

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 25 novembre 1969.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

**Equipement et logement.**

**ROUTES ET VOIES NAVIGABLES**

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Fernand Chatelain, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 17), 837 (tome VIII) et In-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexe 13) (1969-1970).

---

Lois de finances. — Equipement - Routes - Voies navigables - Batellerie.

## SOMMAIRE

---

|  | Pages. |
|--|--------|
| <b>I. — Les routes</b>                                       |        |
| A. — Les crédits d'entretien .....                           | 3      |
| B. — Le Fonds routier et les crédits d'équipement.....       | 3      |
| C. — Financement privé des autoroutes .....                  | 6      |
| 1° Objet général du nouveau système .....                    | 6      |
| 2° Modalités d'application .....                             | 7      |
| D. — Principaux travaux entrepris sur le réseau routier..... | 11     |
| 1° Autoroutes .....  | 11     |
| 2° Réseau national « classique » .....                       | 12     |
| E. — Les accidents de la route .....                         | 12     |
| <b>II. — Voies navigables</b>                                |        |
| A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.....         | 13     |
| B. — Principaux travaux de modernisation entrepris.....      | 13     |
| C. — Activité de la batellerie en 1968 et 1969.....          | 15     |
| D. — La liaison Seine-Est .....                              | 17     |

---

## I. — LES ROUTES

### A. — Les crédits d'entretien.

Les crédits d'entretien se situent à un niveau équivalent à celui de l'exercice précédent : 516,8 millions de francs contre 519,3.

Sur cette somme, il convient de distinguer le strict entretien, soit 212 millions, de la dotation utilisée pour le renforcement et les grosses réparations des chaussées, soit 218 millions de francs, la moitié environ de ce crédit étant elle-même consacrée à un nombre réduit d'itinéraires. L'administration des routes cherche ainsi à éviter une certaine dispersion des efforts et à sauvegarder les liaisons prioritaires.

Nous n'avons cessé de déplorer chaque année l'insuffisance de l'effort consenti pour sauvegarder un réseau de routes qui constitue un capital inappréciable, aussi avons-nous été heureux d'apprendre que nos avertissements ont été entendus.

En effet, en plus des crédits inscrits au budget de 1970, le Ministre de l'Équipement, convaincu lui-même de l'insuffisance des dotations, a obtenu l'assurance qu'en cas de déblocage partiel du Fonds d'action conjoncturelle, une somme supplémentaire de 250 millions de francs serait consacrée à l'entretien des routes. Nous pouvons donc raisonnablement espérer que nos services des Ponts et Chaussées seront en mesure d'entreprendre, l'an prochain, les travaux de confortation qui s'imposent et d'améliorer, en même temps, les opérations de sablage et de déneigement si utiles en hiver dans nos régions montagneuses ainsi que dans le Nord et l'Est de la France.

### B. — Le Fonds routier et les crédits d'équipement.

#### 1° LE FONDS ROUTIER

Le prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants, qui était passé progressivement de 7,7 % en 1960 à 17 % en 1969, reste pour l'exercice 1970 fixé au même niveau.

Cependant, compte tenu de l'augmentation prévisible de la consommation de carburant évaluée à 8,5 % et de la majoration de la taxe intérieure, les ressources du Fonds s'élèveront à 2.050 millions de francs contre 1.857 en 1969.

Sur ce total, les 215 millions de francs de crédits de paiement destinés aux collectivités locales se décomposent comme suit :

- réseau routier départemental : 52 millions de francs ;
- réseau routier urbain : 100 millions de francs ;
- voirie communale : 63 millions de francs.

On voit, par ces chiffres, que la part de la voirie locale est réduite à un pourcentage très inférieur à celui prévu par la loi qui avait constitué le Fonds routier, soit 11 % au lieu de 34 %.

## 2° LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

Il est impossible d'établir une comparaison valable entre les dotations de 1970 et celles de 1969 en raison, d'une part, des 400 millions bloqués sur les crédits votés de l'exercice en cours et, d'autre part, des incertitudes qui pèsent pour l'exercice 1970 sur le financement privé des autoroutes et le montant des autorisations de programme actuellement « gelés » au Fonds d'action conjoncturelle et pouvant être éventuellement débloqués.

On peut espérer, en effet, que le succès du plan de redressement économique du Gouvernement permettra l'utilisation intégrale des crédits de 1970 et, notamment des 250 millions de francs prévus dans cette hypothèse pour le renforcement du réseau national.

### a) Crédits de programme.

Ces réserves faites, les crédits d'engagement du Ministère de l'Équipement se répartissent comme suit par catégorie de liaisons :

|  | CRÉDITS DE PROGRAMME |                |
|--|----------------------|----------------|
|  | 1969                 | 1970           |
| Autoroutes de liaison.....                           | 730 » (1)            | 378 (2)        |
| Réseau national de rase campagne.....                | 446 »                | 610,5          |
| Voirie urbaine (dont autoroutes de dégagement) ..... | 865,15               | 826,2          |
| Ponts sur le réseau national.....                    | — 3 »                | 12             |
| <b>Total .....</b>                                   | <b>2.088,15</b>      | <b>1.826,7</b> |

(1) Dont 50 d'avance d'équilibre aux Sociétés concessionnaires.  
 (2) Dont 25 d'avance d'équilibre aux Sociétés concessionnaires.

Pour apprécier le volume des crédits qui seront réellement affectés au réseau routier, il convient d'ajouter à ces dotations budgétaires *les sommes que les groupes privés vont consacrer à la construction d'autoroutes de liaison*. Sans pouvoir évaluer celles-ci avec exactitude, nous pouvons cependant donner un ordre de grandeur. Si, en effet, comme l'a indiqué à plusieurs reprises le Ministre de l'Équipement, 300 kilomètres de voies nouvelles peuvent être ainsi lancées en 1970, on peut estimer le coût des travaux, sur la base de 4 à 5 millions de francs par kilomètre, entre 1.200 et 1.500 millions de francs, soit 400 à 500 millions de francs par an.

En tenant compte de cet élément, *l'ensemble des crédits routiers apparaît donc en augmentation sensible* et notre Commission ne peut que se féliciter de cet effort en soulignant, en premier lieu, sa satisfaction de voir relever substantiellement la dotation consacrée au réseau national de rase campagne trop longtemps délaissé.

Si l'on considère maintenant ces crédits *par rapport aux prévisions du Plan*, on obtient pour les différentes catégories de voiries nationales, les pourcentages d'exécution :

- Réseau national de rase campagne : 59,2 %.
- Reconstruction des ponts : 68 %.
- Voirie urbaine (dont autoroutes de dégagement) : 80,6 %.
- Autoroutes de liaison (non compris financement privé) : 84 %.

Nous constatons donc que, sauf pour les autoroutes de liaison pour lesquelles un rattrapage sérieux est amorcé (1) un retard important a été pris en particulier — comme nous l'avons indiqué ci-dessus — dans la modernisation du réseau national classique.

#### b) *Crédits de paiement.*

L'affectation des crédits de paiement est quelque peu différente de celle des dotations d'engagement, les sommes consacrées, d'une part, aux autoroutes de dégagement et de liaison et, d'autre part, au réseau national de rase campagne et en agglomération, se trouvant encore partiellement confondues.

---

(1) Si l'on tient compte du financement privé, le taux de réalisation des autoroutes de liaisons atteint 115 %.

Quoi qu'il en soit, la comparaison s'établit comme suit avec l'exercice 1969 pour les crédits gérés par le Ministère de l'Équipement :

|  | 1969  | 1970      |
|--|-------|-----------|
| Réseau national (urbain et de rase campagne).        | 166,1 | 21,2 (1)  |
| Réseau national de rase campagne.....                | 374   | 457,5     |
| Autoroutes (toutes catégories).....                  | 271,9 | 89        |
| Autoroutes de liaison.....                           | 126,5 | 511,2 (2) |
| Voirie urbaine (dont autoroutes de dégagement) ..... | 613   | 722,8     |
| Reconstruction des ponts (3).....                    | 27    | 19,8      |

(1) Reliquat d'opérations lancées avant 1968.

(2) Dont 25 millions à titre d'avance aux sociétés concessionnaires.

(3) Toutes voiries (nationale, départementale et communale).

### C. — Financement privé des autoroutes.

#### 1° OBJET GÉNÉRAL DU NOUVEAU SYSTÈME

Ainsi que nous l'a exposé M. le Ministre de l'Équipement, l'objet de ce nouveau système de financement est essentiellement de permettre à la France de *rattraper le retard considérable qu'elle a pris dans le domaine des autoroutes* en raison de difficultés économiques, mais aussi de *la préférence donnée à d'autres infrastructures de transport*.

Il convient de rappeler, en effet, que la France possédera, à la fin de cette année, 1.300 km d'autoroutes alors que l'Allemagne en aura plus de 4.000 et l'Italie environ 3.500.

Pour combler en partie ce retard et faire face à une circulation automobile en expansion constante, la France doit construire au moins 300 km d'autoroutes par an d'ici à 1985, ce qui la met dans l'obligation, soit de doubler les crédits budgétaires affectés à cet objet, soit de recourir à d'autres sources de financement.

La première formule s'étant révélée inapplicable dans l'état actuel des choses, le Gouvernement a estimé qu'il était possible de trouver sur le marché financier, en France ou à l'étranger, les crédits nécessaires à condition de permettre aux détenteurs de

capitaux de tirer un meilleur profit de leur mise de fonds. C'est donc faute de pouvoir réaliser directement les infrastructures souhaitables que le Gouvernement en est venu à se tourner vers des groupements privés et à leur offrir en contrepartie de leur aide financière la concession pour une durée de trente-cinq ans de certaines autoroutes, le rendement des péages devant rentabiliser le capital investi.

## 2° MODALITÉS D'APPLICATION

### a) *Caractéristiques principales et durée de la concession.*

Sous réserve des prérogatives de l'administration exerçant le pouvoir concédant, le concessionnaire lui sera substitué dans ses droits et obligations relatifs à l'exécution des travaux publics ; il agira sous son contrôle en se conformant à l'avant-projet sommaire qui lui aura été notifié avec la déclaration d'utilité publique correspondante.

Les opérations dont il sera chargé comprendront : les études, les procédures et notamment les procédures foncières, les travaux de construction, d'amélioration et d'augmentation de capacité, l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage.

La durée de la concession est de 35 ans, mais l'Etat se réserve la faculté de la racheter à partir de la 20<sup>e</sup> année suivant la mise en service de l'autoroute sur toute sa longueur.

### b) *Financement.*

#### 1. — Apport éventuel de l'Etat.

Le montant maximal de l'avance consentie *éventuellement* par l'Etat s'élève à 25 % du coût des travaux.

Cette avance est remboursable sans intérêt et sans indexation à partir du 31 décembre de la quinzième année suivant la mise en service de l'autoroute sur toute sa longueur.

A ce sujet, il convient de préciser que sera considérée comme avance de l'Etat la valeur des tronçons d'autoroute déjà construits et qui se trouveraient incorporés dans la liaison réalisée.

Ceci nous conduit à demander au Gouvernement ce qu'il adviendra, dans cette éventualité, de la participation des collectivités locales à certaines déviations urbaines.

## 2. — Apport du groupe privé.

L'apport du groupe privé comprend une partie en capital et une autre constituée d'avances d'actionnaires ou de tiers auxquelles pourront s'ajouter des obligations convertibles ou participantes.

La part en capital devra être au moins égale à 10 % du coût total de l'opération.

## 3. — Emprunts.

Les emprunts lancés par le groupe privé concessionnaire sur le marché français ou étranger bénéficieront de la garantie de l'Etat, cette dernière se limitant toutefois à la rémunération des obligations.

## 4. — Sujétions diverses du concessionnaire.

Les principales sujétions qui nous intéressent ici concernent le *niveau des péages*.

Pour chaque section, le concessionnaire sera libre pendant dix ans de la détermination du niveau des tarifs applicables aux véhicules de moins de 5 tonnes de poids total en charge. A partir de ce délai, ces tarifs seront plafonnés en fonction de l'intensité de la circulation, ceci pour éviter, par exemple, le choix d'un droit de péage trop élevé sur une autoroute saturée. Par ailleurs, les tarifs appliqués aux catégories les plus élevées des poids lourds ne pourront dépasser 2,3 fois le tarif moyen adopté pour les véhicules de moins de 5 tonnes.

Notons enfin que, pour couvrir les frais de contrôle, la société concessionnaire versera annuellement à l'Etat 5 % de ses dépenses de construction et 5 % des recettes brutes provenant des péages.

## 5. — Eléments du choix de l'administration.

Pour déterminer son choix entre plusieurs groupes candidats, l'Administration tiendra compte, en particulier, des éléments techniques et financiers suivants :

- faiblesse des avances demandées à l'Etat ;
- importance de l'apport financier total du groupe ;

- volume de son apport en capital ;
- qualité des estimations faites par les candidats concernant le coût de construction de l'ouvrage et l'évaluation du trafic ;
- délais de réalisation envisagés de l'autoroute considérée.

### 3° LOTS MIS ACTUELLEMENT EN CONCOURS

Les autoroutes de liaison pour lesquelles une liaison a déjà été prise concerne les lots suivants :

1. — Sur les autoroutes A 10 et A 11 : Paris-Le Mans et Paris—Poitiers, soit 450 km.
2. — Sur les autoroutes A 41 : Genève—Grenoble ; A 43 : Lyon—Chambéry ; A 48 : Bourgoin—Grenoble et Montmélian—Port-Royal, soit 270 km.

En ce qui concerne le premier lot, les propositions reçues le 15 octobre sont en cours de dépouillement. Nous croyons savoir que trois groupes ont posé leur candidature dont un, au moins, ne demanderait aucune aide financière de l'Etat.

Pour le deuxième lot, la date limite de remise des dossiers est le 15 décembre 1969.

\*  
\* \*

Ayant examiné avec soin les différents aspects du système proposé, votre commission en a reconnu les côtés positifs, mais elle se doit également d'en signaler les insuffisances et les inconvénients.

Il n'est pas contestable, en effet, qu'en raison même de l'importance des lots concédés, les entreprises concernées seront en mesure de mieux rationaliser leurs travaux et d'utiliser au maximum les capacités de leur matériel, ce qui devrait permettre une réduction sensible des prix de revient. Par ailleurs, l'apport de capitaux frais par les groupes allégera notablement la charge supportée par l'Etat, la ramenant — dans la meilleure hypothèse — de 40 % au voisinage de 0.

Mais ces avantages ne doivent pas nous faire oublier les inconvénients et le fait qu'un certain nombre de points d'interrogation subsistent.

En premier lieu, la méthode adoptée a pour résultat d'institutionnaliser un péage dont le taux risque même d'être plus élevé qu'actuellement, sans parler de la possibilité de le voir étendu aux voies de dégagement.

En second lieu, et quelles que soient les précautions prises pour mêler les lots les meilleurs avec les moins bons, on peut craindre que seules soient construites, au moins dans un premier temps, les autoroutes pour lesquelles un trafic élevé est escompté.

Par ailleurs, nous pouvons légitimement redouter que l'Etat ne profite de cette forme nouvelle de financement pour relâcher son effort propre.

De plus, si nous reconnaissons que certaines contraintes administratives aient pu gêner jusqu'ici les opérations de réalisation des travaux d'autoroutes, nous ne sommes pas certains que l'indépendance laissée aux entreprises privées, en matière de construction, d'entretien et de gestion, ne présente aucun risque et, dans tous les cas, nous déplorons qu'à cette occasion, on ait pu contester la qualité et la conscience professionnelle de notre service des Ponts et Chaussées.

Quant aux incertitudes, la principale nous paraît résider dans les possibilités de trouver sur le marché financier de l'argent à un taux acceptable. Il n'y a pas si longtemps, en effet, que le Gouvernement estimait sinon impossible, du moins peu souhaitable, de recourir trop largement à cette source de financement, qu'il s'agisse d'emprunts de la Caisse nationale des autoroutes ou d'autres organismes. La doctrine paraît avoir évolué, mais les disponibilités du marché suivront-elles ?

Avant de clore ce chapitre, nous voudrions enfin dire un mot d'une autre solution qui s'offre au Gouvernement pour développer les autoroutes, celle de faire appel aux actuelles sociétés d'économie mixte concessionnaires. En effet, si l'Etat accepte de leur abandonner le capital et les intérêts qui lui reviennent, celles-ci pourront également concourir à la construction de voies nouvelles. Nous savons que cette question, actuellement à l'étude, soulève quelques problèmes tenant, en particulier, à la participation de collectivités locales et d'organismes publics. Mais cette formule nous paraît cependant à retenir.

D. — Principaux travaux entrepris sur le réseau routier.

1° AUTOROUTES

a) Autoroutes mises en service en 1969 :

|                                      |      |     |
|--------------------------------------|------|-----|
| A 6 : Athie—Pouilly-en-Auxois .....  | 57   | km  |
| Déviation de Mâcon.....              | 14   |     |
| Mâcon—Villefranche .....             | 28   |     |
| A 7 : Bonpas—Sénas .....             | 22   |     |
| Vitrolles-les-Pennes à Mirabeau..... | 10   |     |
| Pénétrante Nord de Marseille.....    | 2    |     |
| Maxéville—Champigneulles .....       | 2    |     |
| Frouard—Belleville .....             | 10   |     |
| Freyming—Merlebach .....             | 1,5  |     |
| Stiring—Wendel .....                 | 1,7  |     |
| Habsheim—Barthenheim .....           | 14   |     |
| Firminy—Saint-Etienne .....          | 7    |     |
| Sortie Ouest de Toulon.....          | 1,3  |     |
| Roquebrune—Menton .....              | 10,5 |     |
| Soit au total.....                   | 181  | km. |

Parmi les chantiers ouverts au cours de la même année, notons l'amorce de la nouvelle autoroute devant relier la Porte d'Italie à Orly et au marché-gare de Ris-Orangis, la desserte Ouest de Rouen et la liaison Béziers—Narbonne.

b) Développement prévisible en 1970 et 1971.

En 1970 : 215 km.

En 1971 : 164 km, compte tenu des possibilités ouvertes par le financement privé.

Il est permis d'espérer que la nouvelle liaison Porte d'Italie—Orly doublant l'autoroute du Sud sera réalisée à la fin de 1970.

Ainsi, notre pays disposera, à la fin du V<sup>e</sup> Plan, de 1.518 km d'autoroutes, ce qui correspond à l'objectif prévu.

## 2° RÉSEAU NATIONAL « CLASSIQUE »

Les principaux travaux réalisés concernent des élargissements de chaussées portées de deux à quatre voies ou de deux à trois voies suivant les possibilités, des déviations ayant la plupart du temps pour objet le contournement d'agglomérations, quelques rectifications de parcours sinueux et l'aménagement de nombreux carrefours.

A la suite de ces travaux, sur un peu plus de 80.000 km de routes nationales, 929 km de chaussées comportent quatre voies (contre 280 en 1960) et 3.210, trois voies (contre 2.450 en 1960).

Au sujet des opérations en milieu urbain, rappelons que la participation des collectivités locales aux dépenses atteint 45 %, tandis qu'elle est de 15 % en zone suburbaine.

### E. — Les accidents de la route.

Votre commission ne saurait clore ce chapitre sans aborder le douloureux problème des accidents de la route, ceux-ci ayant entraîné, en 1967, la mort de 13.585 personnes, tandis que 301.556 étaient plus ou moins blessées.

Si l'on rapproche ces chiffres de l'année précédente, on constate une nette aggravation de ce triste bilan, le nombre des tués ressortant en augmentation de plus de 10 %. Nous ne possédons pas encore de chiffres définitifs pour 1968 et le début de 1969 mais il semble résulter des premières statistiques que la progression des accidents se soit poursuivie, voire accélérée, à un rythme peut-être même plus rapide que l'accroissement du trafic.

Il n'est pas dans notre intention d'éluder dans ce domaine la responsabilité d'un certain nombre d'automobilistes qui négligent, on peut le dire, systématiquement, les règles du Code de la route et même celles de la plus élémentaire prudence, mais l'analyse des chiffres qui nous ont été transmis montre de manière irrécusable l'influence de la qualité de l'infrastructure.

Nous avons noté, par exemple, qu'en agglomération, 335 accidents se sont produits sur autoroute contre 75.641 sur d'autres voies, et qu'en dehors des agglomérations, 1.854 accidents seulement ont été constatés sur autoroute contre 29.500 sur le reste du réseau national, et 22.360 sur la voirie locale.

## II. — VOIES NAVIGABLES

### A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.

Les crédits d'entretien, qui avaient sensiblement augmenté pour les exercices 1968 et 1969, s'accroissent encore légèrement, ce dont nous avons tout lieu de nous féliciter, compte tenu des abattements subis dans la plupart des secteurs.

En ce qui concerne l'équipement, la situation est malheureusement beaucoup moins favorable, surtout si l'on considère l'ensemble des deux exercices 1969 et 1970.

En 1969, en effet, les autorisations de programme ont été ramenées, par les mesures générales de blocage, de 255 millions de francs à 170 millions de francs et, pour l'exercice à venir, déduction faite de l'affectation de 10 % du crédit au Fonds d'action conjoncturelle, la dotation s'élève à 213,9 millions de francs seulement.

Si l'on tient compte, de plus, du renchérissement du coût des travaux, on peut estimer que la dotation d'équipement des voies navigables, qui était de 266 millions de francs en 1968, aura été diminuée de moitié en deux ans.

Il est bien évident, dans ces conditions, que les objectifs prévus dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan ne pourront être atteints, la dotation globale pour cette période étant inférieure de 300 millions de francs à la somme initialement prévue.

Nous allons montrer par quelques exemples l'importance des retards apportés ainsi aux travaux dans les différents secteurs.

### B. — Principaux travaux de modernisation entrepris.

Le blocage des crédits intervenu dans le courant de cette année, combiné avec l'érosion monétaire, a réduit de manière très importante le volume des opérations engagées. Ce fait est particulièrement sensible pour la réalisation de l'axe à grand gabarit Nord-Sud appelé à devenir l'artère maîtresse de notre réseau navigable.

## 1° LIAISON MER DU NORD-MÉDITERRANÉE

Les crédits de programme prévus pour 1969 ont été ramenés de 115,75 millions à 37,3 millions de francs (dont les 20 millions de francs de participation à l'aménagement du Rhône).

Les conséquences de ces restrictions de crédits et de la diminution des dotations pour l'exercice à venir se sont traduites par le report de l'ouverture d'un certain nombre de chantiers sur les branches lorraine et alsacienne comme sur le Rhône et la Saône.

C'est ainsi que, pour la Moselle, l'aménagement jusqu'à Frouard, qui aurait dû être réalisé dans le cadre du IV<sup>e</sup> Plan, ne sera pas terminé à la fin du V<sup>e</sup> Plan. De même, en Alsace, la section Mulhouse—Altkirch, qui n'a pas été engagée en 1969, ne le sera pas en 1970.

Nous constatons un retard semblable *sur la haute Saône* où l'ouverture du chantier de l'écluse d'Ecuelles a été retardée d'un an et la construction de celle de Pagny reportée à 1971. De ce fait, l'aménagement de cette rivière ne sera pas, au mieux, réalisé avant 1973 ou 1974.

A l'heure actuelle d'ailleurs, la navigation à grand gabarit ne remonte pas au-delà de Richemont, immédiatement en aval de Metz, le port public de cette ville n'étant pas achevé.

A Lyon, où deux ponts devaient être reconstruits pour ménager le tirant d'eau nécessaire au passage des grosses péniches, une seule opération a été engagée.

Enfin, entre Lyon et la mer, les travaux sont sensiblement ralentis par la diminution de la dotation de la Compagnie nationale du Rhône ramenée de 420 à 360 millions de francs, alors qu'il faudrait au moins 500 millions de francs pour terminer l'aménagement du fleuve en 1976, comme continue à le promettre le Gouvernement.

Sur cette section, le retard pris est matérialisé par le report de l'ouverture des travaux intéressant le barrage d'Avignon. Ce fait est d'autant plus regrettable que la réalisation de cet ouvrage et de celui d'Orange aurait permis d'ici à trois ans la remontée du Rhône par convois poussés jusqu'à Valence.

Pour l'ensemble de la liaison, l'objectif du Gouvernement reste cependant l'achèvement, fin 1976, de l'aménagement du couloir rhodanien de Saint-Symphorien-sur-Saône à Fos et de la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons.

## 2° AMÉNAGEMENT DE LA SEINE

Le programme préparé pour 1970 prévoit l'achèvement de la mise au mouillage de 4 mètres en aval de Gennevilliers, la reconstruction de plusieurs ouvrages en amont de Paris et la poursuite de l'aménagement de l'Oise. En ce qui concerne cette rivière, nous avons noté avec satisfaction la mise en chantier de l'écluse à grand gabarit de Pontoise qui conditionne la navigation sur cette rivière.

## 3° HINTERLAND DE DUNKERQUE

Après l'achèvement de la liaison Dunkerque—Denain, les travaux se poursuivent entre Denain et Valenciennes par la construction des écluses de Trith et de Denain.

Complément de cet ensemble, l'antenne Bauvin—Marquette est en cours de réalisation entre Bauvin et Haubourdin et des opérations seront lancées l'an prochain entre Haubourdin et Marquette.

Notre grand port industriel du Nord, dont le trafic de pondéreux se développe rapidement, disposera donc bientôt d'une excellente liaison avec son arrière-pays.

### C. — Activité de la batellerie en 1968 et 1969.

#### 1° ACTIVITÉ EN 1968

En dépit de l'arrêt de travail d'environ un mois et demi survenu au printemps 1968, le développement du trafic s'est poursuivi et le cap des 100 millions de tonnes a été, pour la première fois, dépassé.

L'augmentation a été ainsi de :

4,2 % en volume : 101.739.000 tonnes contre 97.636.600 ;

2,2 % en tonnes/kilomètre : 13,254 milliards contre 12,964.

Le taux de progression du tonnage est du même ordre que ceux précédemment constatés mais on remarque cependant une légère et constante diminution du parcours kilométrique moyen due à l'augmentation sensible de l'activité sur de courtes distances, notamment sur la Seine (trafic de sable) et la Moselle.

Si l'on considère la nature des marchandises, on constate :

- un très fort accroissement pour les objets manufacturés :  
+ 22,6 %, et les produits agricoles : + 14,3 % ;
- une certaine augmentation des matériaux de construction :  
+ 6,9 % ;
- une relative stagnation des produits chimiques, des engrais, des produits métallurgiques et des produits pétroliers ;
- une diminution notable des minerais et du charbon (— 5,5 %).

Cette évolution, dans l'ensemble favorable, traduit mal deux tendances importantes.

En premier lieu, le trafic s'est vivement développé à l'exportation : + 12,7 % et, dans une moindre mesure, à l'importation : + 6,2 %, alors qu'il reste étale pour les relations intérieures. De ce fait, les échanges avec l'étranger représentent maintenant un tiers du total au lieu d'un quart il y a vingt ans.

En second lieu, le développement de l'activité affecte essentiellement les voies à grand gabarit : Basse-Seine + 7 % ; Rhin + 11,7 % ; Moselle + 24,64 %, et nous assistons progressivement à une concentration sur ces axes privilégiés qui portent dès aujourd'hui plus de la moitié du trafic total.

*Premiers éléments connus et prévisions pour 1969.*

Pour les huit premiers mois de 1969, nous avons observé une vive progression du tonnage kilométrique, soit : + 12,7 % avec 7.439 millions de tonnes/kilomètre contre 6.600.

Le maintien d'une telle tendance conduirait à un trafic annuel de 113 millions de tonnes et 14,5 milliards de tonnes/kilomètre, chiffres excédant les hypothèses hautes retenues par le Plan pour 1970.

#### D. — La liaison Seine—Est.

Nous avons déjà exposé largement l'objet de cette éventuelle liaison navigable qui permettrait essentiellement de fournir à l'industrie lorraine un axe de transport particulièrement bien adapté à l'acheminement des produits métallurgiques et des matières premières nécessaires à la sidérurgie.

A l'heure où s'élabore le programme quinquennal à mettre en œuvre de 1971 à 1975, l'inscription éventuelle de cette liaison au VI<sup>e</sup> Plan est évidemment posée.

Parmi les arguments qui militent en faveur d'une telle décision, outre le désenclavement de l'industrie lorraine dont nous avons déjà parlé, il y a la nécessité de développer l'hinterland de notre complexe portuaire Rouen-Le Havre. Nous noterons aussi l'avantage important qui résulterait pour les utilisateurs de péniches de 1.000 à 1.500 tonnes d'une liaison établie entre nos voies navigables à grand gabarit.

Malheureusement, pour ce nouvel axe, ses défenseurs eux-mêmes ne sont pas d'accord sur la liaison à adopter.

Il existe, en effet, trois tracés différents : le premier par l'Oise et l'Aisne jusqu'à Berry-au-Bac rejoint la Meuse dans la région de Pont-à-Bar ; le second, identique jusqu'à Berry-au-Bac mais gagnant ensuite la Meuse via Reims et Châlons-sur-Marne ; enfin, le troisième qui remonte la haute Seine jusqu'à Marcilly et, de là, la Marne à Vitry-le-François puis emprunte, entre Vitry-le-François et Troussey, un tracé voisin de celui de l'actuel canal de la Marne au Rhin. Les deux premières formules présentent une rentabilité économique supérieure à la voie méridionale dont la réalisation poserait des problèmes techniques difficiles.

Votre commission souhaiterait donc qu'une décision de principe soit rapidement adoptée en faveur d'un des deux premiers tracés et elle aimerait avoir sur ce point l'opinion du Gouvernement.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1970, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et les voies navigables.