

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DE LA SLOVÉNIE

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2
Route et qualité de vie

Rédacteur :

Mr. Anton Šajna B.Sc.CE.

Membre du comité d'administration du CN AIPCR Slovénie

CN AIPCR Slovénie

Dunajska 56, 1000 Ljubljana, Slovenia

Secretariat : Tržaška 19, 1000 Ljubljana, Slovenia

(Tel: ++ 386 1 478 80 86, fax: ++ 386 478 80 84)

(e-mail: bojana.pirman@gov.si)

et ancien secrétaire d'Etat du RS Ministère de trafic
Le Bureau des Routes

SOMMAIRE

1. RÉSUMÉ	3
2. INTRODUCTION.....	4
3. PROGRAMME AUTOROUTIER	5
3. 1 Programme de la construction des autoroutes	5
3. 2 Le support politique.....	6
3. 3 L'organisation du projet, du domaine routier et du métier routier	6
3. 4 L'assurance/ La garantie de financement.....	7
3. 5 La législation, la régulation technique et les standards.....	7
4. RÉALISATION DU PROGRAMME AUTOROUTIER ET LES EXPÉRIENCES ACQUISES.....	8
4.1 Programme	8
4. 2 Expériences et problèmes de base	9
4. 2. 1 Inclusion des tracés dans l'espace.....	9
4. 2. 2 Acquisition des terrains	10
4. 2. 3 Révendications de l'environnement et d'autres institutions	10
4. 3 Réalisation opérationnelle du programme et les frais du programme	10
4. 4 L'effet de la construction réalisée sur le trafic et l'économie	11
4. 5 Anticipations pour le développement ultérieur du projet de la construction des autoroutes	11
5. ROUTES PRICIPALES ET RÉGIONALES.....	12
5.1 Caractéristiques principales du réseau des routes principales et régionales.....	12
5. 2 Changements organisationnels dans l'administration routière	12
5. 3 Programmes de développement des routes principales et régionales	12
6. ROLE ET ACTION DES TECHNICIENS DES ROUTES ET DE TRAFIC	13
7. CONCLUSION.....	14

1. RÉSUMÉ

La Slovénie exécute une série de projets et d'adaptations aux nouveaux besoins de la circulation et aux besoins économiques depuis son indépendance. Le projet le plus ample et le plus important qui a été mis en oeuvre est de compléter la construction du réseau autoroutier. Par l'achèvement de la construction des 720 km du réseau autoroutier une meilleure connection/liaison à l'intérieur du pays et dans l'espace européen routier deviendra possible, il stimulera la croissance économique, améliorera la sécurité routière et protégera mieux l'environnement des influences négatives du trafic. Le projet est en cours depuis l'an 1994 et il est réalisé à plus de 40 %.

Le compte rendu décrit le cours de la réalisation du projet, l'inclusion du public dans les décisions des itinéraires des tracés et les mesures pour la protection de l'environnement, les porteurs des décisions et les expériences acquises dans le métier routier lors de l'activité exercée jusqu'à présent de cet ample et important projet pour la Slovénie. Il y est décrit le mode de financement et les difficultés lors de la réalisation du projet tant dans le domaine organisationnel que technique et financier. En exécutant le projet pas seulement la branche routière slovène, mais aussi les autres membres du projet acquerront des expériences riches, qui pourront être utilisées tant en réalisant ce projet dans l'avenir qu'en esquissant et réalisant d'autres projets dans le domaine de la circulation et des routes. Pour que la Slovénie puisse plus aisément et effectivement suivre les besoins des usagers du réseau routier et des services de la circulation elle exécute, surtout dans le domaine du réseau routier national, toute une série de travaux préparatifs pour des projets nouveaux, qui assureront un développement convenable pour satisfaire des besoins de circulation et la croissance de la qualité de vie en tant qu'elle est influencée par le trafic et la politique routière. La question de l'incorporation du secteur privé dans des programmes de développement des projets circulatoires et routiers est spéciale et actuelle. La phase préparatoire du projet de l'incorporation du secteur privé dans les projets de l'entretien des routes est près de sa fin et ils y suivent la mise au concours public et la réalisation de la partie pilote du projet.

Parallèlement ils se déroulent les changements d'organisation qui sont des résultats de la conquête de l'indépendance de la Slovénie, de la transition au système économique de marché et des besoins de l'exécution plus efficace des programmes et des projets en cours et aussi des besoins de meilleure satisfaction des besoins des usagers des services des routes et de circulation.

2. INTRODUCTION

La superficie de la Slovénie mesure 20 000 km², le nombre d'habitants est de 2 millions environ. Elle est située au sud des Alpes sur le passage entre le bassin Panonien et la plaine du Po. Elle possède 37.000 km de routes publiques, dont 6.057 km routes nationales, les autres sont les routes locales gérées par les communes. Parmi les routes nationales il y a 450 km de routes construites sur le niveau des autoroutes, jusqu'à l'an 2010 on devrait en parfaire encore 270 km. En Slovénie on a enregistré 950.000 de véhicules motorisés, ce qui représente 2.3 d'habitants sur une voiture. Slovénie a conquis l'indépendance en 1991 après le démantèlement de la Yougoslavie. A cette époque-là, elle avait environ 3.3 d'habitants sur un véhicule. La politique de la circulation était soumise aux besoins de la fédération, c'est à dire, yougoslaves. Le réseau routier était sous-développé par rapport aux possibilités spatiales et par rapport aux besoins économiques et circulatoires de la Slovénie.

Après l'indépendance de la Slovénie en 1991, Slovénie a signé la convention des transports avec UE comme le premier accord international. Avec cet accord la Slovénie s'est obligée de développer le réseau routier de la manière qui permettra le trafic libre, sans entraves et non sélectionné dans les sens du Vème et Xème corridor circulatoire européen. Ces deux axes dans le sens nord-sud et est-ouest sont les axes routiers principaux aussi pour la Slovénie. Ils relient les centres principaux économiques et peuplés. Environ 70 % de tout le trafic en Slovénie se déroule dans le sens du Vème et Xème corridor transeuropéen, dont le trafic transitaire représente 15 %, le reste soit le trafic domestique.

Vu les corridors transeuropéens V et X, le territoire slovène national joue un rôle très important aussi dans l'espace international, européen de la circulation. La Slovénie est aussi le pays maritime. Le port Koper signifie une liaison de communication importante entre l'Europe centrale et le reste du monde grâce à sa position et son offre de transport. Les charges de trafic sur les routes slovènes atteignent une valeur moyenne de 19.000 PLDP sur les autoroutes, 6.800 sur les routes principales et 1.900 sur les routes régionales. Les routes reçoivent plus de 90 % de trafic de voyageurs et 80 % de transport de marchandises. La plupart de la circulation se déroule dans et autour des villes plus grandes et dans le sens des corridors transeuropéens V et X. Spécialement dans les heures de pointe, soit quotidiennes, hebdomadaires ou saisonnières, il y a des condensations et des embouteillages. La circulation dans les autres sens et sur le niveau régional n'est pas critique en sens de la quantité, mais elle est gênée faute de réseau routier relativement mauvais et usé. En conséquence de la détérioration du réseau routier et de l'accroissement (*des charges*) de la circulation, la vitesse opérationnelle moyenne est tombée sous 60 km/h.

3. PROGRAMME AUTOROUTIER

En année 1993 le programme de la construction des autoroutes a été élaboré. Jusqu'à cette année-là on avait construit 208 km d'autoroutes, auxquels on devrait ajouter encore 520 km d'autoroutes. La somme totale de kilomètres du réseau autoroutier atteindrait le nombre 720 km.

Pour la réalisation d'un si important et demandant programme dans le délai convenable, on devait assurer quelques conditions de base:

- a) Élaborer un programme de qualité,
- b) Assurer le support politique,
- c) Organiser convenablement le projet, le domaine des routes et le métier routier,
- d) Assurer les sources de financement stables et considérables,
- e) Assurer la législation nécessaire.

3. 1 Programme de la construction des autoroutes

D'après le programme initial on devrait construire 320 km d'autoroutes jusqu'à l'an 2000. Avec les buts définis de programme et en parfaitant le réseau autoroutier il sera amélioré :

- la liaison interne du pays

Le programme a été projeté de façon de relier les centres économiques les plus grands, en plus le réseau autoroutier serait accessible à chacun dans une distance maximale de 50 km. Cependant le programme initial ne comprenait que la liaison est-ouest parce la crise dans l'ex-Yougoslavie était culminante à l'époque et les voies internationales vers le sud étaient interrompues.

- liaison dans l'espace économique international plus vaste, spécialement avec les pays voisins
- la sécurité routière sera améliorée (la sécurité était 3,5 fois meilleure sur les autoroutes que sur l'autre réseau routier)
- les effets négatifs de la circulation sur l'environnement seront diminués
- l'efficacité économique sera augmentée
- avec la construction on assurera la croissance économique à la Slovénie, qui était nécessaire après la crise provoquée par le délabrement de l'ex-Yougoslavie

La valeur du programme de l'an 1995, accepté par le Parlement, atteignait 2,4 mrd \$.

3. 2 Le support politique

Le programme conçu de telle manière a obtenu un ample support politique, surtout après le sondage de l'opinion publique qui a montré le support solide de publique à la construction des routes, spécialement des autoroutes. On a souvent posé la question si la construction accélérée des autoroutes ne ralentirait pas les investissements nécessaires dans l'entretien et la modernisation d'autre réseau routier, ce qui était estimé inacceptable. La question était le plus souvent posée par des représentants des régions où les autoroutes n'étaient pas prévues. Le support politique s'est manifesté en cours d'adoption du programme dans le Parlement et en cours d'approbation de la législation nécessaire pour la réalisation du programme.

Le programme a obtenu le support spécial des économistes qui s'attendaient de nouvel élan et des possibilités d'emploi plus grandes.

3. 3 L'organisation du projet, du domaine routier et du métier routier

Le Ministère de trafic et des communications était chargé de l'organisation du programme. Le ministère couvrait l'administration routière, nommée à cette époque Administration République des Routes. On s'est rendu compte qu'avec telle structure on ne pourrait pas exécuter si vaste projet faute de plusieurs raisons: la façon de financement budgétaire, un tas de tâches et d'obligations, que cette institution doit remplir, la transparence et des entraves aux procédés, qui sont trop nombreuses dans l'organisation de l'administration de l'Etat pour que le projet puisse être réalisé efficacement.

La raison primordiale de la fondation d'une société par actions DARS (La société pour la construction des autoroutes dans la République Slovène) était la manière voulue de financement hors-budget. DARS est dans la possession complète de la République Slovénie. Les tâches principales de la société sont organisation des préparatifs et de la construction des autoroutes en Slovénie, l'entretien des autoroutes et l'ingénierie financière pour les besoins des autoroutes.

Administration pour les Routes était réorganisée en Direction de la République Slovénie des Routes, qui est compétente non seulement pour les routes principales et régionales en République Slovénie et mais aussi pour la réalisation des tâches organisationnelles et techniques pour le développement, construction et entretien des routes.

Une partie de l'administration était détachée rejoindre la société Ingénierie Routier (Cestni inženiring). La société DDC était formée. Elle exécute l'ingénierie et le conseil technique auprès de la construction des autoroutes et aussi auprès de la construction et l'entretien des routes nationales. Cette société est entre les mains de l'Etat, mais conquiert le travail au marché. On a prévu la privatisation et la retraite graduelle de la propriété nationale de cette société. La plupart de travail *d'ingénieurs / ingénierie* effectuée DDC, mais petit à petit se forment de nouvelles sociétés qui concurrencent sur le marché d'ingénieurs et entreprennent des travaux.

3. 4 L'assurance de financement

Pour assurer le financement du programme des autoroutes stable et au long terme séparément du budget et des procédés qui lui sont soumis, on a assuré avec une loi spéciale la source de financement spécifique, ainsi nommé le »tolar d'essence«. Il était d'après la loi initiale une partie distinctive de l'impôt sur les carburants, et représentait 16 % de la valeur de l'impôt sur les carburants. A part le tolar d'essence les sources de financement pour la construction et l'entretien des autoroutes sont aussi des crédits et les péages. Une partie du système de péage est ouverte, et l'autre partie fermée. Les revenus des péages sont l'unique source pour le financement de l'entretien des autoroutes et la source la plus grande pour le remboursement des crédits, qui sont indispensables en temps de construction et atteignent un tiers des sources de financement nécessaires.

3. 5 La législation, la régulation technique et les standards

Avec la loi de DARS on a assuré les bases nécessaires juridiques pour l'organisation et la réalisation du programme, et avec l'adoption de la Loi de Tolar d'Essence, les sources de financement nécessaires. La République Slovénie a adopté une nouvelle loi des routes publiques en 1997. Avec cette loi le fondement juridique, indispensable pour le développement ultérieur du domaine routier, était assuré et il est rendu possible d'atteindre les buts, définis avec la politique routière.

- Améliorer la liaison de la Slovénie tant dans l'espace international qu'à l'intérieur du pays.
- Parfaire l'infrastructure routière, qui suscitera un développement économique convenable.
- Améliorer la sécurité routière et l'approcher du niveau des pays les plus développés européens,

- Diminuer la charge de l'environnement faite de la circulation surtout avec la construction des routes modernes et avec le choix des solutions, qui seront acceptable de la part d'environnement, des habitants et des usagers.
- Accroître la part d'autres modes de la circulation, notamment le chemin de fer, le trafic publique et les vélos.
- Arrêter la tendance de la détérioration du réseau routier grâce à l'inclusion du capital privé dans l'expansion et l'entretien des routes.
- Accroître l'efficacité de la gestion et de l'administration des routes à l'aide des solutions techniques, organisationnelles et celles de gestion.
- La loi des routes est complètement accordée avec la législation de l'Union Européenne. Cependant on n'a pas encore adopté toutes les prescriptions techniques.

Le nouveau règlement de la formation des projets des routes publiques n'est pas encore accepté, mais les préparatifs sont dans la phase finale. Il permettra l'implémentation de nouvelles connaissances et technologies dans la construction et l'entretien des routes. Les techniciens slovènes des routes et de la circulation préparent intensivement depuis beaucoup d'années des standards techniques modernes et des directions nécessaires pour une réalisation efficace des programmes et pour le développement et l'entretien des routes et de la circulation sur elles.

4. RÉALISATION DU PROGRAMME AUTOROUTIER ET LES EXPÉRIANCES ACQUISES

4.1 Programme

Le rebalancement du Programme National de la Construction des Autoroutes en République Slovénie a été élaboré et accepté en 1998. L'axe Nord-Sud en longueur totale de 145 km et la reconstruction des sections les plus critiques sur le reste du réseau ont été inclus en supplément dans le programme. Il s'est révélé qu'à cause de la construction accélérée des autoroutes le ralentissement de développement du reste du réseau n'est pas acceptable ni pour la circulation ni pour le développement ni pour l'espace. Le programme de la construction des autoroutes a été élargi à 520 km de nouvelles autoroutes et donnera au total 720 km d'autoroutes. On a défini aussi une nouvelle valeur du programme, c'est 4,4 mrd \$. Le terme de la terminaison du programme était fixé: l'an 2004. Relativement à l'extension du programme il fallait assurer le financement complémentaire. Le Gouvernement et le Parlement ont accepté l'annexe à la loi de tolar d'essence et augmenté l'échelon d'imposition d'impôt sur le chiffre des ventes d'essence de 16 % à 20%.

Plus de 1000 techniciens des domaines différents ont été inclus en réalisation du programme autoroutier. Dans le programme sont inclus DARS, le Ministère des communications, le Ministère de l'environnement, le Ministère des finances, le Ministère de la culture, le Ministère d'agriculture et autres.

Le programme traite aussi les priorités de la construction. En premier lieu se trouvent des sections sur les corridors V et X, qui prouvent les taux de circulation et de rapport interne les plus hauts. Ainsi l'on construit en priorité la liaison routière dans le sens est-ouest avec la connection au port Koper. C'est la priorité slovène économique et stratégique. La préparation de la documentation du projet et l'incorporation des tracés dans l'espace ne méritent pas de priorité particulière et s'exécutent sur tous les sections avec une priorité égale surtout à cause des procédés longs et de l'imprévisibilité de leur résolution finale.

4. 2 Expériences et problèmes de base

4. 2. 1 Inclusion des tracés dans l'espace

Un programme spécifique opérationnel a été élaboré pour les préparations techniques de l'exécution du programme. Le Ministère de l'environnement a pris en charge la localisation de tracés des autoroutes, l'élaboration de la documentation nécessaire (Le plan de localisation) et l'acquisition des autorisations indispensables en collaboration avec Le Bureau de la planification dans l'espace (Urad za prostorsko planiranje). Il était prévu que le procédé pour l'élaboration du Plan de localisation et l'acquisition des autorisations dureraient deux ans.

Il est prescrit que dans le procédé de l'élaboration du plan de localisation pour la section individuelle on vérifie au moins trois variantes comparables. La comparaison doit être faite dans les domaines suivants: le domaine de la circulation, les effets sur l'environnement, la sécurité routière, l'économique, les coûts et dans d'autres domaines étant importants dans les cas particuliers. On choisit le tracé optimal. La commune locale, dans laquelle est localisé le tracé, doit être d'accord avec le choix du tracé d'autoroute et le parlement de la commune doit l'accepter officiellement (décision du conseil de la commune).

Le Ministère d'environnement propose ensuite au Gouvernement ou bien au Parlement d'accepter le plan de localisation. En principe le Parlement peut accepter le plan de localisation sans accord de commune locale, ce qui s'est révélé inacceptable en pratique. Les intérêts et les buts des communes locales différencient souvent de ceux de l'Etat et ils ont souvent des points de vue différents sur la résolution des problèmes isolés. Ils se manifestent surtout en regardant l'efficacité économique du tracé choisi, les questions économiques de financement, la protection des lieux d'habitation, et le système de péage. On a adopté le principe de satisfaire tant les buts du programme que les besoins et les buts de la commune locale. Les conséquences de telle approche sont les procédés prolongés d'acquisition de la documentation nécessaire et parfois les solutions plus chères. Cependant le métier des routes, de l'environnement et d'autres métiers ont gagné des expériences énormes dans le domaine de nouvelles solutions, technologies et procédés.

Les consentements d'autres institutions publiques, étant chargés de la protection du patrimoine culturel, naturel et technique, jouent un rôle considérable en acquisition des autorisations. Ces frais atteignent 1 % d'ensemble des frais de la construction. De même les autorisations pour la protection et la préservation des eaux, la modification de l'infrastructure existante (routes, ligne électrique, chemin de fer, etc.). Après l'acceptation du plan de localisation suit l'élaboration de la documentation technique et l'acquisition de l'autorisation de la construction – le permis de construction unique. Avant cela DARS doit acquérir les terrains sur lesquels l'autoroute sera construite. Le programme prévoit 2 ans pour le procédé d'acquisition des autorisations, mais les procédés étaient prolongés sur 5 ans ou même plus en certains cas.

4. 2. 2 Acquisition des terrains

L'acquisition des terrains, qui sont dans la plupart des cas privés, est possible soit avec le rachat soit par l'expropriation. On a réussi d'acquérir la majorité des terrains par le rachat, certains n'ont été accessibles qu'avec l'expropriation. La loi qui permet l'expropriation dans le cas de la construction des autoroutes a été adoptée en 1998. La loi a été proposée parce que certains propriétaires ne voulaient pas vendre leurs terrains ce qui provoquait le retard considérables en construction. Après l'adoption de cette loi les rachats ont été arrangés, étant donné que l'investisseur n'utilise le procédé d'expropriation que dans les cas extrêmes après l'épuisement de toutes les possibilités de négociations. Les rachats, spécialement les expropriations sont des procédés demandants et longs, qui prolongent les termes prévu de la préparation à la construction.

4. 2. 3 Révindications de l'environnement

Car tous les domaines importants sont inclus dans la réalisation du programme, les accords de leurs demandes sont souvent longs et exigeants. Les domaines individuels partent de leurs propres programmes et tâches, auxquels ils ajustent leur point de vue envers la construction des autoroutes. Les procédures et les négociations sont par conséquence exigeantes et longues, avec des résultats dans la plupart des cas positifs, car ils montrent l'approche interdisciplinaire envers le développement des routes et ne négligent ni les autres domaines ni les besoins des usagers pour l'assurance d'une meilleure qualité de l'environnement de travail et d'habitat. Vu tout cela, les frais réels sont plus hauts que prévu. Les frais de la construction elle-même représentent 68 % de tous les frais, le reste est destiné à la couverture d'autres besoins (le travail des techniciens, les fouilles archéologiques, l'aménagement des eaux, la protection contre le bruit, les mesures de la sécurité routière améliorée et de l'arrangement routier, les rémunérations, les rachats et l'élaboration des projets).

4. 3 Réalisation opérationnelle du programme et les frais du programme

Un Ingénieur est chargé de la réalisation opérationnelle du programme. Il prend soin d'application de la mise au concours pour la remise des travaux, le choix est opéré par l'investisseur DARS, le contrôle de l'exécution des travaux fait l'Ingénieur. Les procédures pour la remise des travaux sont soumises aux règlements sévères de la Loi de la mise au concours publique et du contrôle constant des institutions de supervision nationales. Parce que le programme se finance aussi des crédits, les institutions financières sont partiellement incluses dans la supervision, mais jusqu'à présent n'avaient pas de remarques importantes sur la réalisation du programme.

Le marché de construction est bien développé en Slovénie et nous disposons d'un nombre satisfaisant de réalisateurs de construction de bonne qualité. Ils utilisent les procédures et technologies très modernes pour la construction des routes, ponts, tunnels et autre. Dans le procédé de la construction collaborent aussi des sociétés étrangères de construction d'Italie et d'Autriche. La part de la mise des travaux dans les mains des réalisateurs étrangers est environ 8 %. Les sociétés qui exécutent les tâches techniques et d'ingénieurs, et les réalisateurs de la construction se sont relativement vite équipés convenablement, ils ont adopté de nouvelles technologies et réconforté leur cadres. Vu la dynamique prévue, il ne manque pas de capacités nécessaires.

Dans la construction il existe quelques objets extrêmement exigeants, ponts et tunnels dans les conditions géologiques les plus difficiles. Les technologies utilisées sont les plus modernes et sont efficacement utilisées.

4. 4 L'effet de la construction réalisée sur le trafic et l'économie

Les effets du trafic sur les sections construites jusqu'à présent ne sont pas encore représentés. Le fait que la croissance de la circulation et de la motorisation en Slovénie sont constants (la motorisation est 2,3 d'habitants sur une voiture), le taux de la croissance étant approximativement 3 % par an montre que sans sections construites jusqu'à présent on ne serait pas capable d'assurer le niveau convenable des services de la circulation tant aux usagers du pays qu'aux usagers transitoires. Les conditions dans les lieux et les agglomérations, qui ne sont plus chargés de la circulation qu'entreprend l'autoroute, sont sensiblement améliorées.

Le programme est réalisé en plus de 40 %, on a dépensé environ 48 % des finances prévues, ce qui montre que le programme n'est pas exécuté dans le cadre des moyens financiers prévu. Une petite part ont attribué les coûts augmentés des services de la construction, la plus grand part les exigences additionnelles, surtout celles des communes locales, de la protection de l'environnement, de la protection du patrimoine culturel et naturel. Cependant le programme manifeste sur le niveau macroéconomique des résultats extrêmement positifs, notamment il a attribué à la revitalisation économique et à l'efficacité de l'économie slovène après l'indépendance, il est aussi le facteur important de la transition économique slovène. On a vécu d'expériences riches et profitables.

4. 5 Anticipations pour le développement ultérieur du projet de la construction des autoroutes

Les derniers rapports montrent qu'il est impossible de terminer le programme jusqu'à l'an 2004. Jusqu'à ce terme on achevera la section la plus encombrée et des centres économiques les plus importants: Maribor, Celje, Ljubljana et Koper seront liés avec l'autoroute. Les difficultés avec l'acquisition des permis de construction, les frais augmentés, les acquisitions longues et coûteuses des terrains, les retardements dans le financement, de nouveaux besoins d'extension du programme dictent une nouvelle considération et la correction du programme. Le programme pourrait être terminé jusqu'à l'an 2010, ce qui assurerait la qualité convenable des liaisons de la circulation en Slovénie. La nouvelle valeur estimée du programme atteint 5,8 mrd \$. La Slovénie seule ne sera pas capable d'assurer les finances nécessaires, c'est pourquoi elle prépare le programme d'investissement privé. Le projet est en phase de préparation, alors les suppositions n'existent pas encore.

5. ROUTES PRICIPALES ET RÉGIONALES

5.1 Caractéristiques principales du réseau des routes principales et régionales

Le réseau routier est assez ample et ramifié. En premier lieu il relie les centres secondaires entre eux et avec le système des autoroutes, et il relie toutes les communes au réseau routier national. A part le caractère de liaison il comprend aussi la nature de développement extrêmement importante. On prend en considération permanente l'importance de bonne liaison des lieux qui connaissent déjà la circulation sensible et le développement accéléré de réseau là, où l'on ressent la stagnation économique et l'on doit inciter et donner du support aux nouvelles impulsions économiques.

Le réseau routier assez ample et dense n'est pas renové assez vite pour qu'il puisse satisfaire aux nouveaux besoins de la circulation et que son délabrement notoire soit arrêté. La raison réside dans les sources minimales pour l'entretien et la restauration des routes. Le développement et l'entretien du réseau principal et régional des routes sont financés du budget national, qui était accepté pour l'année en cours jusqu'à l'an dernier. En 2002 le budget biennal était préparé pour la première fois. La Direction de la République Slovénie pour les routes a élaboré les programmes à court terme et les programmes à long terme, mais leur réalisation dépend de la hauteur du budget voté. Il est régulièrement inférieur aux besoins définis par le métier.

5. 2 Changements organisationnels dans l'administration routière

Ainsi nommés »compagnies routières« avaient exécuté l'entretien et la restauration des routes suivant les programmes routiers jusqu'à la conquête de l'indépendance et le début de la transition. C'étaient des compagnies publiques en propriété publique. Après l'an 1993, la privatisation des biens publiques commence, c'est pourquoi les compagnies routières ont obtenu des propriétaires. Une part est restée dans la propriété du pays, l'autre part était divisé entre les fonds et autres propriétaires conformément à la loi particulière et une formule spéciale. Après l'an 2001, l'Etat a mis le reste de sa propriété dans ces compagnies, qui sont dès lors complètement dans la propriété privée et sont indépendantes de l'état. Conformément à la Loi des Commandes Publiques il faut remettre également tous les travaux d'entretien au concours publique, ce qui dans le passé n'était pas obligatoire. Ainsi l'entretien en Slovénie (à l'exception des autoroutes) exécutent les compagnies privées d'après le contrat signé.

5. 3 Programmes de développement des routes principales et régionales

25 % des routes nationales est dans très mauvais état, le pourcentage va sans cesse croissant. De même les objets sur les routes ne sont pas renovés assez vite et un bon nombre d'eux ne correspond plus aux besoins actuels. Les communes locales avertissent aux problèmes des embauchements dans les centres des villes, à la sécurité routière problématique dans les agglomérations et désirent des règlements routiers plus convenables. La Direction pour les routes a élaboré le programme de développement du réseau routier pour 10 ans suivants, où elle prend en considération les besoins actuels du développement, le maintien du réseau existant, l'entretien de qualité, les besoins des usagers, les besoins d'assurer la sécurité routière et la protection de l'environnement naturel et d'habitat.

La solution est projetée dans le financement accéléré des programmes de développement. Pour leur réalisation on prévoit partiellement l'incorporation du capital privé et la mise en place de la collaboration entre le privé et le publique. Le gouvernement a déjà confirmé le projet et il s'écoulent les préparations techniques pour la réalisation de mise au concours avec lequel on pourra estimer l'intérêt du secteur privé et lancer le projet pilote. Les institutions internationales financières donnent du support financier au projet, parce qu'il signifie un bon modèle surtout pour ces pays en transition qui ne peuvent pas assurer de sources suffisantes à court terme pour maintenir leurs réseaux sur le niveau de qualité demandée. L'incorporation de la coopération entre le privé et le publique ajoutera à l'inclusion de nouvelles technologies, de nouveaux procédés et rendra possible le développement du marché et de la concurrence dans le domaine de l'entretien et de la restauration.

6. ROLE ET ACTION DES TECHNICIENS DES ROUTES ET DE TRAFIC

En Slovénie, les techniciens routiers et les techniciens de trafic sont organisés en:

- a. Société pour les recherches en métier routier et de trafic DRC
- b. Comité National PIARC Slovénie
- c. Chambre d'ingénieurs de la Slovénie
- d. Autres associations comme par exemple: Association des asphaltateurs de la Slovénie, Association pour les Routes, Association pour les constructions sous-terraines et géotechniques.

DRC existe depuis 12 ans et est organisé de la façon régionale et centrale. Il organise des conseils, des séminaires et des discussions sur tous les domaines techniques routiers et de la circulation. Tous les deux ans il prépare soit le congrès routier bien organisé et retentissant, soit les jours cantonniers. Au point de vue international il se met en liaison surtout avec IRF. Il publie des publications techniques et des articles scientifiques, des études et des recherches, qui sont préparés par ses membres. Il s'agit d'une société improductive et technique, dont le travail base sur le bénévolat de ses membres et ses techniciens.

PIARC Slovénie est actif à partir de l'an 1995. Le travail est organisé en Comité National depuis l'an 1999. Le Comité exécutif et cinq comités techniques fonctionnent dans son cadre. Le travail base sur la coopération internationale et le fonctionnement dans le cadre des comités techniques PIARC. 10 experts sont directement inclus dans le travail des comités techniques PIARC et d'autres organes, 7 techniciens additionnels sont actifs étant membres associés. Les buts sont la liaison internationale intensive sur le niveau technique, l'échange des connaissances, d'expériences et d'informations. 32 membres des domaines des projeteurs, des exécuteurs de la construction, des ingénieurs, des investisseurs, de l'administration d'état, des entreteneurs et de gouvernement sont inclus dans le Comité National PIARC Slovénie. Dans la période passée, le Comité National PIARC Slovénie a organisé la discussion publique retentissante pour le publique des experts sur l'incorporation du secteur privé dans les programmes de renovation et d'entretien des routes. La discussion veut promouvoir le projet de la coopération entre le privé et le publique et le supporter. Tant sur le niveau national qu'international DRC et PIARC se tiennent la main et préparent des activités et des programmes communs.

La chambre des ingénieurs est surtout une organisation professionnelle, dans laquelle prennent part les experts individuels pour faire valoir leurs intérêts et leurs besoins singuliers au tant que spécialistes cantonniers.

Toutes les associations, leurs membres et leurs délégués suivent intensivement la réalisation du programme et prennent part active dans la réalisation des projets et des programmes les plus importants dans le domaine des routes et de la circulation et attribuent considérablement à leur efficacité.

7. CONCLUSION

La Slovénie a accédé à la réorganisation du secteur des routes et de la circulation. Elle exécute toute une série des projets, qui assureront une meilleure connection et accessibilité, inciteront la prospérité économique, amélioreront la sécurité routière et réduiront les effets négatifs sur l'environnement naturel, de l'habitat et de travail. Pour que les projets élaborés puissent être réalisés plus vite, dans un délai convenable, il faudra trouver des sources de financement nouvelles. Pour cette raison l'on prépare le projet de l'inclusion du secteur privé dans des projets de développement et d'entretien des routes nationales en République Slovénie, qui assurera la dynamique nécessaire d'investissements et mettra en valeur les effets positifs du secteur privé également dans le domaine de l'infrastructure publique.