis 1972.

1. Les actions de sensibilisation de l'opinion publique

Le gouvernement a décidé de mettre l'accent sur la **responsabilisation du conducteur**, plutôt que sur la menace répressive. Il est en effet incontestable qu'une certaine maturité se fait peu à peu jour dans les comportements routiers, et qu'il est probablement possible d'en favoriser le développement.

En 1996, la délégation interministérielle à la sécurité routière aura mené trois campagnes de communication pour un montant de 33 millions de francs (contre 44 millions de francs en 1995).

• **Au premier quadrimestre la campagne "Alcool au volant. Autotestez-vous"**, a été menée comme en 1995.

Les messages se sont adressés prioritairement aux jeunes de 18 à 25 ans et aux hommes de moins de 50 ans en mettant en scène des situations courantes.

La campagne télévisée a été relayée du 10 au 16 avril, par une campagne d'affichage de grande envergure en trois thèmes. 12.000 panneaux ("Passez la main" "Transports en commun" "Le taxi") ont été affichés sur l'ensemble du territoire français. Les grandes mais aussi les villes de moins de 20.000 habitants ont été touchées.

Les résultats de cette campagne ont été du même ordre que celle de fin 1995. Les fabricants ont constaté que plus de dix millions d'éthylotests individuels avaient été vendus.

• **Au deuxième quadrimestre**, la période d'été, caractérisée par de longs trajets d'une part, et par la découverte d'itinéraires inconnus et souvent

pittoresques d'autre part, a été l'occasion de communiquer selon deux axes : **la prise de conscience et le sens de la responsabilité et l'information sur des initiatives locales innovantes.**

La sécurité routière a choisi de rappeler, au moment des vacances d'été, qu'en matière de sécurité sur la route, le facteur le plus important est le comportement du conducteur, qui dépend de la prise de conscience et du sens de la responsabilité de chacun. Sur le thème "**Vous tenez le volant, vous tenez la solution**", une campagne publicitaire a été conduite sur la radio pour accompagner les grands moments des départs.

Cette campagne s'est déroulée du 12 au 14 juillet et du 27 juillet au 4 août. Par ailleurs, fin juillet et en août, la Sécurité routière a également décidé de rappeler que la sécurité sur la route et dans les rues est l'affaire de tous et que de très nombreuses initiatives locales contribuent à cette mobilisation au quotidien. Des témoignages ont été diffusés sous forme de messages pendant les mêmes périodes et sur les mêmes stations que la campagne "Responsabilité", mais également durant la seconde partie du mois de juillet et le mois d'août.

• **Au troisième quadrimestre**, deux actions importantes ont eu lieu au cours du **Mondial de l'Automobile** (du 3 au 13 octobre 1996) où furent abordés sur un stand de 100 m², les thèmes de la prévention "Alcool", de l'exploitation de la route avec "Bison Futé" et les nouvelles technologies.

La campagne publicitaire a été élaborée, conformément aux souhaits du ministre de l'équipement, en partenariat avec les assureurs regroupés au sein de la fédération française des sociétés d'assurance (FFSA).

En 1997, l'accent sera mis sur l'amélioration du comportement de l'usager et sur l'importance de sa responsabilité dans la conduite.

2. Les actions en faveur de la formation des conducteurs

En 1995, 1.100 enseignants de la conduite ont bénéficié de stages organisés dans 16 départements. Cette opération devrait s'achever fin 1996.

Les inspecteurs du permis de conduire effectuent également des contrôles pédagogiques au sein des établissements d'enseignement de la conduite.

Evolution en nombre et en pourcentage depuis 1991

Année	1991	%	1992	%	1993	%	1994	%	1995	%
Mentions:										
"BIEN"	2.161	56,4 %	5.104	62,9 %	5.745	70,6 %	6.221	77,8 %	5.245	78,6 %
"MOYEN"	1.160	30,3 %	2.174	26,8 %	1.785	22,0 %	1.785	22,3 %	1.055	15,8 %
INSUFFISANT	511	13,3 %	840	10,3 %	602	7,4 %	602	7,5 %	370	5,5 %
Total	3.832	100,0 %	8.118	100,0 %	8.132	100,0 %	7.994	100,0 %	6.670	100,0 %

La qualité des auto-écoles s'améliore sensiblement. Toutefois, sous l'effet de la réduction des moyens, le nombre d'inspections diminue depuis 1993.

Enfin, un bilan positif peut être dressé de la politique de promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, qui permet d'acquérir, à partir de 16 ans, une formation initiale auprès d'une auto-école, suivie d'une expérience de la route effectuée sous la responsabilité d'un conducteur confirmé. En effet, le taux de réussite au permis de conduire B des candidats issus de cette filière, qui représente 15 % des inscriptions, atteint 77 % contre 57,5 % seulement dans le cadre de la filière traditionnelle.

Le taux de réussite s'est stabilisé depuis 1993, et la filière connaît un succès grandissant.

	Nombre d'inscriptions	Nombre de permis délivrés	Taux de réussite
1991	67.456	30.949	78,9 %
1992	84.223	40.128	77,8 %
1993	101.436	62.954	76,0 %
1994	135.237	80.390	77,6 %
1995	148.570	90.396	76,6 %

Toutefois, la dernière étude réalisée par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISER) en 1995, en collaboration avec la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA), n'a pas montré de différence notable quant au nombre d'accidents entre les deux filières. Les modèles statistiques utilisés pour l'analyse montrent que l'accidentalité dépend essentiellement de l'exposition à la circulation et que les étudiants ont moins d'accidents que les jeunes exerçant déjà une activité professionnelle (ou à la recherche d'un emploi), que le fait de conduire une voiture puissante est également un facteur augmentant la probabilité d'accident, que les jeunes conducteurs ayant moins d'une année de permis ont une probabilité d'accident plus forte que les autres et que la probabilité d'accident baisse si le jeune possède un véhicule âgé de plus de 10 ans. La formation initiale n'affecte pas la probabilité d'accident.

Aucune étude n'est susceptible d'apporter des éléments généraux et irréfutables sur la diminution de l'accidentalité des jeunes conducteurs ayant suivi l'apprentissage anticipé de la

conduite parce que les résultats ne montrent aucune diminution statistiquement significative, à moins que les conditions d'analyse ou d'expérimentation ne soient pas parfaites. L'examen des résultats laisse cependant supposer que les effets réels de l'AAC, s'ils existent, sont très inférieurs aux effets attendus ou aux effets rapportés par la presse (6 à 7 fois moins d'accidents).

Au total, en 1995, 915.297 permis ont été délivrés (- 4,58 % sur 1994). Le taux de réussite a légèrement augmenté : 57,5 % contre 56,6 % en 1994.

3. La politique contractuelle avec les collectivités locales

Lancés par les circulaires du Premier Ministre en date du 11 août 1987 et du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière du 13 novembre 1987, les plans départementaux d'actions de sécurité routière constituent le cadre de la politique départementale menée en matière de sécurité routière.

Pour amplifier cet effort, l'Etat a décidé en 1994 la déconcentration des responsabilités au niveau du préfet de département, ce qui s'est traduit notamment par la déconcentration de l'approbation du PDASR au niveau du préfet et l'affectation de dotations financières en début d'année (27 millions de francs pour l'ensemble des départements en 1994, 22 millions de francs en 1995, 20 millions de francs en 1996).

Le principe d'actions paritaires pouvant faire l'objet d'un contrat, dont les modalités sont définies localement, est maintenu avec les collectivités locales, sans limite de population, et ouvert à d'autres partenaires.

L'examen des PDASR en 1996 montre une implication des collectivités dans neuf départements sur dix. Si ce nombre est en augmentation par rapport à 1995 (trois départements sur quatre) : leur participation, de l'ordre de 11,5 millions de francs pour des actions inscrites dans le plan départemental, est en revanche sensiblement inférieure à celle des années antérieures (15 millions de francs).

En 1997, un financement de l'ordre de 21 millions de francs permettra de développer un partenariat avec les collectivités répondant notamment aux besoins en matière d'éducation et de formation.

4. Les aménagements d'infrastructure

a) L'amélioration de la sécurité par itinéraire

En 1995, le programme de traitement de la RN10 dans le département des Landes, engagé en 1994, s'est poursuivi avec une dotation supplémentaire de 3 millions de francs financés sur le programme général de sécurité.

Dans le cadre des contrats Etat-Région, les dotations ont concerné 9 traitements d'itinéraires pour un montant total de 13 millions de francs.

En 1996, sur le programme général de sécurité, les dotations ont concerné 7 sections d'itinéraires pour un montant total de 9 millions de francs (dont 4 millions de francs pour la fin des travaux de la RN 10 dans les Landes).

Dans le cadre des contrats Etat-régions, les dotations ont concerné 11 sections d'itinéraires pour un montant total de 19 millions de francs.

b) Les aménagements de sécurité

En 1995, une nouvelle ligne budgétaire rassemblant l'ensemble des crédits d'aménagement de sécurité a été créée. Il s'agit du chapitre 53-42 article 50 ; le montant des crédits affectés sur ce chapitre cette année-là était de 170 millions de francs.

Ces crédits se répartissaient de la manière suivante :

- crédits d'initiative locale : 80 millions de francs ;
- opérations spécifiques de sécurité : 90 millions de francs (dont 30 millions de francs sur le programme général et 60 millions de francs sur les contrats Etat-Région).

En 1996, le montant total des crédits affectés aux aménagements de sécurité sur le chapitre 53-42, article 50 a été de 180,2 millions de francs. Ces crédits ont été répartis de la façon suivante :

- crédits d'initiative locale : 80 millions de francs ;
- opérations sur programme général : 30 millions de francs (dont 1,5 million de francs pour des aménagements d'aires de repos),
- opérations sur les contrats Etat-Région : 70 millions de francs.

Pour 1997, les crédits demandés s'élèvent également à 180,2 millions de francs. Ils ne sont pas encore répartis.

B. L'ACTION DE L'ETAT EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION

Le deuxième volet de la politique d'utilisation du réseau concerne la circulation, sous le nom d' "exploitation de la route".

1. L'investissement

Les dépenses d'investissement concernent, pour le milieu urbain, les conditions d'exploitation des voies rapides urbaines et périurbaines des

grandes métropoles et des autres agglomérations (niveau 1). Ces voies ont été classées en deux niveaux :

- * le niveau 1A, pour les agglomérations de Lille, Paris, Lyon et Marseille ;
- * le niveau 1B, pour les agglomérations sujettes à des problèmes récurrents de trafic.

- l'exploitation des réseaux associés aux autoroutes à fort trafic. Ceci correspond au niveau d'exploitation 2. Il s'agit des routes nationales utilisées dans le cadre du délestage d'une autoroute - concédée ou non - lors des grandes migrations saisonnières ou à l'occasion de graves perturbations ;

- l'exploitation des grandes liaisons d'aménagement du territoire des autoroutes non concédées ou des routes nationales supportant un fort trafic (niveau 3). Deux sous-niveaux y ont été distingués :

- * le niveau 3A, pour les voies répondant à une logique d'itinéraire, nécessitant en permanence une organisation particulière pour assurer les missions de viabilité et de gestion du trafic ;
- * le niveau 3B, pour les voies nécessitant, en cas de perturbation, une organisation temporaire pour assurer les missions de maintien de la viabilité ou de gestion du trafic. Sur ce type de voies, un plan de gestion du trafic, même rudimentaire, est étudié a priori, pour traiter les principales perturbations prévisibles et un minimum d'organisation des services doit exister pour mettre en oeuvre ce plan ;

- l'exploitation des routes nationales n'entrant pas dans les catégories précédentes. Ces routes sont classées en niveau 4.

Les dépenses d'investissement concernent également les différents équipements nécessaires à la mise en oeuvre des stratégies d'exploitation tels que systèmes de recueil de données, de régulation du trafic, d'information des usagers en temps réel ou d'alerte (stations de comptage, feux tricolores, panneaux à message variable ou réseau d'appel d'urgence).

L'investissement intéresse enfin la participation de l'Etat aux projets européens CITIES, MELYSSA et PLEIADES dont l'année 1995 a vu l'aboutissement.

Le montant des dépenses d'investissement s'est élevé à 133,4 millions de francs en 1995 et 121,4 millions de francs en 1996. Il est prévu d'y consacrer 110 millions de francs en 1997.

2. Le fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement et de maintenance correspondant aux équipements d'exploitation et d'information routières se sont élevées à

129,2 millions de francs en 1995 et 106,5 millions de francs en 1996. Il est prévu d'y consacrer 119 millions de francs en 1997.

3. Principaux projets

D'abord, certains projets sont représentatifs d'une démarche d'optimisation du réseau routier existant par un traitement des flux du trafic. Il s'agit en particulier des systèmes SIRIUS (Ile-de-France) et CORALY (Rhône-Alpes).

L'évolution du trafic met en évidence un accroissement constant de la circulation, ce qui se traduit par une saturation des principaux axes de la région parisienne à certains moments de la journée.

Cependant, le maillage du réseau routier fait apparaître des réserves de capacités exploitables à condition d'avoir une connaissance en temps réel des flux de trafic et de pouvoir transmettre aux usagers au moyen de panneaux à message variable des indications leur permettant d'apprécier le meilleur itinéraire. Parallèlement, la refonte de la signalisation et la mise en place d'un "schéma directeur de signalisation" en région Ile de France ont été engagées. SIRIUS se propose d'atteindre ces objectifs.

De son côté, CORALY est destiné à la gestion des voies rapides lyonnaises. L'opération a été approuvée par décision ministérielle en date du 25 octobre 1993 pour un montant de 315,72 millions de francs. Les objectifs que se propose d'atteindre CORALY sont les suivants :

- répartir le trafic sur les voies rapides,
- orienter les usagers vers le réseau associé en cas de saturation,
- limiter les répercussions des accidents en accélérant l'intervention des secours et les dégagements,
- améliorer la sécurité en évitant les accidents secondaires,
- améliorer le confort des usagers.

Le système a été mis en test à partir de l'été 1993. Bien qu'il ne soit pas totalement opérationnel, on peut d'ores et déjà lui attribuer un gain de 20 % en volume d'encombres lors du passage des grandes migrations de l'été dans tout le secteur de Lyon.

Initialement, le financement du projet était réparti entre l'Etat, les sociétés concessionnaires d'autoroutes et le département du Rhône selon des montants définis dans l'avant-projet sommaire approuvé. Sur la base de l'estimation de 315,72 millions de francs, l'Etat prenait à sa charge 74,4 % des dépenses (234,88 millions de francs), les sociétés d'autoroutes 22,6 % (71,38 millions de francs) et le département 3 % (9,46 millions de francs).

En 1994, le programme CORALY a été inscrit au contrat de plan Etat-Région pour la période 1994-1998 pour un montant de 80 millions de francs (reliquat des 234,88 millions de francs représentant la part de l'Etat). Ce montant a été réparti entre l'Etat (un tiers), la Région (un tiers) et les autres collectivités (un tiers).

Ensuite, la mise en oeuvre du schéma directeur d'exploitation de la route se traduit par l'extension de ces techniques qui ont fait leurs preuves sur les principales métropoles régionales. Des dossiers sont à l'étude ou en cours de réalisation sur les principales agglomérations : Marseille, Lille, Nantes, Bordeaux et Toulouse. Ces opérations sont inscrites aux contrats de plan Etat-Régions et l'Etat y prévoit d'y contribuer à hauteur de 32,1 millions de francs en 1996.

Enfin, trois autres projets seront progressivement engagés : l'information routière sur les axes autoroutiers nécessaires à la vie économique ; l'équipement des zones sujettes à des pointes de circulation saisonnières ; enfin, un dispositif de surveillance permanente du réseau national pour réduire les délais d'intervention en cas d'incident.

C. LE BILAN DE QUELQUES REFORMES

1. Le contrôle technique des véhicules

• Les évolutions de la réglementation du contrôle technique

La mise en place du contrôle technique a été effectuée de façon progressive, à partir du 1er janvier 1992.

Les obligations de réparation ont progressivement été étendues.

Au 1er janvier 1992, seul le freinage donnait lieu à contre-visite. Ce fut ensuite le tour de l'éclairage et de la signalisation au 1er octobre 1993, des émissions polluantes des véhicules diesel, des organes de direction, des essieux et des roues, des suspensions, de certains éléments de carrosserie et de tous les équipements de sécurité tels que les rétroviseurs et les ceintures.

Le calendrier de passage au contrôle a également évolué. Initialement, les voitures devaient passer leur premier contrôle à l'âge de cinq ans puis tous les trois ans. Au 1er janvier 1995, la date du premier contrôle a été ramenée au quatrième anniversaire; et la validité des contrôles effectués depuis le 1er janvier 1996 est de deux ans.

Deux autres évolutions récentes méritent d'être mentionnées :

- L'ensemble des points à contrôler et des défauts donnant lieu à obligation de réparer est défini par arrêté et constitue ce qu'on appelle le "*phrasier*". Le ministère des transports vient de mettre au point un nouveau phrasier, facilement informatisable et plus précis, et qui facilitera l'extension des obligations de réparation tout en assurant une meilleure information des consommateurs. Promulgué par une modification de l'arrêté du 18 juin 1991 en date du 14 février 1996, ce nouveau phrasier entrera en vigueur le 1er janvier 1997.

- L'organisme technique central de l'union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) a mené une étude très lourde sur le contrôle technique du freinage qui a débouché sur des évolutions réglementaires significatives concernant :

- à partir du 1er mai 1996 : les normes de référence pour les bancs de mesure du freinage, leur homologation, et leur étalonnage (arrêté du 14 février 1996).

- à compter du 1er janvier 1997 : les méthodes de contrôle du freinage et les seuils réglementaires d'efficacité de freinage sont révisés pour assurer une plus grande homogénéité des contrôles (arrêté du 12 juillet 1996 publiés au JO du 20 août).

• Premier bilan de l'efficacité du contrôle technique

Avec l'expérience de quatre années de fonctionnement, le contrôle technique apparaît d'ores et déjà comme une réussite pour la sécurité routière.

En 1992, 50 % des véhicules âgés de six à sept ans avaient moins de trois défauts au contrôle et 15 % en avaient plus de sept.

En 1995, 80 % des véhicules âgés de six à sept ans avaient moins de trois défauts et seulement 5 % en avaient plus de sept.

Certes, cette amélioration nette de l'état du parc est aussi l'effet du progrès technique sur les nouveaux véhicules, mais l'instauration du contrôle technique en est probablement la cause principale.

La qualité de l'air y gagne également. Les sondages effectués avant la mise en place du contrôle des émissions polluantes montrent à cet égard qu'un véhicule déréglé pollue trois fois plus que les autres et jusqu'à dix fois plus pour les véhicules catalysés. L'instauration du contrôle technique des émissions polluantes a entraîné une diminution de l'ordre de 15 % du monoxyde de carbone émis par le parc des véhicules à essence non catalysés, de l'ordre de 10 % des particules émis par le parc des véhicules diesel, et, à partir du 1er janvier 1997, devrait entraîner une réduction de l'ordre de 60 % du monoxyde de carbone émis par le parc des véhicules catalysés.

Enfin, les acheteurs de véhicules d'occasion disposent maintenant d'une information précise et impartiale sur l'état de la voiture qu'ils souhaitent acheter.

Cependant, il est difficile de mesurer l'impact du contrôle technique en termes d'amélioration directe de la sécurité routière (en nombre d'accidents et de victimes). Votre rapporteur rappelle à cet égard que très peu d'accidents ont une défaillance mécanique pour cause principale.

**Visites et contre-visites
du 1er janvier au 1er juin 1996
selon l'année de mise en circulation**

	Visites initiales	Contre-visites
Avant 1987	1.298.219	370.785
de 1987 à 1991	1.034.155	204.221
après 1991	566.724	54.839

2. L'application du permis à points

Instauré par la loi 89-489 du 10 juillet 1989, le permis à point est entré en vigueur le 1er juillet 1992. Ce permis était affecté d'un capital de 6 points, passé à 12 points le 1er décembre 1992.

A partir de mai 1994, le non-port de la ceinture et le non-port du casque par le conducteur ont été sanctionnés par le retrait d'un point.

A compter de septembre 1995, le dépassement du taux d'alcoolémie fixé à 0,5 mg/l dans le sang a été sanctionné par un retrait de 3 points.

Le délai moyen entre la constatation de l'infraction et le retrait de points est de l'ordre de 6 à 8 mois ; certains dossiers peuvent rester en attente plus d'une année. Le contentieux routier représente plus de 60 % de l'activité des tribunaux.

Quatre ans après son entrée en vigueur le permis à points n'est plus réellement contesté. Sur le plan juridique, des décisions du Conseil d'Etat et de la Cour de Cassation ont confirmé la validité du dispositif. Son fonctionnement n'a toutefois pas encore atteint tous les résultats correspondant aux prévisions faites au moment de son instauration.

Au 1er juillet 1996, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1er juillet 1992 est de 2.484.337 (pour plus de 30 millions de conducteurs) à qui 7.265.063 points ont été retirés. En outre, 13.119 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points.

Pour la seule année 1995, 803.827 conducteurs se sont vus retirer 2.266.143 points, 2.213 conducteurs ont perdu la totalité de leur capital de points.

Alors qu'au cours de l'année 1995 on a pu noter un net ralentissement dans le nombre d'infractions traitées et corrélativement une diminution sensible du nombre de points retirés (une variation de - 6 % environ) ; les six premiers mois de 1996 enregistrent une reprise du dispositif.

Le rythme mensuel de retrait de points est de l'ordre de 235.000 (correspondant à une moyenne de 82.500 conducteurs sanctionnés).

Thèmes	1992	1993	1994	1995	1996 au 1/7/96	TOTAL
Dossiers traités	7.943	394.994	782.399	803.827	495.174	2.484.337
points retirés	19.117	1.177.159	2.391.591	2.266.143	1.411.053	7.265.063
permis invalidés		582	3.295	5.213	4.029	13.119
Conducteurs ayant recouvré leur capital initial				52.796	210.930	263.726
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	2.144	1993, cumulés avec les stages alternatifs		1.479	790	466
			1376	1688	790	
					(au 1/6/96)	
					(au 1/6/96)	
stages récupération de points		2	57	151	151	361
					(au 1/6/96)	
Stagiaires "alternatifs"		30.199	38.663	28.397	12.441	109.700
					(au 1/6/96)	
Stagiaires permis à points		322	3.383	7.578	4.917	16.200
					(au 1/6/96)	
Nombre de contrôle effectués				21	4	25
					(au 1/6/96)	

Les stages de sensibilisation aux accidents de la route

L'ONISER a réalisé une étude sur les stages de recyclage organisés soit dans le cadre de l'alternative aux poursuites judiciaires ou administratives, soit dans le cadre d'une récupération partielle des points pour les conducteurs responsables d'infractions qui l'ont souhaité. Le questionnaire a été établi par un groupe de travail qui a défini les grandes orientations de l'étude en début d'année 1994.

L'étude s'est attachée à décrire les stages et la population des stagiaires essentiellement composée d'hommes. La grande majorité des stages sont organisés par les grands réseaux (Prévention Routière : 50 %, ANPER : 19 %, AFT : 9 %). L'échantillon comprenait 90 % de stagiaires dans le cadre de l'alternative aux poursuites et 10 % en récupération de points. Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent près d'un stagiaire sur six alors qu'ils ne parcourent que 8 % des kilomètres. Les retraités sont sous-représentés. L'âge moyen est de 37 ans. Les stagiaires possèdent le permis depuis 15 ans en moyenne et sont généralement de gros rouleurs. 34 % des conducteurs suivent un stage pour une infraction aux règles d'arrêt aux feux ou stops et 60 % pour un excès de vitesse. L'inattention, les retards, les rendez-vous professionnels et la non-perception des risques sont les raisons principales d'infraction que l'on a classées en trois groupes : le choix délibéré contraint (être pressé par exemple), l'état affaiblissant les facultés de conduite (le stress, la fatigue ou l'inattention) ; et la faute rejetée sur un autre usager (nécessité de dépasser un véhicule lent par exemple). Les stagiaires ont déclaré avoir été sensibilisés et avoir trouvé le stage intéressant, instructif, positif ou bénéfique. Certains ont insisté pour qu'ils soient proposés automatiquement à tous les conducteurs à échéances régulières. En ce qui concerne les propositions d'actions, l'on notera qu'elles concernent l'infrastructure, les autres conducteurs (contrôle de la vue des personnes âgées par exemple), l'éducation à l'école, les campagnes de communication, les contrôles policiers mais reflètent finalement assez peu des actions directes sur le comportement. De la même manière, six mois après le stage, les conducteurs déclarent avoir modifié leur comportement (augmentation de la vigilance, modération de la vitesse, respect des autres usagers et du code de la route) mais un tiers continue à commettre parfois des excès de vitesse ou à ne pas respecter les distances alors que ce sont deux des thèmes les plus abordés lors des stages.

3. Les systèmes de retenue pour enfants

L'obligation d'utiliser des systèmes de retenue homologués pour les enfants de moins de dix ans transportés à bord des voitures particulières a été introduite par les décrets et arrêtés du 27 décembre 1991 et appliquée dès le 1er janvier 1992.

Depuis le 1er mai 1995, tous les systèmes de retenue pour enfants mis en vente doivent être conformes aux dispositions du règlement européen n° 44 de Genève, aujourd'hui appliqué par la quasi totalité des autres pays européens (arrêté du 25 janvier 1995).

La mise en oeuvre et l'application progressive de cette réglementation a augmenté le taux d'utilisation des dispositifs homologués, comme l'ont

montré plusieurs enquêtes détaillées réalisées par l'INRETS. Toutefois, ces mêmes enquêtes ont relevé des installations erronées des dispositifs à bord des véhicules ou l'usage de dispositifs inappropriés au poids et à la taille de l'enfant dans de nombreux cas.

C'est pourquoi la direction de la sécurité et de la circulation routières a développé à plusieurs reprises des campagnes de communication portant sur le choix des dispositifs et leur installation correcte dans les véhicules.

A ce jour, les statistiques générales d'accident montrent pour la classe d'âge concernée une baisse significative des blessés graves et légers depuis la mise en oeuvre de la mesure.

Des enquêtes détaillées d'accident et des sondages plus précis devraient permettre à l'avenir de mieux connaître les conditions d'utilisation des différentes catégories de sièges enfants et d'en accroître ainsi l'efficacité.

4. Les mesures les plus récentes

En 1996, deux mesures concernant la sécurité routière ont été mises en application : la forfaitisation de certaines contraventions de la 4ème classe donnant lieu à retrait de points et l'abaissement de 0,7 à 0,5 g/l d'alcool dans le sang.

La forfaitisation des contraventions de la 4ème classe a pour objectif de simplifier les procédures et diminuer les délais entre l'infraction et le retrait effectif de points, rendant ainsi plus supportable à l'usager le processus qui conduit à ce retrait.

Dix mois après le début de sa mise en oeuvre, il est cependant difficile d'apprécier ses effets car les conséquences de l'amnistie présidentielle ont considérablement perturbé la continuité statistique jusqu'au début de l'année 1996. Il conviendra dès lors d'attendre une période plus longue pour analyser les retombées de cette mesure sur le fonctionnement de la chaîne de contrôle et de sanction.

L'abaissement du taux d'alcoolémie toléré de 0,7 à 0,5 g/l de sang tend à réduire la part du facteur "alcool" dans les accidents.

Avant 1978, 38 % des conducteurs responsables d'accidents mortels présentaient **une alcoolémie illégale**. Cette proportion était de 32 % en 1982 et de 29 % en 1995. En outre dans les contrôles de l'alcoolémie effectués en cas d'accidents, le pourcentage de dépistages positifs a baissé légèrement (de

6,6 % à 6 %). La diminution est réelle mais lente, car il s'agit de modifier des habitudes très ancrées dans les comportements.

5. Les mesures nouvelles en préparation

Six mesures sont en préparation :

- La refonte du code de la route (mesure proposée dans le cadre de la réforme de l'Etat) : un projet de loi est prévu pour le printemps 1998.

- La simplification des procédures de sanction (mesure proposée dans le cadre de la réforme de l'Etat) : il est proposé de simplifier les procédures de sanctions liées à la conduite afin qu'elles soient mieux comprises par les contrevenants.

- La réforme des conditions d'accès à la profession d'enseignant de la conduite et à l'exercice d'exploitant d'école de conduite : le but est de moraliser la profession afin de garantir la qualité de l'enseignement dispensé et de protéger les intérêts des candidats au permis de conduire.

- Le projet de décret fixant les modalités d'application des articles L. 27 et L. 27-1 du code de la route relatifs à la procédure des véhicules économiquement irréparables : il s'agit d'instituer la possibilité pour l'acheteur professionnel qui s'est porté acquéreur de l'un de ces véhicules de le réparer.

- Un décret relatif à l'extension du contrôle d'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève-conducteur vient d'être adopté : il soumet l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles et sanctions que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie, cette disposition concerne les enseignants de la conduite et les personnes qui accompagnent un jeune dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite.

CHAPITRE III

LE BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Tout en restant à des niveaux inadmissibles, les statistiques de sécurité routière se sont améliorées en 1995 et dans la première partie de 1996. Le nombre des victimes de la route sur un an est actuellement le plus bas depuis que ces statistiques existent. Certaines tendances restent néanmoins inquiétantes, comme l'aggravation des accidents, ou l'augmentation du nombre de tués parmi les cyclistes et les cyclomotoristes.

Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés

Incidé base 100 en 1991

ACCIDENTS CORPORELS	1991	1992	1993	1994	1995
Rase campagne	44 193 100	43 004 97	43 627 99	41 885 95	41 661 94
Milieu urbain	104 697 100	100 358 96	93 873 90	90 860 87	91 288 87
Ensemble des réseaux	148 890 100	143 362 96	137 500 92	132 745 89	132 949 89

TUES	1991	1992	1993	1994	1995
Rase campagne	6 195 100	5 994 97	6 030 97	5 786 93	5 655 91
Milieu urbain	3 422 100	3 089 90	3 022 88	2 747 80	2 757 81
Ensemble des réseaux	9 617 100	9 083 94	9 052 94	8 533 89	8 412 87

BLESSES	1991	1992	1993	1994	1995
Rase campagne	69 546 100	67 577 97	67 648 97	64 745 93	64 477 95
Milieu urbain	136 422 100	130 527 96	121 372 89	116 087 85	116 926 86
Ensemble des réseaux	205 968 100	198 104 96	189 020 92	180 832 88	181 403 88

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 11 %, celui des tués de 13 % et celui des blessés de 12 % alors que dans le même temps la circulation augmentait de près de 9 %.

**Bilan des cinq premiers mois de l'année 1996
par rapport aux cinq premiers mois de 1995**

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total Blessés
Cinq mois 1996	47 427	2 951	13 559	50 406	63 965
Cinq mois 1995	52 450	3 228	15 356	55 916	71 272
Différence	-5 023	-277	-1 797	-5 510	-7 307
Evolution (%)	-9,58	-8,58	-11,70	-9,85	-10,25

Les cinq premiers mois de 1996 ont connu une amélioration très sensible par rapport à la période homologue de 1995. Toutefois, il faut remarquer que les premiers mois de 1995 avaient été assez mauvais à cause de la perspective de l'amnistie présidentielle (sur un an glissant fin juin 1995, le nombre de tués avait diminué de 0,9 % seulement par rapport à juin 1994).

L'année 1995 peut ainsi être divisée en deux périodes :

La première période s'est étendue de janvier à la fin du mois de juillet et a présenté une dérive similaire à celle survenue en 1988 dans des circonstances analogues d'amnistie avec cependant moins d'ampleur. En dépit d'une stabilité en février et de bons résultats en mai, le nombre de tués a cru de 3,3 % sur ces sept mois.

Surtout sensible en rase campagne jusqu'à mai, cette dégradation a gagné le milieu urbain à partir de juin, se prolongeant au-delà de la date d'application de la loi. Ce phénomène a débuté en novembre 1994, quand les premiers effets d'anticipation ont pu être perçus.

Plusieurs faits marquants ont ensuite infléchi la tendance, au cours des cinq derniers mois : la réduction du champ de l'amnistie dont on escomptait des bénéfices plus larges, l'annonce de l'abaissement du taux d'alcool toléré dans le sang de 0,7 à 0,5 g/l, et son application le 15 septembre, relayée par deux campagnes de communication. Au cours de cette période, la diminution du nombre de tués a atteint 7,2 %.

Par ailleurs, votre rapporteur observe que le rythme d'amélioration de la sécurité routière tend à ralentir, ce qui laisse penser que les chiffres désormais atteints sont de plus en plus difficiles à comprimer.

En effet, sur une base 100 en 1990, les nombres d'accidents et de tués s'établissaient respectivement à 80 et 81 en 1994. Sur une base 100 en 1991, ces résultats ne sont plus en 1995 que de 89 et 87. Le nombre d'accidents diminue moins vite, et leur gravité a tendance à augmenter.

L'ONISER a ainsi observé que la gravité des accidents en France augmente de 2 % l'an depuis 1978 alors qu'elle est à la baisse dans les autres pays industrialisés.

Cette augmentation de la gravité est probablement en partie imputable au maintien, voire à l'augmentation de la vitesse moyenne. La vitesse est impliquée dans une majorité d'accidents (59 % pour les motos, 44 % pour les voitures, 22 % pour les poids lourds).

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	1991	1992	1993	1994	1995	1995 4 premiers mois	1996 4 premiers mois
Autoroutes de liaison (130 km/h)	110	117	121	122	120	120	119
Autoroutes de dégagement (110 km/h)	99	105	105	107	106	106	106
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	105	104	106	109	110	108	109
Routes nationales (90 km/h)	89	87	89	89	90	88	90
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	92	89	92	91	93	94	93
Traversées d'agglomérations (< 5000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/1990)	63	61	62	61	62	61	65
Traversées d'agglomérations (20.000 à 100.000 habitants) par voies d'entrées en agglomération (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/1990)	62	60	60	62	60	60	63

Source : sondage DSCR

Enfin, votre rapporteur observe la situation inquiétante des cyclomotoristes et surtout des cyclistes (dont le nombre de tués a augmenté de 3 % depuis 1991, et le nombre de blessés de 5 %).

Nombre de tués par catégories d'usagers

Indice base 100 en 1991

TUES	1991	1992	1993	1994	1995
Piétons	1 327 100	1 165 88	1 131 85	1 126 85	1 027 77
Cyclistes	364 100	348 96	329 90	321 88	374 103
Cyclomotoristes	504 100	504 100	490 97	472 94	471 94
Motocyclistes	980 100	945 96	861 88	816 83	780 79
Usagers de voitures de tourisme	5 992 100	5 725 95	5 835 97	5 423 90	5 389 90
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	448 100	396 88	406 90	375 84	371 83

En cinq ans, toutes les catégories d'usagers, sauf les cyclistes, ont vu leur nombre de tués diminuer : les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds (- 17 %), les cyclomotoristes (- 6 %), les piétons (- 23 %) et enfin les motocyclistes (- 21 %) et les usagers de voitures de tourisme (- 10 %).

L'augmentation du nombre de victimes parmi les cyclistes s'est produite sur la seule année 1995. Toutefois, ce phénomène n'a aucun lien avec la grève des transports en commun de la fin de l'année puisqu'aucune victime n'a été à déplorer parmi les usagers occasionnels du vélo. De plus, le nombre de blessés avait déjà augmenté en 1994 par rapport à 1993.

Votre rapporteur invite le gouvernement à réfléchir à l'accidentologie particulière des cyclistes, afin de prendre les mesures qui s'imposeraient.

ANNEXE

MODIFICATIONS APPORTEES PAR L' ASSEMBLEE NATIONALE

MAJORATIONS ADOPTEES EN DEUXIEME DELIBERATION A TITRE NON RECONDUCTIBLE

L'Assemblée nationale a procédé à une majoration des moyens d'engagement et de paiement de 5,53 millions de francs, selon la répartition suivante:

Chapitre 53-42 article 50	+ 3,0
Aménagements de sécurité d'initiative locale et traitement des zones d'accumulation d'accidents (opérations déconcentrées)	
Chapitre 53-43 article 75	+ 0,25
Etudes techniques et enquêtes dans le domaine routier	
Chapitre 63-42 article 30	+ 2,28
Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	