

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME III

Equipement.

TRAVAUX PUBLICS, ROUTES, VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 16), 2053 (tomes VI et VII) et in-8° 567.

Sénat : 24 et 25 (tomes I, II et III, annexe 15) (1966-1967).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — <i>Les problèmes de personnel</i>	3
II. — <i>Routes :</i>	
A. — <i>Entretien</i>	4
B. — <i>Modernisation</i>	5
1° <i>Le Fonds routier</i>	6
2° <i>Autoreoutes et réseau national</i>	8
3° <i>Les équipements routiers dans l'économie générale</i>	11
III. — <i>Voies navigables :</i>	
A. — <i>Analyse sommaire des dotations budgétaires</i>	13
B. — <i>Evolution du trafic</i>	13
C. — <i>Les grandes liaisons fluviales</i>	14

I. — LES PROBLEMES DE PERSONNEL

Avant d'examiner les chapitres des budgets des Routes et Voies navigables, la Commission des Affaires Economiques et du Plan s'est penchée sur la situation des personnels de l'Administration du ministère de l'Equipement.

Nous avons eu l'occasion, lors de la discussion budgétaire précédente, d'évoquer la réforme du service des Ponts et Chaussées amorcée dès 1965. La création du ministère de l'Equipement a remis cette réforme en cause. Le budget de 1967 prévoit de satisfaire les besoins les plus urgents et propose la mise en place de nouvelles structures et la suppression corrélative d'emplois qui ne répondent plus à l'évolution des techniques et des tâches de l'Administration.

Les créations nouvelles visent à renforcer les corps des techniciens, dont l'effectif était notoirement insuffisant. Il faut noter également la création de 400 emplois d'ouvriers permanents des parcs et ateliers et une amélioration de leur rémunération.

Ces mesures non négligeables doivent être encore développées.

Il est aussi très souhaitable que, pour ce personnel qui a bénéficié d'une augmentation de salaire de 2 % au 1^{er} avril et de 2 % au 1^{er} octobre, ainsi que d'une revalorisation de la prime d'ancienneté, les rappels correspondants interviennent à brève échéance.

Par ailleurs, les exigences accrues du service d'hiver ont entraîné certaines difficultés pour le règlement des heures supplémentaires aux agents de travaux et le paiement de celles-ci s'est fait avec un retard important. Nous espérons que, pour l'exercice prochain, les dotations budgétaires permettront d'éviter ces retards, cause d'un certain mécontentement parmi ce personnel particulièrement dévoué.

II. — LES ROUTES

A. — Entretien.

Le trafic automobile et particulièrement la circulation lourde se développe à une cadence soutenue ; depuis des années, cette circulation impose un effort d'entretien destiné à compenser l'usure des revêtements et celui de la structure interne des corps de chaussées. Or, les crédits affectés à cet entretien sont depuis longtemps réduits à un montant incompatible avec l'importance des travaux qu'exige le maintien en bon état de notre réseau routier.

En raison de cette carence budgétaire déjà ancienne, chaque hiver cause des dégâts importants et on se souvient encore de celui de 1962-1963 qui entraîna de véritables destructions, dont le coût fut estimé à 400 millions ! Depuis lors, chaque année, la mauvaise saison entraîne de nouveaux dommages et le bilan du dernier hiver pourtant peu rigoureux s'élève à quelque 140 millions.

Les crédits d'entretien, en dépit de leur accroissement sensible depuis 1962, n'ont pas permis de remédier à cette dégradation de notre réseau en raison de la nécessité où l'on se trouve, d'une part, de faire face à une circulation croissante et, d'autre part, d'affecter un volume de crédits de plus en plus important aux réparations rendues indispensables par l'insuffisance des dotations passées.

Il faut renverser d'urgence cette tendance si nous ne voulons pas assister, à brève échéance, à la ruine pure et simple d'une partie du réseau.

Pour 1966, un crédit de 480 millions a été accordé au lieu des 600 millions jugés indispensables.

Pour 1967, la dotation proposée est de 508 millions, soit une augmentation d'environ 6 %, notoirement insuffisante.

Ainsi, chaque année, un kilométrage toujours plus important de nos routes est menacé de dégradations importantes qui entraîneraient des dépenses bien supérieures au montant du crédit prévu pour l'entretien.

Par ailleurs, notre réseau devenant plus fragile exige des mesures de protection plus rigoureuses et les barrières de dégel doivent être maintenues plus longtemps sur une partie de plus en plus importante de nos routes.

On peut donc prévoir que, pour l'hiver 1966-1967, le quart de notre réseau sera ainsi fermé pour une durée moyenne de 15 jours et il est dès lors facile d'apprécier les pertes économiques considérables qui en résulteront.

L'insuffisance des crédits n'a pas non plus permis de mettre en place un service d'hiver efficace. Les interventions sont trop tardives et les mesures péventives insuffisantes.

En résumé, il apparaît qu'une action massive durant quelques années est aujourd'hui indispensable et que le crédit prévu pour 1967 ne permettra pas de redresser la situation. Une fois de plus l'insuffisance des dotations laissera donc planer une menace pour les années à venir.

Cette carence budgétaire, qui remonte malheureusement à l'immédiate après guerre, a conduit dans certains cas notre administration à faire appel aux départements et aux communes. Votre Commission s'élève contre cette pratique qui constitue un nouvel exemple de ces transferts de charges effectués aux dépens des collectivités locales qui font déjà un effort important pour entretenir et moderniser leurs propres voiries.

Il convient toutefois de souligner que les crédits dont nous venons de parler ne concernent pas les autoroutes à péage dont le coût d'entretien, à la charge des sociétés concessionnaires, a atteint, en 1965, 10.500.000 F.

B. — Modernisation.

La moyenne des crédits d'investissement routier prévue au V^e Plan est de 2.960 millions.

Pour l'année 1966, le montant a été de 1.960 millions. Pour l'année 1967, il aurait dû être porté à 2.440 millions pour atteindre, en 1968, 2.960 millions. Or, il n'est prévu au budget qu'un crédit de 2.264 millions, accusant un retard important sur les prévisions du V^e Plan.

Quoi qu'il en soit, les crédits de modernisation du réseau routier inscrits au budget de l'Équipement pour 1967 se présentent comme suit par rapport à l'exercice précédent (en millions de francs) :

CATEGORIE D'OUVRAGES et origine des crédits.	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1966	1967	1966	1967
I. — Autoroutes :				
Fonds routier.....	550	615	425	530
Crédits Equipement T. P.....	150	105,5	150	105
Emprunts	400	500	325	350
Total autoroutes.....	1.100	1.220,5	900	985
II. — Réseau national :				
Fonds routier.....	451	617	505	549
III. — Reconstruction des ponts sur le réseau national :				
Fonds routier.....	20	20	25	27
IV. — Voirie locale :				
Fonds routier :				
Réseau départemental.....	45	45	44	50
Centres urbains (1).....	110	123	79	78
Voirie communale.....	60	60	50	60
Reconstruction des ponts sur la voirie locale	17	17	12	12
Total voirie secondaire.....	232	245	185	200
Total général (2).....	1.803	2.102	1.610	1.761

(1) Aux crédits relatifs aux centres urbains figurant dans ce tableau, il convient d'ajouter des dotations importantes provenant des budgets des Charges communes et de l'Intérieur. Compte tenu de ces dotations, les autorisations de programme s'élèvent à 235 millions pour 1966 et 256 pour 1967 et les crédits de paiement atteignent 120 millions en 1966 et 183 millions en 1967.

(2) En tenant compte des crédits inscrits au budget de l'Intérieur et des Charges communes, on arrive pour l'ensemble des équipements routiers à 1.892 millions de francs contre 1.663,4 en 1966 en crédits de paiement et à 2.264 millions contre 1.960 en autorisations de programme.

1° LE FONDS SPÉCIAL D'INVESTISSEMENTS ROUTIER

Le taux de prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants fixé à 22 % par la loi du 30 décembre 1951 instituant le Fonds routier (pourcentage qui ne fut, en fait, jamais respecté) avait été, rappelons-le, ramené à 7,7 % en 1960.

Depuis lors, en raison de la nécessité de dégager des crédits de plus en plus importants pour l'équipement routier et spécialement pour la construction des autoroutes, le Gouvernement a fait adopter par le Parlement un relèvement progressif du taux de ce prélèvement qui a été ainsi porté à 9 % en 1964, 11 % en 1965 et 12 % en 1966.

Pour l'exercice à venir, le pourcentage prévu par la loi de finances est de 13 %.

En raison de l'accroissement de la consommation générale du carburant, l'incidence de l'augmentation du prélèvement ainsi réalisé au profit du Fonds routier a été très importante puisque, à ce titre, la dotation de ce compte spécial est passée de 548 millions en 1963 à 1.146 en 1966, la somme prévue pour 1967 devant atteindre 1.318 millions.

Mais à ce premier mode de financement, lié à la consommation de carburant, sont venues s'ajouter depuis 1962 deux sources nouvelles (bénéficiant, il est vrai, aux seules autoroutes) ; un crédit budgétaire et le recours à l'emprunt.

La part budgétaire (en crédits de paiement) est passée de 10 millions en 1963 à 143 millions en 1966 et atteindra, en 1967, 236 millions (1).

D'autre part, les recettes attendues de l'emprunt doivent permettre, pour la même année 1967, de payer 350 millions de travaux.

Au total, les dépenses prévues pour l'équipement routier s'élèvent donc pour l'exercice à venir à 1.892 millions contre 1.663,4 en 1966.

Un rapide calcul permet de constater que la dotation ainsi accordée sur les seuls fonds d'Etat représentera en fait 15,3 % du produit de la taxe intérieure sur les carburants, taux qui ne fut jamais atteint dans le passé, le pourcentage de 22 % fixée à l'origine n'ayant jamais été appliqué.

Il ne faut pas oublier, par ailleurs, que ce pourcentage s'appliquait au départ à une taxe sur l'essence qui s'élevait, au 1^{er} janvier 1952, à 0,32 F par litre et qu'en dépit des augmentations successives qui ont porté l'imposition des carburants à 0,68 F par litre en 1959, la dotation du Fonds routier fut toujours calculée, avec

(1) Dont 131 au titre de Equipement,
50 au titre de l'Intérieur,
55 au titre des Charges communes.

l'accord du Parlement, sur cette base originelle alors que le pourcentage aujourd'hui atteint s'entend par rapport au montant *réel* du produit de l'imposition des carburants routiers.

En conséquence, même en supposant que les 22 % aient été respectés dans les conditions que nous venons de préciser, leur rendement correspondrait à un impôt sur l'essence de 7 centimes par litre ($22\% \times 0,32 \text{ F}$) alors que la dotation actuelle du Fonds routier, complétée par les autres apports budgétaires, correspond à 10,40 centimes ($15,3\% \times 0,68$).

Votre Commission se félicite donc de l'effort effectué par le Gouvernement pour notre équipement routier et, en particulier, de l'augmentation assez sensible des crédits de paiement accordés à la voirie départementale (50 millions de francs contre 44) et à la voirie communale (60 millions de francs contre 50). Elle note cependant que la voirie « urbaine » bénéficiera en fait, en dehors du Fonds routier (soit 78 millions), d'un crédit supplémentaire important au titre des grands ensembles — et regrette qu'un effort comparable n'ait pas été fait en faveur de la voirie départementale et communale.

2° AUTOROUTES ET RÉSEAU NATIONAL

1. — *Les autoroutes.*

a) *Mises en service réalisées en 1966.*

A la fin de 1965, la longueur totale des voies livrées à la circulation atteignait 661 km.

Pour l'année en cours était prévue l'ouverture de 172 km de chaussées nouvelles. Mais, en réalité, ce chiffre ne sera pas atteint et 131 km d'autoroutes seulement viendront s'ajouter au réseau existant, portant son développement total au 31 décembre 1966 à 792 km au lieu des 833 km escomptés.

Cette différence qui pourra surprendre et déconcerter au premier abord n'est pas le résultat d'un ralentissement des travaux. Il a paru en effet plus judicieux de différer l'ouverture de la section de 55 km : Nemours—Sépeaux jusqu'à Pâques 1967, date à laquelle sera terminé le tronçon Sépeaux—Appoigny et de réaliser ainsi en une seule opération la mise en service complète de la liaison autoroutière Paris—Avallon. Il n'aurait servi à rien, semble-t-il, d'ouvrir une section qui aurait en quelque sorte débouché « dans la nature ».

Ainsi les 55 km attendus pour la fin de l'année viendront s'ajouter au total prévu pour 1967 qui sera ainsi porté à 210 km.

Pour compenser en partie cette amputation, la liaison Valence—Logis-Neuf, soit 30 km, sera ouverte en totalité à la fin de cette année, alors que 16 km seulement devraient être terminés, soit 14 km de plus.

b) *Autoroutes en construction au 31 décembre 1966.*

Les autoroutes en chantier à la fin de l'année en cours intéressent les sections suivantes :

A 1	Bapaume—Arras	26 km.
A 3	Antenne de Bagnolet.....	6 —
A 4	Sortie Est de Paris (relogement)	
A 6	Nemours—Appoigny	30 —
»	Anse—Limonest	12 —
A 7	Logis-Neuf—Sainte-Annie	74 —
A 9	Montpellier—Nîmes	50 —
A 10	Déviation de Tours.....	2 —
A 13	Chaufour—Vieux Rouen.....	31 —
A 14	Rond-Point de la Défense.....	
A 15	Déviation de Pontoise.....	7 —
A 25	Dunkerque—Bergues	12 —
A 32	Stiring-Wendel—Frontière allemande	2 —
A 42	Grenoble—Le Touvet.....	24 —
A 47	Saint-Etienne—Firminy	9 —
A 48	Grenoble—Voreppe	12 —
»	Autoroute urbaine de Grenoble.....	5 —
A 53	Roquebrune—Menton	10 —

Soit, au total..... 362 km.

c) *Mises en chantier à réaliser au cours du V^e Plan.*

Les travaux à entreprendre concernent 1.346 kilomètres de voies.

En tenant compte des délais de réalisation, on peut donc estimer que notre réseau routier sera de l'ordre de 2.300 kilomètres à la fin de 1973.

Ce chiffre pourrait être sensiblement augmenté si, comme certaines informations le laissent prévoir, le programme actuel d'autoroutes devait être sensiblement révisé.

Votre Commission, qui se féliciterait d'une telle décision, tient à rappeler que, dès 1970, l'Allemagne et l'Italie disposeront d'un réseau autoroutier d'environ 5.000 kilomètres, alors que le parc automobile de nos voisins italiens sera encore notablement inférieur au nôtre.

Il convient cependant de « nuancer » cette comparaison en soulignant que notre réseau routier national reste très supérieur en développement et en qualité à ceux de nos voisins européens et que notre effort actuel porte en priorité sur les autoroutes de dégagement d'un coût plus élevé et d'une réalisation plus lente que les itinéraires de liaison.

Pour clore ce chapitre, votre Commission rappelle l'importante contribution qu'apporte l'autoroute à la sécurité routière en réduisant le nombre des tués par véhicule/km dans la proportion de 4 à 1 environ.

Elle souhaiterait donc que la cadence de 250 kilomètres d'auto-routes par an fût atteinte le plus rapidement possible.

2. — Le réseau national « classique ».

a) Caractéristiques.

Les caractéristiques actuelles de notre réseau national se présentent comme suit :

Chaussées à 4 voies.....	650 km.
Chaussées à 3 voies.....	3.494 km.
Chaussées à 2 voies.....	75.081 km.
Chaussées à 1 voies (1).....	1.643 km.
	<hr/>
Soit, au total	80.868 km.

b) Saturation des voies.

Bien que la notion de route saturée soit difficile à définir, on peut considérer comme trop chargées les longueurs de routes ci-après :

Routes à 2 voies	: 10 %
Routes à 3 voies (9 m)	: 40 %
Routes à 3 voies (10,50 m)	: 30 %
Routes à 4 voies	: 35 %

(1) Moins de 6 mètres de largeur.

c) *Elargissements réalisés en 1965.*

En 1965, les travaux d'élargissement réalisés ont intéressé 223 kilomètres de chaussées, dont 44 ont été portées à 4 voies et 179 à 3 voies.

Ainsi, en dépit de nombreuses mises en garde et des déclarations officielles, *la route à 3 voies se développe plus vite que celle à 4 voies*. Votre Commission, qui a souvent souligné le caractère meurtrier des axes à 3 voies, regrette cet état de choses sans méconnaître les difficultés matérielles et financières auxquelles se heurtent nos ingénieurs des Ponts et Chaussées. Dans tous les cas où la route ne peut être suffisamment élargie, elle souhaite, comme cela a été fait notamment sur la Nationale 10, que les hauts de côte et les tournants sans visibilité soient aménagés à 4 voies. Nous signalons également l'intérêt considérable que représente pour la circulation en général la construction d'une voie lente réservée aux poids lourds dans les sections présentant des rampes supérieures à 5 %.

3° LES ÉQUIPEMENTS ROUTIERS DANS L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE

Dans la plupart des pays parvenus à un haut degré de développement économique, partisans de la modernisation du réseau routier et défenseurs du « rail » s'affrontent. Parmi les arguments avancés par ces derniers pour justifier d'importantes dépenses de modernisation et expliquer l'accroissement constant du déficit d'exploitation, figure l'affirmation que le chemin de fer constitue un service public, alors que la route serait une sorte de luxe offert à la satisfaction de besoins individualistes.

A ce raisonnement, nous pensons nécessaire d'opposer que le devoir de l'Etat n'est pas d'assurer le transport des Français par le *seul* chemin de fer, mais par *tous* les moyens de communication convenant à leurs besoins et à l'intérêt de la collectivité.

Or, l'expérience de ces dernières années montre à l'évidence que la route répond à un besoin économique primordial et qu'elle permet, comme le rail, d'assurer des déplacements massifs de personnes (1) et d'acheminer un volume très important de marchan-

(1) 170.000 personnes empruntent quotidiennement la branche terminale de l'auto-route du Sud et 2.500.000 automobilistes franchissent chaque jour (dans les deux sens) les « portes » de Paris !

dises en contribuant ainsi puissamment à la dissémination de l'habitat et au développement des petites et moyennes unités industrielles à travers l'ensemble du territoire.

Est-il d'ailleurs raisonnable de méconnaître les données statistiques qui, dans tous les pays du monde, ont déconcerté les experts en faisant apparaître un taux de progression du transport routier nettement supérieur aux prévisions (actuellement 9 à 10 % par an) ?

Votre Commission, dont une délégation vient de se rendre au Japon, a pu constater, là comme ailleurs, la situation dramatique du réseau routier littéralement asphyxié par un trafic automobile dont les planificateurs nippons avaient gravement sous-estimé le développement.

Par ailleurs, dans la plupart des pays européens, on estime qu'en 1975 la route assurera plus de 80 % du transport des personnes et 50 % environ du trafic de marchandises.

Tout en se félicitant de l'effort actuellement entrepris pour l'équipement routier dans le cadre de cet exercice budgétaire, votre Commission se doit donc de souligner que le retard pris par notre pays, spécialement dans le domaine des voies rapides (autoroutes et chaussées à quatre voies) et l'accroissement spectaculaire du parc et du trafic automobile nous font obligation de consacrer au réseau routier une dotation au moins égale, sinon supérieure, à celle prévue au Plan et, en cas de difficultés d'ordre financier, de lui donner une priorité absolue dans le domaine des équipements de transport.

III. — LES VOIES NAVIGABLES

A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.

L'augmentation des crédits d'engagement prévue au titre de l'équipement, soit 241,44 millions contre 202 en 1965, est pratiquement absorbée par les 40 millions mis à la charge de la navigation pour l'aménagement du Bas-Rhône. En effet, au titre du V^e Plan, il a été décidé que le budget des voies navigables participerait désormais à cette opération à concurrence de 100 millions, soit 20 millions par an. Le crédit demandé à ce titre représente donc cette participation pour les exercices 1966 et 1967.

Quoi qu'il en soit, les crédits globaux accordés en 1966 et 1967 apparaissent très faibles au regard des dotations inscrites au Plan. Ils représentent en effet 29 % environ de la part que l'Etat s'est engagé à financier au cours de la période 1966-1970.

Si un sérieux effort n'est pas réalisé dès 1968, les objectifs prévus risquent donc, une fois de plus, de ne pas être atteints.

Il convient cependant d'indiquer qu'au 241 millions inscrits au budget doivent s'ajouter 29 millions de fonds de concours. Par ailleurs, la Direction des voies navigables a demandé aux trois régions du Nord, de l'Est et de Paris de participer à certaines opérations, à concurrence de 33 millions. Dans le cas d'une réponse favorable de ces collectivités, la navigation intérieure disposerait au total, compte tenu des 14 millions fournis par la profession batelière et de l'aide du F. I. A. T., d'un crédit de 300 millions.

En ce qui concerne les dotations d'entretien, votre Commission ne peut que constater, tout en déplorant leur chronique insuffisance, que leur revalorisation correspond au renchérissement du coût des travaux.

B. — Evolution du trafic.

Le trafic des voies d'eau qui avait sensiblement progressé jusqu'en 1964 se maintient actuellement à un niveau presque stationnaire, ainsi qu'il ressort des chiffres suivants (en millions de tonnes/kilomètre) :

1963	11.358
1964	12.469
1965	12.510

Les résultats connus pour les 8 premiers mois de 1966 confirment cette tendance et il est vraisemblable que le trafic fluvial de 1966 marquera une progression de l'ordre de 0,5 % seulement, c'est-à-dire sensiblement inférieure au taux d'expansion de 2,5 % prévu par le Plan.

Si on analyse de plus près la situation, on constate que ce ralentissement concerne surtout les liaisons marginales et, qu'en revanche, l'activité se développe sur les canaux et rivières bien équipés, tels que le canal du Nord, la Moselle, le Rhin et la Seine.

C. — Les grandes liaisons fluviales.

La décision prise récemment par nos voisins allemands de relier les bassins rhénan et danubien par une voie navigable à grand gabarit nous conduit tout naturellement à parler une fois de plus des grandes liaisons fluviales françaises, qu'il s'agisse de travaux comme l'axe Rhin-Rhône pour lesquels une décision a déjà été prise, ou de ceux dont la réalisation apparaît indispensable comme le projet Seine-Est.

1° L'AXE RHIN-RHÔNE

Après la décision prise par le Gouvernement de réaliser cet ouvrage, il est intéressant de voir dans quelle mesure les crédits ouverts en 1966 et inscrits au budget de 1967 correspondent à ces engagements.

Rappelons, tout d'abord, comment se répartissent les 631 millions d'autorisations de programme prévus au V^e Plan :

a) <i>Moselle</i> :	
Metz - Frouard	90
Frouard - Neuves-Maisons.....	168
Port de Fos.....	8
b) <i>Rhin</i>	3
c) <i>Canal du Rhône au Rhin</i> :	
Niffer - Mulhouse	5
Mulhouse - Altkirch - Bouragne	85
d) <i>Saône</i> :	
Lyon - Saint-Symphorien	100

e) *Rhône* :

Pierre-Bénite	29
Aménagements :	
Entre Lyon et Port-Louis.....	100
Desserte de Marseille.....	20
Tunnel du Rove.....	23

(1) 631

En 1966, les dotations inscrites au budget de l'Équipement se sont élevées à 15 millions de francs seulement, somme à laquelle est venue s'ajouter une dotation de 8 millions du F. I. A. T.

Ces crédits ont été affectés à concurrence de 18 millions à la canalisation de la Moselle de Metz à Frouard et de 5 millions à l'aménagement de la Saône.

En 1967, nous trouvons au budget de l'équipement 85,5 millions dont 41 pour Metz-Frouard, 2 pour Frouard-Neuves-Maisons, 2,5 pour la Saône, et 40 au titre de la participation de la navigation intérieure à l'aménagement du bas Rhône.

Votre Commission constate donc qu'un effort important a été prévu cette année, mais que celui-ci porte essentiellement sur la Moselle dont la canalisation pourra ainsi être terminée vers la fin de 1969 ou 1970 jusqu'au confluent de la Meurthe.

2° LA LIAISON SEINE-EST

Bien qu'aucune décision n'ait été prise concernant cet axe navigable, l'utilité et la rentabilité d'un tel investissement ne sont généralement pas contestées, les seules discussions portant sur l'itinéraire à suivre et le gabarit à adopter.

Nous avons déjà signalé l'an dernier l'intérêt de cette liaison.

La construction d'une voie fluviale à grand gabarit entre la Seine et la Moselle permettrait l'expansion du trafic et la diminution du coût de transport.

Cette liaison serait également un élément très important de l'aménagement du territoire. Elle rattacherait la région parisienne et la région de la Basse-Seine à la Lorraine et revitaliserait les régions traversées.

(1) Dont 11 millions pour les études.

Plusieurs itinéraires ont été envisagés. Or, les études récentes montrent que le tracé suivant l'Oise, l'Aisne, le canal des Ardennes et la Meuse serait le moins coûteux puisqu'il emprunterait la section Pont-à-Bar—Toul, qui fait partie de la branche meusienne de l'axe Nord-Méditerranée. Malheureusement, le V^e Plan n'a pas retenu les investissements nécessaires à la réalisation de cette liaison. *Il serait indispensable que les travaux de réalisation soient inscrits au VI^e Plan.* En effet, suivant les études économiques qui ont été faites, le trafic sur l'axe Seine-Moselle s'élèverait à 6 millions de tonnes en 1985, tandis que le trafic sur l'Oise canalisée serait de 14 millions de tonnes. On peut ainsi mesurer l'ampleur de l'allègement qu'apporterait cette liaison au trafic routier, qui pose déjà des problèmes de saturation sur certaines sections de routes nationales.

Mais il importe que l'infrastructure soit mise en place suffisamment tôt pour que l'expansion du transport fluvial puisse se faire normalement. Il est nécessaire également de prévoir, pour les ouvrages à construire, des caractéristiques assez larges pour qu'ils puissent satisfaire au trafic, car les deux voies ainsi reliées, la Seine et la Moselle, sont déjà accessibles aux convois de 3.000 tonnes.

Les aménagements qui doivent être réalisés au cours du V^e Plan sur l'itinéraire de cette future liaison, par exemple l'aménagement des écluses de l'Oise canalisée, devront être prévus à ce même gabarit. Il serait désastreux, en effet, d'avoir à les modifier de nouveau au cours du VI^e Plan, lorsque sera prise la décision définitive de création de l'axe Seine-Est par le tracé Nord.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adopté par l'Assemblée Nationale, concernant les Routes et les Voies navigables.