

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1971 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

Équipement et logement.

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marc Pauzet, Raymond Brun, vice-présidents ; René Blondelle, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, 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, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Alfred Kieffer, 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, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 18), 1400 (tome IX) et in-8° 308.

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et II, annexe 16) (1970-1971).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Routes.	
A. — Entretien	3
B. — Le fonds routier et les crédits d'équipement	4
C. — Les autoroutes	5
D. — Le réseau national « classique »	7
II. — Navigation intérieure.	
A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires	11
B. — Principaux travaux en cours ou prévus pour 1971	12
C. — La flotte fluviale française	14
D. — Activité de la batellerie en 1968 et 1969	15

I. — ROUTES

L'évaluation exacte de l'effort financier global intéressant les routes devient chaque année plus ardue en raison, d'une part, de la dispersion des dotations budgétaires sous de nombreuses rubriques dont le titre ne correspond souvent que de loin au contenu réel et, d'autre part, de l'impossibilité d'apprécier le montant des dépenses engagées par les sociétés privées pour la construction des autoroutes qui leur ont été concédées.

Ces réserves faites, nous allons tenter de chiffrer l'effort consenti pour les routes au titre de l'entretien et de l'équipement en le comparant à celui effectué en 1970.

A. — Entretien.

Les crédits d'entretien proprement dits restent identiques à ceux qui avaient été inscrits au budget de 1970, soit 516,8 millions. Mais si l'on tient compte, à la fois des crédits du fonds d'action conjoncturelle débloqués le 16 juillet 1970 pour réparer les dégâts de l'hiver, et de la dotation complémentaire ouverte pour 1971 au titre des opérations de renforcement et de sécurité, on arrive, pour l'année 1970, à un total de 868 millions de francs et, pour l'exercice 1971, à une dotation globale équivalente.

Par ailleurs, il est permis d'espérer qu'au cours de l'année à venir, 200 millions de francs supplémentaires seront accordés, dont 100 pour les réparations des dégâts de l'hiver et 100 pour les autres opérations d'entretien.

Ainsi, par des voies quelque peu détournées, la Direction des Routes a disposé l'an dernier et disposera l'an prochain de moyens financiers lui permettant d'amorcer parallèlement une vaste remise en état de nos principales liaisons routières et des opérations de renforcement de grande envergure intéressant plusieurs tronçons importants du réseau national. C'est ainsi que seront reprises en profondeur et mises en fait « hors gel » des liaisons telles que Le Mans-Rennes, Paris-Limoges, Mâcon-Genève et Laon-Reims. Au total, 600 kilomètres de routes ont été renforcés en 1970 et 2.500 le seront en 1971, assurant à ces chaussées une durée de vie de l'ordre de 30 ans, sous réserve d'en entretien courant convenable.

Votre Commission, qui n'a cessé d'attirer chaque année l'attention du Gouvernement sur la grave détérioration de nos routes nationales, conséquence d'une dotation financière insuffisante, se réjouit très vivement de l'effort très sensible enfin consenti en vue d'arrêter ce processus de dégradation de nos chaussées et de permettre à notre réseau de supporter une circulation sans cesse plus dense et plus lourde.

B. — Le fonds routier et les crédits d'équipement.

Les crédits de programme et de paiement se présentent comme suit pour 1970 et 1971 par grande catégorie de voirie :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1970	1971	1970	1971
	(En millions de francs.)			
Autoroutes de liaison (non compris le financement des autoroutes privées)	390,58	320	627,78	429,9
Réseau national de rase cam- pagne	610,5 (1)	680	478,73(1)	583,015
Voirie urbaine (y compris auto- routes de dégagement)	1.082,6	1.708,1	995,72	1.182,985
Réseaux locaux :				
— départemental	58,23	60	52	53
— communal	63,9	64,9	63	64
Ponts sur la voirie locale	15,3	15,3	10	10
Subvention pour la voirie lo- cale	48,645	52	30	30
Frais de fonctionnement du Fonds routier	»	»	13,5	14,5
Total général	2.269,575	2.900,3	2.270,73	2.367,4
Reconstruction et grosses répa- rations	9,89	10,8	9	10

(1) Non compris 40 millions de francs affectés aux opérations de sécurité et à la rénovation rurale que nous avons comptabilisées dans l'entretien ainsi que les opérations de renforcement.

En tenant compte du fait que l'effort financier entrepris par les sociétés privées bien qu'impossible à apprécier est sans nul doute nettement plus important en 1971 qu'en 1970, on constatera que les sommes consacrées à l'équipement routier progressent très sensiblement d'une année à l'autre, l'augmentation des seules dotations budgétaires étant supérieure à 27 % pour les autorisations de programme.

Comme nous l'avons déjà indiqué pour les dotations d'entretien, l'année 1971 va donc marquer un *véritable changement de rythme* dans l'effort de modernisation de notre réseau.

Nous regrettons cependant que les dotations prévues pour la voirie locale n'aient pas suivi cette évolution favorable en dépit de l'accroissement des ressources du fonds routier qui se trouvent portées de 2.435 à 2.812 millions de francs en raison du relèvement de 17 à 18 % du taux de prélèvement sur le produit des taxes frappant les carburants utilisés par les automobilistes.

Nous allons maintenant examiner les principales opérations en cours ou prévues intéressant aussi bien les autoroutes que le réseau national « classique ».

C. — Les autoroutes.

1° AUTOROUTES EN SERVICE

La longueur du réseau autoroutier en service qui était, au 31 décembre 1969, de 1.303,2 kilomètres, atteindra, à la fin de 1970 : 1.509,7 kilomètres.

Cette année aura vu notamment l'ouverture à la circulation de la totalité de la liaison Paris—Lyon—Marseille, d'une longueur totale de 767 kilomètres. Rappelons à ce propos que le coût de cette autoroute a atteint 3,2 milliards, soit environ 4,2 millions par kilomètre.

2° AUTOROUTES EN CHANTIER

a) *Financées directement par l'Etat.*

Dans cette catégorie, figurent 108 kilomètres de voies de dégalement et 64 kilomètres d'autoroutes de liaison.

b) *Financées par les Sociétés d'économie mixte exploitantes.*

207 kilomètres de ces voies sont en construction ou seront lancés en 1970.

3° AUTOROUTES DE LIAISON DONT LES CHANTIERS
SERONT OUVERTS EN 1971

Autoroutes financées par l'Etat.....	10 km.
Autoroutes financées par les S. E. M.	100
Autoroutes financées par les groupements privés.....	170
	<hr/>
Total	280 km.

Les sections *d'autoroutes privées* dont la construction va être entreprise dès l'an prochain, intéressant les liaisons Paris—Poitiers et Paris—Le Mans dont la mise en service pourrait intervenir : à la fin de 1972, pour Paris—Chartres, en 1974, pour Paris—Orléans, en 1975, jusqu'à Tours et, en fin 1976, jusqu'à Poitiers et Le Mans. C'est également en 1976 que l'autoroute de l'Ouest atteindrait Caen.

L'apport des groupements privés serait de l'ordre de 2 milliards de francs pour Paris—Poitiers, Paris—Le Mans. Les autres projets, qui doivent être financés également hors budget, sont le réseau alpin rayonnant autour de Grenoble et la liaison Paris—Strasbourg pour laquelle l'appel d'offres va être prochainement lancé (1).

A propos de ces autoroutes, votre commission ne conteste pas que le mode de financement adopté a le mérite de réduire sensiblement l'effort financier global de l'Etat, supporté comme tel par l'ensemble des contribuables, et de permettre de sensibles économies en raison de l'importance des opérations lancées, mais elle insiste pour que la qualité des infrastructures soit sérieusement contrôlée et réponde aux normes minimales de sécurité.

Il lui apparaît, par ailleurs, utile de souligner que, pour les sections *d'autoroutes concédées à des sociétés d'économie mixte*, la participation financière de l'Etat est déjà sensiblement réduite puisqu'elle ne dépasse pas, dans le cas le plus défavorable, 50 % et peut descendre au-dessous de 30 %. On notera, de plus, qu'il s'agit d'une avance remboursable.

Sont notamment construites actuellement suivant cette formule, les sections suivantes :

- Combles—Valenciennes—frontière belge ;
- Bretelle de Dordives ;

(1) Le volume des emprunts des sociétés constructrices d'autoroutes serait de 700 millions de francs pour 1970 et 1 milliard de francs pour 1971.

- Metz—Freyming ;
- Coudoux—Aix ;
- Le Luc—Puget-sur-Argens ;
- Béziers—Narbonne ;
- Nîmes-Est—Tavel.

4° PRODUIT DES PÉAGES

Le rendement des péages perçus en 1969 et prévus pour 1970 s'établit comme suit (en millions de francs) :

	1969	1970
Autoroute Paris—Nord.....	51,497	62,50
Autoroute Paris—Lyon	63,651	104,00
Autoroute Lyon—Marseille	87,263	119,00
Autoroute de Normandie.....	15,850	16,30
Autoroute Esterel—Côte d'Azur.....	26,929	29,00

Pour une autoroute dont la longueur n'a pas varié d'une année à l'autre telle que la liaison Paris—Nord, ces chiffres donnent une idée de la croissance très rapide de la circulation, soit 20 % par an, c'est-à-dire plus que le taux d'augmentation de la longueur mise en service.

A ce propos, nous avons appris avec une certaine inquiétude que si l'extension des péages à certaines liaisons de dégagement n'est pas actuellement prévue pour 1971, cette formule n'est pas écartée à plus long terme.

Il faut s'attendre de plus à une augmentation sensible des péages au début de 1971, mesure qui ne saurait nous surprendre puisqu'en 1968 les dépenses de la plupart des sociétés exploitant des autoroutes l'emportaient sur les recettes.

D. — Le réseau national « classique ».

1° PRINCIPALES OPÉRATIONS DE MODERNISATION EN COURS OU PRÉVUES

Ces opérations concernent notamment des rectifications de tracé, des contournements de ville, des élargissements de chaussée et l'aménagement de « points noirs ».

2° CARACTÉRISTIQUES DES CHAUSSÉES

Compte tenu des travaux entrepris au cours du V° Plan, le gabarit des différentes routes nationales se présentait comme suit au 1^{er} juillet 1969 :

Routes à 4 voies et plus : 1.161 km (dont 539 à chaussées séparées).

Routes à 3 voies : 3.408 km (dont 1.551 d'une largeur supérieure à 10,50 m).

Routes à 2 voies :

Moins de 5 m de large : 6.771 km.

De 5 m à 7 m de large : 49.971 km.

De plus de 7 m de large : 19.723 km.

3° TRAFIC SUPPORTÉ PAR LE RÉSEAU

En 1968 : 18,3 % du réseau national supportait un trafic supérieur à 4.000 véhicules/jour contre 13,23 % en 1965 et, dans le même laps de temps, le pourcentage des voies ayant un trafic quotidien supérieur à 10.000 véhicules était passé de 1,76 à 3,14 %, soit 2.412 km.

On peut en déduire que le niveau actuel du trafic justifierait dès maintenant l'existence d'un réseau autoroutier de 3.500 km.

4° DÉCLASSEMENT ÉVENTUEL D'UNE PARTIE DU RÉSEAU NATIONAL

Le déclassement d'une partie importante du réseau national et sa cession aux départements sont sérieusement envisagés par le Gouvernement.

Le réseau qui resterait à la charge de l'Etat comprendrait en gros les liaisons suivantes (par ordre d'importance) :

- 1) Relations entre Paris, les métropoles d'équilibre et les grands centres internationaux ;
- 2) Relations des villes assimilées aux métropoles d'équilibre avec Paris et les métropoles les plus proches ;
- 3) Liaisons directes de toutes les agglomérations de plus de 40.000 habitants avec les métropoles les plus proches ;
- 4) Liaisons pour lesquelles le trafic dépasse le seuil de 1.500 à 2.000 véhicules/jour.

Ainsi défini, le réseau conservé par l'Etat serait de l'ordre de 30.000 km (en y comprenant les voies desservant les grandes zones urbaines).

Les modalités de cession de ces routes ne sont pas encore arrêtées. Toutefois, nous pouvons d'ores et déjà donner quelques détails sur la formule envisagée.

Tout d'abord, il convient de préciser que la prise en charge par un département d'une route ou section de route nationale résulterait d'un accord librement débattu avec le Gouvernement et ne serait en aucun cas imposé.

En second lieu, la cession serait assortie du versement par l'Etat au département d'une dotation forfaitaire, proportionnelle au nombre de kilomètres transférés et versée une fois pour toutes, dont ladite collectivité aurait la libre disposition.

*
* *

Votre commission a parfaitement conscience de l'importance et de la gravité d'un tel projet et des profondes répercussions qu'il risque d'avoir sur les budgets départementaux. Toutefois, elle se doit de faire observer que, dans la pratique, les crédits actuellement affectés à la modernisation et à l'entretien du réseau national « secondaire » sont négligeables et que les routes ainsi délaissées se dégradent si rapidement qu'elles risquent de devenir bientôt inutilisables. Examiné de ce point de vue, le projet gouvernemental a donc incontestablement un aspect positif puisque cette voirie, actuellement abandonnée, sera en quelque sorte dotée en capital avant d'être remise à son nouveau propriétaire.

Par ailleurs, le département pourra, grâce aux sommes ainsi reçues, faire porter son effort sur telle ou telle liaison dont la modernisation s'impose au plan local.

Mais en dépit de ces avantages indiscutables, dont la valeur apparaît surtout à court terme, nous ne doutons pas que bien des administrateurs locaux s'alarmeront de voir ainsi l'Etat reporter une fois de plus sur eux une partie de ses charges. Beaucoup aussi s'inquiéteront d'une réduction si importante du réseau routier reconnu d'intérêt général traduisant une volonté de restructuration de notre pays autour de ses artères et de ses centres principaux, au détriment des régions déjà déshéritées.

Ainsi imparfaitement renseignés, nous souhaiterions vivement obtenir du Gouvernement les éclaircissements et les apaisements nécessaires.

*
* *

Pour en terminer sur ce chapitre et après avoir marqué une nouvelle fois notre satisfaction de l'effort supplémentaire très sensible consenti enfin pour notre réseau, il nous faut rappeler qu'en 1967, la part des dépenses routières (investissements + entretien) ne représentait que 1,5 % de notre P. N. B., ce qui la situait à la moitié environ du taux atteint dans la plupart des grands pays industriels voisins.

NAVIGATION INTERIEURE

A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.

1° ENTRETIEN

Les crédits d'entretien restent pratiquement pour 1971 au même niveau que l'année précédente : soit 81,6 millions de francs contre 79,6 millions. Nous avons déjà souligné l'insuffisance de cette dotation et nous ne pouvons donc que répéter notre observation.

2° EQUIPEMENT

Alors qu'un effort important avait été amorcé en 1966 et 1967 pour la modernisation de notre réseau navigable, ce dernier paraît depuis lors réduit de nouveau à la portion congrue. En effet, après une progression des dotations d'équipement pour 1966 et 1967 qui donnait à penser que les objectifs du V^e Plan seraient atteints, du moins en francs courants, les mesures de blocage intervenues en 1968, 1969 et 1970 ont ramené les dotations à la moitié environ du montant nécessaire et les opérations envisagées ont déjà près de deux à trois ans de retard sur les prévisions. Notre réseau navigable n'ayant pas été beaucoup mieux traité de 1961 à 1965, les retards ainsi accumulés aboutissent à ce résultat vraiment surprenant que *les objectifs du IV^e Plan n'auront pas été tous atteints à la fin de 1970.*

En dépit de cette carence assez exceptionnelle, les crédits d'équipement ouverts pour l'exercice 1971, soit 217 millions de francs, restent d'une remarquable indigence, même si l'on tient compte des 10 millions de francs qui doivent être accordés par le F. I. A. T. et des 25 millions de francs qui seront en principe débloqués sur le Fonds d'action conjoncturelle. En effet, le relèvement de 20 à 60 millions de francs du prélèvement forfaitaire effectué sur ce budget au titre de l'aménagement du Rhône ramènera la dotation disponible pour le reste du réseau au même niveau que l'année dernière.

Votre commission regrette vivement le peu d'intérêt que marquent ainsi les pouvoirs publics pour l'aménagement de nos rivières et de nos canaux, alors que nos voisins belges, hollandais et allemands consacrent à cette infrastructure, jugée essentielle pour le développement industriel, des sommes incomparablement plus élevées. Qu'il nous suffise d'indiquer, par exemple, que l'Allemagne fédérale mène de front actuellement trois projets importants : le premier intéressant le canal latéral à l'Elbe, le second concernant l'aménagement du Rhin moyen, enfin, la liaison Main—Danube, le tout représentant, pour la prochaine décennie, une dépense de 3.850 millions de francs.

Tout en reconnaissant que nos disponibilités financières actuelles ne nous permettent pas d'envisager la réalisation de travaux aussi importants et coûteux, nous souhaitons au moins que soit poursuivi activement, et en priorité, l'aménagement des vallées de la Seine, de l'Oise, de la Moselle, de la Saône et du Rhône où les travaux à entreprendre sont à la fois relativement peu onéreux et d'une rentabilité élevée.

Mais, si modeste qu'il soit, ce programme nécessitera une sensible augmentation des dépenses d'équipement qui devraient être majorées d'environ 40 % à partir de 1972. Nous croyons savoir que le Gouvernement est disposé à entreprendre un tel effort, mais nous souhaiterions qu'il nous précise ici ses intentions et nous définisse, sur ce point, les grandes lignes d'un plan à long terme s'intégrant pleinement dans la politique générale de développement industriel, d'urbanisation et d'aménagement du territoire.

B. — Principaux travaux de modernisation en cours ou prévus pour 1971.

1° BASSIN DU NORD

Des travaux visant à améliorer le mouillage sont actuellement entrepris sur la voie *Dunkerque—Denain* et seront poursuivis en 1971.

Dans la même région, l'aménagement à grand gabarit de l'antenne *Bauvin—Lille* est activement poursuivi.

Enfin, l'aménagement du bief de Trith sur l'Escault, destiné à prolonger la liaison *Dunkerque—Denain* jusqu'aux abords de Valenciennes, vient d'être lancé.

2° BASSIN DE LA SEINE

La principale opération en cours sur la rivière en aval de Paris est la construction d'une nouvelle écluse de 185 × 24 à Andrésy. Cette écluse devrait entrer en service en 1971.

Une autre opération importante est la construction des écluses de l'Isle-Adam, de Boran et de Creil qui se situe dans le cadre de la mise au grand gabarit de l'Oise.

En amont de Paris, a été lancée en 1970 une première tranche de la reconstruction du barrage de Port à l'Anglais qui doit être terminée en 1971, en même temps que l'aménagement du fleuve de Corbeil à Montereau. Sur la Marne, vient d'être entreprise la reconstruction du barrage et de l'écluse de Créteil.

3° BASSIN DE LA MOSELLE

C'est dans ce secteur qu'apparaissent les retards les plus criants. En effet, non seulement la liaison Toul-Neuves-Maisons n'a toujours pas été engagée, mais les travaux se poursuivent à un rythme très ralenti sur la section Frouard-Toul.

En conséquence, la mise au grand gabarit de la Moselle jusqu'à Frouard se trouve reportée au-delà de 1971 alors qu'elle aurait dû être réalisée en 1965.

4° BASSIN DU RHIN

L'insuffisance des crédits a conduit à remettre à une date indéterminée le lancement de l'opération de traversée de Mulhouse qui conditionne cependant la progression de la branche alsacienne de la liaison Rhin-Rhône.

Axe Rhône-Saône.

Un conseil interministériel réuni le 30 juillet 1970 a décidé que seraient engagés, au cours du VI^e Plan, tous les ouvrages intéressants, d'une part, la Saône de Lyon à Auxonne, d'autre part, le Rhône en aval de Lyon.

Ce calendrier prévoit également l'achèvement des travaux pour 1976-1978 et, à une échéance intermédiaire — 1973-1974 — la possibilité pour des convois poussés d'utiliser la section Fos-Valence.

Malheureusement, cette accélération du rythme des travaux a été assortie de la décision de relever de 20 à 60 millions de francs la participation du budget des voies navigables à la dotation de la Compagnie Nationale du Rhône.

Quoi qu'il en soit, les principales opérations dont le lancement est prévu en 1971 sont les suivantes :

— *sur la haute Saône* : lancement — avec 2 à 3 ans de retard — de la construction du barrage et de l'écluse d'Ecuelles conditionnant la mise en eau du barrage de Charnay financé par les collectivités locales et en cours d'achèvement ;

— *à Lyon* : réfection des 2 ponts sur la Saône (qui devrait être terminée en 1971 et 1972). Il restera à réaliser, pour terminer l'aménagement de la rivière, *l'écluse de Pagny* et *la déviation de Mâcon* pour lesquelles aucune date n'est encore arrêtée.

— *sur le Rhône* : les barrages d'Avignon et de Caderousse (Orange) seront respectivement engagés en 1971 et 1972.

C. — La flotte fluviale française.

Au 1^{er} janvier 1970, la flotte fluviale française comprenait 7.200 bateaux d'une capacité totale de 2.995.000 tonnes se répartissant comme suit :

	Nombre.	Capacité.
Automoteurs	5.570	2.123.000 T.
Bateaux tractionnés	872	322.000 T.
Barges	767	550.000 T.

Au seul point de vue de la capacité, notre pays se situait, au 1^{er} janvier 1968, au 4^e rang des pays de l'Europe du Nord-Ouest, avec 3.167.000 tonnes, dépassant de peu la Belgique : 2.863.000 T. mais largement devancé par les Pays-Bas : 6.492.000 T. et l'Allemagne fédérale : 4.711.000 T.

Cependant, un effort sensible de modernisation a été entrepris depuis 10 ans et notre pays se situe maintenant au second rang pour les automoteurs qui représentent aujourd'hui plus des trois quarts des bateaux en service.

D. — Activité de la batellerie en 1968 et 1969.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS DE 1967 A 1969

De 1967 à 1969, le trafic a marqué un accroissement très sensible caractérisé par les chiffres suivants :

	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
Tonnes (en millions)	97,6	101,8	110,2
Tonnes/kilomètres (en milliards)	13	13,2	14.6

Cette évolution globale très favorable résulte principalement de l'augmentation importante du trafic intérieur et des échanges extérieurs, l'activité sur le Rhin étant par contre restée au même niveau.

Plus de la moitié de ce trafic est supporté par la Moselle, le Canal du Nord, la basse Seine et le Rhône.

2° PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1970

Les premières indications que l'on possède pour 1970 sont nettement moins favorables puisqu'elles traduisent une réduction de trafic de 4,9 % en tonnes et de 7,8 % en tonnes/kilomètres.

Contrairement à ce qui s'est passé précédemment, seul le transit rhénan s'est développé tandis que les échanges extérieurs accusent une baisse très sensible.

Cependant le trafic de la navigation intérieure devrait atteindre à la fin de cette année un niveau correspondant à l'hypothèse haute détenue au titre du V^e Plan.

*
* * *

Sous réserve de ces observations votre Commission des Affaires Economiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1971, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et les voies navigables.

ANNEXE

1° Dépenses routières et produit national brut en 1969.

(En milliards de francs.)

P A Y S	PRODUIT national brut (P.N.B.).	DEPENSES routières totales (1).	RAPPORT des dépenses routières au P.N.B.
			(En pourcentage.)
Finlande (1968).....	39,6	1,210	3,05
Norvège	59,7	1,780	2,98
Suisse	103	3,050	2,96
Canada	323	9,515	2,94
Autriche	68	1,830	2,69
Danemark	74,4	1,620	2,18
Belgique	125	2,690	2,15
Pays-Bas	142	3,040	2,14
Etats-Unis	4.500	95,700	2,12
Japon	965	19,500	2,02
Suède	158	3	1,90
Allemagne de l'Ouest.....	914	17,230	1,89
Italie	461	6,450	1,40
Grande-Bretagne	615	8,135	1,31
France	726	9,405	1,30

(1) Dépenses de l'Etat et des collectivités locales.

2° Autoroutes en service en Europe occidentale (à la fin de 1969).

P A Y S	RESEAU EN SERVICE			PREVISIONS D'AVENIR	
	Kilo- métrage à fin 1969.	Densité par 1.000 km ² .	Densité par million d'habitants.	Année de prévision.	Kilo- métrage en service.
Allemagne de l'Ouest.....	4.111	16,5	67,7	1985	13.000
Autriche	442	5,3	59,7	1985	1.780
Belgique	422	13,8	43,5	1985	1.800
France	1.305	2,4	25,8	1985	?
Grande-Bretagne	1.043	4,5	19,3	(1)	(1)
Italie	3.496	11,6	64,5	1974	6.200
Pays-Bas	885	26,6	68	1985	3.000
Suède	376	0,9	47	1985	1.600
Suisse	295	7	47,5	1985	1.800

(1) En Grande-Bretagne un nouveau plan en extension doit être incessamment publié.