

XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003

**RAPPORT NATIONAL DE LA HONGRIE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**  
*Route et qualité de vie*

*Rapporteur principal:*

**Dr. Koren Csaba, professeur titulaire**

Université Széchenyi István

H-9026 Győr, Hédervári u. 3.

Tél : +36-96-503-452

Fax : +36-96-503-451

E-mail : [koren@sze.hu](mailto:koren@sze.hu)

## Résumé

Le rapport présente et motive les priorités essentielles de la politique de transport routier hongroise, du développement et de la planification du réseau routier, telles que: (i) favoriser l'intégration à l'Union Européenne, (ii) améliorer les conditions de la coopération avec les pays et régions limitrophes, (iii) favoriser le développement plus équilibré des régions et des micro-régions, (iv) faire fonctionner un trafic de façon efficace et conforme au marché, circulation multimodale, (v) améliorer la qualité de la vie humaine, protéger l'environnement. Il présente les décrets gouvernementaux de ces dernières années relatives au développement du réseau routier ainsi que les méthodes appliquées et en cours de développement pour la mise à jour des procédures de préparation des projets. Il présente les différents niveaux de prise de décisions de la planification et du développement ainsi que les réglementations actuelles y afférentes. Il fait un tour d'horizon des recherches en cours visant l'étude des impacts sociaux et économiques du développement routier. A ce propos, les principaux résultats présentés de l'étude réalisée à l'aide des questionnaires parmi les usagers potentiels des routes sont particulièrement intéressants.

Le rapport parle du jugement du rôle des routes joué dans la vie sociale et économique et du changement des opinions y afférentes et en particulier de l'augmentation observée ces dernières années de l'importance des aspects relatifs à la protection de l'environnement et du dialogue avec la population.

Pour finir, le rapport traite de l'extension des groupes d'expert chargé de la conception routière, du changement de la composition de ces groupes. Les représentants de plus en plus de métiers participent au travail de ces groupes permettant de rendre leur activité plus efficace. Le programme de formation de l'enseignement supérieur technique subit des changements importants également. En outre de l'acquisition des connaissances, le développement des aptitudes et des compétences gagne du terrain afin de favoriser l'embauche et l'adaptation aux circonstances changées des ingénieurs-constructeurs faisant des études universitaires.

## **1. Priorités dans le domaine de la construction de routes**

Après le changement de régime, dans les années 90 l'économie hongroise s'est trouvée en face de nouveaux défis. Lors de la mise en place de l'économie de marché les régions disposant d'une infrastructure de transports plus évoluée, et en particulier de routes à grande vitesse, ont pris de l'avance. Malgré la baisse provisoire de la mobilité due aux difficultés de la transformation économique le trafic de transit traversant la Hongrie ne cessait d'augmenter et le transport routier évoluait au détriment du transport ferroviaire.

Les expériences montrent que les régions qui sont accessibles par des autoroutes ou par des routes express étaient revalorisées, leur capacité d'attirer le capital augmentait. Par conséquent, vis-à-vis du développement du réseau des routes à grande vitesse, l'objectif d'améliorer l'accessibilité des régions moins développées, de les raccorder à la circulation sanguine de l'économie est devenu plus important. Un autre objectif aussi important est de raccorder le réseau routier national au réseau de routes à grande vitesse de l'Union Européenne (TERN), d'une part pour augmenter son impact à la relance économique et d'autre part pour assurer le trafic de transit international sans à-coup. Les routes à grande vitesse ont un impact sur la structure du réseau de communes aussi, par conséquent lors de l'étude de leur développement les objectifs visant l'aménagement urbain (motivation de la création d'emplois, l'aménagement des zones d'habitation, etc.) avaient plus de poids.

Grâce à la réorganisation du trafic, l'extension du réseau de routes à grande vitesse peut contribuer à la baisse importante du trafic sur les routes principales chargées actuellement du trafic de transit international intense. Le niveau bas des prestations sur les traversées d'agglomération de ces routes pose déjà des problèmes graves. Les embouteillages, les accidents sont fréquents, la charge de l'environnement est importante, par conséquent l'augmentation du niveau de sécurité et l'amélioration de la qualité de vie de la population habitant au bord de ces traversées est un objectif de développement important aussi. Le délestage de Budapest comptant près de 1,8 millions d'habitants, la construction des nouvelles sections de la rocade M0 sont des obligations devenues particulièrement pressantes. Afin d'améliorer l'accessibilité, la structure actuelle du réseau routier, trop centrée sur Budapest, doit être changée également en y ajoutant des éléments en sens transversal et circulaire.

En rapport avec l'adhésion de la Hongrie à l'Union Européenne le rôle des régions devient de plus en plus marqué et dans le domaine de l'aménagement urbain et dans celui de développement du réseau routier. Sept régions de conception – de statistiques ont été créées dans le pays (NUTS 2). La conception globale du développement du réseau routier des régions est en cours d'élaboration. La conception du réseau routier régional est réalisée en coopération étroite avec les établissements chargés de l'aménagement urbain de la région après étude des besoins régionaux et locaux et leur harmonisation avec les conceptions nationales.

La protection de l'environnement est un facteur essentiel également. Il en suit que lors de la construction des nouvelles routes l'objectif est d'utiliser de moins de terres agricoles et de parc naturel, de protéger le milieu vivant et d'éviter la rupture de l'équilibre de la nature, ce sont d'ailleurs des objectifs qui sont prévus par les lois.

Le niveau de prestations peut être amélioré par une meilleure utilisation des autres modes de transport (transport ferroviaire, navigation fluviale). En Hongrie la multimodalité est un domaine important du développement des transports également, c'est-à-dire nous essayons de répartir le trafic prévu entre les différentes modes de transport de façon plus équilibrée.

En résumé, les priorités les plus importantes de la politique de trafic routier hongrois, du développement et de la conception du réseau sont les suivantes :

- favoriser l'intégration à l'UE
- améliorer les conditions de coopération avec les pays et les régions limitrophes
- favoriser le développement plus équilibré des régions et des micro-régions
- faire fonctionner un trafic de façon efficace et conforme au marché, circulation multimodale
- améliorer la qualité de vie humaine, protéger l'environnement.

## **2. Méthodes de conception et d'évaluation**

L'élaboration de la conception du développement des routes nationales, la préparation, l'étude et la réalisation des projets sont effectuées conformément aux lois.

**La loi I. de 1988**, plusieurs fois modifiée sur le trafic routier prévoit que :

- lors du développement du réseau routier les besoins de la circulation constituent un point de départ, cependant les intérêts et les objectifs de la défense nationale, de la protection de la terre, de l'environnement, de la santé, du tourisme ainsi que d'autres intérêts et objectifs doivent être pris en compte également (art. 11 (2))
- un plan spécial doit être établi pour le développement du réseau routier national. Le plan du développement du réseau routier national est validé par le Gouvernement en vertu de la proposition du ministre des transports. Les plans de développement du réseau routier national doivent être révisés tous les cinq ans et ils doivent être modifiés, si besoin. (R. art. 5 (1) et (4)).*

La conception **de la politique des transports de Hongrie** adoptée par le Parlement, en cours de révision actuellement, précise également que les besoins en ressources des projets doivent être confrontés et classés aux niveaux du *plan global des transports « roulant » (master plan)* vérifié en permanence suivant les possibilités de faisabilité du moment.

Le décret 2119/1997. (V.14.) du gouvernement hongrois a statué en premier sur le programme de la constitution du réseau de routes à grande vitesse. Ensuite, le décret 2117/1999. (V.26.) a statué sur la réalisation du programme du développement du réseau de routes à grande vitesse étalé sur *dix ans*, le décret 2037/2000. (II.29.) sur la modification du décret précédent, le décret 2224/2001. (IX.1.) sur la situation de la réalisation du programme du développement du réseau de routes à grande vitesse et sur les tâches gouvernementales y afférentes. Hors les routes à grande vitesse, le dernier décret précité a décrété en détail sur d'autres routes importantes du point de vue du réseau. Enfin, le décret 2303/2001. (X.19.) a fixé le tracé et le calendrier des travaux de développement de routes à grande vitesse et des autres développements importants (p.ex. les sections contournant des communes importantes) *jusqu'à 2015*.

Les propositions servant de base pour les décrets gouvernementaux sont établies pour le Ministère des transports par la Direction de l'Équipement ou par un autre organisme mandaté. Parfois, des analyses simplifiées du coût/bénéfice sont utilisées pour l'établissement des programmes, cependant les aspects de la rentabilité économique n'interviennent pas beaucoup actuellement vis-à-vis des aspects d'aménagement urbain et des aspects politiques. Les décrets gouvernementaux ne se préoccupent pas du financement nécessaire à la réalisation des programmes non plus qui permettrait d'établir des projets à long terme.

L'établissement du Plan de Développement National (PDN) servant de base pour l'utilisation éventuelle des aides communautaires a été entrepris en **2000**. La définition et la préparation des projets de développement, et notamment des modernisations et des constructions des routes, à réaliser entre 2004 et 2006 dans le cadre du PDN sont en cours.

### **3. Études réalisées pour la préparation des décisions relatives aux développements routiers**

Des analyses de coût/bénéfice sont réalisées afin d'estimer l'utilité des projets de construction de routes, cependant elles ne sont pas faites de façon implicite, leur réalisation n'est obligatoire que sur demande du maître de l'ouvrage ou de l'établissement de financement. En vertu de la décision 1057/2001. (VI.21.) du Gouvernement une réglementation est en cours d'élaboration sous la direction de l'Institut d'Administration National qui régira les procédures de la préparation des décisions économiques à prendre par les organes administratifs et qui précisera les cas où ils doivent faire une analyse du coût/bénéfice impérativement.

### **4. Les niveaux de la conception et de la prise de décision**

En vertu de ce qui précède le programme de développement du réseau routier national à long terme est le résultat d'une décision prise au niveau du gouvernement. L'étude technique et la préparation des détails des projets de développement figurant dans le programme sont commencées suite à cette décision. Le décret 15/2000. (XI.16.) KöViM du Ministère des transports relatif à l'autorisation de la construction, de la mise en service et de la fermeture des routes régit la validation et l'autorisation des études.

La liste annuelle des projets de rénovation (liste des interventions avec désignation du chantier et du type d'intervention) est établie par les Associations d'utilité publique régionales de gestion de route compétentes. La liste est adoptée par le chef de Département routier du Ministère des transports suivant l'avis de l'Association d'utilité publique routière nationale Technique et de Renseignements. L'étude technique est commencée suite à la validation de l'Association régionale d'utilité publique de gestion de routes compétente, maître de l'ouvrage.

La conception des routes locales, la prise de décision, le financement entrent dans la compétence des collectivités locales. Le gouvernement participe, par voie de concours, au financement de certains groupes de projets visant la réalisation des objectifs de développement prioritaires prévus par le gouvernement.

### **5. Impacts du développement routier**

Le développement routier exerce un impact direct et indirect étendu sur l'activité sociale et économique de la population. La détection, la description précise ou au moins stochastique de ces impacts constituent une tâche complexe qui comporte de nombreuses incertitudes. Les résultats des recherches hongroises, pareillement aux recherches internationales, réalisées récemment ont révélé certains rapports essentiels également. Voici un résumé de ces résultats :

- L'Institut des sciences des transports (KTI Rt.) perfectionne sans cesse sa méthode élaborée au milieu des années 90 pour observer l'impact du développement routier sur le processus d'urbanisation. Il suit régulièrement (monitoring) en particulier l'évolution des indices économiques et sociaux (p.ex. évolution des prix immobiliers, nombre de nouveaux emplois, augmentation de la superficie des dépôts, nombre d'entreprises, évolution du chiffre d'affaires brut de ces entreprises) de la région concernée par le développement routier.
- L'impact de la modernisation du réseau routier sur la relance économique et sur la génération du trafic est pris en compte par des méthodes empiriques c'est-à-dire des valeurs du trafic généré sont ajoutées au trafic prévu du fait de l'augmentation naturelle du trafic de la région pourvue d'une nouvelle route de haut niveau.

KTI Rt. a fait une étude récemment à l'aide des questionnaires pour connaître les attentes de la population habitant dans la proximité du tracé prévu des routes à grande vitesse. 85 % des responsables des communes concernées attendent un effet favorable, près de 64 % ne prévoient pas d'effet défavorable. Parmi les avantages principaux les responsables des communes citaient la relance de l'activité économique, le délestage des routes de la commune, la création de nouveaux emplois. Pour la population l'ordre est le suivant : meilleure accessibilité (44 à 57 %), relance économique (21 à 31 %), délestage des routes de la commune (10 %). Impacts défavorables le plus souvent cités : bruit et vibrations causés par le trafic (73 à 78 %), empêchement de la circulation dans la commune (9 à 12 %), pollution de l'air (9 à 10 %).

Lors de l'étude d'impact social réalisée avant l'installation des péages sur l'autoroute M1 les habitants des communes concernées par la route parallèle citaient les impacts défavorables suivants : augmentation du trafic, augmentation du bruit, augmentation de la pollution de l'air, augmentation du risque d'accident. Sur les 33 communes questionnées 4 communes s'attendaient à des impacts favorables. Pour diminuer les dégâts elles proposaient de construire des écrans antibruit et des carrefours giratoires, de dévier le trafic des poids lourds, de construire des passages supérieurs, de rembourser les dégâts découlant de la dégradation des immeubles.

## **6. Jugement des routes**

Lors du jugement des routes, ces dernières années l'accent est de plus en plus mis sur l'importance des aspects sociaux et de la protection de l'environnement. Des groupes manifestant contre certains projets de développement se sont apparus également. La réaction du métier des transports à ce changement a été différente :

- la protection de l'environnement constitue dorénavant un élément essentiel de la conception de la politique des transports du gouvernement,
- les aspects de la protection de l'environnement ont plus de poids dans les programmes de recherche et dans les guides de conception,
- la part des coûts engagés pour les démarches visant la diminution des impacts défavorables sur l'environnement est de plus en plus élevée dans les coûts des projets routiers concrets,
- la perception de la consultation avec la population, des initiatives civiles a changé, les observations sont prises au sérieux et, si possible, elles sont prises en compte dès lors de l'étude des projets.

## **7. Groupes d'experts chargés de réaliser les études des projets routiers**

Les besoins sociaux changés exigent des ingénieurs-constructeurs qui ont une formation différente par rapport au passé. Outre les tâches traditionnelles qui consistent à faire des études, à promouvoir et à réaliser, d'autres tâches jouent un rôle de plus en plus important, telles que :

- organisation du projet,
- activité commerciale et économique,
- gestion des ouvrages,
- entretien-exploitation,
- collecte, traitement et transmission des informations,
- soutien technique auprès des autorités administratives,
- représentation technique des différents groupes d'intérêts,
- gestion des rapports vis-à-vis des hommes, des communes et de l'environnement.

En outre de l'acquisition des connaissances, le développement des compétences est devenu plus important dans l'enseignement supérieur technique. De nombreux débats sont engagés partout pour définir la part d'importance des connaissances et des compétences et pour savoir si les compétences peuvent être « enseignées ». Dans le passé, en Hongrie une formation traditionnelle a été dispensée aux ingénieurs « des routes », « des ponts » et « du chemin de fer ». Cependant, il s'est avéré que si les élèves ingénieurs ne sont préparés que pour un secteur d'activité restreint, ils n'auront pas beaucoup de possibilités pour choisir leur premier lieu de travail et par la suite leur chance de changement sera limitée aussi. En revanche, s'ils ont une formation générale, plus tard ils s'adapteront plus facilement aux changements mais ils auront besoin d'un stage supplémentaire dans des domaines spéciaux. En général, les employeurs permettent aux employés de se former mais, de toute manière, actuellement l'enseignement supérieur n'est pas capable de faire une formation spéciale aussi approfondie qui est requise par les sociétés.

En Hongrie les groupes d'études des projets routiers sont composés de différents experts également. Un lot comprenant la plantation fait partie des nouveaux projets routiers pour l'élaboration duquel des ingénieurs paysagistes sont invités à participer aux projets. Les impacts des projets sur l'environnement doivent être étudiés aussi dans le cadre des études d'impacts pour la réalisation desquelles des experts de l'environnement, des biologistes, des zoologistes, des médecins sont souvent invités. En cas de routes traversant des villes ou menant dans la proximité des villes, la participation des urbanistes et des sociologues est souvent demandée.

Le programme de plus en plus d'établissements d'enseignement supérieur comprend des formations continues de deux ans en général auxquels les ingénieurs-constructeurs peuvent acquérir des connaissances plus approfondies des secteurs annexes. Néanmoins, le plus souvent, les projets routiers sont mis en place en coopération avec des experts invités de différents domaines d'activité.