

**DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR
ET DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE**

Réseau Transports
Contact : Marc Cagnard, tel : 01 44 87 22 63, marc.cagnard@dgtp.e.fr
Réf. : Athena 93087

Organisation de l'administration routière

**Contribution des Missions Économiques de : Bratislava, Budapest, Ljubljana, Pékin, Prague,
Riga, Santiago, Sao Paulo, Sydney, Varsovie**

**Temps estimé pour la réalisation de cette étude : 24 jours/agent, soit un coût théorique de 22
800 € HT.**

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Juin 2005

AVANT PROPOS

Au 1er janvier 2006, l'Etat français prévoit de transférer 20 000 km de routes nationales aux départements. Cette décentralisation des pouvoirs s'accompagnera d'une réorganisation des services qui, jusqu'à présent, entretiennent et exploitent les routes départementales, pour le compte du département, et les routes nationales, pour le compte de l'Etat. Ce transfert de compétences et de moyens conduit à repenser profondément l'organisation des services routiers en France.

Les phénomènes de décentralisation que nous connaissons en France s'observent dans bien d'autres pays (pays de l'Europe de l'Ouest notamment). Ces réformes de décentralisation ont généralement deux principaux impacts qui permettent de mieux mesurer l'importance de l'interface entre organisation et financement : une modification des compétences « centrales » dans le domaine routier, avec transfert d'attributions et de ressources aux autorités locales ; une modification (notamment une diversification) des sources de financement.

D'une manière générale, on observe, en particulier depuis les années 90, un mouvement de réformes organisationnelles qui tendent à mettre en évidence les éléments « managériaux » dans les administrations (voir par exemple la mise en place d'agences, le thème générique de la mesure de la performance), les organisations ainsi que les hommes qui les servent tendant à gagner davantage d'autonomie dans l'exercice de leurs missions, autonomie qui apporte la flexibilité nécessaire à l'atteinte d'objectifs formalisés, déclinés à tous les niveaux et contractualisés.

Des formes diverses de services routiers nationaux émergent suite à ces réorganisations : directions des routes au sein du ministère, agences routières voire sociétés concessionnaires. Cette organisation dépend de nombreux facteurs, en particulier le nombre et la répartition des compétences nationales dans le domaine routier, ainsi que le nombre d'activités externalisées. Concernant la répartition des compétences, la tendance actuelle consiste à séparer les fonctions stratégiques des fonctions d'exécution, par la création d'une agence ou d'une société séparée du ministère. A l'inverse de ces Directions des routes, les responsabilités des organisations séparées du ministère se concentrent uniquement sur toutes les fonctions d'exécution liées aux infrastructures routières.

Dans cette optique, mettre en perspective l'organisation des administrations routières dans différents pays européens s'avérait instructif, et l'étude remise par la DGTPE en 2004 a permis de tels éclaircissements. **Il convient désormais de s'intéresser à d'autres pays afin de mieux apprécier ces différences d'organisation et de financement entre les pays, d'en dégager les principales tendances et de mettre ainsi en lumière le lien entre l'organisation et le financement des routes.**

Ainsi les thèmes abordés dans l'étude de 2004 (Organisation de l'administration routière, centrale et déconcentrée (ou nationale et régionale) ; Relations entre l'Etat et les autres entités administratives (régions, départements, communes) dans le domaine routier ; les types de contrat d'entretien routier ; financement des routes) ont été approfondis dans le cas d'autres pays, notamment en ce qui concerne les problèmes liés à la régulation des taux de péage et à l'affectation par exemple. Au vu des grandes tendances décrites dans le rapport de 2004, il est en effet apparu que le rôle de l'Etat évoluait de plus en plus dans le secteur routier vers **un rôle de régulation**. Les questions d'efficacité, d'équité, d'intérêt collectif ou encore d'acceptabilité sociale, de développement durable sont ainsi particulièrement prégnantes et conduisent à un renforcement des fonctions stratégiques de l'Etat. A cet égard la définition de critères de performance dans les administrations routières est un thème abordé dans cette nouvelle étude. **D'une manière générale, cette nouvelle étude s'efforce de mettre en évidence les logiques d'autonomisation auxquelles conduisent les réorganisations des secteurs routiers et d'identifier les mécanismes de régulation (et de contrôle) correspondants.**

On trouvera ci-après les contributions des dix Missions Economiques concernées.

SOMMAIRE

AUSTRALIE	PAGE 4
BRESIL	PAGE 10
CHILI	PAGE 14
CHINE	PAGE 19
HONGRIE	PAGE 22
LETTONIE	PAGE 32
POLOGNE	PAGE 36
REPUBLIQUE TCHEQUE	PAGE 42
SLOVAQUIE	PAGE 47
SLOVENIE	PAGE 54

AUSTRALIE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

Superficie	7 682 300 km ²
Population (2004)	20,1 millions d'habitants
Densité	2,5 habitants/km ²
Croissance démographique	1,2 %

Organisation politique

- Démocratie fédérale de six Etats et de 2 Territoires (depuis 1901)
- Régime parlementaire bicaméral
- Chef de l'Etat : Reine Elisabeth II, représentée par le Gouverneur général (Major General JEFFERY, depuis juin 2003)
- Premier Ministre : John HOWARD, libéral (depuis mars 1996)
- Ministre des Affaires Etrangères : Alexander Downer
- Parlement :
 - Chambre des Représentants (150 députés élus au suffrage universel direct selon un système de préférentiel pour trois ans)
 - Sénat (76 sénateurs élus pour six ans au suffrage universel selon un système de représentation proportionnelle par Etat et renouvelables par moitié tous les trois ans)

Organisation administrative

Il y a trois niveaux en Australie : l'Etat Fédéral, les Etats Fédérés et les collectivités locales. Les Etats fédérés et les collectivités locales se partagent la responsabilité du réseau routier, avec le cas échéant, des organismes ad hoc créés par les Etats. Des aides financières pour la construction et l'entretien leur sont attribuées par les Etats fédérés. Elles bénéficient également de programmes du gouvernement fédéral.

- Le gouvernement fédéral est chargé du réseau des autoroutes nationales. Il intervient également ponctuellement par des actions de soutien financier : aide à la modernisation/entretien du réseau local par les collectivités locales, participation au programme de suppression des points noirs et financement de routes classées d'importance nationale. Au sein du gouvernement fédéral, le Department of Transport and Regional Services – DOTARS, www.dotars.gov.au conseille les membres du gouvernement et assure le suivi des programmes d'aide décidés à ce niveau. **L'échelon fédéral est davantage un coordinateur et un financeur qu'un bâtisseur, il n'a pas de responsabilité de gestion directe.**

- Au niveau des Etats Fédérés, des agences sont chargées des routes. Elles ont toutes des sites web très complets qui donnent accès aux informations destinées aux usagers comme aux professionnels. Chaque Etat s'appuie sur ses structures techniques propres, à la personnalité juridique variable, du service public à l'établissement public. Leurs responsabilités se rapprochent des missions dévolues en France à la direction des routes et à la direction de la sécurité et de la circulation routière. Par ailleurs on trouve nombre d'organisations de type associatif au mandat ouvert (l'Australie est un pays de lobbys), chargé de coordonner et de promouvoir les actions des différents acteurs, publics ou privés, du secteur.

Nouvelle Galles du Sud NSW – RTA, Road and Traffic Authority, www.rta.nsw.gov.au Etablissement public de l'Etat de Nouvelle Galles du Sud, chargé des principaux axes routiers. Il gère 17 670 km de routes, y compris 3 106 km du réseau autoroutier national. Il gère également des routes de niveau local sur des secteurs dépourvus de collectivités locales. Egalement chargé de la sécurité routière, des immatriculations et des permis de conduire.

Victoria Vic – VicRoad, www.vicroads.vic.gov.au Etablissement public de l'Etat du Victoria, chargé du réseau routier : 22 240 km de routes et 4 924 ponts. Egalement chargé des programmes de sécurité routière, immatriculation des véhicules et permis de conduire.

Queensland Qld – Queensland Department of Main Roads, www.mainroads.qld.gov.au Service public chargé de la planification, conception, construction et entretien du réseau de l'Etat. A ce titre il est notamment chargé des 34 000 km de routes et des ouvrages d'art existants. Cela représente 20% du réseau pour 80% du trafic.

Australie Méridionale SA – Transport South Australia, www.transport.sa.gov.au Conseille le ministre pour le développement des politiques de transport, tous secteurs confondus. Est chargé de l'exploitation de l'entretien et du renouvellement/modernisation des infrastructures de l'Etat

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Sydney
Rédigé par : Bernard Moutou

Australie Occidentale WA – Main Roads Western Australia, www.mainroads.wa.gov.au Etablissement public chargé de la gestion du réseau routier de l'Etat soit 17 800 km de routes nationales et autoroutes.

Tasmanie Tas – Department of Infrastructures, Energy and Resources, www.transports.tas.gov.au

Territoire du Nord NT – Northern Territory Government Department of Infrastructure, Planning and Environment, www.nt.gov.au

Canberra - Department of Urban Services, www.urbanservices.act.gov.au

- Les collectivités locales (717 pour toute l'Australie) sont responsables des différentes catégories de routes classées rurales. Les services techniques des municipalités et notamment celles des grande villes peinent à maîtriser une conception et une mise en œuvre des politiques d'infrastructure de transport routier dans leur circonscription, Brisbane faisant figure d'exception. Des bureaux d'études et entreprises privées sont omniprésents à côté des collectivités locales.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Les routes sont classées en 9 catégories, 5 rurales et 4 urbaines. Les collectivités locales ont une compétence pour toutes les routes qui ne sont pas expressément attribuées à la compétence des Etats fédérés. Le niveau fédéral est responsable des « axes structurants ». Les Etats et Territoires sont chargés des principales routes en zones urbaines et en zone rurale (urban and rural arterials), les collectivités locales sont chargées des autres routes et des dessertes locales (local roads).

Routes ouvertes à la circulation - 30 juin 2004

	Unité	NSW	Vic.	Qld	SA	WA	Tas.	NT	Canberra
Bitume ou béton	km	91 746	76 000	70 608	28 557	50 562	10 456	6 463	2 570
Gravier, pierre concassée ou autre surface travaillée	km	90 421	53 800	52 513	40 825	55 044	13 343	6 763	128
Nivelées seulement	km		22 900	43 325	14 435	29 644	845	7 531	
Débroussaillées seulement	km	n.a.		14 859	12 757	13 189		1 340	-
Total	km	182 167	152 700	181 305	96 574	148 456	24 644	22 097	2 698
Pourcentage de surface totale recouverte (bitume ou béton)	%	50.4	49.8	38.9	29.6	34.1	42.4	29.2	95.3

Total routes couvertes : 336 962 km

Total autres : 477 000 km

Total Autoroutes : 18 700 (National Highway System) + Quelques centaines de km d'autoroutes concédées aux abords des grandes agglomérations.

Trafic (2003)

	Voitures	Deux roues	Camions <3,5 T	Poids lourds	Autres	Bus	Total
Véhicule/km (milliers)	151 743	1 376	32 671	13 609	203	1 893	201 497
Tonnage transporté (milliers)			121	1 432			1 553
Tkm (milliers)			6 710	146 067			152 777

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Niveau Fédéral

Department of Transport and Regional Services – DOTARS www.dotars.gov.au Le ministère des Transports et du Développement Régional est chargé de la coordination des transports au sein de la fédération australienne. Il intervient essentiellement par le biais de financement d'une partie de la construction et de l'entretien du réseau routier assurant les dessertes inter Etats et Territoires classées sous le terme « National Highway System » soit 18 700 km de routes. Classification créée en 1974.

National Transport Secretariat www.nts.gov.au Le NTS a été créé en mai 2000 pour assister les ministres des Etats et Territoires fédérés et du gouvernement fédéral dans la conduite des stratégies d'optimisation de l'organisation des transports australiens. Il conseille l'Australian Transport Council sur les interactions entre les différents modes de transport.

Australian Transport Council www.atccouncil.gov.au Forum ministériel rassemblant l'Etat fédéral et les Etats fédérés. Conseille les gouvernements sur l'intégration des différents modes transports et les questions de politique routière niveau national.

Niveau Etats fédérés

Les Etats fédérés sont chargés du financement, de la gestion et de l'exploitation des routes classées autoroutes nationales et sont chargés des mêmes responsabilités seuls ou avec les collectivités locales des routes classées principales (« Main Roads »). L'organisation des routes relève de la compétence de chacun des Etats et Territoires de la fédération. Ces responsabilités sont exercées avec des variantes au sein de chaque Etat. Les organismes en charge du réseau routier ont des statuts variables, du service public à l'agence routière relié par un pouvoir de tutelle à son ministère. Beaucoup de tâches sont externalisées au secteur privé.

Collectivités locales

Elles sont en règle générale chargées du financement et de la gestion des routes locales, soit environ 680 000 km représentant 85% de l'ensemble du réseau australien.

Les universités et instituts de formation forment les personnels qui choisissent d'entrer dans les métiers du BTP.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Les agences routières des Etats fédérés sont des administrations « corporatisées ». Il leur est conféré une logique d'entreprise afin de les amener à adopter des comportements du secteur privé. Leurs actionnaires appartiennent au secteur public et leur gestion est confiée à un conseil d'administration.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

New South Wales : <http://www.rta.nsw.gov.au>

Victoria : <http://www.vicroads.vic.gov.au>

Queensland : www.mainroads.qld.gov.au

Australie Méridionale : <http://www.transport.sa.gov.au>

Australie Occidentale : www.dpi.wa.gov.au/

Tasmanie : www.transport.tas.gov.au

Territoire du Nord : <http://www.ipe.nt.gov.au/>
 Canberra : www.urbanservices.act.gov.au

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Des groupes de travail ad hoc et des associations comme Austroads www.austroads.com.au participent à la réflexion sur la planification. Austroads regroupe la quasi-totalité des acteurs majeurs, publics et privés, australiens et néo-zélandais du secteur privé. Des propositions de groupes d'intérêts privés trouvent également des relais actifs dans le tissu associatif, et elles peuvent servir de base à des projets repris après examen par les autorités publiques.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Le réseau routier à la charge du gouvernement fédéral est financé par les recettes générales du gouvernement fédéral. Ce financement est voté chaque année avec le budget général. Les Etats et Territoires dotent leurs agences à partir de leur budget général. Par ailleurs, ces dernières sont de plus en plus appelées à fonctionner comme des entreprises privées et à équilibrer leur budget.

Voir tableau détaillé des financements du gouvernement fédéral en fin de cette contribution.

Budget routier

	année fiscale 99-00 (en milliers)	00-01	01-02	02-03
Gouvernement fédéral	1 675 AUD 1 047€	1 459 AUD 913 €	1 822 AUD 1 139 €	1 720 AUD 1 075 €
Etat Fédérés	3 143 AUD 1 966 €	3 764 AUD 2 354 €	3 599 AUD 2 250 €	3 695 AUD 2 311 €
Collectivités	2 632 AUD 1 646 €	2 290 AUD 1 432 €	2 264 AUD 1 415 €	2 240 AUD 1 401 €
Total	7 450 AUD 4 660 €	7 512 AUD 4 699 €	7 685 AUD 4 805 €	7 656 AUD 4 788 €

Source : DOTARS, 2004 ; ABS

La loi Australian Land Transport Development Act (1988) définit le cadre du financement des infrastructures routières par le gouvernement fédéral. Au début des années 90, les Etats fédérés et le gouvernement fédéral ont conclu un accord de partage de responsabilité du financement des routes. Les crédits routiers que le gouvernement fédéral verse aux Etats et Territoires sont fusionnés avec les fonds TVA qui leur sont versés depuis la mise en place de celle-ci en 2000. En ce qui concerne l'enveloppe budgétaire dédiée aux routes locales, elle est intégrée au budget du programme Road To Recovery. Il n'y a pas taxes affectées qui lient directement des dépenses et des recettes liées à la route.

La propriété et le contrôle du réseau routier sont à la charge des Etats fédérés, des Territoires et des collectivités locales. Le gouvernement fédéral intervient cependant également dans le financement du réseau :

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Sydney
Rédigé par : Bernard Moutou

- Pour la construction et l'entretien du réseau autoroutier national, National Highway System
- Participation à la construction des « Routes d'importance nationale » (Roads of National Importance), catégorie créée en 1996. Cofinancement avec les Etats fédérés.
- **Auslink.** Le plus important programme du gouvernement fédéral dans ce domaine est AusLink www.auslink.com.au 11,8 milliards AUD (7,38 Md€) affectés à la modernisation des réseaux de transports terrestres, principalement sur les axes de la côte Est (Brisbane - Sydney - Melbourne). Ce sont des cofinancements que le gouvernement fédéral propose pour inciter et orienter des aménagements qui sont par ailleurs de la compétence des Etats fédérés et Territoires ou des collectivités.
- **Roads to Recovery.** Le gouvernement fédéral a lancé ce programme en novembre 2000 (1,2 milliards AUD – 0,75 milliard Euro), venu compléter ses actions de soutien aux routes locales. Durée de vie : 1 janvier 2001 au 30 juin 2005. Une loi a été votée qui garantit le budget dans la durée, les financements sont affectés directement aux collectivités locales, qui déterminent ensuite elles-mêmes les projets qui en bénéficient.

Echéancier de déboursement du Roads to Recovery programme :

2000/01:	150 MAUD - 94 M €
2001/02:	300 MAUD - 187 M€
2002/03:	200 MAUD - 125 M€
2003/04:	300 MAUD - 187 M€
2004/05:	250 MAUD - 156 M€

La répartition des fonds entre les différents Etats et Territoires s'appuie sur les précédents historiques, la longueur du réseau et la population. La quote part entre les collectivités au sein de chaque Etat est établie selon une clef de répartition adoptée par la « State Grant Commission » de chaque Etat et Territoire www.dotars.gov.au/localgovt/fags/index.aspx.

Le gouvernement fédéral a annoncé en janvier 2004 qu'une nouvelle tranche de 1,2 milliard AUD (0,75 M €) serait affectée pour 4 années supplémentaires, à compter de 2005. L'échéancier de déboursement serait de 300 M AUD/an (187 M€); les deux tiers selon la formule utilisée par le précédent programme, et le solde serait consacré à des projets d'importance stratégique régionale. Ce qu'il faut entendre par projet d'importance stratégique régionale est en cours d'élaboration.

Le gouvernement veille par ailleurs à ce que les collectivités maintiennent leur budget dédié aux routes locales à un niveau au moins équivalent à ce qu'il était avant le lancement de ce programme par des engagements solennels des Premiers ministres de chaque Etat.

Ce programme se déroule en parallèle et s'ajoute au « Financial Assistance Grants Scheme », qui consacre environ 400 MAUD/an (250 M €) du gouvernement fédéral aux collectivités locales pour leur réseau routier rural.

- **National Black Spot Programme.** Le gouvernement fédéral participe également à un programme de résorption des points noirs, le National Road Safety Black Spot programme, créé à son initiative pour réduire les accidents de la route. Budget de 45 MAUD/an (28 milliards €) jusqu'en 2006. Le coût des accidents de la route en Australie est évalué à 15 milliards AUD/an (9,3 milliards €). (Source: [Bureau of Transport Economics](#) Report 102 ISSN 1440.9569, ISBN 0642 4269 May 2000)

Les péages sont relativement peu nombreux. Il s'agit d'ouvrages spécifiques : Sydney harbour Bridge, Sydney Harbour Tunnel, quelques tronçons urbains. Chaque Etat fédéré vote des lois autorisant la perception d'un péage. Les tarifs sont négociés entre l'Etat et la société concessionnaire retenue lors de la rédaction finale du contrat. Des formules de réévaluation sont inscrites (formules de « rise and fall »), et liées à l'inflation. Les tarifs sont établis selon ce que les usagers sont prêts à payer. S'il s'avère qu'un tarif est trop faible pour l'équilibre financier d'un contrat, des clauses peuvent jouer pour adapter les subventions ou modifier la durée d'exploitation. L'Australian Competition and Consumer Commission, www.accc.gov.au est l'organisme indépendant chargé du contrôle des tarifs, il peut être saisi par des particuliers.

La nécessité de décongestionner les grandes agglomérations favorise progressivement l'émergence de projets en ppp/pfi (partenariat public privé). Les quelques réalisations en service (pas uniquement dans le secteur routier) offrent des résultats contrastés et les autorités australiennes s'engagent sur cette technique qui n'est pas aussi développée qu'en France de manière mesurée.

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté ? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Lorsqu'une opération est lancée, le maître d'ouvrage représenté par un directeur d'investissement a plusieurs possibilités : tout confier au secteur privé, ce qui est souvent le cas pour les collectivités locales, ou s'adresser à des services techniques centraux pour organiser l'opération. Dans ce dernier cas, les services centraux procèdent soit en interne, avec ou sans consultant, soit traitent avec le secteur privé. Le statut de ces services centraux rend leur règles de fonctionnement proches du privé (plusieurs services centraux peuvent être mis en concurrence) les relations sont régies par les contrats.

La démarche australienne est marquée par la flexibilité et le pragmatisme. Les différences essentielles avec les procédures française (Appel d'offre, enquête publique, étude d'impact...) viennent de l'utilisation de listes pour consulter et du recours à des plans qualité au lieu et place des contrôle du maître d'ouvrage.

L'utilisation de listes fait travailler des sociétés connues ayant des antécédents positifs. Des sociétés étrangères ou locales mais débutantes, devront s'associer en coentreprise avec des groupes connus pour se faire reconnaître. L'appui d'un réseau est crucial.

Un plan qualité est fondamental. Les entreprises sont pour la plupart certifiées ISO 9001 ou 9002. Lors d'une opération, les candidats doivent fournir, lors de la consultation, un plan qualité et expliquer la méthodologie qu'ils vont mettre en œuvre pour parvenir à ce respect de la qualité. L'entreprise réalise en interne les contrôles et fournit aux responsables du projet les résultats de ces contrôles. Les contrôles externes sont rares, les entreprises se contrôlent elles-mêmes. Il n'y a souvent qu'un contrôle a posteriori. En cours de réalisation, le maître d'ouvrage est peu sollicité.

Les assurances sont définies de manière contractuelle. Elles sont en général inférieures à 10 ans sur le gros œuvre. Les concepteurs sont responsables de leur projet pendant 20 ans.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

Des règles techniques sont établies par l'office australien de normalisation, Standards Australia www.standards.com.au, organisme privé qui émet des recommandations. Les Etats fédérés les reprennent, parfois avec des variantes d'Etat à l'autre.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

Réponse dans le corps de texte des autres réponses

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Une réorganisation du système actuel n'est pas à l'ordre du jour. Les Etats fédérés, plus réactifs que proactifs, ont une gestion pragmatique. Elle se traduit cependant par une demande non satisfaite de planification à l'échelle du pays. Cette remarque peut se faire au niveau fédéral comme pour chaque Etat fédéré, où les difficultés de maîtriser l'évolution de l'offre de transport en milieu urbain reflètent la faiblesse des instruments de planification et l'absence d'une réelle politique de transport intégrée à une politique d'urbanisme. La géographie australienne (14 fois la France, plusieurs pôles de quelques millions d'habitants séparés par des milliers de km), un des pays à la plus forte concentration urbaine mais dans un habitat très étalé où domine la maison individuelle, créent un univers où la voiture individuelle est reine. Les besoins de financement sont énormes pour l'entretien et la modernisation du réseau. Les pouvoirs publics devraient progressivement ouvrir le cadre juridique de la gestion déléguée de service public (les partenariats publics privés) pour partager avec les investisseurs privés la charge énorme des investissements.

BRÉSIL

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

L'Etat Fédéral Brésilien est dénommé Union divisée en 26 Etats Fédérés et un Distrito Fédéral, et 5 500 communes. Les Etats sont regroupés sous forme de 5 grandes régions qui ne disposent d'aucun pouvoir politique. Les communes sont parfois regroupées sous la forme de régions métropolitaines dont les politiques relèvent des gouvernements des Etats et qui ne disposent pas encore d'autonomie politique ou administrative.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Au Brésil, le réseau routier fédéral (qui dépend de l'Union) est de 72 000 km de routes, dont 58 000 km revêtues. Le réseau des Etats Fédérés est de 200 000 km, dont 85 000 km de routes revêtues. Le réseau municipal atteint environ 1,5 million de km, dont 17 000 km de routes revêtues. 4 300 km de routes fédérales et 5 400 km de routes fédérées sont concédées au secteur privé. L'administration de certaines routes fédérales a été transférée aux Etats Fédérés. Ainsi, sur 4300 km de routes fédérales concédées, seules 1500 km sont en fait de la responsabilité de l'Union. Dans l'Etat de São Paulo, le réseau routier concédé représente 15% du linéaire des routes revêtues et supporte 50% du trafic.

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Le ministère de tutelle est le Ministère des Transports. Au niveau national, le transport routier est géré par plusieurs entités :

- Ministère des Transports : Département des Programmes de Transports Terrestres (responsable au niveau fédéral de la formulation, de la coordination et de la supervision des grandes orientations de la politique des transports routiers et de la définition des programmes d'investissements) ;
- le DNIT (Département National des Infrastructures de Transport), entité rattachée au ministère des Transports et créée en 2002 en remplacement du DNER (Département National des Routes et des Chaussées), est responsable, à travers sa direction des transports terrestres, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation des routes fédérales sous gestion directe de l'Union (soit l'ensemble du réseau moins les 4% du réseau concédé) ;
- l'ANTT, (Agence Nationale des Transports Terrestres) entité rattachée au ministère des Transports, agence de régulation en charge de suivre les concessions de routes fédérales existantes et de contrôler l'application des contrats établis avec les concessionnaires.

Les services déconcentrés sont réalisés par les 23 unités du DNIT qui disposent de services techniques propres. Il existe une unité pour un ou deux Etats Fédérés. Certains travaux routiers sont également réalisés par l'armée : le Département d'Ingénierie et de Construction (DEC), via les unités des Etats (bataillons, groupements).

Les écoles de formations propres :

L'IME (Institut Militaire d'Ingénierie), organe de l'armée brésilienne chargé de former les ressources humaines en ingénierie. L'IME offre également des formations de niveau master et doctorat (post-graduation) pour les civils déjà formés. L'IME réalise des études et des projets d'ingénierie pour certains organes recensés (Union, Etat, etc.).

L'IPR (institut de Recherche Routière), dépend du DNIT et est responsable de l'établissement des normes et de manuels. L'IPR réalise des tests en laboratoire (échantillons de sols, roche, béton, etc.) et développe un certain nombre d'études dans le domaine routier. Ses moyens sont faibles.

L'IPT (Institut de Recherche Technologique) a également signé certains accords avec les autorités.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

L'administration nationale est responsable de la construction, de la maintenance et de l'exploitation des routes fédérales sous gestion directe de l'Union (soit l'ensemble du réseau moins les 4% du réseau concédé). La planification est de la responsabilité du ministère des Transports. Il n'y a pas de mission relative au réseau routier non national. Les services déconcentrés exécutent les travaux.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

Ministère : <http://www.transportes.gov.br/> (rubrique : Conheça o Ministerio)

DNIT : <http://www.dnit.gov.br/quem.asp>

A noter que le DNIT a aussi en charge les voies ferrées, les voies fluviale et les ports.

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Il existe au niveau gouvernemental un Plan d'Action Pluri-Annuel (PPA) sur la période 2004-2007 pour les investissements dans les infrastructures, qui inclut tous les secteurs de l'économie, dont le secteur routier. Le ministère du Plan établit ce PPA en concertation avec les autres ministères (dont celui des Transports), les Etats fédérés et les Municipalités.

Les concertations sont faites à travers deux forums : le forum des Secrétariats d'Etat aux Transports et le forum des Secrétariats d'Etat à la Planification. Par ailleurs, des audiences sont réalisées dans certains Etats avec les entités publiques, les ONGs, les associations du secteur, la société civile.

Les PPA sont révisés annuellement. Chaque année, le budget annuel fixe les investissements à réaliser sur l'année, le budget est élaboré à partir des recommandations du PPA.

Les Etats fédérés élaborent leurs propres PPA. Certains Etats développent par ailleurs des plans de transports à moyen terme. Par exemple, l'Etat de São Paulo a élaboré le PDDT (Plan Directeur de Développement des Transport) : 2000-2020 (révision en cours en 2005) et l'Etat de Bahia le PELTBAHIA (Programme Estadual de Logistique et de Transport de l'Etat de Bahia) horizon 2020 (et plan prioritaire d'action pour 2004-2007).

Enfin, les Etats doivent depuis peu établir, à l'attention du gouvernement fédéral, des plans d'investissements pour l'utilisation des ressources de la CIDE, la CIDE étant un impôt prélevé par le Ministère des Transport et redistribué aux Etats Fédéré (cf question suivante).

Le poids des études économiques à ce stade est restreint. Les priorités sont identifiées en considérant les retombées économiques globales pour les Etats Fédérés et l'Etat Brésilien.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Le réseau national est financé sur le budget du ministère des Transports, négocié avec le ministère des Finances. Des co-financements sont généralement apportés par les Etats Fédérés pour les routes traversant leur région. De

la même manière, le ministère des Transports co-finance certaines routes fédérées qui ont une importance à l'échelle nationale.

Afin de financer le programme des infrastructures de transports, la CIDE (Contribution d'Intervention dans le Domaine Economique) a été créée en 2001. Cet impôt, prélevé sur l'importation et la vente de carburants (gaz naturel, alcool éthylique combustible, pétrole et ses dérivés), représente une recette d'environ 3 Md€ par an qui doit normalement être destinée au secteur des transports (dans les faits, une grande partie des ressources est utilisée pour atteindre l'objectif d'excédent budgétaire primaire). 25 à 29% des recettes de la CIDE sont reversées aux Etats fédérés pour leurs programmes de transports.

Par ailleurs, certains Etats fédérés ont créés des Fonds de Transports pour financer les investissements dans le secteur (FUNTRANS dans l'Etat du Minas Gerais, FETHAB dans l'Etat du Mato Grosso, etc.). Ces fonds sont en général alimentés par des taxes sur les produits agricoles et sur les carburants. Les ressources peuvent également provenir de l'ICMS (Impôt sur la Circulation des Marchandises).

La construction d'autoroutes nouvelles ne bénéficie pas des recettes de péage des autoroutes existantes. Celles-ci sont affectées uniquement aux investissements réalisés sur l'axe concédé en question. Le montant initial ou la redevance annuelle payée à l'Union, l'Etat ou la Municipalité pour la concession peut en revanche être réinvesti sur d'autres axes.

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté ? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Les grandes étapes préalables sont : études préliminaires, études d'avant-projet, études basiques, études d'exécution. C'est le ministère des Transports qui décide et le DNIT qui réalise, en coordination avec des entités publiques ou privées (IME par exemple). C'est l'Union (budget ministère des Transports) qui paie, ainsi qu'éventuellement les Etat fédérés et les Municipalités selon le projet. Une étape importante est l'étude d'impact environnemental et son approbation. Les projets prennent souvent du retard car le processus d'approbation est long : plusieurs révisions successives du projet sont imposées afin de diminuer les conséquences sur l'environnement. Des audiences publiques sont réalisées pour chaque projet auprès des collectivités locales et de la société civile.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

Le réseau national est géré par l'Union et concerne les principaux axes traversant le Brésil et les axes radiaux au départ de la capitale, ainsi que certains axes régionaux (principalement dans l'Etat du Minas Gerais et du Rio Grande do Sul).

Les axes régionaux/locaux sont généralement gérés par les Etats fédérés. Il y a également un certain nombre de routes fédérales dont la gestion a été déléguée aux Etats fédérés.

Sur le réseau national non concédé, l'Etat gère tout : programmation, conception, construction et entretien des ouvrages. De la même manière, dans la majorité des cas, les Etats fédérés gèrent le réseau de leur Etat non concédé. Il existe cependant des programmes de gestion déléguée de certains axes, pour lesquels sont établis des critères de performance. Il s'agit des programmes CREMA (Contrat de Réhabilitation et de Maintenance) de 5 ans et CREMINHA de 2 ans financés par la Banque Mondiale. Ce sont des contrats de gestion avec des entreprises privées, qui comprennent des travaux initiaux de réhabilitation et l'entretien général du réseau routier, selon des objectifs de performance définis dans les contrats. Les Etats du Rio Grande do Sul et de Goias ont déjà adopté le modèle, qui devrait être élargi à l'ensemble des Etats ou au DNIT.

L'Etat n'a pas de mission de contrôle sur le réseau local. Seules les routes fédérales qui ont été déléguées aux Etats fédérés devraient normalement être sous le contrôle de l'Union, mais ce n'est pas le cas dans la pratique.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

Non. L'Etat décide de participer ou non financièrement aux projets du réseau non national. Il n'y a pas de contrôle sur la gestion et l'exploitation, ni sur la sécurité routière. Il existe cependant des accords sur ce dernier thème. La Police Fédérale peut être mise à disposition des Etats par exemple.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

L'organisation routière a été modifiée en 2002, afin de permettre une meilleure intégration des modes de transports (routier, ferroviaire, fluvial). Il n'y a pas de nouveaux projets d'évolution dans l'organisation.

La permanence d'un réseau fédéral conséquent, qui devrait avoir des vertus en termes d'aménagement du territoire, se traduit dans les faits par une qualité relative moindre de ce réseau par rapport à celui des Etats (surtout dans les Etats les plus développés) et des retards dans les projets de réhabilitation, d'entretien et de construction de routes fédérales. La tendance va cependant vers la délégation de la gestion des routes fédérales aux Etats.

CHILI

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

Le Chili est un Etat unitaire (Constitution de 1980) : le territoire de la République se divise en 13 régions, elles-mêmes divisées en 50 provinces. Le Chili prétend également à une section de l'Antarctique.

Un intendant nommé par le pouvoir central est en charge de chaque Région. Ses attributions sont comparables à celles d'un Préfet de Région (PR), à la nuance près que sa responsabilité, en termes de négociations avec les collectivités locales (CL), est bien inférieure à celle que connaissent les PR en France, puisque les seules CL sont au Chili les communes d'une part (345 au total) et que le niveau de décentralisation est au Chili très limité d'autre part.

L'intendant est conseillé par un Conseil Régional de Développement et par des Secrétaires Généraux de Planification et de Coordination.

Chaque province est administrée par un Gouverneur (nommés par le pouvoir central) dont la principale responsabilité est de veiller au respect de l'ordre public.

Le Maire et le Conseil de Développement Communal gèrent la commune, avec l'aide du Secrétariat Communal de Planification et de Coordination.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ? Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ?**

Au total, le réseau routier chilien s'élève à 80.700 km (dont seulement 21 % revêtus). Ce réseau se décompose, au niveau de la Maîtrise d'Ouvrage définie au Chili principalement par les concepts de Propriété et de Gestion globale des infrastructures, comme suit :

=> Réseau sous MO du ministère des Travaux Publics (ministère des Obras Públicas, MOP)/Direction des Routes (Dirección de Vialidad) :

Le MOP (Direction des Routes) est MO du réseau international (liaisons transfrontalières) et national structurant, ainsi que des voies urbaines structurantes. La MO de ces axes, situés dans le périmètre défini comme urbanisé, et qui de ce fait devraient relever de la MO du ministère du Logement et de l'Urbanisme (voir ci-après), est transférée au MOP par Décret, dès lors qu'elles sont reliées à des axes interurbains structurants, et participent ainsi à la fonction de transit national.

La Direction des Routes (Dirección de Vialidad) du MOP est le service compétent responsable de ce réseau, avec la Coordination Générale des Concessions, pour ce qui concerne exclusivement les ouvrages concédés.

Au total, l'ensemble du réseau géré par le MOP comporte environ 2500 km concédés, représentant 25 concessions.

=> Réseau sous MO du ministère du Logement et de l'Urbanisme (ministère de Vivienda y Urbanismo, MINVU) :

Le MINVU est MO de l'ensemble des voies urbaines secondaires, c'est à dire l'ensemble des voies situées à l'intérieur des périmètres urbains, à l'exception de celles définies ci-avant comme voies urbaines structurantes.

Il est important toutefois de souligner que le ministère des Transports (en réalité Secrétariat d'Etat sous tutelle du ministère des Travaux Publics, des Transports et des Télécommunications, MOPTT) est compétent sur le réseau urbain, en matière de détermination des caractéristiques physiques et opérationnelles (dont signalisation) des infrastructures, en vue de satisfaire leur adéquation avec la fonction dévolue à l'infrastructure, dans le cadre

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Santiago du Chili
Rédigé par : Hervé Coulomb

de la politique de transports du gouvernement. Curieusement, le ministère des Transports, en revanche, n'exerce pas cette compétence sur le réseau interurbain, ce qui traduit la prépondérance des enjeux liés au transit urbain et le niveau encore très limité des problèmes de trafic en milieu interurbain.

Enfin, on notera que les communes n'ont pour seules compétences routières celles liées à l'entretien du réseau situé sur leur territoire, tâche qu'elles sont tenues de satisfaire sur leur fonds propres (dans la plupart des cas très limités, d'où un certain nombre de difficultés...). Exceptionnellement, dans le cadre d'un concours, elles sont susceptibles d'obtenir une dotation, sur Fonds National de Développement Régional (FNDR), dans le cadre d'un aménagement spécifique, mais ce type de situation reste exceptionnel.

- **Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ?**

Le gouvernement étudie actuellement la transformation d'une partie des services du MOP en agence de statut parapublic. L'objectif est notamment de permettre la réduction des dépenses publiques tout en exerçant un attrait plus grand auprès des professionnels de qualité grâce à une rémunération supérieure.

- **Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Le niveau déconcentré est constitué par :

- les Secrétariats Régionaux Ministériels (Secretaría Regional Ministerial, SEREMI) chargés de veiller à l'application de la politique du ministère concerné ;
- les Directions Régionales Techniques (Routes, Eau, Aéroports, etc...) pour ce qui concerne le MOP (Décret 850) et, dans le cas du MINVU, les Services Régionaux du Logement et de l'Urbanisme (SERVIU). Il s'agit de services techniques qui contribuent également au diagnostic de la situation mais les choix, en matière de développement du réseau, sont faits par l'échelon central. En particulier, le Secrétariat Général aux Transports (Secretaría General de Transportes, SECTRA), organisme interministériel, dirige (sous-traitance au privé) la plupart des études amont (voir infra). Le rôle de la SECTRA est comparable à celui des CETE en France, à la différence qu'il intervient sur l'ensemble des modes de transports, y compris collectifs.

Il n'existe pas d'école de formation liée à la carrière d'ingénieur ou de technicien routiers. Ces derniers proviennent en grande majorité des universités (Universidad Católica, Universidad de Chile, Universidad de Santiago, Universidad Santa María à Valparaiso, etc...).

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ?**

Voir supra.

- **Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ?**

Voir supra.

- **Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ?**

L'amélioration des flux de transit, le désenclavement et développement économique essentiellement. En particulier, l'accessibilité portuaire et les liaisons transfrontalières sont des thèmes jugés prioritaires par les autorités.

- **Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ?**

Oui, sauf sur le réseau concédé dont l'exploitation est gérée par le concessionnaire.

- **Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Voir supra.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

www.vialidad.cl

www.concesioneschile.cl

www.minvu.cl

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ?**

Oui, le MOP et le MINVU ont pour attribution l'établissement de ces schémas de planification, pour ce qui concerne leurs réseaux respectifs. Ces schémas sont de trois catégories : court, moyen et long terme, de durées respectives 3, 5 et 10 ans. Ils sont exécutés au niveau national par le MOP mais au niveau régional par le MINVU (on notera que le MINVU se caractérise par un niveau de déconcentration bien plus important que le MOP).

- **Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Ces schémas sont approuvés au vu des études d'évaluation :

- socio-économiques pour les infrastructures financées par le secteur privé (concessions)
- uniquement sociales pour les infrastructures financées sur fonds publics.

Dans les deux cas, c'est le ministère de la Planification (MIDEPLAN), dans le cadre de la procédure intitulée « Sistema Nacional de Inversiones - SNI » (Système National d'Investissements), qui approuve ces études qui sont sous-traitées au privées (comme toutes les études de toutes les administrations au Chili) et dirigées par :

- SECTRA dans la plupart des cas en milieu urbain (exceptionnellement par le MOP sur le réseau structurant urbain)
- Le MOP en rase campagne (exceptionnellement SECTRA).

Il faut souligner l'importance de ces études et du taux de rentabilité qui en résulte, puisque seul les projets proposés donc le TR est > à 8 % sont présentés aux politiques.

L'approbation des études d'évaluation, puis de l'ensemble d'un schéma de planification, par le SNI, permet au ministère des Finances (Ministerio de Hacienda) d'assigner le budget nécessaire à l'étape suivante, à savoir, les études détaillées d'ingénierie (études correspondant au niveau Projet français).

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Au Chili, la totalité des investissements routiers publics sont réalisés sur fonds propres de l'administration maître d'ouvrage. Seules les dépenses d'entretien du réseau, en milieu urbain, sont à la charge des municipalités (sur leurs fonds propres également). Il n'existe aucun fonds spécifique de financement et le Chili ne fait plus appel pour la route, depuis le début des années 1990, aux financements internationaux (la Banque

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Santiago du Chili
Rédigé par : Hervé Coulomb

Interaméricaine de Développement a financé jusqu'à cette date en revanche un certain nombre de projets routiers au Chili).

Il n'existe donc aucun type de financements croisés ou fléchés, ni de ressources extérieures au budget de l'Etat, sauf bien entendu dans le cas des aménagements concédés.

Il faut toutefois signaler que par le passé, certains aménagements routiers ont été pré financés par l'Etat, mais dotés de péages, dits « péages publics ». Cette situation a disparu mais subsistent encore quelques derniers péages de ce type.

Dans tous les cas, c'est la Coordination Générale des Concessions, divisions du MOP, qui régule les tarifs des péages (privés ou publics) sur la base des spécifications des contrats des concessions.

Le MOPTT dispose d'un budget annuel de l'ordre de 1 MdUSD, dont 600 MUSD sont consacrés aux routes (hors concessions). Le MOP finance près de 70% des travaux engagés sur fonds publics (88,5% sur le réseau interurbain).

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

La procédure se décompose comme suit :

- Etudes d'évaluation sociale (infrastructure non concédée) ou socio-économique (infrastructure concédée). Voir supra le détail de cette procédure.
- Approbation par le MIDEPLAN (SNI)
- Délégation budgétaire
- Réalisation des « études d'ingénierie » (études Projet) : ces études sont dirigées (sous-traitance, voir supra) par les services techniques régionaux du MOP ou du MINVU (voir supra). Dans certains cas, comme ceux de projets situés dans une région éloignée ne disposant pas d'un service technique aux moyens en personnels suffisants, ces études sont réalisées par la SECTRA. Dans tous les cas, les études d'ingénierie doivent être à terme validées par la l'échelon central.
- Approbation par le MIDEPLAN (SNI)
- Délégation budgétaire
- Démarrage des travaux.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ?**

Les Directions Régionales des Routes du MOP.

- **Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ?**

Aucune modalité d'intervention permise dans un cadre officiel.

- **Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ?**

Les services techniques municipaux.

- **Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ?**

L'entretien est assuré par l'échelon communal, sur ses fonds propres, et l'Etat jusqu'à présent semble peu sensible aux requêtes des communes qui se plaignent de ne pas disposer de moyens suffisants pour garantir un entretien efficace de la voirie.

- **L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Santiago du Chili
Rédigé par : Hervé Coulomb

L'imposition de règles techniques et l'exercice d'un contrôle par l'Etat est délicate compte tenu de ce qui précède. Néanmoins, conscient de la difficulté des communes à assurer l'entretien avec un budget réduit, la Direction des Routes a obtenu un budget pour la conduite d'un programme visant à réduire sensiblement la proportion de chaussées non revêtue (actuellement, 79 % du réseau, soit 64.000 km environ !). Il s'agit du programme pluriannuel « Carreteras 5000 » visant le revêtement bon marché, dans un premier temps, de 5000 km de routes.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ?**

Oui compte tenu du caractère très centralisé de l'Etat chilien (financement 100 % sur l'ensemble des investissements routiers non concédés).

- **Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

Même réponse, sauf pour l'entretien qui est assuré par les CL. Sur ce dernier point, la réponse est donnée au paragraphe précédent.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Au-delà du projet encore très mal défini de création d'une éventuelle agence au sein du MOP, il n'existe pas de projet tangible d'évolution de l'organisation. Les pistes possibles d'amélioration pourraient le cas échéant concerner :

- le choix de limiter à l'aspect social les études d'évaluation pour les projets routiers non concédés.
- la M.O partagée entre deux ministères distincts, MOP et MINVU...
- la création d'un véritable ministère unique, des Travaux Publics, des Transports et des Télécommunications car actuellement, le MOPTT est constitué de deux ministères distincts (MOP et MTT), même si physiquement, le ministre est le même (Jaime Estévez est ainsi en réalité « deux fois ministre »).

CHINE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

La Chine continentale est découpée en 27 provinces et quatre municipalités dépendant directement du gouvernement central.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Réseau routier en 2003

Un total de 1 810 000 km de routes, réparties de la manière suivante :

Réseau national : 128 000 km, soit 7.1%

Réseau provincial : 223 000 km soit 12.3%

County Road : 473 000 km soit 26.1%

Rural Road : 898 000 km soit 49.7%

Accommodation Road : 87 000 km soit 4.8%

Classification technique:

Autoroutes : 30 000 km, dont 4615 km entrés en service pour l'année 2003

Classe I : 30 000 km

Classe II : 212 000 km

Classe III : 325 000 km

Classe IV : 842 000 km

Hors standart : 371 000 km

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Ministère de tutelle : ministère des Communications (équivalent du ministère des Transports en France). La direction des routes (le bureau des routes) est une administration faisant partie du ministère des Communications. Pas de réforme organisationnelle en cours.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

La direction des routes supervise et choisit les grandes orientations dans le domaine de la construction et du transport routier ; fait les normes et standards routiers ; s'assure du bon fonctionnement concurrentiel du domaine routier ; supervise la réalisation des grands projets de construction routière. Il n'y a pas de services déconcentrés, le système est décentralisé au niveau des provinces. La construction et la gestion des routes elle-même dépendent directement du bureau des communications des provinces ou municipalités autonomes. C'est un système complètement décentralisé. Le niveau central s'occupe surtout des normes et standards technique ainsi que des orientations générales (par exemple le plan de construction des autoroutes pour les 25 prochaines années), mais ne s'occupe ni de la construction ni de l'exploitation, qui sont de la compétence des provinces.

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Pékin
Rédigé par : Charles Chemin

Les provinces financent également elles-mêmes leurs routes, mais peuvent recevoir des subventions du niveau central.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

Pas disponible. En annexe 1 adressée séparément, l'organigramme du ministère des Communications, dont dépend la direction des routes.

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Voir en annexe 2 adressée séparément le programme autoroutier jusqu'à 2030.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Ce sont les provinces qui financent toutes les routes (nationales, provinciales et cantonales (county)). Elles peuvent recevoir des subventions globales de l'Etat central pour compléter leur budget. (Elles reçoivent également de nombreux prêts de la Banque Mondiale et de la Banque Asiatique de Développement). Il ne semble pas qu'il y ait ni financement croisé ni financement fléché.

Les investissements dans les routes représentent 2.8% du PIB chinois (en 2002 et 2003) et se répartissent approximativement de la manière suivante : 60% pour les routes de classe I et les autoroutes, 25% pour l'amélioration des routes existantes, et 15% pour les routes de campagne.

Des investissements colossaux sont prévus dans les autoroutes (140 milliards de RMB par an, soit environ 14 milliards d'euros par an).

«... the bulk of financing for the coming years will have to come from public funds, either through taxation or issuance of public debt. However, traditional funding resources are insufficient to meet increasing demand, and this mode of financing is not sustainable. In China, road user charges include the vehicle purchase tax (\$4.5 billion in 2002), the road maintenance fee (\$10 billion in 2002), and the highway transport management fee (\$2.5 billion in 2002). Only 60 percent of the road maintenance fee is actually used for road maintenance (\$6 billion in 2002), with the rest (\$4 billion in 2002) being spent on new construction. This fee is inefficient, expensive to administer, easy to evade, and generates less than 40 percent of its potential. As a result, road user charges contributed only 28 percent of new construction expenditures in 2002 (\$11 billion for a total of \$38.9 billion). Consequently, the government needs to develop new sources of funding and build a reliable and stable financing scheme of road activities based on user fees. China has been discussing the introduction of a fuel tax for years, but no implementation has been decided yet, although the National Congress approved the tax in 1999, because of the difficult technical and political issues associated with it.» Rapport Banque Mondiale 2004

Il semble que le taux de péage soit fixé par l'Etat.

Gestion des autoroutes à péage : « The introduction of toll roads in China (\$7 billion of toll revenues in 2002) has been characterized by a proliferation of highway companies, each managing a relatively short section of road. This situation is inefficient in a number of ways, and studies carried out under institutional components of Bank-financed projects have suggested setting up commercialized corporations for the construction, operation, and maintenance of toll roads. Economies of scale would result from consolidating management and

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Pékin
Rédigé par : Charles Chemin

maintenance facilities at the provincial level and possibly on a wider scale. Furthermore, the question remains-how to regulate toll road companies ? A broader question is whether the current tolling policy is relevant. The average toll in China (U.S, cents 4.53 per car-km) is about the same as in developed countries, but the affordability rate (2.06 percent on average) is very high in comparison to rates in developed and other developing countries. (The affordability rate is the cost for a private car to travel 1,600 km on toll roads, expressed as a percentage of the average annual income per person.) Toll levels therefore deter potential users and reduce overall economic returns of toll roads.” Rapport Banque Mondiale 2004

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

C'est le bureau des routes de la province (qui dépend du bureau des communications, le PCD ou Provincial Communications Department) qui finance, construit et exploite la route (voir fiche de synthèse en annexe 3)

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

Gestion sur base territoriale (au niveau des provinces). Pas de critères de performance connus. Ce sont les provinces qui entretiennent également les routes, par l'intermédiaire de leur bureau des routes. L'Etat impose aux provinces des normes techniques.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Non

HONGRIE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

La Hongrie est organisée en 19 départements et 3158 communes. 7 de ses régions n'existent que d'un point de vue statistique. Ces régions statistiques sont importantes car elles sont amenées à gérer les fonds structurels qu'elles reçoivent de l'Union européenne. Une réforme de l'Etat serait nécessaire afin de créer ces régions en tant qu'entités administratives. Compléments d'informations (Annexes Hongrie 1 et 2 adressées séparément).

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

On distingue en Hongrie **deux types de réseaux** avec une longueur totale de 170 456 km :

- le **réseau routier national** qui comprend les autoroutes, voies rapides et routes nationales. Il appartient à l'Etat. (longueur de 30 638 km) ;
- le **réseau des routes départementales et communales** qui appartient depuis 1992 aux collectivités locales (longueur de 139 818 km).

La **classification du réseau routier national** a été fixée par le décret 19/1994 (V.31) toujours en vigueur. Le réseau national est divisé en trois catégories :

- le **réseau à grande vitesse** (Cf. carte du réseau autoroutier en 2015, annexe 3 adressée séparément):

Autoroutes

Voies rapides

- le **réseau des routes nationales** :

Routes nationales principales

Routes nationales secondaires

Intersections avec les routes à grande vitesse

- le **réseau des routes secondaires** :

Routes d'interconnexion

Voies d'accès

Routes conduisant à des terminus

Intersections sur les autoroutes et routes nationales

Accès à des aires de repos

Le réseau routier national, d'une longueur totale de **30 638 km représente 70% du trafic**. Il est réparti de la façon suivante :

- le **réseau à grande vitesse : autoroutes et voies rapides**¹. Ce réseau a une longueur de **686 km** (01/2005), dont **569 km d'autoroutes et 117 km de voies rapides**. Compte tenu du plan de développement, ce réseau est en constante évolution. 323 km d'autoroutes sont en construction d'ici fin 2006. La Hongrie devrait dépasser les 1000 km d'autoroutes en 2007. Il est prévu que d'ici 2015, 1500 km d'autoroutes supplémentaires soient construits, ce qui porterait le réseau total à 2500 km. Toutefois ce programme est jugé trop ambitieux et sera probablement revu à la baisse dans le schéma directeur qui est en cours d'élaboration au ministère de l'Economie et des Transports.

- le **réseau des routes nationales et routes secondaires** : 29 952 km.

¹ Routes qui remplissent les caractéristiques d'une autoroute mais n'ont pas le statut d'autoroute (exemple M0)

Année	Réseau à grande vitesse	Réseau des routes nationales	Réseau de routes secondaires	Total		
	Autoroutes	Voies rapides	Routes nationales principales	Routes nationales secondaires		
1998	448	51	2 166	4 535	23 045	30 245
2000	448	57	2 173	4 572	23 057	30 307
2004	569	117	2 166	4 350	23 436	30 638

Source : GKM-KSH 2004

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Ministère de tutelle et direction des routes

- Le **ministère de tutelle** de l'administration routière est le ministère de l'Economie et des Transports.

- La direction chargée des routes s'intitule « **direction du transport routier** », car elle intègre à la fois le transport routier et les infrastructures. Elle est un service du ministère. Voir tableau récapitulatif de l'organisation routière en Annexe 4 adressée séparément.

Organisation de l'administration routière hongroise :

Il n'existe pas en Hongrie une administration routière nationale unique, mais **plusieurs administrations routières distinctes**, selon qu'il s'agit :

- d'autoroutes et voies rapides : NA Rt et ÁAK.
- de routes nationales : UKIG.
- de routes départementales et communales : municipalités
- d'autoroutes en concession (AKA) (Cf. gestion du réseau)

Il existe peu de synergies entre ces différentes administrations.

Principaux acteurs

Nemzeti Autópalya Rt (NA Rt) : Société Anonyme des Autoroutes Nationales, chargée du développement et de la construction des autoroutes. Elle peut être considérée comme le maître d'ouvrage des autoroutes et voies rapides. Elle est chargée de la planification, du lancement des appels d'offres de construction, de la signature des contrats. Elle est une agence exécutive de l'Etat, puisque c'est elle qui est chargée de régler les factures relatives à la construction des autoroutes et voies rapides. La partie prenante majoritaire (99%) dans NA Rt est la Banque de développement hongroise (MFB), détenue par l'Etat.

Állami Autópályakezelő Rt (ÁAK) : Société Nationale pour la Gestion des Autoroutes, gestionnaire du réseau d'autoroutes et voies rapides. Depuis une date récente ÁAK est également chargée du financement des autoroutes, qui incombait jusqu'à présent à NA Rt (Cf. détails dans la partie financement).

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

Útgazdálkodási és koordinációs Igazgatóság (UKIG) : Direction pour la Gestion des Routes et la Coordination, directement rattachée au ministère. UKIG est le maître d'ouvrage et le gestionnaire du réseau de **routes nationales** et routes de contournement. UKIG dispose de sociétés d'utilité publique dans les 19 départements, avec qui UKIG a des relations contractuelles. La répartition des tâches est la suivante. Le siège à Budapest emploie 127 personnes et s'occupe de la préparation des projets (rôle de maître d'ouvrage), les 19 sociétés d'utilité publique dans les départements (4473 personnes) sont chargées de l'exploitation et de la maintenance du réseau. Elles disposent à cet effet de 75 sites qui exécutent les différents travaux opérationnels. La maintenance est l'une des activités les plus importantes.

Állami Közúti Műszaki és Információs Kht (AKMI) : Société pour l'Ingénierie Routière et l'Information. Les **services techniques** des routes sont regroupés au sein de cette entité dénommée AKMI. AKMI est une société d'utilité publique créée en 1996. Elle se définit comme un prestataire de services routiers et se trouve en contact avec tous les acteurs du secteur (du réseau à grande vitesse aux municipalités en passant par le réseau de routes nationales). AKMI est responsable de la réglementation technique et du contrôle technique du réseau national, de l'information routière (elle dispose à cette fin de base de données sur les routes, le trafic etc.). Elle est chargée de la gestion des données aux frontières (contrôle des poids des camions aux frontières et fourniture de permis de circulation). Elle dispose de 30 sites en Hongrie, dont 23 sont situés aux frontières et de 5 centres de contrôle. AKMI est également chargée de la **formation continue** sur tout le territoire dans le domaine des routes. Elle délivre ces formations en fonction des besoins pour des experts déjà en possession d'un diplôme. Il peut aussi s'agir de compléments de formations à tous les niveaux, pour des services ponctuels à la demande des collectivités locales. Ces formations vont de quelques jours à quelques mois.

Concernant le **réseau routier au niveau municipal**, les municipalités sont chargées de façon totalement indépendante et autonome de construire, entretenir et maintenir les routes. Le ministère de l'Economie et des Transports n'a **aucune influence** sur elles. Les municipalités financent tout sur leur propre budget. Il est à noter que, selon nos interlocuteurs, ce système est très regrettable. Le réseau routier de la ville de Budapest est le témoin de ce dysfonctionnement.

Formation

Il n'existe pas en Hongrie de formations propres pour l'ingénierie des routes, ce que les autorités regrettent étant donné le besoin important de spécialistes actuellement. Concernant la formation continue elle est assurée par AKMI pour tous les types de routes (Cf. supra).

Réforme organisationnelle

Une **réforme organisationnelle** est en cours actuellement. Elle est liée au financement² des autoroutes et voies rapides. Il s'agit de décisions politiques à très haut niveau (Ministre). Jusqu'à présent c'est Nemzeti Autópalya (NA Rt), filiale de la Banque hongroise de développement, MFB, qui était chargée du financement des autoroutes. Suite à une décision politique récente, c'est dorénavant l'exploitant des autoroutes, ÁAK, qui sera responsable de leur financement. En effet, depuis son entrée dans l'Union européenne, la Hongrie doit respecter les critères de Maastricht et notamment ramener son déficit public sous la barre des 3%. Pour 2005, l'objectif est de limiter le déficit à 4,7% du PIB. Compte tenu des importants projets de construction d'autoroutes, il a par conséquent été indispensable d'envisager un mode de financement alternatif. L'option retenue consiste à **débudgétariser** la construction des autoroutes, dont le financement a été transféré à ÁAK, en lui demandant de chercher des financements sur le marché financier par le biais d'émissions obligataires pour 25 ans et plus (voir financement).

² Bref historique : en 1998 le financement des autoroutes était assuré par NA Rt et la banque de développement MKB, actionnaire majoritaire de NA Rt. Lors du changement de gouvernement dans les années 2000, le gouvernement a racheté les dettes de NA Rt et décidé que les autoroutes seraient désormais **uniquement financées** à partir du budget central

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Comme évoqué précédemment il n'y a pas en Hongrie **une** administration routière nationale **unique**. La répartition des compétences est la suivante :

La **direction des transports routiers** fait des propositions concernant la politique routière au Secrétaire d'Etat chargé des Transports. C'est le Ministre de l'Economie et des Transports qui, sur les conseils du Secrétaire d'Etat en charge des transports, définit les grandes lignes de la politique en matière de transports et d'organisation routière. Le ministère de l'Economie et des Transports a par ailleurs un rôle de contrôle et de supervision. Il élabore les contrôles techniques, établit certaines règles.

Une **autorité supérieure en matière de transports**, directement rattachée au ministère, est chargée de délivrer les permis de construire : il s'agit de l'Inspection générale des transports (Közlekedési Főfelügyelet – KFF)³. A cette autorité est rattachée l'Inspection centrale des transports (Központi Közlekedési Felügyelet – KKF), dont dépendent les services placés dans les 19 départements (Megyei közlekedési Felügyelet) et les grandes villes. Les contrôles sont réalisés au niveau local par des services d'inspection, en collaboration avec d'autres services tels la police, les douanes.

NA Rt est le **maître d'ouvrage des autoroutes**. Le lien entre ministère de tutelle est **NA Rt** est le suivant : le ministre de l'Economie et des Transports nomme le directeur général de **NA Rt**, les membres du Conseil d'administration et du Conseil de surveillance. Toutefois **NA Rt** est autonome et gère (ou plutôt gèrait jusqu'à une date récente) l'argent de l'Etat inscrit au budget. **NA Rt** n'a aucune mission relative au réseau routier non national.

ÁAK est l'**exploitant des autoroutes** et du réseau des voies rapides.

UKIG est le **maître d'ouvrage des routes nationales**. Les sociétés d'utilité publique dépendant de **UKIG** dans les 19 départements s'occupent de la **maintenance du réseau des routes nationales**.

Le réseau des **routes départementales et municipales** est un réseau complètement à part, géré et financé par les municipalités.

Aucune passerelle n'existe entre les administrations des différents réseaux, ce qui, selon la direction des transports routiers est regrettable mais ne devrait pas changer dans un avenir proche.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

Cf. Annexe 3 adressée séparément – Tableau récapitulatif)

Portail des routes sur internet : www.kozut.hu

NA Rt : www.nart.hu

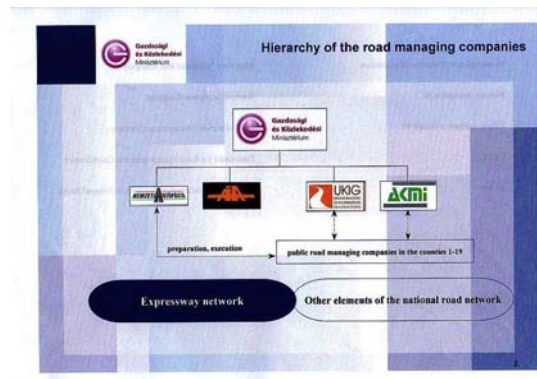
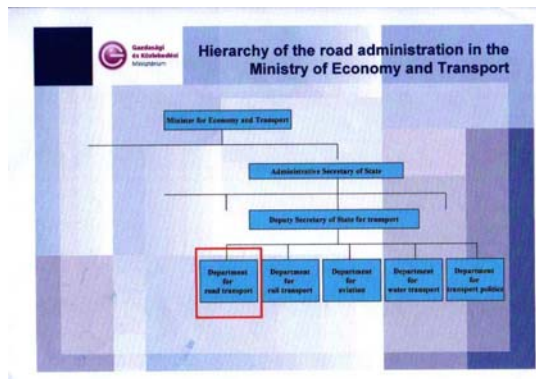
ÁAK : www.motorway.hu

UKIG : http://web.kozut.hu/cms/netalon.xml?data_id=1163

AKMI : http://web.kozut.hu/cms/netalon.xml?data_id=1162

AKA : www.aka.hu

³ Egalement compétente pour les autres modes de transport (ferroviaire, fluvial, aérien)



- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Parmi les éléments importants pour la planification et la programmation des infrastructures routières en Hongrie, on notera :

- en mars 2004, le Parlement hongrois a approuvé le **programme de développement des transports 2003-2015** qui consiste essentiellement à construire et améliorer les infrastructures qui relient la Hongrie au réseau de transport européen. Le montant total des investissements nécessaires lors d'une **première phase** (2003-2006) est estimé au total à 2300 Md HUF (9,2 Md €). Une part de 18 % sera financée sur fonds européens, le reste essentiellement sur le budget de l'Etat, une faible part grâce à des capitaux privés. La part consacrée aux infrastructures routières est de 1089 Md HUF (4,4 Md €). Le détail des investissements est fixé dans la loi sur les autoroutes (128/2003).

- deux textes juridiques particulièrement importants :

. **décret gouvernemental sur les routes 2044/2003** : il prévoit la construction de 850 km de routes d'ici 2006 (420 km à achever et 425 km construction à démarrer avant 2006). Coût prévu de l'investissement pour 2003-2006 : 1.658 Mds HUF (construction + exploitation + entretien) soit 2,1% du PIB⁴.

. **loi sur les autoroutes 128/2003** qui stipule qu'un budget de 1089 Mds HUF (4,4 Mds €) pour la période 2003-2007⁵ devra être mis en place. Il proviendra de trois sources différentes : le budget de l'Etat, les fonds européens et les capitaux privés (PPP). Les principaux tronçons à construire sont définis dans ce texte de loi. Cette loi stipule également que certains processus tels l'expropriation ou l'accord des autorités devront être accélérés.

- Selon nos interlocuteurs, un nouveau **schéma directeur des autoroutes** serait actuellement en cours d'élaboration. La Hongrie essaye d'ajuster le schéma au plan budgétaire de l'Union européenne. Il comprend un plan détaillé à moyen terme pour la période 2007-2013 et un schéma moins détaillé à long terme pour 2013-2020. Il n'est pas décidé à ce stade si ce schéma sera fixe ou glissant. Il s'agit d'un schéma technique basé sur des études et statistiques et socio-économiques. L'influence politique devrait être moins importante qu'auparavant et l'argument technique devrait primer. En effet, jusqu'à présent les décisions concernant les infrastructures routières étaient uniquement politiques. Ce schéma directeur lorsqu'il sera terminé (été 2005) sera présenté au Gouvernement, qui demandera aux milieux concernés de s'exprimer. Il devra ensuite être

⁴ au cours des dix dernières années, la Hongrie a affecté en moyenne 0,65% du PIB à la construction d'infrastructures routières

⁵ 327 Mds HUF en 2005- 347 Mds HUF en 2006 – 415 Mds HUF en 2007

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

approuvé par le Parlement. Il présentera la particularité de hiérarchiser la construction d'autoroutes/routes en tenant compte de leur urgence. Il prendra également en compte le trafic, l'environnement etc.

- Le **Plan National de Développement pour la période 2007-2013** en cours d'élaboration, précisera les orientations retenues par la Hongrie pour bénéficier de fonds européens qui devraient inclure une partie pour le développement de ses infrastructures.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Le **financement du réseau routier national** provient de différentes sources (Cf. Annexe 5 adressée séparément : clé de répartition de ÚFCE)

- budget de l'Etat
- revenus issus de la vignette
- taxes affectées
- fonds européens
- PPP

Le **financement des routes départementales et municipales** provient quant à lui d'une ligne budgétaire du ministère de l'Intérieur, chargé d'allouer des budgets aux municipalités.

Budget de l'Etat

Deux sources de financement différentes selon le type de réseaux FIFA et UFCE qui sont un élément du budget de l'Etat :

- **Réseau d'autoroutes et voies rapides** : il est financé à partir d'une ligne budgétaire intitulée **FIFA** (Felzárkóztatás és infrastruktúra fejlesztési alap : fonds pour le développement des infrastructures). Selon le décret 2044/2003, le montant alloué à FIFA pour la période 2003-2006 est de 273,8 Md HUF (1,095 Md €).
- **Réseau des routes nationales** : il est financé à partir d'une ligne budgétaire intitulée **UFCE** (Útfenntartási és fejlesztési céleldirányzat - Fonds spécial destiné à l'exploitation et au développement des routes). La dotation budgétaire pour UFCE est de 80 Mrd HUF (320 M€), bien en deçà des besoins nécessaires pour exploiter, développer et faire la maintenance du réseau des routes nationales. Ce fonds peut également être utilisé pour financer certains projets des municipalités tels les pistes cyclables. Ce type de financement a été classé par nos interlocuteurs dans la catégorie **financements fléchés**. Ils ne sont pas d'une grande importance.

Financements croisés : il arrive que NA Rt finance aussi des projets sur les routes nationales reliant les autoroutes.

Revenus issus de la vignette

Ces revenus sont collectés par ÁAK et servent à financer la maintenance du réseau géré par ÁAK.

2002 : 40 M€

2003 : 60 M€

2004 : 80 M€

2005 : 100 M€

Taxes affectées

Il existe à l'heure actuelle une seule taxe affectée au financement des routes. Il s'agit de la taxe de surpoids des camions, prélevée par AKMI aux frontières. En effet, le réseau hongrois est prévu pour une charge de 10t seulement. Les camions dépassant 11,5t sont taxés. Cette taxe représente 32 Mrd HUF (128 M€). Elle vient s'ajouter au budget des municipalités et n'entre pas dans le financement du réseau routier national.

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

Une autre taxe affectée existait jusqu'en 1998 et a été supprimée. Il s'agissait du « Fonds pour les routes », alimenté par les taxes sur les carburants et autres impôts. Ce fonds a été supprimé par le gouvernement précédent mais il est question de l'introduire à nouveau, car il semblerait que la suppression de ce fonds ait eu un impact direct sur la qualité du réseau routier, qui souffre d'un manque de financement chronique notamment pour l'entretien.

Fonds européens et prêts de la BEI

Le montant total des fonds européens pour le développement des routes est de 72,5 Md HUF (290 M€) jusqu'en 2006. Pour la période 2007-2013 des études sont actuellement en préparation. Pendant cette période il sera plus fait appel aux fonds européens (fonds de cohésion et fonds structurels). La Banque européenne d'investissements (BEI) vient par ailleurs d'accorder à la Hongrie un prêt de 50 M€ pour financer 40 km de la M0 (périphérique de Budapest).

Financement en partenariats publics-privés

Dans la loi sur les autoroutes, il est mentionné qu'il sera également fait appel à des capitaux privés. A ce titre il est important de rappeler que la Hongrie n'a pas fait de bonnes expériences dans le passé avec l'emploi de capitaux privés, puisque les autoroutes construites à l'aide de ces capitaux ont dû être entièrement (M1 et M15) ou partiellement (M5) nationalisées. Toutefois, étant donné que ce mode de financement est inscrit dans la loi, il y sera fait appel. Deux autoroutes sont actuellement en cours de construction selon ce modèle de financement : l'autoroute (M5) entre Kiskunfelegyhaza et Szeged (Phase II), puis Szeged-frontière serbe (Phase III), l'autoroute M6 entre Erd (Sud de Budapest) et Dunaújvaros (57 km). Le ministre de l'Economie et des transports vient de décider la construction d'un deuxième tronçon de la M6 selon ce modèle de financement. L'appel d'offres correspondant devrait être lancé au deuxième semestre 2005. Selon l'avis de nos interlocuteurs, il est probable qu'à l'avenir il soit peu fait appel à ce mode de financement, car les montants annuels mis en place sur le budget central pour les « paiements de disponibilité⁶ » destinés aux concessionnaires sont importants et grèvent le budget de façon importante.

Appel à des capitaux sur les marchés financiers (émissions obligataires)

Comme évoqué précédemment, pour des raisons budgétaires le financement des autoroutes fait l'objet d'une réorganisation avec pour objectif principal la **débudgétarisation** de la construction des autoroutes. La loi sur les autoroutes a été amendée à cet effet. Le financement qui était jusqu'à présent de la responsabilité de NA Rt est dorénavant de la responsabilité de ÁAK qui doit chercher des financements sur le marché financier par le biais d'émissions obligataires pour 25 ans et plus. Un appel d'offres a été lancé en avril 2005 auprès de banques pour trouver des financements d'un montant de 2,5-3 Mds €. Le consortium retenu pour le financement a été désigné en mai. Il s'agit de Citigroup Markets Limited et Deutsche Bank. Ce financement sera destiné à financer les projets à venir.

Emprunts sur les marchés financiers

Afin de payer les montants importants déjà engagés pour les projets en cours et avant que des financements soient mis en place par ÁAK pour des projets futurs, NA Rt vient, dans une période transitoire, de lancer un appel d'offres auprès des banques pour un prêt portant sur 125 Md HUF (500 M€). Ce prêt permettra de payer les tronçons d'autoroutes, construits l'an dernier. Un consortium de 6 banques⁷ autour de CIB a été déclaré vainqueur.

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté ? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Toute construction ou reconstruction de routes, ouverture de routes au trafic, démolition nécessite un permis de construire de l'autorité compétente. Ces règles s'appliquent également pour les routes privées ouvertes au trafic. Dans le cas du réseau d'autoroutes et voies rapides c'est l'**inspection centrale des transports** qui est

⁶ Ce montant s'élève à 80 M€/an pour la M5

⁷ Calyon Bank Rt, Citibank Rt, HVB Bank Rt, K&H Bank Rt, MKB Bank Rt and OTP Bank Rt

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

compétente (KKF). Dans les autres cas ce sont les services déconcentrés de cette autorité ou dans la capitale les services des différents arrondissements.

Grandes étapes dans le cas des autoroutes (pour les routes nationales c'est UKIG qui se charge des tâches de NA Rt) :

1. Elaboration d'un schéma routier national
2. NA Rt est chargé des études préliminaires pour l'obtention des permis de construire, permis pour l'environnement. NA Rt est chargé des fouilles archéologiques, de l'élimination des déchets de guerre.
3. NA Rt prépare le dossier pour l'inspection centrale des transports qui délivre le permis de construire.
4. Après l'obtention du permis de construire NA Rt lance l'appel d'offres pour la construction
5. NA Rt procède à l'acquisition des terrains
6. NA Rt conclut les contrats
7. NA Rt exécute le contrat

Principaux acteurs et répartition des responsabilités (source : AKMI):

Client (investisseur)

Décide de l'objet à construire, s'occupe des financements, se met en rapport avec les autorités, les banques, les fournisseurs de services, demande le permis de construire, passe les contrats, contrôle l'exécution des commandes...

« Designer »

Selon le contrat le designer s'occupe de la planification pour le client, prépare les documents pour obtenir les offres et les autorisations.

Ingénierie (consultant)

L'ingénieur est le partenaire du client. C'est lui qui se charge d'obtenir des offres alternatives, qui juge les offres, négocie les options, contrôle, décide dans le cadre de litiges entre le client et l'entreprise de construction, estime le délai de remboursement.

Entreprise de construction

Elle réalise le projet après avoir passé les étapes de préqualification, octroi de garanties. Elle passe des contrats avec des sous-traitants si nécessaire.

Supervision technique

L'ingénierie chargée de la supervision technique agit dans l'intérêt du client, s'occupe de la partie technique, financière et juridique du projet, supervise l'exécution, fait ressortir les insuffisances et peut suspendre l'exécution des travaux.

Autorités (permis de construire, démolition et mise en service)

L'inspection centrale des transports ou l'inspection départementale.

Pompiers - Autorité chargée de l'environnement - Autorité chargée de la protection des monuments historiques etc.

Banques, institutions financières

Mise en place de crédits etc.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

En Hongrie la gestion du réseau est répartie entre plusieurs acteurs :

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

- ÁAK pour les autoroutes et voies rapides.
- UKIG pour les routes nationales.
- Les municipalités pour le réseau départemental
- AKA pour l'autoroute M5

Concernant ÁAK, UKIG et les municipalités : se reporter aux informations dans le chapitre « Organisation routière ».

Dans la gestion du réseau, on compte en outre un exploitant semi-privé pour l'autoroute M5 (AKA), un futur exploitant pour le premier tronçon de l'autoroute M6 (Duna Autopalya) ::

- **Alföld Koncesszios Autopalya Rt (AKA) : seul concessionnaire semi-privé** à l'heure actuelle. En mars 2004, dans le cadre d'un accord, la société publique ÁAK (Allami Autópálya Kezelő Rt) a pris une participation de 40% dans AKA qui a pour actionnaires Bouygues Travaux Publics, Colas, Egis Projects et Strabag. AKA exploite l'autoroute M5 jusqu'en 2030 et construit le tronçon manquant jusqu'à Szeged (47 km) puis jusqu'à la frontière serbe (14 km).

- **M6 Duna Autopalya** : sera le **second concessionnaire** privé en Hongrie, lorsque la construction de l'autoroute M6 sera terminée. Duna Autopalya est un consortium comprenant l'entreprise allemande Bilfinger Berger BOT et deux entreprises autrichiennes (Porr Infrastruktur et Swietelsky). Ils construisent actuellement 57 km entre Erd (Sud de Budapest) et Dunaújvaros.

Le ministre de l'Economie, Janos Koka, vient d'annoncer la construction de la deuxième tranche de la M6 (48 km) puis d'un embranchement de 10 km (M60) en PPP. L'AO devrait encore être lancé encore cette année.

Critères de performance

Selon notre interlocuteur de la direction des transports routiers, c'est le ministère de l'Economie et des Transports qui définit le niveau de services que doivent fournir les différents exploitants dans un cahier des charges, mais il n'a aucun moyen ni aucun pouvoir pour contrôler si ces critères sont bien remplis. Par contre, en ce qui concerne les concessionnaires privés, le versement des « paiements de disponibilité » dépend de la qualité du service rendu.

Entretien

C'est ÁAK et UKIG qui s'occupent de l'entretien du réseau national, ÁAK pour le réseau des autoroutes et voies rapides, UKIG pour le réseau des routes nationales. Les municipalités sont en charge de l'entretien du réseau local. La seule intervention de l'Etat sur le réseau local se fait par l'intermédiaire de lignes directrices émises par le ministère de l'Economie et des Transports.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

L'Etat n'a pas de droit de contrôle sur les **investissements** réalisés sur le réseau non national. Par contre, l'Etat exerce un contrôle sur la **gestion** des routes municipales par le biais des services déconcentrés de l'Inspection des transports (Központi Közlekedési Felügyelet – Inspection Centrale des Transport).

KKF et les antennes départementales :

- assurent la surveillance technique des biens bâtis liés au transport sur leur territoire
- suivent l'organisation de la circulation mise en place par les gestionnaires de voirie et, si cela s'avère nécessaire, dans l'objectif d'éviter la perturbation ou de préserver la sécurité, proposent la modification de l'organisation de la circulation
- dans l'objectif de mettre fin à toute situation susceptible de nuire à la sécurité du transport, ils peuvent obliger le gestionnaire du réseau routier à réviser l'organisation de la circulation.

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Budapest

Rédigé par : Nadine Fraysse-Eckstein

Avec la collaboration de Catherine Le Prince

Revu par : Elisabeth Robino

Concernant les routes départementales, des détails ont été fournis par AKMI (Cf. annexe 6 adressée séparément).

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Les évolutions sont de plusieurs ordres :

Evolution dans le financement

Comme évoqué précédemment c'est dorénavant ÁAK qui est chargé du financement. Le financement ne se fait plus sur le budget de l'Etat comme auparavant mais par le biais d'emprunts obligataires sur les marchés financiers. Ce mode de financement vient juste d'être lancé et doit encore faire ses preuves.

Il est également prévu de remettre en place un « Fonds des routes » alimenté par une taxe sur les carburants. Selon nos interlocuteurs, un rapport doit être présenté au Gouvernement dans le courant de l'été 2005. Il n'est toutefois pas certain que ce projet aboutisse car le ministère des Finances ne voit pas d'un bon œil que des taxes affectées auparavant à d'autres fins soient désormais affectées aux routes.

Selon l'ensemble de nos interlocuteurs, le système de concession ne devrait pas connaître de développement important en Hongrie, étant donné la charge importante que les paiements annuels entraînent sur le budget de l'Etat.

Evolutions structurelles

- A l'heure actuelle, l'influence de l'Etat sur les investissements des municipalités en matière d'infrastructures routières est très faible voire inexistante. Il serait souhaitable qu'il y ait plus de synergies à l'avenir.

- Il n'est pas exclu qu'à l'occasion des prochaines élections de 2006 le ministère de l'Economie et des Transports soit à nouveau scindé en deux : l'Economie d'une part, les Transports-Infrastructures d'autre part.

- Le niveau régional n'existe actuellement que statistiquement. Ce niveau viendra se rajouter prochainement et selon nos interlocuteurs, ceci constituera une des priorités du gouvernement après les élections de 2006.

- Dans les 19 départements les relais de UKIG sont des entités indépendantes avec un statut de société d'utilité publique. Ce statut est appelé à disparaître et ces entités vont avoir un statut privé avec un rôle de plus en plus important du secteur privé. Récemment le Ministre de l'Economie et des Transports, Janos Koka, a décidé de regrouper ces entités dans une seule société, Magyar Közút Kht, ce qui, selon le Ministre, devrait faciliter l'accès aux fonds européens et permettre d'économiser des sommes importantes. Il ne s'agit que d'une étape dans la réorganisation du secteur. D'autres détails ne sont pas disponibles à ce stade.

Personnes rencontrées pour répondre au questionnaire :

- ministère de l'Economie et des Transports, direction des transports routiers
- UKIG
- AKMI
- ÁAK

Observations : nos interlocuteurs nous ont fait part de leur intérêt quant aux expériences françaises en matière de régionalisation et d'organisation des sociétés d'économie mixte dans le secteur routier. A ce stade, il semblerait que peu de contacts soient établis entre les deux administrations. Il serait opportun d'intensifier les contacts à un moment où ce secteur important de l'économie hongroise cherche à se restructurer.

LETTONIE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

La Lettonie est découpée en vingt-six régions administratives ou "districts", appelées *rajons*, qui prennent le nom de leur chef-lieu, 60 villes (*pilsēta*), 26 communautés de communes (*novads*), 444 communes (*pagasts*) et 556 collectivités locales au total. Dans le langage courant, on distingue les quatre régions de Courlande (Kurzeme), de Livonie (Vidzeme), de Zemgale, de Latgale et la ville de Riga. Riga, Daugavpils, Jelgava, Liepaja, Rezekne et Ventspils ont le double statut de municipalité et district. La capitale, qui s'étend sur 307 km², est la plus grande ville du pays, mais aussi son centre industriel, commercial, administratif et culturel.

La réforme de l'organisation territoriale a été votée par le Parlement letton (la SAEIMA) le 21 octobre 1998. Elle a pour but de diminuer le nombre de collectivités locales et d'augmenter la décentralisation en développant les aides financières au niveau local et régional. Cette réforme favorise la fusion des municipalités en *novads* ou communauté de communes, cependant étant sur une base volontaire, elle tarde à se mettre en place : seules 7 communautés de communes ont vu le jour.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Longueur et trafic des différents réseaux (Annexes Lettonie 1 et 2 adressées séparément) : La longueur totale du réseau routier est d'environ **69 919 km, dont 20 308 km de routes classées routes nationales et 39 125 km de routes municipales**. La densité du réseau est de **1.083 km par km²**. Le pays compte 926 ponts qui représentent une longueur totale de 31 100 mètres. La densité du réseau routier en Lettonie est considérée comme suffisante mais le trafic s'intensifie et devient important dans le développement économique du pays. Le niveau général des routes est mauvais et la plupart des routes sont non asphaltées (60 % pour les routes d'Etat et 87 % pour les routes municipales). Les routes gérées par les municipalités sont dans un plus mauvais état que celles gérées par l'Etat letton. Les routes municipales sont sur le territoire de la municipalité et appartiennent à cette dernière. Le trafic moyen quotidien sur les routes nationales en 2004 s'est élevé à **5451 véhicules** par jour dont **1507 véhicules lourds soit 28%**.

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Administration routière nationale - ARN (Annexe 3 Lettonie adressée séparément)

Les routes et ponts sont gérés par le **ministère des Transports et des Communications qui délègue son autorité à l'Administration Nationale des Routes (ARN) (www.lad.lv)**, organisme public à but non lucratif. Celle-ci a pour vocation la gestion des infrastructures routières nationales, la supervision des travaux de construction, l'organisation du trafic routier et la gestion des ponts.

Depuis 2004, ce fond revêt la forme juridique de **société anonyme détenue à 100 % par l'Etat letton**. Les parts sont contrôlées par le ministère des Transports. L'ARN opère selon la **convention sur « l'administration du secteur routier » signée avec le ministère des Transports**, le principal client de l'ARN. Il n'a y pas de réforme organisationnelle de cette administration en cours.

Centre de formation propre

L'administration des routes nationales lettones dispose d'un centre de formation qui organise des séances pour les professionnels du secteur sur les sujets suivants :

- construction et maintenance des ponts et chaussées ;
- présentation des nouveaux matériaux et des nouvelles techniques de construction ;
- supervision et contrôle qualité de la construction routière ;
- mise en place de la signalisation et du marquage des routes ;
- tendances et développement de la sécurité routière.

Services techniques

Il existe 4 sociétés de construction routière qui revêtent la forme de société anonyme d'Etat. Ces entreprises publiques assurent la maintenance permanente du réseau national. Des opérateurs privés sont également présents sur le marché et sont sous contrats avec l'ANR pour la construction et la reconstruction des routes nationales.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Rôle de l'administration routière nationale

Compétences de l'ANR déléguées par le ministère des Transports :

- gestion et protection des routes nationales ;
- préparation du plan de développement et d'entretien des voiries nationales ;
- administration du financement des routes nationales ;
- gestion des appels d'offre ;
- organisation et contrôle de la construction, la réparation et l'entretien des voiries ;
- préparation des actes juridiques du secteur et contrôle de leur application ;
- coordination de l'organisation de la sécurité routière ;
- supervision de la construction, l'entretien et la protection des routes privées.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site Internet)**

L'ANR compte **250 employés** permanents. L'organigramme est accessible en anglais sur le site Internet de l'ANR. (Annexe 4 adressée séparément) ; <http://www.lad.lv/en/default.asp?i=10>

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Schéma de planification et de programmation

En premier lieu, le gouvernement décide des grandes lignes stratégiques pour tous les secteurs dans un plan national. L'ANR élabore ensuite un schéma de planification national de développement et maintenance des routes à court terme (3 ans) et à long terme (10-15 ans). Une fois réalisée ce schéma de planification et de programmation doit être approuvé par le ministère des Transports.

DGTPE SGE-4 – Mission Economique de Riga

Rédigé par : Mélanie Hackl

Revu par : Daniel Paret

La coordination avec les collectivités locales a lieu lors de la préparation et l'approbation du plan de développement territorial qui se fait en présence des ministères concernés.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Financement

L'ANR dépend administrativement du ministère des Transports. Elle était financée jusqu'en 2003 par la taxe annuelle sur les véhicules et par les droits d'accises sur les produits pétroliers. Depuis 2003, ce financement a été remplacé par une **dotation directe du budget de l'Etat**. Les fonds européens ISPA qui ont été remplacés par les **fonds de cohésion** viennent compléter le financement du développement du réseau routier letton.

Budget

Le budget 2005 consacré à la construction et reconstruction du réseau national s'élève à **135,5 M€**. Le budget 2005 pour la maintenance quotidienne du réseau atteint **32 M€** ; celui pour la maintenance périodique **10 M€**.

Liste des préliminaires des projets prévus sur financements européens via les fonds de cohésion

Le "Document cadre de référence" pour les fonds de cohésion prévoit des montants de 333M€ sur la période 2004-2006 pour le secteur Transport répartis en une trentaine de grands projets. Ces fonds sont dans un premier temps orientés vers le ministère des Finances qui les attribue ensuite au ministère des Transports. Le ministère des Transports transfère alors les fonds à l'ANR.

Fonds de cohésion dans le domaine du Transport 2004-2013	Date de lancement des A/O	Cofin . UE	Coût total
Modernisation du réseau routier TEN – 1 ^{er} projet	2004	85%	63 M€
Construction de la E22 section Riga-Koknese	2004	85%	48,2 M€
Modernisation de la Via Baltica E 67 section Riga-Kekava	2004	85%	14 M€
Reconstruction des accès au port de Liepaja (voie ferrée et routes)	2004	85%	12,5 M€
Reconstruction des accès routiers aux terminaux portuaires de Ventspils	2004	66,3 %	33 M€
Modernisation du réseau routier TEN – 2 ^{ème} projet	2005	85%	60 M€
Modernisation de la E22 section Rezekne-Terehova	2005	85%	40 M€
Sous-total des projets sur la période 2004-2006			430,6 M€
Construction de la Via Baltica E 67 contournement de Baltezers	2006	85%	41 M€
Construction de la E22 à l'entrée de Riga	-	85%	- M€
Construction des contournements des villes	-	-	- M€
Construction du franchissement au nord de la Daugava	-	80%	198,4 M€
Sous-total des projets sur la période 2007-2013			420,6

Concessions et PPP

Il n'existe pas à ce jour de concession ou de partenariat public privé.

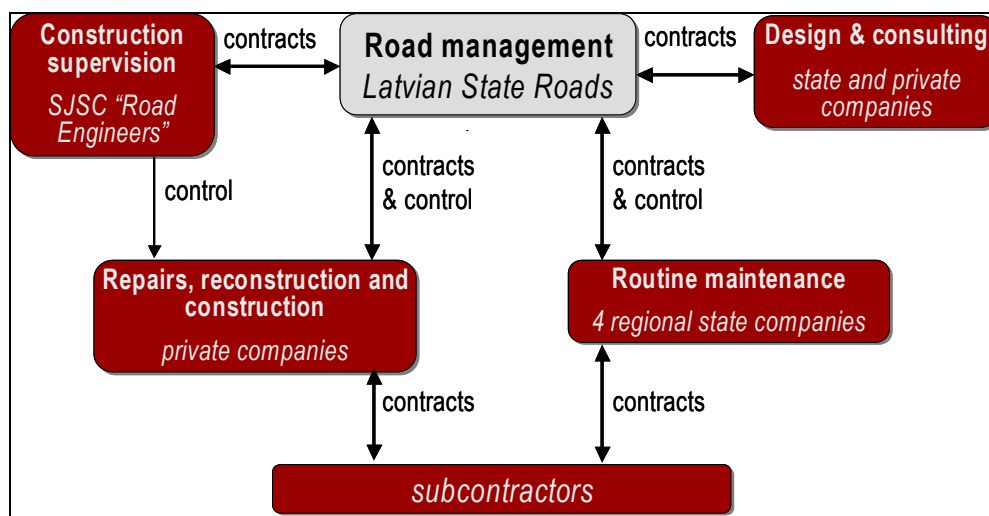
- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers

Tout le processus de planification est réglementé par la loi. La première étape est l'étude de pré-faisabilité. La deuxième étape est la préparation des projets sur plan. Le plan de construction est ensuite élaboré. Ces trois phases sont soumises, en règle générale, à la procédure des marchés publics et font l'objet d'appels d'offre publics.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

L'ANR est responsable du développement et de l'entretien du réseau national. Cependant l'ANR n'a pas les ressources nécessaires propres pour assurer le travail elle-même. Elle fait donc appel à des organismes et des entreprises tiers selon la procédure suivante :



Le réseau des routes municipales est géré par les municipalités et les communes.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

L'ANR n'a pas le droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national. L'ANR peut effectuer un contrôle de la gestion ou de l'entretien du réseau non national seulement sur demande du propriétaire des routes concernées.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

La réforme de l'ANR a été conduite en 2004. Il n'y a donc pas aujourd'hui de projets d'évolution de l'organisation.

POLOGNE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

La Pologne est une démocratie parlementaire. Le Président est élu tous les cinq ans par suffrage universel. Le nombre de mandats présidentiels est limité à deux quinquennats. Le Parlement se compose de deux chambres : la Diète (460 députés) et le Sénat (100 sénateurs). Les législatives se tiennent tous les 4 ans. Le pays est divisé en 16 voïvodies qui sont en même temps des échelons de l'administration de l'Etat dirigés par les voïvodes nommés par le Premier Ministre (équivalent des Préfets français) et des collectivités locales. Les voïvodies sont ainsi l'équivalent des Régions en France dont l'assemblée délibérante est la Diétine et le chef de l'exécutif est le Maréchal. Il existe deux autres échelons de collectivités locales : les « powiats » avec le conseil du powiat et le staroste et les communes avec le conseil de la commune et le « wójt » pour les communes rurales ou le « burmistrz » (maire) dans les communes urbaines. La Pologne compte 2478 communes, 314 powiats et 65 villes-powiats gérées par les conseils municipaux et les présidents des villes. Ce sont les grandes villes qui cumulent les compétences des communes et des powiats. Elles sont également désignées comme « villes présidentielles ». Les instances locales sont renouvelées tous les 4 ans par suffrage universel. Les élections pour les 3 échelons de collectivités sont simultanées.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Le réseau routier polonais compte au total 343 432 km. Le réseau routier national compte 18 132 km, dont 550 km d'autoroutes et 230 km de voies express. Il constitue 5,03% du réseau global et supporte environ 55% du trafic. Les routes des voïvodies comptent 29 600 km (8,21% du réseau global), celles des powiats – 126 600 km (35,16%) et les routes intra-communales comptent 186 000 km (51,6%). Suite à la réforme administrative de 1999, le réseau routier national a été réduit de 46 000 km à 18 132 km. Le reliquat a été transféré aux collectivités locales. La répartition des routes en différentes catégories repose sur des critères fonctionnels définis dans la loi du 21/03/1985 sur les voies publiques. Le réseau national se compose ainsi d'autoroutes et voies express, de routes internationales, de routes assurant une cohésion du réseau national, de routes d'accès aux postes-frontière ouverts au trafic de passagers et de marchandises ou seulement de marchandises sans limite du poids total de véhicules, de routes alternatives par rapport au réseau autoroutier à péage, de routes qui sont des contournements des grandes agglomérations urbaines et de routes à importance militaire. Les routes des voïvodies sont celles qui relient les villes importantes pour une voïvodie et qui ont une certaine importance militaire aux yeux du ministère de la Défense Nationale. Les routes des powiats sont celles qui relient le chef lieu du powiat avec les communes et les communes du même powiat entre elles. Le réseau est constitué de voies intra-communales.

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Le ministère de tutelle pour les questions routières est le ministère de l'Infrastructure. Le département ministériel des voies publiques s'occupe du réseau routier non national. Il est chargé de préparer des analyses de l'état des routes non nationales, de veiller au respect de la réglementation en la matière. Le département du transport routier veille au respect du Code de la Route, fixe les conditions de l'exercice de la profession du transporteur routier et est responsable des questions de la sécurité du trafic routier. L'organe de l'administration centrale pour

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Varsovie
Rédigé par : Grazyna Madrzak-Beniowska

le réseau routier national est la Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA). Le Directeur Général de la GDDKiA est nommé par le Premier Ministre sur proposition du Ministre de l'Infrastructure, ses adjoints sont nommés par le Ministre de l'Infrastructure sur proposition du Directeur Général. La GDDKiA agit à la fois comme administration centrale et comme agence exécutive. Elle dépend directement du Ministre de l'Infrastructure. Elle possède 16 agences régionales (une dans chaque voïvodie), lesquelles comptent au total 110 subdivisions territoriales - les« rejon »

La GDDKiA possède ses propres services techniques, dont 16 laboratoires. Elle emploie au total 3500 personnes. Ni la GDDKiA, ni le ministère ne possèdent d'écoles de formation.

Aucune réforme organisationnelle n'est en cours et ne le sera pas avant les élections législatives qui auront lieu en septembre de cette année.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Le département des voies publiques ne joue aucun rôle dans la gestion du réseau routier national. Cette tâche est confiée au Directeur Général des Routes Nationales et des Autoroutes qui ne rend compte qu'au Ministre de l'Infrastructure. En ce qui concerne le réseau non national, le département ministériel des voies publiques veille au respect de la législation en la matière et assure le suivi de l'état de ce réseau sans détenir toutefois aucun pouvoir décisionnel.

La GDDKiA est en charge de l'ensemble des questions liées au réseau national qui va de la planification, par la construction et l'entretien jusqu'à la gestion. Une seule exception : les routes nationales dans les frontières administratives de 65 villes-powiats (villes présidentielles), sont entièrement gérées par ces villes. Par contre les autoroutes et les voies express sont placées sous la gestion unique de la GDDKiA sur toute leur longueur. La mission de la GDDKiA, telle que définie dans la loi sur les voies publiques, comprend :

- la planification, la préparation et la coordination de la construction de routes nationales, voies express et autoroutes, la coopération avec les collectivités locales dans ce domaine, la gestion et l'entretien du réseau national.
- la réalisation du budget de l'Etat dans le domaine des routes nationales, autoroutes et voies express,
- la collecte des données et des informations sur le réseau routier national,
- la coopération avec les administrations routières des autres pays et des organisations internationales.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

La Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA) se compose de la Direction composée du Directeur Général des Routes Nationales et des Autoroutes, de ses trois adjoints et du directeur général de la GDDKiA, de 10 bureaux répartis en sections. L'organigramme est à consulter sur le site Internet : www.gddkia.gov.pl. Les 10 bureaux sont : Bureau de la Gestion des Routes et des Ponts, Bureaux de la Défense, Bureau d'Etudes, Bureau de la Préparation des Investissements, Bureau d'Ingénierie Financière, Bureau de la Réalisation des Investissements, Bureau de Projets Européens, Bureau Administratif, Bureau Economique et Comptable, Bureau Juridique et Organisationnel.

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

La planification du développement du réseau routier national (y compris les autoroutes et les voies express) incombe à la GDDKiA, qui pour cela consulte les collectivités locales concernées des trois échelons (communes, powiats et voïvodies), le ministère de l'Environnement et le ministère de la Défense. En cas d'un litige ponctuel avec une collectivité, deux variantes ou plus peuvent être présentées. Le document final, sous le titre de « Stratégie de développement du réseau routier national à l'horizon ... » doit être approuvé par le ministre des Infrastructures et ensuite est présenté au Conseil des Ministres pour acceptation. La stratégie actuelle se situe à l'horizon 2025, une version plus détaillée a été préparée pour les années 2006-2013. Le document en question n'a pas de valeur juridique et peut être modifié en fonction de la situation politique ou économique. Toutefois, puisque sa dernière version adoptée repose sur les engagements de la Pologne vis à vis de l'UE concernant l'amélioration de ses infrastructures routières dans les principaux corridors transeuropéens, les éventuelles modifications ne pourraient dès lors porter que sur le rythme de la réalisation des principaux investissements prévus.

La programmation financière a lieu tous les ans dans le cadre du budget annuel de la GDDKiA constituant une annexe au budget du ministère de l'Infrastructure. Le budget fait l'objet d'une concertation avec le ministère des Finances et ensuite doit être approuvé par le Conseil des Ministres avant transmission au Parlement qui adopte la loi de finances après y avoir introduit d'éventuelles modifications. La programmation financière annuelle interne commence par les propositions des agences régionales de la GDDKiA qui hiérarchisent leurs besoins en tenant compte du schéma directeur fixé dans la « Stratégie de développement » et les répartissent en plusieurs lots : autoroutes, voies express, contournements des villes, autres routes nationales, travaux préparatoires (études de faisabilité, élaboration de projets techniques), travaux archéologiques, rachats de terrains, réfections, entretien. La Division centrale de la GDDKiA à Varsovie modifie les propositions des agences en fonction du montant global dont elle disposera pour l'année en question, de l'état d'avancement des travaux en cours et de l'information sur les moyens financiers accordés par les différents fonds européens ou institutions financières internationales. Le projet de budget doit être approuvé par le Directeur Général des Routes Nationales et des Autoroutes avant transmission au Ministre de l'Infrastructure.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Sur le réseau national, y compris les autoroutes et voies express non concédées, l'Etat finance tout. Le budget de la GDDKiA est constitué de 12% des droits d'accises prélevés sur la vente de carburants. Ce pourcentage peut être porté à 20% maximum si le programme de construction d'autoroutes risque d'être retardé en raison du manque de moyens pour le rachat des terrains (loi du 29 août 1997 sur le financement des voies publiques). Les autres sources de financement du réseau national non concédé (travaux préparatoires, construction, réfection, modernisation, entretien et protection) sont des prêts et crédits des institutions financières internationales (la BEI, la Banque Mondiale), les fonds européens (programmes Phare et ISPA remplacés par le Fonds de Cohésion et le FEDER) et le Fonds National Routier (créé en 2004). Le Fonds National Routier est alimenté des moyens provenant de la taxe sur les carburants (indépendante des droits d'accises), des taxes et amendes perçues conformément à la législation sur les voies publiques, des vignettes obligatoires pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de charge utile, des paiements pour l'octroi d'une concession, des paiements effectués par les soumissionnaires lors de l'achat des cahiers de charge pour les projets routiers sur le réseau national et peut également être abondé des produits de la vente des parts/actions des sociétés du Trésor et de donations de personnes morales, physiques ou entités sans personnalité juridique.

La GDDKiA n'est pas autorisée à participer au financement du réseau non national, tandis que les collectivités peuvent cofinancer les investissements dans le réseau national si elles le désirent. Toutefois, elles ne le font que très rarement en raison du manque de moyens. Dans le cas d'un tel financement croisé, un accord spécial est signé entre le représentant de la collectivité concernée (Maréchal de la Voïvodie, staroste, président d'une ville-powiat ou maire) et le Directeur de la GDDKiA.

Les financements dédiés sont le Fonds National Routier, ainsi qu'un prêt de la Banque Mondiale destiné uniquement à la réfection des chaussées.

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Varsovie
Rédigé par : Grazyna Madrzak-Beniowska

La part des différentes sources de financement du réseau national en 2005 se présente comme suit :

- Budget de la GDDKiA (12% des droits d'accises)	31,0%
- Fond National Routier	43,7%
- Banque Mondiale	6,7%
- BEI	2,2%
- Fonds européens	16,3%
- collectivités locales	0,1%

S'agissant de la répartition des moyens financiers en investissements, entretien et maintenance, en 2005 elle se présente comme suit : investissements –env. 1230 M€, entretien et maintenance – env. 510 M€, gestion du réseau – env. 64,8 M€.

A ce jour, il existe en Pologne deux tronçons d'autoroute concédés à péage. Le taux de péage fait partie de l'accord signé entre la GDDKiA et le concessionnaire. Les modalités de définition et de modification du taux de péage sont fixées dans un arrêté du Ministre de l'Infrastructure qui définit ainsi notamment les types de véhicules soumis au péage et les facteurs à prendre en compte, tels que l'intensité du trafic, la longueur du tronçon soumis à péage, la part de différentes catégories de véhicules dans le trafic en fonction du poids à l'essieu.

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Etapes	Décideurs	Entités consultées	Réalisateurs	Payeurs
Etude de faisabilité	Ministère des Infrastructures, GDDKiA	Néant	GDDKiA	GDDKiA
Etude technico-économique (plusieurs variantes de localisation)	GDDKiA, Commission interministérielle pour Estimation des Projets d'Investissement (KOPI)	Les collectivités concernées de tous les niveaux, le Ministre de l'Environnement, le Ministre de la Santé, les chefs de la surveillance minière et de l'office maritime s'il y a lieu, le Directeur régional de la gestion de l'eau, le Directeur régional des Forêts Nationales, le Conservateur du Patrimoine Historique et l'Inspecteur Sanitaire en Chef de la Voïvodie concernée	Entreprise choisie lors d'un appel d'offre	GDDKiA
Etude d'avant projet, accompagnée de la documentation nécessaire pour l'obtention de la décision de localisation (cette documentation comprend les opinions des entités consultées, énumérées plus haut)	GDDKiA		Entreprise choisie lors d'un appel d'offre	GDDKiA
Décision de localisation	Voïvode concerné	le Ministre de l'Environnement, le Conservateur du Patrimoine Historique, le Ministre de la Défense Nationale	Voïvode	GDDKiA
Projet d'exécution	GDDKiA		Entreprise choisie par appel d'offre	GDDKiA
Acquisition foncière	GDDKiA		GDDKiA	GDDKiA
Permis de construire	Collectivités concernées	Néant	GDDKiA	GDDKiA
Réalisation	GDDKiA – maître	néant	Entreprise	GDDKiA

	d'ouvrage		choisie par appel d'offre	
--	-----------	--	------------------------------	--

Jusqu'à la fin de 2007, une législation spéciale s'applique aux investissements routiers sur le réseau national. Aux termes de cette législation, la GDDKiA est exemptée de certaines dispositions du droit des sols qui imposeraient une procédure de consultations plus longue, plus compliquée et avec plus de partenaires sociaux, ainsi qu'une demande de modification des plans d'occupation des sols dans toutes les communes concernées par l'investissement.

Actuellement, après l'adoption d'une variante définitive proposée dans l'étude technico-économique et la réalisation de l'avant-projet, la GDDKiA dépose la demande de décision de localisation directement auprès du (des) voïvode(s) concerné(s). Une fois la décision délivrée, la GDDKiA peut lancer des appels d'offre pour la préparation du projet d'exécution et pour la réalisation des fouilles archéologiques, ainsi que procéder à des acquisitions foncières. Le projet d'exécution sert de base à des demandes de permis de construire aux collectivités concernées.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

Le réseau national est géré sur une base purement territoriale. Ce sont les 110 « rejon » (subdivisions territoriales de la GDDKiA) qui sont en charge de la gestion et l'entretien des routes nationales de leur territoire. Toutefois une logique d'itinéraire est appliquée en terme de standard d'entretien notamment pour la viabilité hivernale. Pour réaliser leurs missions, les « rejon » utilisent leurs moyens propres et ont également recours à des prestations d'entreprises extérieures.

La gestion et l'entretien du réseau non national incombent aux collectivités territoriales concernées qui le font le plus souvent par l'intermédiaire de leurs unités spécialisées, appelées « zarządy dróg » (gestionnaires des routes). Les moyens de ces unités sont souvent décrits comme limités. Ainsi des accords peuvent exister concernant l'intervention des « rejon » sur les réseaux locaux, notamment pour la viabilité hivernale.

L'Etat n'intervient ni sur les décisions, ni sur le financement de l'entretien du réseau local. En particulier, l'Etat ne verse pas de dotation aux collectivités locales dédiée aux travaux routiers.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

L'Etat édicte et vérifie le respect des normes techniques des voies publiques et des ouvrages. Ainsi, des inspecteurs de la construction vérifient si les routes locales correspondent aux paramètres techniques imposés en fonction de leur catégorie par l'arrêté du Ministre des Infrastructures sur les exigences techniques en matière de routes et d'équipements accompagnants. L'arrêté en question constitue un des textes d'application du droit de la construction.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

La GDDKiA dans sa structure actuelle est issue de la fusion en mars 2000 entre l'Agence pour la Construction des Autoroutes et la Direction Générale des Routes Publiques. La problématique qui guide les réflexions sur l'organisation à adopter en matière de gestion des routes est liée à la capacité de réaliser aux plans conséquents de modernisation des routes nationales et de développement du réseau autoroutier polonais, tel que prévu à l'horizon 2013 (15 Md € à dépenser sur 2003-2013). En réaction aux difficultés et retards de réalisation de ces

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Varsovie
Rédigé par : Grazyna Madrzak-Beniowska

plans, les polémiques sur la capacité de la GDDKiA à gérer ces programmes sont fréquentes et mènent à la remise en cause de la structure. Par ailleurs, sur certains dossiers, des divergences de vue entre le GDDKiA et le MI sont apparues. Dès lors, l'idée de suppression la GDDKiA sous la forme actuelle pour la transformer en département ministériel au sein du ministère des Infrastructures a pu être formulée. On a aussi pu évoqué le retour parallèlement à une agence gérant les programmes définis par l'administration d'Etat. La perspective des élections de septembre 2005 bloque pour l'heure tout développement sur ces questions. Mais une nouvelle équipe pourrait modifier l'organisation actuelle.

D'autre part, le fait que les collectivités consacrent insuffisamment de budget à leur réseau routier et que l'Etat ne participe pas aux investissements sur le réseau non national risquent de provoquer à terme une très grande disparité entre les différents réseaux et d'entraîner une détérioration du réseau local, déjà en assez piètre état. Ce problème devient de plus en plus sensible dans les grandes agglomérations urbaines, dont les principaux axes de transport sont souvent des tronçons de routes nationales, pourtant exclus de la compétence de la GDDKiA et gérés par les Municipalités. Ceci pourrait susciter une réforme des modes de financement actuels.

REPUBLIQUE TCHEQUE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

Le pays est composé de deux provinces, la Bohême à l'Ouest et la Moravie Silésie à l'Est. Au-delà des deux provinces, la Bohême et la Moravie Silésie, qui n'ont pas d'incidence sur le plan administratif, la République tchèque est divisée en 14 régions, Prague comprise. Chaque région est dotée d'une assemblée élue et d'un organe exécutif. Les compétences des régions couvrent des domaines variés : éducation (lycées), culture (protection du patrimoine culturel), affaires sociales, santé (gestion des hôpitaux), équipement (plans d'occupation des sols, appels contre les décisions des communes), agriculture, forêt, pêche, gestion de l'eau, transport (gestion et entretien des routes, transports publics), environnement (déchets...). Il existe 6237 communes, dont 193 municipalités (dites « responsables ») qui ont plus de 15 000 habitants et assurent certains services pour le compte des communes de taille plus petite.

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Au 01 janvier 2005, le réseau routier en République tchèque est composé de :

Le réseau national est de 6 702 km,

Dont - autoroutes : 546 km,
 - routes de classe I : 6156 km (dont 336 voies rapides avec des caractéristiques proches de celles des autoroutes)

Le réseau routier régional est de 48 797 km,

Dont - routes de classe II : 14 669 km
 - routes de classe III : 34 128 km

Le réseau routier communal (routes dites « locales ») est d'environ 72 300 km.

Les statistiques du trafic portent uniquement sur le trafic sur les réseaux national et régional. Les données sur le trafic sur le réseau communal n'étant pas disponibles, nous supposons alors que 100% du trafic se déroule sur le réseau national et régional. En 2004, 11% du trafic sont supportés par les autoroutes, 44% par les routes de classe I, 28% par les routes de classe II et 17% par les routes de classe III.

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Type de voie de transport	Propriétaire	Gestionnaire
Autoroutes et routes de classe I	Etat	Direction des routes et des autoroutes (Reditelstvi silnic a dalnic RSD)
Les routes de classe II et III	Région	Organisations de la Gestion et de l'entretien des routes (Spravy a udrzby silnic SUS)
Routes « locales ».	Commune	Commune

Le ministère de tutelle est le ministère tchèque des Transports (www.mdcr.cz). Ce dernier a créé au 1 janvier 1997 la Direction des routes et des autoroutes de la République tchèque (Reditelstvi silnic a dalnic RSD, www.rsd.cz), organisation d'Etat à but non lucratif. Celle-ci a pour vocation principale la gestion, la

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Prague

Rédigé par : Marketa Kocova

Revu par : Nicolas Jung

construction, l'entretien, les réparations et la modernisation des infrastructures routières nationales. La Direction des routes et des autoroutes dispose de 13 directions régionales. Le ministère organise des séances de formation pour les professionnels du secteur, notamment sur la mise en œuvre de nouveaux décrets ou règles.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

Le ministère des Transports est chargé de la gestion méthodologique du secteur des routes (loi, règles, décrets), définit la Politique de Transport et prépare le budget en coopération avec la Direction des routes et des autoroutes et avec le Fonds d'Etat pour l'infrastructure routière.

La Direction des routes et des autoroutes

- s'occupe du réseau routier national (autoroutes et routes classe I) : gestion, construction, entretien, réparations et modernisations, exploitation
- assure les données pour la rédaction de la conception des routes et des autoroutes
- assure la mise en œuvre de la politique de transports et de la conception approuvée dans le domaine des routes et des autoroutes
- coopère avec les administrations d'Etat respectives et fournit les données nécessaires pour leurs activités
- prépare les données, les propositions et les justificatifs afin d'obtenir les moyens financiers et de les distribuer d'une manière efficace
- participe à la préparation des règles techniques
- se charge de la gestion de la base de données centrale, des statistiques des routes et des autoroutes et assure l'édition des cartes routières

D'une manière générale, la Direction des routes et des autoroutes n'a pas de mission officielle relative au réseau routier non national. En effet, la gestion des routes de classe II et III est entièrement dans les compétences des régions, celles des routes locales dans les mains des communes. Néanmoins, les régions peuvent s'adresser pour certaines tâches ou missions à la Direction s'ils le souhaitent.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

La Direction des routes et des autoroutes compte environ 1600 personnes dont 500 ouvriers. L'organigramme de la Direction des routes et des autoroutes est disponible sur son site Internet uniquement en tchèque. ([Organigramme de la Direction des routes et des autoroutes](#)) (organigramme en français en annexe 3 adressée séparément).

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

Les autorités tchèques, conscientes des besoins du pays en infrastructures, ont défini en 1999 et 2001 un programme de développement du réseau ayant pour échéance 2010 (« Proposition pour le développement du réseau de transports d'ici à 2010 », résolution du gouvernement n° 741/1999 Coll., et « Echancier et dispositions pour le financement du programme de développement des infrastructures », résolution n°145/2001 Coll.). Les programmes sont préparés par le ministère des Transports, transmis au ministère des Finances et ensuite au gouvernement qui les approuvent sous forme d'une résolution. Les programmes sont régulièrement

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Prague

Rédigé par : Marketa Kocova

Revu par : Nicolas Jung

mis à jour en fonction de l'avancement des travaux réalisés qui est largement dépendant des moyens financiers. Les régions rédigent leurs propres programmes qui sont fondés sur les programmes nationaux.

Il convient de noter que la planification de la construction et de la modernisation des routes et des autoroutes est basée sur les objectifs définis par la Politique de Transport de la République tchèque. La Politique pour la période 2005-2013 est actuellement en cours de finalisation et devrait être transmise au gouvernement pour approbation avant le 30 juin 2005. La Politique est accompagnée de plusieurs documents sectoriels stratégiques, dont le Plan Général du développement de l'infrastructure de transport (GEPARDI) porte sur les infrastructures de transport (routières, ferroviaires et fluviales).

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

En République tchèque, l'Etat finance le réseau routier national par l'intermédiaire du Fonds d'Etat pour l'infrastructure de transport, les régions financent le réseau routier régional et les communes financent le réseau routier local.

En effet, le Fonds d'Etat pour l'infrastructure de transport (SFDI), créée en 2000, joue un rôle crucial dans le financement des infrastructures. Le Fonds concentre les financements nationaux et internationaux destinés aux réseaux de transports (routiers et ferroviaires), y compris les prêts bancaires et les financements provenant des fonds européens. Il finance la construction, la modernisation et l'entretien des routes et autoroutes, des infrastructures du rail nationales et régionales et des voies fluviales significatives pour le transport, y compris les travaux d'études préalables nécessaires. Chaque année le Fonds établit une proposition de budget, accompagné d'une liste des actions financées par le Fonds, qui est approuvé par le Parlement. Le budget global du Fonds pour 2004 s'est élevé à 1 380 M€.

Les régions financent la construction des routes de classe II et III à partir de 2005.

Origines des ressources du Fonds

- 20% des recettes de l'impôt sur la consommation de carburants
 - 100% des revenus de la vignette autoroutière
 - 100% de la taxe routière
- Prêts et subventions d'Etat, communautaires et d'organismes internationaux
- Financements du fonds du patrimoine national issus des recettes de la privatisation (Le Fonds du patrimoine national sera supprimé à la fin 2005)

La construction des routes de classe II et III étant, à partir de 2005, financée par les régions, un changement portant sur les ressources du Fonds est en cours de préparation : A l'avenir, le Fonds ne devrait obtenir que 9,1 % des recettes de l'impôt sur la consommation de carburants et les 10,9% restants seraient destinés aux régions.

Montants en jeu:

Montants (2004)	en millions €
Construction d'autoroutes	636
Construction de routes de classe I	352
Maintenance d'autoroutes	21
Maintenance de routes classe I	260

Fonds EU alloués 1993-2005	en millions €
Phare	56
Ispa	119
Fond de cohésion	168

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Prague

Rédigé par : Marketa Kocova

Revu par : Nicolas Jung

Fonds structurels	34
Total	378

Les fonds communautaires au titre de la politique structurelle et de cohésion entre 2004 et 2006 viendront cofinancer le développement et la modernisation des infrastructures de transport

470 millions d'euros environ, en provenance du fonds de cohésion (doté pour la République tchèque d'environ 945 M€) devraient permettre en 2004, 2005 et 2006 de cofinancer à hauteur de 80, voire 85% des coûts totaux, de grands projets d'infrastructure de transport, tous types de transports confondus, supérieurs à 10 M€. Sur ce total, environ 35% des fonds devraient être disponibles pour les infrastructures routières d'importance européenne.

98.9 M€ en provenance du FEDER sont en outre disponibles pour la modernisation et le développement des infrastructures de transport d'envergure nationale et la réduction de leur impact sur l'environnement dans le cadre du programme opérationnel Infrastructures (doté de 246.3 M€). Sur ce total, 33.6 M€ sont spécifiquement attribués à la construction et la modernisation des routes nationales.

Enfin, les infrastructures de transport terrestre d'importance régionale et locale (routes de niveau II, III et routes locales ainsi que transports municipaux) seront également soutenues dans le cadre du programme opérationnel intégré de développement régional, à hauteur de presque 152 M€.

Concessions et PPP

A ce jour, il n'existe pas de péages de concessions. L'introduction du péage pour poids lourds est en cours de préparation. L'appel d'offres pour le fournisseur du système sera publié avant le 30 juin prochain.

Le premier projet de construction de routes utilisant la méthode PPP (autoroute D47) s'est soldé par un échec. Cependant, les autorités tchèques souhaitent poursuivre l'expérience et le projet de loi sur les PPP, préparé par le ministère pour le Développement Régional, a été transmis au Conseil législatif du gouvernement le 2 mai 2005. Le projet de loi adopté élaboré par le gouvernement sera présenté au Parlement. La loi pourrait être adoptée avant la fin de l'année 2005.

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté ? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers :

- projet d'investissement
 - évaluation de l'efficacité économique selon la méthode HDM4 par le ministère des Transports
 - approbation du projet d'investissement par le ministère des Transports (en cas d'une évaluation positive de l'efficacité économique)
 - évaluation du projet par le Fonds d'Etat pour l'infrastructure de transport
 - lancement des travaux de préparation par la Direction des routes et des autoroutes (en cas d'une évaluation positive par le Fonds qui prévoit ainsi le budget nécessaire)
 - documentation pour l'élaboration du plan d'aménagement du territoire
 - documentation pour l'obtention du permis de construire
 - documentation de la réalisation, y compris le calendrier de la construction et du financement
- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Prague

Rédigé par : Marketa Kocova

Revu par : Nicolas Jung

Le réseau routier est géré en fonction de la propriété du réseau (voir question N°2 - le tableau récapitulatif).

La gestion du réseau national est assurée par la Direction des routes et des autoroutes. L'entretien et les réparations des autoroutes et des certaines voies express sont réalisés par 12 Centres de gestion et de maintenance des autoroutes (SSUD) et 1 Centre de gestion et de maintenance de la route express (SSURS) ; l'entretien et les réparations des routes de classe I sont réalisées, sur la base contractuelle, par les organisations de Gestion et Maintenance des routes (SUS), organisations à but non lucratif, dont le constituant est depuis octobre 2001 la région. Les SUS réalisent en même temps la gestion et la maintenance des routes de classe II et III. Les structures des SUS varient considérablement d'une région à l'autre (une organisation dans la région, plusieurs organisations dans la régionale, un nombre d'organisation correspondant au nombre des anciens districts). A partir d'octobre 2005, la maintenance des routes de classe I sera attribuée selon les résultats des appels d'offres.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

L'Etat n'effectue pas les contrôles sur le réseau routier non national. Uniquement, si le ministère reçoit un rapport de défauts, il procède à une vérification.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Certains changements ont été réalisés au cours de quelques dernières années et d'autres entrent en vigueur prochainement (voir ci-dessus ; notamment la décentralisation – transmissions des compétences aux régions). Au delà de ces changements, il n'y pas de projets d'évolution de l'organisation en cours de validité.

SLOVAQUIE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

La Slovaquie est un pays ayant une superficie de 49 035 km² et découpé en 8 régions (VUC) et 78 départements. Il est intéressant de noter que la capitale Bratislava se trouve à :

- 1359 km de Paris
- 65 km de Vienne
- 200 km de Budapest
- 330 km de Prague

- **Organisation politique**

A sa tête se trouve le Président élu au suffrage universel pour 5 ans, depuis la modification de la constitution entrée en vigueur lors des élections de mai 1999. Le Conseil national est composé de 150 députés élus pour 4 ans. Le Premier Ministre est nommé par le Président de la République. En cas de vacance de la Présidence, la Constitution prévoit de transférer certains des pouvoirs présidentiels au gouvernement.

Le gouvernement actuel de M.Dzurinda élu en septembre 2002 est constitué d'une majorité libérale attachée à l'accélération des réformes: M. Ivan Miklos (SDKU) a pris le portefeuille des Finances tandis que M. Kukan (SDKU) a été confirmé dans ses fonctions de Ministre des Affaires étrangères et Pavol Prokopovic (SDKU) a été désigné Ministre des Transports, de la Poste et des Communications. M. Lazlo Miklos (SMK) est resté Ministre de l'Environnement tandis que M. Laszlo Gyurovszky (SMK) a été choisi comme Ministre de la Construction et du Développement régional. Le Ministre de l'Agriculture est M. Zsolt Simon (SMK). M. Pavol Rusko (ANO) est le Ministre de l'Economie et des Privatizations.

La réforme régionale accorde désormais aux régions des compétences dans de nombreux domaines, depuis les dates suivantes :

- 01/01/02 (tourisme, environnement)
- 01/04/02 (culture)
- 01/07/02 (formation, éducation)
- 01/01/03 (urbanisme)
- 01/01/04 (routes secondaires, santé)

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

année	Routes et autoroutes						routes communales	ensemble comm et dép
	autoroutes et liaisons autoroutières	dont autoroutes	1er classe	2ème	3ème	Total route départementale		
[km]								
1995	198	198	3 074,00	3 878,30	10 718,20	17 868,50	24 572,40	42 440,90
1996	215	215	3 072,60	3 921,10	10 658,30	17 867,00	24 572,40	42 439,40
1997	218,9	218,9	3 218,90	3 770,90	10 418,20	17 626,90	24 978,70	42 605,60
1998	292,2	292,2	3 222,50	3 772,60	10 426,60	17 714,00	24 978,70	42 692,70
1999	295	295	3 220,10	3 826,20	10 392,60	17 733,90	24 978,70	42 712,60
2000	295,7	295,7	3 221,70	3 826,30	10 393,70	17 737,40	25 219,90	42 957,30
2001	298,7	296,4	3 220,40	3 827,90	10 391,40	17 738,40	25 219,90	42 958,30
2002	306,5	301,6	3 224,30	3 828,70	10 395,50	17 754,90	25 219,90	42 974,80
2003	318,2	312,8	3 334,70	3 728,70	10 395,50	17 777,10	25 219,90	42 997,00

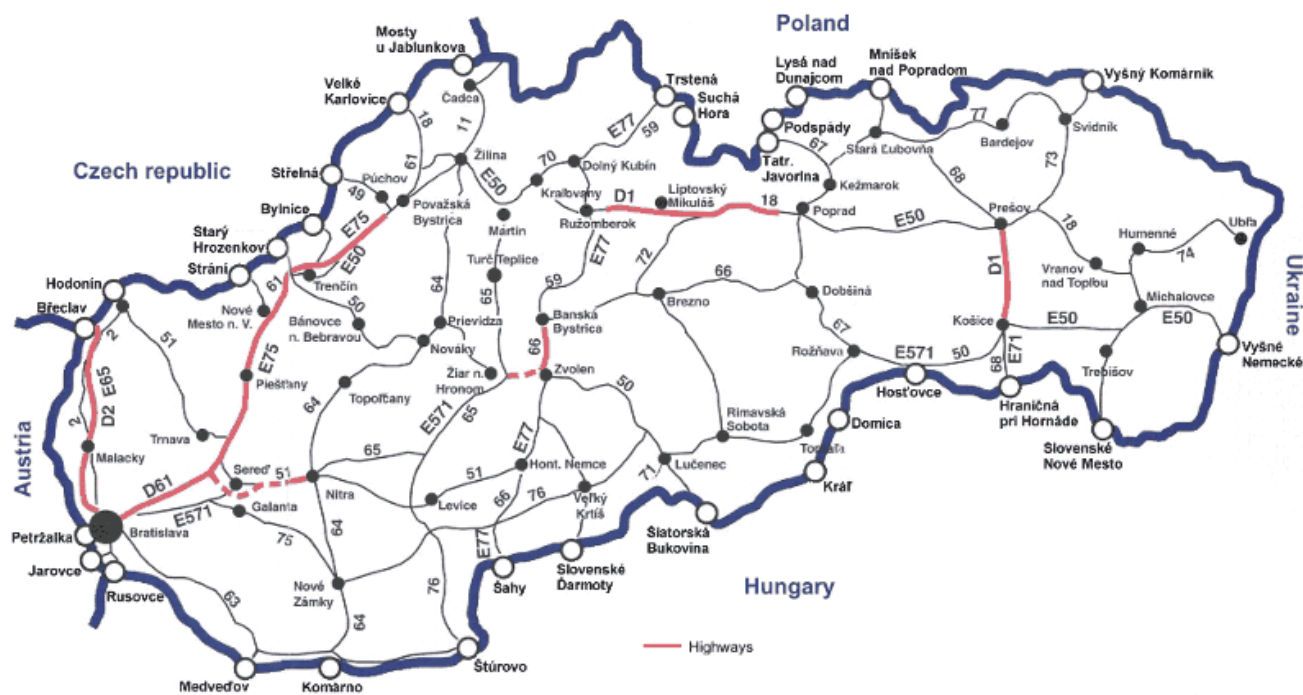
Carte des autoroutes et des voies rapides



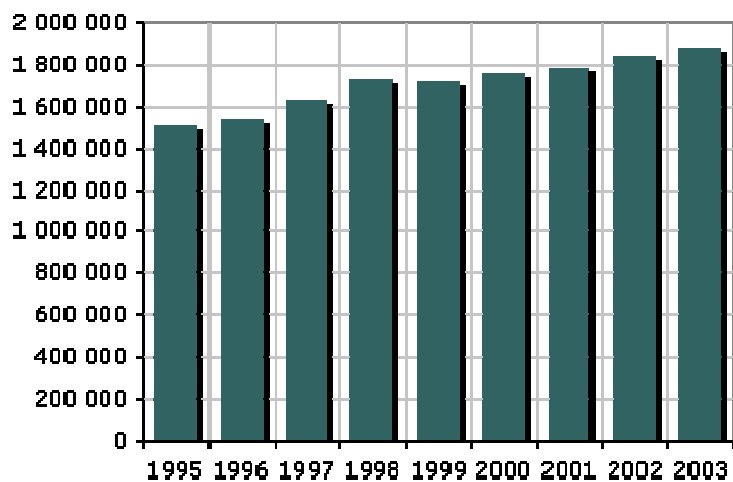
Routes de 1^{ère} catégorie



Réseau routier



Nombre de véhicules sur le réseau national



Structure du parc automobile

année	total	dont						
		voitures particulières	poids lourds et utilitaires	véhicules spéciaux	tracteurs routiers	autobus	tracteurs agricoles	remorques et semi remorques
nombre								
1995	1 498 160	1 015 794	102 634	45 797	.	11 812	64 536	175 740
1996	1 530 789	1 058 425	97 078	45 430	.	11 321	62 810	176 246
1997	1 623 305	1 135 914	103 080	45 376	600	11 235	63 145	182 893
1998	1 719 474	1 196 109	111 081	43 690	1 721	11 293	63 448	191 241
1999	1 713 079	1 236 396	115 981	41 670	2 306	11 101	63 493	197 917
2000	1 751 840	1 274 244	110 714	39 188	3 281	10 920	64 351	201 269
2001	1 783 199	1 292 843	120 399	36 082	4 994	10 649	63 422	206 627
2002	1 833 818	1 326 891	130 334	34 150	6 837	10 589	62 644	213 167
2003	1 879 854	1 356 185	142 140	32 033	8 851	10 568	61 690	218 517

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site internet)**

Deux sociétés sont en charge des routes en Slovaquie depuis le 1er janvier 2005.

- Société des autoroutes et voies rapides : DS

Voir document excel en annexe, adressé séparément. Pas de site internet, en construction...

Tél standard : 00421 2 58 311 100

- Société des routes (I catégorie) : SSC

L'organigramme est accessible en anglais sur le site de la SSC :

http://www.ssc.sk/user/view_page.php?page_id=38

- Les régions (VUC) sont en charges des routes de 2^{ème} et de 3^{ème} catégorie

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? Quelle est la place de l'administration routière nationale ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré**

Le ministère de tutelle est le ministère des Télécommunications, du Transport et des Postes.

La mise en place de la nouvelle société publique des autoroutes

Changements institutionnels

Le Parlement slovaque a adopté le 28 octobre 2004 la Loi établissant la nouvelle société publique autoroutière (Dialnicna Spolocnost ou DS) qui a repris depuis le 01/01/2005, les activités d'investissement, de gestion et de commerce ayant trait à l'ensemble du réseau autoroutier et de voies rapides slovaques.

L'Etat, et plus précisément le ministère des Télécommunications, du Transport et des Postes est l'actionnaire unique de la DS.

Par réseau autoroutier et de voies rapides slovaques, il faut entendre l'ensemble des sections qui sont définies dans le Plan de développement des routes et autoroutes de juin 2003, incluant non seulement les sections

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Bratislava
Rédigé par : Pierre Poncik et Dominique Lapierre

actuellement achevées et les nouvelles sections du tracé nord de l'axe Bratislava-Kosice, mais aussi les sections médianes vers Nitra, Banska Bystrica et Lucenec ainsi que les sections sud longeant la frontière hongroise entre Bratislava et Kosice, via Lucenec.

La société des autoroutes gèrera en direct ou concèdera des sections d'autoroute pour une durée maximale de 30 ans, étant entendu que la propriété des sections restera celle de l'Etat et que ces infrastructures ne pourront pas être mises en caution pour les dettes contractées par la société des autoroutes.

Depuis la création de la société nationale des autoroutes (DS), celle-ci s'est dotée des moyens humains requis en embauchant les spécialistes de l'ancienne administration des routes (SSC) dont M. FAKTOR était le directeur général, avant de prendre la tête de la DS. En particulier, l'ensemble du bureau d'études de la SSC est passé à la DS.

Les larges compétences accordées à la DS en matière de passation et de gestion de marchés comme en termes de recherches de financements propres et d'endettement, incitent à penser que la DS va monter en puissance et gérer l'ensemble du réseau autoroutier et de ses nouveaux développements, quelqu'en soit le mode de financement.

Néanmoins la direction des infrastructures de transport du ministère, sous la direction de M. Barek, s'est réorientée vers le contrôle ex ante des projets d'AOI présentés par la DS (comité de contrôle des projets) et lorsque ces projets font appel aux fonds européens, deux cas de figure peuvent se présenter :

- soit le projet est financé sur fonds structurels, auquel cas la direction des infrastructures de transport fait appel à la direction des affaires européennes de M. Rizek qui est dominant au sein du comité de contrôle des projets.
- soit le projet est financé sur fonds de cohésion, et la direction de M. Barek est dominante dans le comité de contrôle des projets.

• **Le financement du réseau routier national et non national :**

Cinq modes de financement possibles (détaillés plus bas)

- Endettement auprès de la BEI ou des banques
- Fonds de cohésion
- Fonds structurels
- Budget national
- Ressources propres

• **La planification et la programmation :**

Il n'y a pas de système de péage – concession en Slovaquie pour le moment, mais une vignette est nécessaire pour emprunter le réseau autoroutier : Les revenus de la DS, provenant de la vente des vignettes, devraient atteindre 1,4 Md SKK. (la DS prévoit d'emprunter 4 Md de SKK en 2005)

Vignette 2005 (1€ = 39 SKK)

ANNUELLE	
< 3,5t	1 100,- SKK
de 3,5t à 12t	7 500,- SKK
> 12t	15 000,- SKK
MENSUELLE	
< 3,5t	300,- SKK
de 3,5t à 12t	2 000,- SKK
> 12t	3 000,- SKK
HEBDOMADAIRE	
< 3,5t	150,- SKK
de 3,5t à 12t	800,- SKK
> 12t	1 400,- SKK
JOURNALIERE	
se 3,5t à 12t	200,- SKK

> 12t	300,- SKK
-------	-----------

L'identification des ressources et des capacités d'endettement

Le ministère des Transports a choisi en décembre 2003 le britannique Mott Mac Donald comme consultant général pour la réalisation de cette réforme.

Conformément aux recommandations de ce consultant, la société des autoroutes DS devrait percevoir le produit des vignettes actuelles et des futurs péages autoroutiers. Les vignettes actuelles resteront en usage pour les véhicules légers, tandis que les péages électroniques ne devraient être mis en place pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes qu'en 2006-2007. Un projet de loi à cet effet est en cours de préparation au ministère des Transports.

Le ministère autrichien des Transports prône l'extension à la Slovaquie du système de péages électroniques déjà en usage en Autriche depuis le 01/01/2004 et géré par la société ASFINAG. Ce système serait mis en place en Slovaquie sur la base d'un réseau de portiques d'enregistrement micro-ondes des passages de véhicules sur le réseau et d'un centre national de gestion des péages établi à Bratislava.

La société des autoroutes DS percevra aussi une subvention de l'Etat pour sa mission de service public d'entretien des autoroutes et bénéficiera d'une autonomie budgétaire. Elle sera dotée au départ d'un actif de plus de 2 Md de SKK et aura la capacité de s'endetter, notamment auprès de la BEI.

Les modes de financement des nouvelles sections d'autoroute

La société des autoroutes DS aura capacité à contracter avec des sociétés privées, que ce soit en mode classique ou en mode de Partenariat Public Privé, pour construire et éventuellement gérer de nouvelles sections d'autoroute. A cet égard, le consultant du ministère, Mott Mac Donald, est chargé de faire des recommandations.

Selon les informations actuellement disponibles, DS devrait d'abord assurer en priorité, sur financement budgétaire national (slovaque) et par endettement auprès de la BEI, l'achèvement de la section Povadska Bystrica – Zilina (43 km) d'ici fin 2006. Le gouvernement répondrait ainsi à la promesse qu'il a faite à l'investisseur coréen KIA Motors d'achever la rocade autoroutière Bratislava – Zilina d'ici 2006.

Les tronçons actuellement en travaux ou devant être mis en travaux d'ici la fin de l'année (achèvement des contournements de Bratislava (6 km), de Povaska Bystrica (10km) et de Poprad (27 km) seraient aussi achevés d'ici 2006 sur co-financements budgétaires slovaques ou communautaires (fonds de cohésion).

Au total le programme bénéficierait d'ici 2006 de 27,6 Md SKK (690 M€) de crédits budgétaires slovaques, dont 4,6 Md SKK de cofinancements nationaux sur fonds de cohésion, de 13,3 Md de SKK (333 M€) de subventions européennes au titre des fonds de cohésion, de 12 Md de SKK (300 M€) de tirage sur la ligne de crédit ad hoc de la BEI, enfin de 5,5 Md SKK (138 M€) de ressources propres.

Ces niveaux de financement sont très supérieurs à ceux dont disposaient l'Autorité des routes slovaque (SSC) jusqu'à présent pour l'investissement routier en Slovaquie, mais ils demeurent insuffisants pour répondre aux objectifs du gouvernement. Le Ministre prévoit donc de faire appel à un financement privé complémentaire, à la fois pour les sections résiduelles de l'axe nord Bratislava – Kosice, soit un peu plus de 130 km situés entre Zilina et Ruzemberok d'une part, entre Janovce et Branisko et à proximité de Presov d'autre part, et pour les sections de l'axe sud entre Lucenec et Kosice

DS devrait donc faire appel à un « partenaire stratégique » dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), dont la forme reste à définir. Selon le consultant Mott Mac Donald, il paraît exclu que les coûts soient pleinement financés par les droits de péage et que le partenaire porte pleinement le risque de trafic. Le mécanisme britannique des « droits fantômes » où les coûts fixes sont couverts par la puissance publique sans risques pour l'exploitant et où les risques liés au coûts variables sont supportés essentiellement par l'exploitant « partenaire stratégique », ne semble pas non plus avoir les faveurs du Ministre des transports qui s'orienterait plutôt vers un système mixte dans lequel la société des autoroutes DS couvrirait une part seulement, des coûts fixes comme des coûts variables, en fonction de la qualité du service et du trafic, mais sans garantie de l'Etat, et où l'exploitant « partenaire stratégique » supporterait le reste des coûts et serait adossé à un groupe financier ou une banque, de façon à s'assurer de sa solidité financière.

DGTPE SGE4 – Mission Economique de Bratislava
Rédigé par : Pierre Poncik et Dominique Lapierre

Le ministère des Transports devrait trancher début 2005 sur les options de PPP qui seront recommandées par le consultant, et il reviendra ensuite à DS de lancer une procédure d'AOI pour le choix du partenaire stratégique qui aura la concession.

La concurrence probable est à ce stade autrichienne, italienne et suédoise.

Il est notoire que DS aura la maîtrise de l'ensemble du réseau présent et futur, alors que le partenaire stratégique ne sera que gestionnaire des tronçons résiduels là où la société des autoroutes DS rencontrera des difficultés de financement.

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau local:**
Les VUC gèrent le réseau local.

SLOVENIE

- **Organisation administrative : quelle organisation administrative ? Quelle organisation politique ?**

Organisation administrative :

La constitution slovène et la législation portant sur la gestion locale accordent aux slovènes la gestion locale sur deux niveaux : local et régional. A l'heure actuelle la Slovénie est divisée en 193 municipalités (janvier 2005). Par ailleurs la régionalisation du pays a été arrêtée par le Parlement, rejetant les changements constitutionnels nécessaires pour l'établissement des régions. Le découpage de la Slovénie, territoire d'environ 20.000 km², en régions (3 selon le souhait slovène) est pourtant indispensable pour ouvrir l'accès à une partie significative des fonds européens aux parties les plus pauvres du pays. L'agence pour le développement régional a été constituée en 2000 pour assurer une coordination de partenaires des secteurs public et privé au niveau local, national et international, pour atteindre un développement équilibré et durable de toutes les régions slovènes. Le site web de l'agence : <http://www.gov.si/art/>

Organisation politique :

- La constitution slovène a été adoptée en 1991 : La République de Slovénie est une démocratie parlementaire
- Les 3 pouvoirs :
 - exécutif : le président est élu pour 5 ans, le Premier Ministre (après élections législatives - 4 ans) ; Le gouvernement nommé par le Premier ministre est ratifié par l'Assemblée Nationale
 - législatif : le parlement bicaméral – L'Assemblée Nationale avec 90 sièges et le Conseil National qui joue un rôle consultatif
 - judiciaire : le Tribunal constitutionnel qui comporte 9 juges élus pour 9 ans

- **Organisation routière (longueur et trafic des différents réseaux) : Quelles longueurs respectives des différents réseaux ? Comment les définit-on ? Y a-t-il une classification objective ? Quels types de trafic ?**

Le réseau routier public est divisé en routes nationales et routes municipales. L'Etat est le propriétaire des routes nationales, les routes municipales sont la propriété des municipalités. La longueur du réseau public total est de plus de 38 000 km.

La longueur des routes nationales est de 9156 km (autoroutes, voies rapides, routes principales, routes régionales, les deux dernières divisées en catégories) et celle des routes municipales, de plus de 32 100 km (divisées en routes locales et chemins publics).

Le trafic est le plus dense sur les autoroutes et les routes principales en direction des grandes villes. Les 4 fractions du réseau d'autoroutes (Štajerska, Primorska, Gorenjska, Dolenjska) sur les 2 axes principaux réalisent presque 60% de tout le trafic, même si leur longueur n'est que de 15% de tout le réseau routier national.

Pour obtenir une vue générale sur la densité du trafic par régions en Slovénie : http://www.drsc.si/docs/PLDP03_Popr.pdf

- **Administration routière nationale (organisation) : Quel est le ministère de tutelle ? La direction des routes est-elle un service du ministère ? Quelle est la place de l'administration routière nationale (administration, agence exécutive, agence autonome, concessionnaire) ? Y-a-t-il des réformes organisationnelles en cours ? Quels en sont les objectifs ? Quelle est l'organisation entre le niveau central et le niveau déconcentré ? Existe-t-il des services techniques propres et des écoles de formation propres ? Si non comment sont organisées les relations entre le ministère et les services techniques ainsi que les écoles de formation ?**

Le ministère de tutelle pour l'organisation routière est le ministère des Transports. Au sein du ministère des Transports, le secteur pour la politique du trafic détermine la politique du secteur et ses priorités. A l'heure actuelle, le ministère prépare une nouvelle version de la politique des transports ayant pour but d'harmoniser le trafic, surtout en liaison avec les corridors européens.

Les services routiers du ministère relèvent de la Direction générale des routes. La Direction générale des routes est divisée en secteurs « autoroutes et voies rapides » et « routes nationales ».

Direction générale des routes :

- Secteur pour les routes nationales :

A l'intérieur du secteur des routes nationales (dépendant de la Direction **générale** des routes) il existe la Direction de la République de la Slovénie des routes – DRSC qui est un organe du ministère (qui assure la gestion, la maintenance et le développement du réseau national – c'est-à-dire des routes régionales et principales).

- Secteur des autoroutes :

Est une division du ministère qui travaille en étroite coopération avec la Société publique nommée Direction de la République de la Slovénie pour les autoroutes - DARS (qui assure la gestion, l'entretien et le développement des autoroutes et quelques voies rapides) – DARS est une sorte de concessionnaire d'état, mais en sa propriété.

Le contrat particulier entre la Slovénie et DARS, d.d. a été signé en 1994 – la république de Slovénie a transféré ses responsabilités de gestion et d'entretien du réseau des autoroutes à DARS, qui est financé du budget. Le contrat en question a aussi donné à DARS aussi le droit de collecter les péages.

Indépendamment du ministère des transports, un corps indépendant depuis 1972, le Conseil pour la prévention et l'éducation du trafic routier, est l'organe responsable de la sécurité routière. **La loi sur la sécurité du trafic routier** adoptée en 1998 fixe la base juridique à ce Conseil. Le Conseil, qui exécute ses tâches en accord avec la loi de 1998, coopère régulièrement avec les différents ministères et autres institutions publiques et privés ; il coopère aussi avec les municipalités. Le Conseil joue le rôle de « gardien » de la sécurité routière.

Les réformes organisationnelles pourraient commencer avec la création des régions. Les routes publiques municipales relèvent de la gestion des municipalités. Une loi et une ordonnance fixent la gestion des routes publiques et déterminent les responsabilités des municipalités; la Loi sur les routes publiques et l'Ordonnance sur la catégorisation des routes publiques.

Il existe des écoles et formations continues relatives au domaine routier (par ex. Faculté nautique et du trafic à Portorož qui fait partie de l'Université de Ljubljana). Elles disposent de programmes éducatifs coordonnés entre les ministères des Transports et de l'Education supérieure.

- **Administration routière nationale (missions officielles) : Rôle de l'administration routière nationale ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et le ministère de tutelle ? Y a-t-il une mission relative au réseau routier non national ? Sur le réseau routier national, l'administration est-elle en charge de l'ensemble du processus : de la planification à l'exploitation ? Quelle est la répartition des compétences entre l'administration routière et les services déconcentrés éventuellement existants ?**

La Direction de la République de la Slovénie des routes – DRSC, un organe du gouvernement (voir présentation de l'administration de l'organisation routière nationale) exerce les tâches suivantes :

- s'occupe du réseau routier national (planification, gestion, maintenance et développement du réseau)
- contrôle et régulation des routes
- gère les tâches liées à la construction, maintenance, etc. du réseau national
- comptabilise le trafic sur les routes nationales
- donne les informations sur l'état du réseau routier au public
- prépare des programmes et les documents experts

La société publique pour la construction des autoroutes – DARS, la seule autorisée pour la construction des autoroutes, est financée par le budget. DARS doit suivre les objectifs qui ont été déterminés au plan National pour la construction des autoroutes en 1993 = NPIA (plan amendé en 1998). Les tâches de DARS sont la construction, l'entretien, la reconstruction et la gestion des autoroutes et des ouvrages immobiliers (en accord avec le NPIA).

DDC- Société pour les routes nationales, société publique d'ingénierie qui joue le rôle d'expert indépendant par autorisation des investisseurs d'après les standards internationaux. Entre autres tâches, DDC surveille la réalisation des travaux.

DARS est l'investisseur pour la construction et l'entretien des autoroutes, DRSC est investisseur pour la construction et l'entretien des autres routes nationales et DDC est l'organisation qui, par autorisation des investisseurs (DARS, DRSC) offre ses services d'expert et assure la neutralité.

Les municipalités (dépendant du Ministère pour les affaires intérieures) s'occupent des routes non nationales (selon les deux lois mentionnées ci-dessus). La législation détermine que la municipalité doit adopter une ordonnance sur les routes municipales pour en déterminer la gestion, la construction, la maintenance, la sécurité et le contrôle.

En principe on peut dire que l'administration est en charge de l'ensemble du processus de la construction des routes nationales bien que DARS (en charge des aspects financiers et opérationnels de NPIA) et DDC soient des agents indépendants.

- **Organigramme de l'administration en charge des routes ? (renvoyer sur un site Internet)**

Sites web : <http://www.gov.si/mpz/4pod/a1p.html> ; <http://www.drsc.si/default1.asp?l=3&n=91&p=content>

Résumé :

- 1) Ministère des Transports – Direction générale des routes : Secteur pour la politique du trafic
 - a) Secteur des routes
 - b) Secteur des autoroutes
- Direction des routes (DRSC) – DARS (pas organe du ministère)
- 2) Ministère pour les Affaires Intérieures – municipalités (qui assurent l'entretien du réseau local).

- **La planification et la programmation : Y a-t-il des schémas de planification ou de programmation ? A quel horizon se situent-ils ? Sont-ils fixes ou glissants ? Qui élabore les schémas de planification et de programmation (la direction des routes ? le ministère ? un autre ministère ?) ? Est-ce que ce sont des schémas administratifs, juridiques ou politiques ? Comment sont-ils approuvés ? Quelle concertation (avec qui) ? Quelle coordination avec les collectivités locales ? Quelles études socio-économiques ? Sont-elles réellement un outil décisionnel ? Quelle influence politique ? Qui décide ? Quelle valeur ont les décisions prises ? Quels modes de révision ?**

La planification détermine les objectifs à atteindre à long terme en matière d'équipements tandis que la programmation fixe l'organisation financière à court terme pour réaliser ces objectifs. La base pour la planification et la programmation des routes est fixée dans des documents suivants :

- Le plan National pour la construction des autoroutes (NPIA) adopté en 1993 et amendé en 1998, prévoit la construction des deux axes d'autoroutes d'ici 2013 ;
- Loi sur le règlement de l'espace (1.1.2003) adopté par l'Assemblée Nationale (proposée par le Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire)
- La stratégie de développement de l'espace adopté le 18 juin 2004 par l'Assemblée Nationale (proposition du Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire)
- La Résolution du plan national pour la construction des autoroutes en République de Slovénie (NPIA RS), adopté par l'Assemblée Nationale en 2004
- Le programme du développement quadriennal pour la construction des autres routes nationales (qui est en général en accord avec le plan du gouvernement en place)

Le ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire a proposé un texte législatif : la loi et la stratégie pour l'aménagement du territoire, qui comprend aussi la stratégie de développement des réseaux routiers. Cette proposition a été adoptée par l'Assemblée Nationale et représente la base du développement des nouveaux réseaux routiers.

Le plan National pour la construction des autoroutes (NPIA), adopté en 1993 (et amendé en 1998) prévoit la construction de deux axes autoroutiers d'ici à 2013. En 2004, l'Assemblée Nationale a adopté le nouveau plan national pour la construction des autoroutes (NPIA RS) qui représente la continuité du plan précédant tout en déterminant la finalisation des projets autoroutiers en Slovénie. La réalisation du plan est prévue sur trois périodes successives, coordonnées avec les périodes budgétaires de l'UE : de 2003 à 2006, de 2007 à 2013 et après 2013.

Après toutes élections législatives, le gouvernement détermine sa politique ; il s'agit de la politique de la construction des routes décrite dans le plan de développement dans le cadre du budget (Nacrt razvojnih programov v okviru proračuna). Le plan préparé par le ministère des Transports est discuté par le gouvernement et adopté par l'Assemblée Nationale. Les plans adoptés prévoient en général la construction et rénovation des routes pour les prochaines trois années. Ce plan n'est pas fixe et peut être modifié dans les cas spéciaux /urgents, par exemple après le collectif budgétaire.

La DRSC réalise avec ses experts des études différentes ; l'une d'elles porte sur la surveillance du trafic. Le secteur pour la planification de la DRSC propose les constructions, les rénovations et autres travaux nécessaires sur les routes. L'influence politique sur la planification de la DRSC n'est pas négligeable.

De l'autre côté il y a une forte coopération au niveau étatique et municipal : si la construction de la route nationale affecte la municipalité, le Ministre du Transport et le maire de la municipalité en question signent un contrat qui détermine les règles de la coordination avec les collectivités locales.

- **Le financement du réseau routier national et non national : Qui finance quoi sur quel réseau ? Y a-t-il des financements croisés ? S'il y a des financements « croisés », comment les décisions se prennent-elles ? Y a-t-il des financements fléchés (pour faire quoi, et pour quoi) pour les réseaux routiers ? Sous quelle forme ? Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ? S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? Existe-t-il des ressources hors budget de l'Etat, des taxes affectées ?**

Qui finance quoi sur quel réseau ?

- les routes nationales : financées par l'état (DRSC et DARS)
- les routes municipales : financées par les municipalités

Financement des autoroutes :

- Jusqu'en 2001 les autoroutes étaient financées partiellement par le « Tolar pétrolier », assuré par la loi pour garantir les ressources pour la construction des autoroutes adoptée en 1998. Le prix public des carburants a été fixé de façon à garantir des ressources additionnelles pour la construction des autoroutes. Après la réforme fiscale de 2001 – le « tolar pétrolier » a été remplacé par des moyens désignés, garantis dans le budget slovène.
- Péage : moyen principal du financement. Le système de péage en Slovénie est comparable à ceux de France, Italie, etc. Les utilisateurs des autoroutes paient le péage directement aux stations de péage situées sur les autoroutes. On utilise les systèmes de péage ouverts et fermés.
- Crédits domestiques et étrangers
- Autres ressources (ex. municipalités, obligations, etc.) pour les routes sur le territoire des communautés, mais dans l'intérêt commun avec l'Etat.

Il existe des **financements croisés** – la législation des routes publiques prévoit que la municipalité doit cofinancer la route qui passe par son territoire - il s'agit de la construction des équipements et mécanismes nécessaires à la sécurité aux abords des routes nationales (trottoir, éclairage, etc.) – et la municipalité doit financer aussi la construction des périphériques (c'est aussi dans l'intérêt de la municipalité). Le Ministre des Transports signe le contrat avec le maire de la municipalité ; ce contrat détermine le mode de financement par les deux investisseurs. Le pourcentage d'investissement dépend de l'importance de la route aux niveaux local et national.

Le programme de développement quadriennal prévoit la construction d'un nombre exact des croisements, des ponts, etc.

Quels sont les ordres de grandeur des montants en jeu en distinguant investissement, maintenance et exploitation ?

(cf. infra ; fin de contribution)

S'il existe des péages de concessions, comment est régulé le taux de péage ? C'est DARS qui dirige le système de péage. Il n'existe pas de concessionnaires au sens classique du mot en Slovénie. Les PPP sont en voie de d'évolution même si l'intérêt du secteur public est en forte augmentation, surtout après l'entrée de la Slovénie dans l'UE. Pour la construction des autoroutes, DARS souscrits des emprunts, sinon il n'existe plus des ressources hors budget de l'Etat (comme par exemple des taxes affectées).

- **Les procédures préalables à la construction de grands projets routiers non concédés : Quelles sont les grandes étapes préalables à la construction de grands projets routiers ? Qui décide, paie et réalise chacune des étapes ? Qui est consulté? Quelle coordination entre les différentes autorités et administrations ?**

Étapes	Décideurs	Réalisateurs	Payeurs
Les études préliminaires	DARS DRSC (Secteur pour la planification avec les autres secteurs)	DARS DRSC	DARS DRSC
Déclaration d'Utilité Publique	Gouvernement (avec le plan d'aménagement du territoire)	Ministère pour l'environnement et l'aménagement du territoire	Investisseur : le gouvernement ou Ministères concernés
Les études d'exécution	DARS DRSC	DARS DRSC	Investisseur (DARS ou DRSC)
Acquisition foncière	DARS DRSC	DARS DRSC	Investisseur (DARS ou DRSC)

DARS : Société de la République de la Slovénie pour les autoroutes

DRSC : Direction de la République de la Slovénie pour les routes

- **La gestion du réseau : quel est le type de gestion du réseau : par axe ou par itinéraire / sur une base territoriale ? Existe-t-il des critères de performance pour la gestion de ce réseau ? qui s'occupe de l'entretien du réseau national ? Quelle intervention des autorités locales sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau national ? Qui s'occupe de l'entretien du réseau local ? Quelle intervention de l'autorité nationale sur les décisions ou le financement de l'entretien du réseau local ? L'Etat peut-il imposer des règles techniques ou a-t-il une mission de contrôle sur le réseau local ? Si oui comment ?**

L'état gère tout (directement ou indirectement /par intermédiaire de DARS). L'entretien du réseau national est organisé dans deux directions : DARS s'occupe du réseau des autoroutes ; de l'autre côté DRSC, responsable pour l'entretien des autres routes nationales, signe les contrats avec les entreprises routières et les autorise à assurer l'entretien (état des routes, signalisations, fauchage) mais l'entretien des routes, qui relève des investissements, est entre les mains de DRSC. L'influence des autorités locales est plutôt une influence informelle. La législation relative aux routes publiques stipule que la municipalité doit établir un service public qui s'occupe de l'entretien du réseau local. Les autorités nationales peuvent intervenir seulement en cas de non respect des standards minimaux pour l'entretien des routes, avec l'objectif d'en garantir la sécurité.

- **Contrôle : L'Etat a-t-il un droit de contrôle sur les investissements réalisés sur le réseau non national ? Sur la gestion, l'exploitation, la sécurité routière et l'entretien du réseau non national ? Si oui, comment ce contrôle est-il exercé ?**

L'Inspection du trafic de la République de Slovénie est un organe du ministère des Transports qui exerce le contrôle de la mise en oeuvre et du respect des lois dans le domaine du trafic (infrastructures comprises). Le contrôle est basé sur les lois en vigueur et mené par des inspecteurs disposant d'autorisations particulières.

Il n'existe pas de contrôle classique avec inspecteurs sur les municipalités. La municipalité doit établir un service public pour s'occuper du réseau routier local et doit nommer aussi l'inspecteur. Si la municipalité ne respecte pas les standards minimaux décrits dans le règlement de l'entretien minimal, le Ministre peut inviter le maire à corriger le mauvais fonctionnement. C'est-à-dire que le Ministre détermine la date jusqu'à laquelle la municipalité doit corriger les irrégularités. C'est plutôt un mécanisme «soft» qui est en fonction. En tout cas le ministère des Transports (en accord avec la Loi sur l'autonomie administrative de la municipalité), plus précisément son bureau juridique, peut contrôler seulement les actes et ordonnances adoptés par la municipalité.

- **Evolutions : Y a-t-il des projets d'évolution dans l'organisation ? Si oui, dans quel sens ? Y a-t-il dans l'organisation en place des points qui semblent poser problème ou devoir poser problème à terme ?**

Il y existe des projets de régionalisation en Slovénie. Ceux-ci sont toutefois encore conditionnés à l'approbation, par le Parlement, de modifications de la constitution. Certaines responsabilités concernant l'organisation routière pourraient être transférées des municipalités aux régions.

Types de routes	autoroutes	Autres routes nationales	Routes locales
propriétaire	état	état	municipalité
longueur	570 km	Plus de 8.500 km	32.100 km
Budget pour la construction	87,4 milliards SIT	cca 18,5 milliards SIT	nd
Budget pour l'entretien	5,794 milliards de SIT	cca 11,1 milliards SIT	nd
N° du personnel	1015	120 + soutraitants	nd

1 € = 239,23444 SIT