

N° 60

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au proces-verbal de la séance du 23 novembre 1981

AVIS

PRESENTE

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de MM Michel Chauty, président, Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noe, vice-présidents, Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires, Octave Bajoux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean Marie Bouloux, Amedee Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gerard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard Charles Hugo (Ardeche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Rene Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice Prevoteau, Jean Puech, Jean Marie Rausch, Rene Reynault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Andre Rouviere, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, Rene Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frederic Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwicker

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 40), 475 (tome XVII) et In-8° : 57

Sénat : 57 et 58 (annexe 34) (1981-1982)

Loi de Finances - Autoroutes - Routes - Voies navigables

SOMMAIRE

	Pages
I.- LES ROUTES	4
A. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN	5
B. LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE	8
1. Le programme autoroutier	8
2. Le réseau routier national et la voirie urbaine	11
C. LES PROGRAMMES D'ACTIONS PRIORITAIRES	12
1. Le programme d'action prioritaire n° 5	12
2. Les P.A.P.I.R. (Programmes d'action prioritaire d'initiative régionale)	15
D. LE PROGRAMME D'EQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION	17
1. La sécurité routière	17
2. La régulation du trafic	20
3. Les mesures destinées à la réalisation d'économies dans le secteur routier	21
II.- LES VOIES NAVIGABLES	23
A. LE PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE N° 6 REVISE	24
B. LES AUTRES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	26
1. P.A.P.I.R. du Nord	26
2. Les autres voies à grand gabarit	27
3. Les voies à petit gabarit	27
4. L'aménagement de la petite Seine	27
5. La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau à petit gabarit	28

C. LES CREDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION	29
D. L'AIDE AUX PROFESSIONNELS DU TRANSPORT FLUVIAL	30
EXAMEN EN COMMISSION	33

I. - LES ROUTES

La progression du parc automobile français et de la circulation routière depuis 1973, en dépit des difficultés économiques nées des chocs pétroliers, atteste l'ampleur des besoins de mobilité, la vocation de la route à les satisfaire et le dynamisme des secteurs qui y contribuent. La politique routière est donc primordiale pour faire face, dans de bonnes conditions de qualité, à l'expansion du trafic. Or, le budget routier pour 1982 ne répond pas aux besoins de développement de l'infrastructure.

Ce budget est présenté comme un budget de continuation, qui ne fait qu'amorcer une politique routière qui sera développée au cours des prochaines années. L'accent est mis sur l'amélioration de la circulation urbaine, la sauvegarde du patrimoine routier et la qualité du service rendu aux usagers.

L'examen des crédits traduit bien ces orientations : le budget comporte en effet 7 451 millions de francs de crédits d'engagement, contre 6 424 en 1981, soit une hausse de 16 % en francs courants et une stagnation en francs constants.

S'agissant des crédits de paiement qui passent de 6 266 millions de francs en 1981 à 6 837 millions de francs en 1982, force est de constater qu'ils régressent de 6 % en francs constants. Si l'on observe un maintien relatif des crédits d'entretien, on ne peut que regretter la faiblesse des dotations consacrées au développement de l'infrastructure et aux dépenses d'équipement et d'exploitation.

Une telle diminution des dépenses publiques en francs constants sur le réseau national risque de remettre en cause le redressement du secteur des travaux publics en 1980 et de conduire à une nouvelle dégradation de l'emploi dans cette industrie.

Il convient en outre de signaler que, bien que le réseau français soit encore loin de répondre aux besoins, les crédits que lui consacre l'Etat placent la France dans la queue du peloton des principaux pays industrialisés, ainsi que le montre le tableau ci-après.

Dépenses routières des Etats en 1979 (1)

	en % du produit national brut	en % des redevances d'infra- structure	en % du dépenses routières totales	en francs par habitant
Allemagne (R.F.A.) (2)	0,80	42,2	47,2	423
Autriche 1977	1,28	77,7	50,9	390
Danemark 1978	0,39	11,1	25,9	185
Espagne	0,25	31,8	79,8	55
Etats-Unis (2)	0,94	60,4	63,6	460
France	0,61	24,1	42,8	278
Grande-Bretagne	0,29	9,7	39,4	97
Grèce 1978	0,46	11,7	71,3	65
Italie 1977	0,79	16,1	52,0	120
Japon	1,60	66,0	71,0	389
Norvège	1,96	73,2	80,2	918
Pays-Bas	0,39	12,8	62,4	150
Suède	0,97	46,8	84,1	476
Position de la France par rapport à ces 12 pays	8e	8e	11e	7e

(1) Elles ne comprennent ni celles des échelons régionaux ou locaux, ni le financement privé. Les dépenses de la police de la circulation ainsi que les subventions routières versées par l'Etat aux collectivités locales y sont incluses.

(2) Dépenses de l'Etat Fédéral et des Etats.

A. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN

Le ministère des Transports a entrepris depuis plusieurs années une politique de renforcement et d'entretien préventif du réseau, dite de « renforcements coordonnés », destinée à adapter les chaussées aux trafics lourds et à les mettre hors gel.

La sauvegarde du patrimoine routier national requiert en 1982 un effort particulier pour les programmes d'entretien et de rénovation du réseau. Malgré la forte hausse du coût des travaux sur chaussées, les dotations de ces programmes avaient été pratiquement reconduites en 1981 (+ 1 %). Les dotations prévues dans le projet de 1982 doivent permettre :

- une remise à niveau des crédits d'entretien préventif des itinéraires renforcés qui garantira leur bon niveau de service, en particulier leur maintien hors gel :

– un redressement de l'effort de rénovation du réseau ancien grâce aux renforcements coordonnés des chaussées qui porteront sur 640 km en 1982 au lieu de 550 km l'année précédente ;

– une amélioration de la viabilité hivernale grâce à l'extension du réseau traité selon les normes du niveau de service amélioré (dit « S1 ») sur 500 km supplémentaires ;

– un développement des moyens des parcs et centres autoroutiers destinés à leur permettre d'assurer dans de bonnes conditions le service de viabilité hivernale et leurs tâches d'exploitation.

Les crédits affectés à ce programme de rénovation et d'entretien pour 1982 s'élèvent à 2 430,6 millions de francs en moyens d'engagement, soit un accroissement de 26,7 % par rapport à 1981, et à 2 256,2 millions de francs en moyens de paiement, soit une progression de 17,9 %.

S'agissant de l'effort consenti pour l'entretien des ouvrages pour 1982 et des équipements de sécurité, il est prévu de répartir 633 millions de francs soit une hausse de 15,1 % par rapport à 1981.

Le tableau ci-après rend compte du nombre de kilomètres de chaussées renforcées par région en janvier 1981.

**NOMBRE DE KILOMETRES D'ITINERAIRES RENFORCES
AU 1er JANVIER 1981**

Y compris itinéraires hors programmes de renforcements
(chaussées neuves ou en bon état)

01- Nord	590
02- Picardie	1 000
03- Ile-de-France	680
04- Centre	1 100
05- Haute-Normandie	545
06- Basse-Normandie	610
07- Bretagne	625
08- Pays de la Loire	950
09- Poitou-Charentes	730
10- Limousin	440
11- Aquitaine	820
12- Midi-Pyrénées	945
13- Champagne	1 060
14- Lorraine	970
15- Alsace	365
16- Franche-Comté	740
17- Bourgogne	790
18- Auvergne	660
19- Rhône-Alpes	1 670
20- Languedoc	545
21- Provence-Côte d'Azur	550
22- Corse	200
TOTAL	16 585

En *matière de viabilité hivernale*, l'objectif est de maintenir des conditions de circulation acceptables, sans équipements spéciaux, 24 heures sur 24 (niveau de mise en service S1). La mise en place de ce niveau de service est subordonnée au renforcement préalable du réseau. On peut considérer qu'actuellement, en sus des autoroutes, 15 000 km de routes, sur les 28 000 qui constituent le réseau national, sont classés à ce niveau de service S1.

Le coût d'investissement s'établit pour 1 km et en francs 1981, à 6 800 francs par km pour les installations fixes, 16 000 F/km pour le matériel et 2 500 F/km pour les opérations de radiotéléphonie.

Les crédits de fonctionnement concernant la viabilité hivernale dans son ensemble passeront de 89 millions de francs en 1981 à 102,8 millions de francs en 1982, soit une progression de 15,5 %.

Cette dotation permettra simplement de maintenir le patrimoine routier à son niveau actuel puisqu'elle représente une stagnation en valeur réelle. Or, il convient de signaler que la simple reconduction en 1981 du volume des crédits consentis en 1980 a mis nombre de Directions de l'Équipement en face de difficultés importantes. En effet, l'hiver 1980-1981 a exigé un nombre très important d'interventions, sans pour autant pouvoir être qualifié de très rigoureux, sauf en ce qui concerne le département de l'Aude.

Ainsi, bien que permettant le traitement de 500 km supplémentaires, la prévision de 1982 se trouve grevée des dettes contractées auprès des fournisseurs de sel.

Votre Commission ne peut que s'inquiéter de cette stagnation des dotations budgétaires consacrées au réseau national et qui s'accompagne d'une diminution du nombre de kilomètres renforcés.

Elle exprime le souhait que ce programme soit amélioré dans le cadre du plan intérimaire qui sera prochainement soumis au Parlement.

B. LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Le programme de développement de l'infrastructure du réseau national est réorienté pour mieux répondre aux besoins du trafic et aux vœux des régions.

Les crédits prévus pour 1982, d'un montant de 4 190,7 millions de francs en autorisations de programme sont en hausse de 5,6 % par rapport à 1981. Les crédits de paiement s'élèveront à 3 851,8 millions de francs, soit une diminution de 0,2 % par rapport à l'an dernier.

Cette quasi stagnation en valeur nominale dissimule une forte baisse en valeur réelle, compte tenu du taux d'inflation voisin de 15 %. Ces dotations conduisent à des évolutions différenciées par programme.

1. Le programme autoroutier

Concernant le programme autoroutier, les crédits prévus pour 1982 semblent marquer le pas puisque les autorisations de programme s'élèvent à 1 385,4 millions de francs, soit une hausse de 0,8 %, et à 1 329 millions en crédits de paiement, soit une diminution de 3 %. Cela signifie une baisse de 18 % en francs constants.

Où en est le programme autoroutier décidé le 15 juin 1977 et qui prévoyait la mise en service, à l'horizon 1983, de 3 150 km d'autoroutes de liaison et de 350 km de voies rapides urbaines, devant porter notre réseau autoroutier à 7 500 km ?

Le rythme de mises en service nécessaires à la réalisation de cet objectif (500 km/an) n'a pas été tenu, la moyenne annuelle, de 1977 à 1980, n'ayant pu être que de 320 km. Les prévisions atteignent 506 km pour 1981, mais seulement 238 km pour 1982.

Ainsi, le réseau autoroutier français et les voies assimilées représentaient 5 250 km au 31 décembre 1980, et 5 727 km à la fin de 1981, dont 4 524 km d'autoroutes de liaison et 1 233 km de voies rapides urbaines. En se plaçant en troisième rang européen derrière l'Allemagne fédérale (7 500 km) et l'Italie (5 800 km), la France aura donc mis 20 ans à rattraper son retard.

Les prévisions de mises en service pour les prochaines années ne sont pas encore déterminées car elles sont en cours d'élaboration dans le cadre du Plan intérimaire de deux ans qui sera soumis au Parlement à la fin de l'année. Mais on peut se demander si les 238 km prévus pour 1982 seront réalisés, compte tenu de l'absence de l'enveloppe d'autorisations d'emprunts dans le budget prévu pour 1982. Les sociétés d'autoroutes disposent de fonds propres, mais elles ont besoin de ces emprunts pour démarrer des opérations.

Pour l'avenir, Il est seulement précisé que le programme autoroutier sera poursuivi pour compléter le maillage du réseau de base constitué. Une mission de réflexion sur le système de tarification des péages sera chargée d'examiner les possibilités d'une harmonisation et leur évolution souhaitable. Elle étudiera également les mécanismes de compensations financières qui devront nécessairement accompagner la refonte du système actuel, ainsi que les problèmes de développement et de financement des voies à caractéristiques autoroutières.

Votre Commission s'inquiète de ce qui semble marquer la fin du programme autoroutier français. En effet, les réflexions des experts du VIII^e Plan qui estimaient nécessaire une pause dans la construction des autoroutes et des voies rapides et les déclarations du Président de la République qui s'était prononcé contre le péage autoroutier lors de la campagne présidentielle, semblent condamner purement et simplement l'autoroute financée par les capitaux privés.

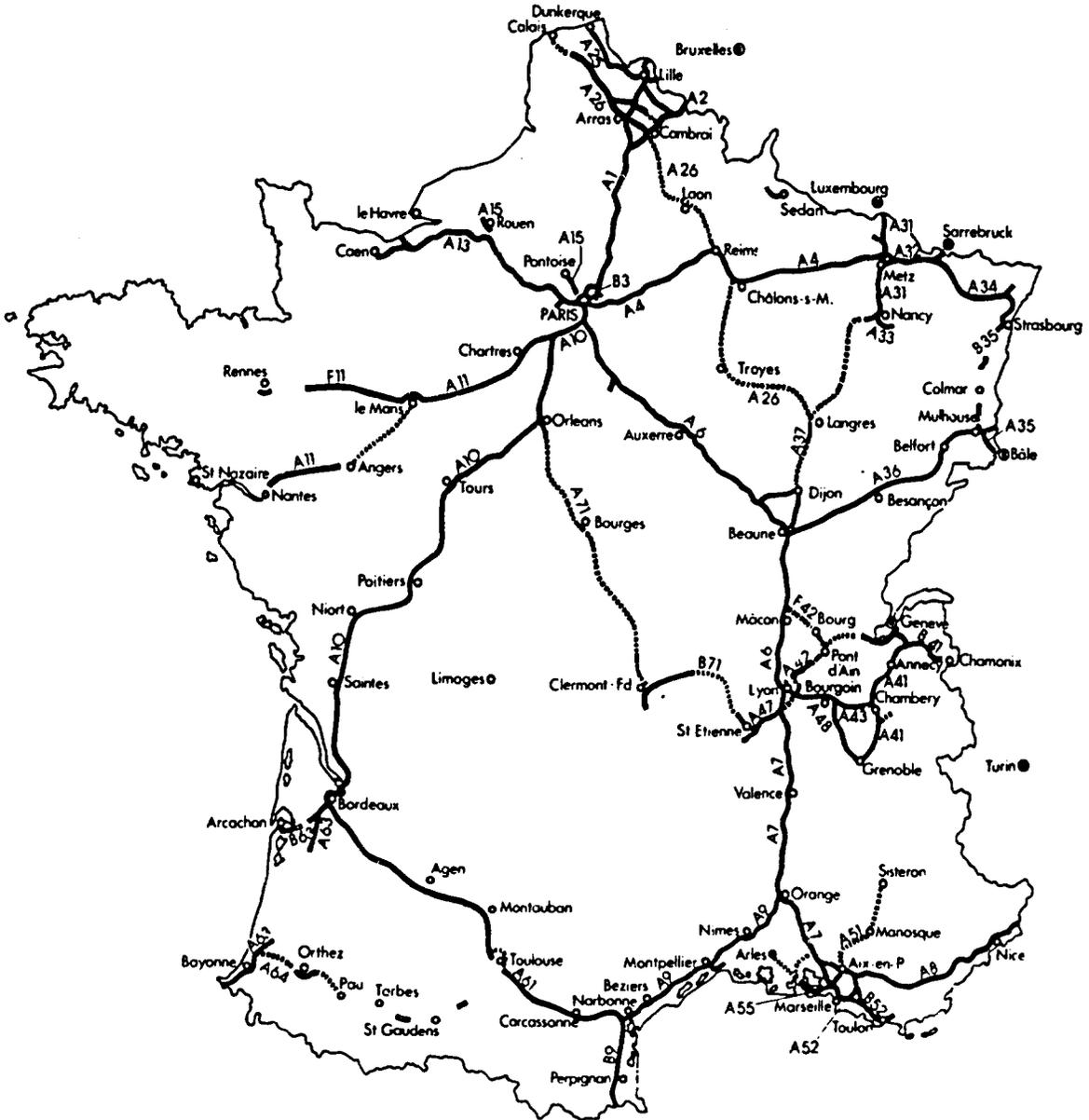
Ces orientations paraissent très regrettables à votre Commission qui considère que le réseau autoroutier français reste encore très incomplet, ainsi qu'en témoigne la carte ci-jointe.

LE PROGRAMME DES AUTOROUTES FRANÇAISES

PRÉVISIONS :

- Autoroutes en service au 31 décembre 1981 : 5.770 km
- Autoroutes en service au 31 décembre 1982 : 6.008 km
- Autoroutes restant à construire : 1.500 km

Ces chiffres comprennent les autoroutes de liaison, les voies rapides urbaines et les routes express intégrables dont les longueurs atteindront fin 1981 respectivement 4.435, 1.242 et 93 km.



En effet, si l'on veut atteindre un réseau équivalent à celui de la République fédérale d'Allemagne par densité aux 1 000 km, il manque encore à la France 7 000 km d'autoroutes.

Il est certes incontestable que le prix du kilomètre d'autoroute est trois fois plus élevé aujourd'hui qu'en 1970 puisqu'il atteint 16 millions de francs.

En outre, l'ère des autoroutes rentables est définitivement terminée : construire une autoroute ne rapporte plus d'argent, compte tenu de la dégradation des conditions d'emprunt et même si l'intervention de l'Etat est de plus en plus importante, les sociétés concessionnaires hésitent à se lancer dans de nouvelles opérations.

Toutefois, en dépit de ces considérations, on ne peut que constater que la fin du plan autoroutier de 1977 laissera de larges espaces dépourvus de dessertes modernes, condition indispensable à l'implantation et au développement d'activités créatrices d'emploi.

Au moment où l'on veut privilégier la régionalisation, on ne peut pas se contenter de ce premier réseau mis en place et qui consiste, tout simplement, à irriguer la France à partir de Paris. C'est à présent la toile qui reliera les régions entre elles et ces mêmes régions à l'Europe qu'il faut tisser. La deuxième génération d'autoroutes, qui devrait être sensiblement de même longueur, devrait donc être plus liée à des préoccupations d'aménagement du territoire. Elle devrait s'efforcer d'équilibrer le réseau français existant des voies routières à grande capacité par un maillage de transversales Nord-Sud et Ouest-Est et d'assurer le désenclavement routier de la façade atlantique en la raccordant directement à l'axe Rhin-Rhône et au-delà, au réseau européen.

Les experts du VIII^e Plan avaient donné la préférence aux voies rapides, moins coûteuses à réaliser ; c'est un fait ; mais alors que les autoroutes sont financées à 85 % sur emprunts et 15 % sur fonds publics, les voies rapides exigent un financement essentiellement public dont la charge viendra encore grever le budget de l'Etat. Si ce choix est opéré, on risque de voir diminuer le nombre de kilomètres réalisés chaque année.

Telles sont les considérations que votre Commission souhaitait développer concernant le programme autoroutier français. *Elle tient à mettre en garde les pouvoirs publics sur le danger qu'il y aurait à abandonner ce type d'infrastructures* lorsque l'on sait que le risque d'être tué sur autoroute est cinq fois moins élevé que sur route. N'est-ce pas là une contradiction avec la volonté affirmée de privilégier la sécurité des personnes ?

2. Le réseau routier national et la voirie urbaine

Dans le cadre du budget de 1982, les programmes d'investissement routiers en rase campagne bénéficieront de 1 588,3 millions de francs en crédits

d'engagement et de 1 475,7 millions de francs de crédits de paiement, ce qui constitue une stagnation en valeur nominale, et donc un recul en valeur réelle.

Quant aux investissements routiers en milieu urbain. Ils bénéficient de 1 237 millions de francs en autorisations de programme et de 1 107 millions de francs en crédits de paiement.

D'ici la fin de l'année 1981, seront mis en service 50,9 km de voies nouvelles en milieu urbain, dont 20,6 km à deux voies et 30,3 km à deux fois deux voies.

Pour 1982, il est prévu de mettre en service 41,7 km de voies urbaines nouvelles dont 28,5 km à deux voies et 13,2 km à deux fois deux voies.

On constate donc que les programmes d'investissement routiers en rase campagne et en milieu urbain donneront une priorité aux opérations prévues en concertation avec les régions. L'accent sera particulièrement mis sur les déviations et les rocades urbaines. En écartant des centres le trafic de transit, ces opérations donnent toute leur efficacité aux plans de circulation et facilitent la promotion des transports collectifs. Elles contribuent également à l'amélioration du cadre de vie et aux économies de carburant.

C. LES PROGRAMMES D' ACTIONS PRIORITAIRES (P.A.P.)

1. Le programme d'action prioritaire n° 5

Ce programme d'action prioritaire relatif au désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central avait pour objectif d'améliorer les moyens de transports dans la partie Ouest de la France en modernisant les grands axes transversaux et en raccordant mieux les métropoles régionales aux réseaux nationaux routier et ferroviaires.

Pour sa partie routière, il comprenait :

● La construction d'environ 1 800 km d'autoroutes dont la mise en oeuvre devait s'échelonner entre 1978 et 1983 :

- La Ferté-Bernard-Le Mans-Rennes,
- Nantes-Angers, Angers-Tours,
- Tours-Poitiers-Bordeaux,

- Bordeaux-Narbonne,
- Pau-Bayonne,
- Bordeaux-Le Muret, Saint-Geours-de-Maremne-Espagne,
- Clermont-Ferrand-Thiers-Saint-Etienne,
- Orléans-Bourges-Clermont-Ferrand.

● L'exécution des opérations permettant de raccorder ces autoroutes aux réseaux urbains.

● La mise en oeuvre du Plan routier Breton et du Plan routier Massif Central.

● La réalisation à l'ouest d'une ligne Le Havre-Marseille d'opérations d'aménagement localisées sur certains itinéraires importants du schéma directeur des routes nationales, pour compléter les actions précédentes et en tirer l'efficacité maximale.

Au total, les crédits prévus pour la partie routière de ce programme au VIIe Plan s'élevaient à 5 590 millions de francs (valeur 1975).

Le tableau ci-après établit le bilan financier du P.A.P. n° 5, il en ressort un taux de réalisation de près de 90 % à fin 1980. Il convient de souligner les points suivants :

Bilan financier prévisionnel du P.A.P. n° 5

Année	MF courants	MF 75 + x	Cumul (MF 75)	Taux d'exécution + + xx
1976	850	760,3	760,3	13,6
1977	1 309	1 080,9	1 841,2	32,9
1978	1 539	1 170,3	3 011,5	53,9
1979	1 406	962,4	3 973,9	71,1
1980	1 710	1 042	5 015,9	89,7

+ x Sur la base d'un déflateur correspondant aux valeurs suivantes : 100 francs 1975 = 111,8 F 1976 = 121,1 F 1977 = 131,5 F 1978 = 146,1 F 1979 = 164,1 F

+ x + x pour la partie routière du P.A.P. (5 590 MF 75)

- Le Plan routier Breton a été doté en 1980 de 300 MF et se poursuit en 1981 (350 MF).

– Le Plan routier Massif Central a bénéficié au total de 340 MF en 1980 en raison d'un effort supplémentaire de 65 MF pour l'aménagement de la R.N. 9 (400 MF sont prévus en 1981).

Pour ce qui concerne les réalisations physiques du P.A.P. n° 5 :

– En 1980, 234 km d'autoroutes de liaison ont été mis en service dont les sections suivantes :

- Le Mans–La Gravelle assurant la liaison Paris–Rennes,
- Angers–Nantes,
- Buzet–Agen et Montauban–Toulouse, la liaison autoroutière Bordeaux–Narbonne est donc assurée fin 1980 excepté la section Agen–Montauban en cours de chantier.

– En 1981, 299 km d'autoroutes de liaison devraient être mis en service dont Poitiers–Bordeaux et les sections de l'autoroute A 63 Mios–Le Muret et Saint-Geours-de-Maremne– Bayonne, ce qui achèvera la liaison autoroutière de Paris à l'Espagne.

Les dates d'ouverture de certaines autoroutes ont été avancées : Tours–Poitiers (ouvert en 1977), une grande partie de l'autoroute Bordeaux–Narbonne a été ouverte en 1978 et 1979. Poitiers–Bordeaux a été ouverte en 1981 avant la date prévue par le P.A.P. (1982-1983).

En revanche, des retards sont d'ores et déjà constatés ou prévisibles pour certaines sections, en particulier celles pour lesquelles les difficultés rencontrées se situent au niveau des procédures (Orléans–Bourges) ou au niveau de la définition du parti à adopter (Tours–Angers).

Au total, fin 1981, 965 km d'autoroutes programmés au P.A.P. n° 5 auront été mises en service sur 1 087 km figurant dans les objectifs (comprenant la section La Source–Bourges de A 71 : 109 km).

Les nouvelles orientations pour l'équipement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central

Les nouvelles orientations pour l'équipement des régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central seront déterminées dans le cadre du Plan de deux ans couvrant la période 1982-1983, qui sera établi pour la fin de l'année.

Toutefois, les premières réflexions menées à ce propos, montrent que la priorité devrait être accordée aux régions situées à l'écart des grands courants d'échange économique.

C'est ainsi qu'un effort particulier devrait être consenti au désenclavement de ces régions, notamment par la modernisation des infrastructures routières les desservant.

En Bretagne, *l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de l'axe Nord Brest-Saint-Brieuc-Rennes et l'axe Sud Brest-Vannes-Nantes* devrait être conduit dans les meilleurs délais. Une action conjointe de l'Etat et de ses partenaires locaux et régionaux pourrait être mise en oeuvre à l'initiative de ces derniers sur la liaison Rennes-Nantes.

Dans le Massif Central, un effort sensiblement supérieur à ce que représente le seul poids économique des régions concernées, devrait être consacré essentiellement à *la modernisation suivant des caractéristiques adaptées au trafic prévisible de la R.N. 20 où sera réalisée, en particulier, l'importante déviation de Limoges, et de la R.N. 9.*

Dans le Grand Sud-Ouest, l'Etat poursuivra son effort de modernisation du réseau routier avec le concours des Assemblées régionales.

Les prochaines années devraient notamment voir la mise en service de la totalité de la liaison Bordeaux-Toulouse, la mise à deux fois deux voies de la rocade Est de Bordeaux, l'achèvement à deux fois deux voies de la rocade rive gauche de Bordeaux.

Il est précisé que l'efficacité de cet effort de modernisation pourrait être significativement accru si les régions concernées décidaient de la soutenir vigoureusement dans le cadre des possibilités de financement sur le budget de l'Etat qui leur seront offertes afin de permettre la réorientation des programmes en cours.

Votre Commission s'interroge sur les délais de réalisation de ces opérations ; les prévisions pour 1982 sont, en effet, très vagues et le renvoi au Plan intérimaire de deux ans ne permet pas d'apprécier la politique qui sera suivie. En outre, il lui semble dangereux de lier les décisions en matière d'infrastructure aux possibilités de financement régional. La modernisation d'axes importants comme la R.N. 20 ou la R.N. 9 est urgente et ne saurait attendre l'éventuelle décision de l'Assemblée régionale.

2. Les P.A.P.I.R.

Dans le cadre des programmes d'actions prioritaires d'initiative régionale relatifs aux investissements routiers, 16 régions ont signé des accords de financement avec l'Etat.

En ce qui concerne les investissements sur routes nationales, le montant global des engagements pris par l'Etat, par les Etablissements publics régionaux et les collectivités locales ainsi que le montant des crédits mis en place, pour chacune des régions concernées, sont indiqués dans le tableau suivant :

(en millions de francs)

Régions	Etat	E.P.R.	C.L.	Affecté à fin 1980 (A.P. Etat)	Prévu en 1981 (A.P. Etat)	Total
Nord-Pas de Calais	129	129	16,65	127,5	101,6	229,1
Picardie	30,3	30,3	11,750	41	17,9	58,9
Centre	159,850	159,850	7,1	74,5	34,5	109
Haute-Normandie	93	93	-	66	39,3	105,3
Basse-Normandie	40	40	-	37,9	33	70,9
Pays de la Loire	100	100	57,8	113,6	63,3	176,9
Poitou-Charentes	68,5	57,25	44	40,6	42	82,6
Aquitaine	173	173	-	57,9	49,2	107,1
Midi-Pyrénées	175	175	-	8,5	33,4	41,9
Champagne-Ardenne	20	20	-	21,1	14,8	35,9
Lorraine						
- Plan Vosges	318	71,550	117,450	100,1	80	180,1
- Plan sidérurgique	193,3	43,5	108,2	30,1	22,4	52,5
- R.N. 4	150	85	65	29,5	38,3	67,8
Alsace	536	134	-	675,527	81,1	756,627
Rhône-Alpes	87,5	87,5	2	86,9	58,8	145,7
Languedoc	37	37	-	43,66	44,1	87,76
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63,5	50,5	-	36	41	77
TOTAL GENERAL	2 373,95	1 486,45	429,95	1 590,387	794,7	2 385,087

Les chiffres mentionnés dans les trois premières colonnes prennent en compte :

- les engagements initiaux des P.A.P.I.R. VIIe Plan, y compris leur éventuel « dérapage » au VIIIe Plan ;

- les engagements pris au cours du VIIe Plan et devant se poursuivre au cours des années du VIIIe Plan (Plan Sidérurgique Lorrain, Plan Vosges, contrat sur l'aménagement de la R.N. 4) ;

- les engagements pris pour la durée du VIIIe Plan (Centre, Aquitaine, Midi-Pyrénées). Les chiffres figurant dans les trois dernières colonnes comprennent également des crédits relatifs au financement d'opérations susceptibles de faire partie des accords de cofinancement Etat-Régions à venir.

En ce qui concerne les autoroutes concédées, le montant global des engagements pris par l'Etat et les établissements publics régionaux pour chacune des régions concernées est le suivant :

Régions	Etat	E.P.R.	Affecté fin 1980 (A.P. Etat)	Prévu en 1981 (A.P. Etat)
Champagne-Ardenne	87	87	35,9	-
Lorraine	150	150	197,405	-
Bourgogne	54	54	39,3	-
TOTAL	291	291	272,605	-

D. LE PROGRAMME D'EQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

1. La sécurité routière

Devant le drame national que constituent les accidents de la route, une place prioritaire est faite à la sécurité routière. Le nombre de tués sur l'ensemble du réseau national, qui avait atteint 16 617 en 1972 a pu descendre à 12 267 en 1980. Mais ce chiffre reste trop élevé et l'effort devra être poursuivi pour atteindre l'objectif que s'étaient fixés les pouvoirs publics en 1972, qui tendait à abaisser le nombre de tués au-dessous de 10 000.

Dans le budget routier pour 1982, 547 millions de francs de crédits sont consacrés à la sécurité et la circulation. La priorité est donnée aux opérations de contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs qui voient leurs dotations budgétaires progresser de 15,6 % en crédits de paiement, représentant un montant de 182 millions de francs. Dans ce domaine, une réforme du permis de conduire, actuellement à l'étude, devrait voir le jour en 1982. Il serait intéressant, à cet égard, d'étudier la solution du permis par points, actuellement en vigueur dans certains pays, tel le Canada.

L'année 1980 et le premier semestre 1981 ont été marqués par la poursuite du renforcement du contrôle de la réglementation.

- En ce qui concerne la conduite automobile, l'accent a été mis sur l'amélioration des ceintures de sécurité et des règles de montage et d'utilisation des feux de brouillard avants, ainsi que sur l'amélioration de la signalisation des poids lourds.

- En ce qui concerne les deux roues, dont les pouvoirs publics se sont particulièrement préoccupés, en raison du taux de risque élevé qu'elles présentent par rapport aux voitures particulières, l'année 1981 a été marquée par l'achèvement de la réforme intervenue le 1er mars 1980.

De nouvelles mesures sont envisagées à court et moyen terme ; elles concernent notamment :

- l'amélioration des performances des casques ;
- l'amélioration de l'éclairage des cycles et cyclomoteurs ;
- la généralisation des ancrages sur les véhicules utilitaires et l'autorisation de ceintures de sécurité spécialement conçues pour ces derniers ;
- la généralisation des limiteurs de vitesse sur les poids-lourds ;
- l'amélioration du freinage des poids lourds (antibloqueurs notamment) ;
- l'amélioration des vitrages des voitures.

Enfin, les efforts pour l'amélioration des ceintures de sécurité se poursuivront.

Pour ce qui concerne l'infrastructure, le Comité Interministériel du 11 juillet 1979 a décidé d'accélérer la mise en oeuvre des équipements de sécurité sur le réseau national par l'accroissement de la dotation budgétaire de ce programme. C'est ainsi que le rythme annuel de réalisations qui a été de 1 100 km en moyenne entre 1973 et 1979 est passé à près de 2 900 km en 1980 et 2 400 km en 1981. La baisse de réalisation en kilomètres que l'on peut constater entre 1980 et 1981 n'est pas due à une diminution de l'effort entrepris mais à la réalisation en 1981 d'opérations d'équipement extrêmement onéreuses liées aux renforcements coordonnés de routes nationales en sites difficiles -notamment la R.N. 116 dans les Pyrénées Orientales. Ces opérations, qui devaient s'étaler sur les deux dernières années, n'ont pu, pour des raisons techniques, être réalisées qu'en 1981, ce qui explique le déséquilibre apparent des réalisations des deux derniers programmes.

La longueur du réseau national ayant fait l'objet d'équipement d'axes est donc passée de 7 760 km fin 1979 à 14 300 km fin 1981.

Cet effort devra être poursuivi dans les prochaines années et dès 1982, la totalité des routes déjà renforcées devra être dotée des équipements de sécurité adéquats.

Pour achever l'équipement complet du réseau national d'ici cinq ans, des expériences d'équipement de routes nationales non encore renforcées seront effectuées en 1982 afin de pouvoir être généralisées dès 1983.

De même, des opérations de sécurité spécifiquement destinées à améliorer la sécurité des usagers dans les traverses des petites agglomérations, qui ne font pas l'objet de plans de circulations, seront lancées à titre expérimental dès l'année prochaine, afin de mettre au point une politique cohérente de sécurité en ce domaine.

En outre, une politique active de recherche sera mise en oeuvre, visant à valoriser au maximum l'action déjà engagée, à dépasser le cadre strict de la sécurité correctrice et à réduire l'inégalité des risques encourus.

Votre Commission insiste sur la nécessité d'améliorer la sécurité routière. Il est nécessaire de réduire le nombre de tués sur la route, encore trop importants, notamment par comparaison avec nos voisins italiens ou allemands (environ 10 000 tués par an). Il est intéressant de noter que ces pays n'appliquent pas de réglementation relative à la limitation de vitesse. Il conviendrait de s'inspirer de ces exemples pour privilégier la sécurité active et non passive, comme à l'heure actuelle.

2. La régulation du trafic

Les résultats des opérations de régulation du trafic sont encourageants.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution budgétaire de l'opération dite « Bison futé ».

	1979	1980	1981
Etalement dans le temps			
- Enquête sur les intentions de départs . . .	1,63	1,84	1,75
- Diffusion des conseils de l'heure H	2,13	1,90	2,37
- Panneaux routiers (retours)	0,14	0,12	0,15
- Sensibilisation préalable	0,63	0,69	0,73
Sous-total	4,53	4,55	5,00
Etalement dans l'espace			
- Cartes routières	3,06	3,14	2,70
- Dépliants	0,26	0,26	0,17
- Sensibilisation	0,63	0,69	0,73
Sous-total	3,95	4,09	3,60
Accueil			
- Aménagement des points d'accueil	3,54	3,11	3,02
TOTAL	12,02 MF	11,75 MF	11,62 MF

Depuis 1976, année où est née cette opération, le nombre d'heures perdues dans les encombrements des 15 jours de pointe de l'été est passé de 2 millions à 1 million ; il convient de noter que cette diminution d'un million d'heures est préservée dans le bilan des bouchons de la période d'été qui englobe toutes les grandes migrations (70 jours, du 26 juin au 8 septembre). S'attaquer en priorité aux « super pointes » n'a donc pas conduit à déplacer les problèmes.

D'autres mesures ont été prises pour assurer la fluidité du trafic, à l'occasion des petites vacances (enquêtes, opérations « heures H »...)

Par ailleurs, des actions ont été réalisées sur l'infrastructure, en vue d'améliorer la fluidité du trafic. L'effort a porté, d'une part sur les voies rapides urbaines pour traiter des problèmes de migration domicile-travail, d'autre part sur les routes nationales de rase campagne pour améliorer la fluidité lors des grandes migrations.

En 1981, 23 millions de francs ont été dépensés pour doter les voies rapides urbaines d'équipements dynamiques tels que les contrôles d'accès, la signalisation variable, la régulation des vitesses ou la détection des incidents par télésurveillance.

De même, 14,5 millions de francs ont été consacrés à un certain nombre d'améliorations technologiques (automatisation des sites d'entrée, télécommande) sur les itinéraires bis et de délestage.

En 1980, 30,4 millions de francs ont été consacrés à l'exploitation du réseau de rase campagne ; pour 1981, il n'est pas possible de faire un bilan détaillé des opérations dont un certain nombre se prolongent, on peut estimer que 25,2 millions de francs seront consacrés aux investissements et 7,5 millions de francs à la maintenance et à la gestion des équipements d'exploitation.

3. Les mesures destinées à la réalisation d'économies dans le secteur routier

Les consommations d'énergie par le secteur routier se répartissent essentiellement en dépenses de carburant par le trafic et en consommation d'énergie par la construction d'infrastructure (à 70 % du bitume).

En 1978, 25,5 millions de tonnes d'équivalent pétrole (t.e.p.) étaient imputables à la circulation routière et 2,45 millions de t.e.p. à la construction, à l'entretien et aux renforcements des chaussées. Le rapport de ces deux chiffres montre bien quels sont les enjeux dans les économies à réaliser dans chaque domaine.

Dans le cadre des directives gouvernementales, des circulaires ministérielles ont été adressées aux services constructeurs le 23 janvier 1974 et le 18 octobre 1974, leur imposant certaines règles permettant d'économiser l'énergie, en particulier en cherchant à réduire la consommation de produits pétroliers, sans abaisser la qualité des travaux ni accroître exagérément les coûts.

Ces mesures, qui ont commencé à porter leurs fruits dès 1975, se sont vues complétées et renforcées par une circulaire du 25 février 1980 restreignant l'emploi du bitume dans les travaux routiers, tant pour les chaussées neuves, que pour les renforcements et l'entretien.

Les premiers rapports des Ingénieurs généraux spécialisés « Routes » sur les économies de bitume ainsi obtenues sont encourageants.

C'est pourquoi la nouvelle instruction sur les méthodes d'évaluation des effets économiques des investissements routiers en rase campagne adressée aux services projeteurs en juillet 1980 comporte, sur le plan énergétique, des améliorations importantes par rapport à l'ancienne Instruction. L'évaluation de la consommation de carburant y est plus précise qu'auparavant : elle prend en compte des éléments nouveaux comme la vitesse des véhicules, la sinuosité de la route, la fluidité du trafic et permet une appréciation plus fine de la surconsommation due aux pentes.

Mais surtout, elle invite désormais les services projeteurs à calculer pour chaque projet qu'ils présenteront, un bilan énergétique global construction-usage-entretien. De cette façon, le choix des opérations à réaliser pourra être orienté vers une plus grande efficacité énergétique à terme.

II.- LES VOIES NAVIGABLES

Le réseau des voies navigables français, formé par la géographie autant que par l'effort des hommes, n'existe correctement maillé que dans le bassin de la Seine et celui du Nord. Si certains fleuves comme la Seine, le Rhin, la Moselle et le Rhône ont fait l'objet d'aménagements suivis, ils ne sont raccordés que par des voies à petit gabarit et les flottes modernes, constituées d'unités de 1 000 à 3 000 tonnes ou plus, y restent prisonnières.

Les plans précédents ont tenté d'assurer le développement de voies à grand gabarit. L'entretien et la qualité de service que pouvait offrir par ailleurs l'ensemble du réseau a nécessairement souffert de ce choix.

Aujourd'hui, notre réseau est étendu sur 7 000 km, mais il reste hétérogène par ses caractéristiques, qui figurent ci-dessous :

Grand gabarit (+ 1 000 T)	1 940 km
Moyen gabarit (+ 350 T et - 1 000 T)	360 km
Petit gabarit (350 T)	4 000 km
Très petit gabarit (- 350 T)	700 km

Ce réseau, généralement centenaire, n'est pas pourtant en bon état et cette situation affecte la capacité globale et, donc, les coûts du transport fluvial. C'est pourquoi il importe, avant tout, d'y remédier. En effet, notre réseau de voies navigables représente un précieux patrimoine qui prend, de nos jours, toute sa valeur dans l'ensemble des modes de transport : modeste consommation d'énergie, faibles nuisances, taux d'accidents très bas, préservation de l'environnement... En outre, si les longs délais d'acheminement s'accroissent mal des exigences des petits lots de marchandises chères, les capacités unitaires de ce mode de transport sont bien adaptées aux marchandises pondéreuses et en vrac.

Mais pour tirer pleinement parti de ses potentialités et de son infrastructure, le transport fluvial doit évoluer et adapter ses techniques de manutention à la diversité des besoins et ses méthodes commerciales aux exigences de la concurrence.

C'est dans ces conditions que les efforts à engager sur le réseau sont justifiés et méritent d'être amplifiés, notamment ceux qui visent à privilégier les remises en état, à assurer un niveau convenable d'entretien et à décloisonner le réseau.

Or, le budget pour 1982 ne semble pas tenir compte de ces impératifs et l'avenir de la voie d'eau paraît bien compromis. En effet, l'ensemble des dotations budgétaires consacrées à l'investissement et à l'entretien des infrastructures fluviales s'élève à 432 millions de francs en 1982, en moyens d'équipement, contre 372,9 millions de francs en 1981, ce qui représente une quasi stagnation en francs constants. En crédits de paiement, les dotations passent de 302 millions de francs à 420,3 millions de francs.

Ces dotations traduisent les orientations fondamentales de ce budget qui *vise à maintenir l'effort dans le domaine de l'entretien, avant d'envisager une extension du réseau*. Les crédits d'entretien s'élèvent à 76 millions de francs, soit une augmentation de 10 % en francs courants ; alors que les crédits d'équipement, d'un montant de 349 millions de francs, contre 296,6 en 1981, stagnent en francs constants. Ils sont seulement destinés à poursuivre ou à entreprendre un nombre très limité d'investissements, notamment ceux qui permettent d'améliorer la desserte de nos ports maritimes et de faciliter les exportations.

Il est évident, et votre Commission ne peut que le déplorer, que ce budget de misère ne permettra en aucun cas le lancement des projets de grandes liaisons fluviales.

Le Gouvernement a pourtant affirmé sa volonté de doter la France d'un réseau de voies navigables dont tout pays, qui se veut moderne, a besoin. Mais quel crédit peut-on accorder à ces déclarations dès lors qu'elles ne se traduisent pas dans le budget, par des crédits appropriés ?

A. LE PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE N° 6 REVISE

La réalisation de ce programme d'action prioritaire qui tendait à assurer la liaison mer du Nord-Méditerranée supposait que soient assurées :

- sur la Saône, la construction des ouvrages permettant d'achever, en 1980, la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint-Symphorien ;

- sur le Rhône, la participation de l'Etat à l'équipement des chutes du péage de Roussillon et de Vaugris ainsi que le raccordement à grand gabarit du port de Fos dont les travaux devaient commencer en 1978 et être terminés en 1980 ;

- sur le Rhin, la participation à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne - pour laquelle le démarrage des travaux est pour l'instant différé par suite du retard de nos partenaires ;

– sur le canal Rhin-Saône, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet, à concurrence des trois quarts de l'emprise totale, ainsi que la construction des deux écluses à grand gabarit à Niffer – point de jonction avec le Rhin – et à Brunstatt.

Le retard dans la réalisation du franchissement du seuil de Bourgogne rendit nécessaire une révision du P.A.P. n° 6 lors de l'adaptation du VIIe Plan, réduisant de 1 550 à 780 millions de francs le montant des crédits devant y être consacrés.

Le tableau ci-dessous rend compte du faible taux d'exécution de ce P.A.P.

Opérations	VIIe Plan révisé	1976	1977	1978	1979	1980
Liaison Rhône/Fos	200	0,3	1,2	70,0	67,0	91,6
Rhône (C.N.R.)	105	70,0	45,0	–	–	–
Saône	150	18,4	27,9	41,8	32,0	21,6
Saône-Rhin	125	–	9,6	6,7	10,4	15,1
Rhin	200	60,3	64,6	1,5	2,1	2,5
TOTAUX	780	149,0	148,3	120,0	111,5	130,8

La liaison Rhône-Fos, dont les travaux ont commencé fin 1979, s'achèvera vers la fin de 1982 et permettra de faire déboucher les bassins de la Saône et du Rhône sur la Méditerranée ; 25 millions de francs seront consacrés à ces travaux.

Les 6,6 millions de francs inscrits au budget de 1981 afin de parachever l'aménagement de la Saône en aval de Chalon ; pour 1982, l'approfondissement de la Saône sera poursuivi. Le problème de Macon reste cependant posé jusqu'à ce qu'une solution recueille l'accord des divers intérêts en présence. Il est envisagé de le régler ultérieurement.

En ce qui concerne la franchissement du seuil Saône/Rhin, 70 millions de francs de crédits budgétaires ont été affectés à cette opération au cours des exercices 1980 et 1981. Ils ont permis de poursuivre les études, de faire face aux acquisitions de terrains nécessaires et de procéder au relèvement du pont du C.D. 448 qui permettra la desserte à grand gabarit de Mulhouse. Rien n'est prévu pour 1982 et le lancement définitif des travaux de la liaison Saône/Rhin semble reporté à une très lointaine échéance.

Ainsi, de **nombreuses incertitudes subsistent concernant l'avenir de la liaison Rhin-Rhône**. Le Ministre des Transports a déclaré que des décisions à prendre dans ce domaine sont renvoyées au futur schéma directeur des voies navigables qui déterminera leur rang de priorité ainsi que l'échéancier de leur réalisation.

De fait, le budget de 1982 ne prévoit aucun crédit d'investissement sur cette liaison, à l'exception des crédits nécessaires aux acquisitions foncières.

Il semble pour le moins contradictoire d'affirmer qu'une place importante sera réservée aux voies navigables et d'abandonner le lancement de cette liaison fluviale essentielle. En outre, et selon le discours prononcé par le Président de la République à Montchanin, lors de l'inauguration du T.G.V., les infrastructures de transport feraient partie des grands travaux de relance économique. Or, la liaison Rhin-Rhône est le seul grand projet d'infrastructure de transport qui soit vraiment prêt à l'heure actuelle. L'opération a été déclarée d'utilité publique le 25 juin 1978 et le Parlement a adopté le 4 janvier 1980 la loi permettant de concéder l'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône.

C'est pourquoi votre Commission ne peut que déplorer que ce projet, dont l'intérêt a été largement reconnu, soit abandonné à l'heure actuelle.

Elle émet le vœu de voir ce projet inscrit dans le plan intérimaire de deux ans qui sera prochainement soumis à l'examen du Parlement.

B. LES AUTRES OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Bien que la priorité ne soit plus accordée, comme les années précédentes, à l'aménagement du Rhône et de la Saône, les projets de liaison Seine-Est et Seine-Nord ne connaissent pas un meilleur sort.

Il est en effet prévu de réexaminer ces projets avec l'ensemble des autres projets de grandes liaisons fluviales, dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des voies navigables annoncé par le Gouvernement. La liaison entre le bassin du Nord et le bassin de la Seine par une voie d'eau à un gabarit convenable et cohérent avec celui des voies qu'elle relie, sera au centre des réflexions et des études nécessaires à l'élaboration de ce schéma.

Quant à la liaison Seine-Est, les pouvoirs publics estiment qu'elle est d'un coût plus élevé et d'une urgence moindre.

Pour 1982, les principales opérations engagées hors P.A.P. n° 6 sont les suivantes :

1. P.A.P.I.R. du Nord

Le P.A.P.I.R. des voies navigables du Nord a pour objet le raccordement au réseau belge à grand gabarit du canal Dunkerque-Valenciennes. Son état de réalisation peut être jugé satisfaisant grâce à la participation de l'Etablissement public régional et du département du Nord. Les travaux, réévalués à 274 millions de francs, ont été financés comme il suit :

- Etat	210 M.F.
- Conseil Général du Nord	48 M.F.
- Région du Nord-Pas-de-Calais	16 M.F.
Total	274 M.F.

Fin 1980, le montant total des engagements de l'Etat s'est élevé à 199,8 M.F. Le solde (soit 210 - 199 = 11 M.F.) a été ouvert en 1981.

Les crédits budgétaires alloués, en 1982, à ces liaisons doivent permettre :

- la réalisation d'une tranche de dragage sur l'Escaut entre Fresnes et la frontière,
- quelques acquisitions foncières en vue de la mise au gabarit de 600/800 T. de la Deûle.

Ces crédits s'élèveront à 55 millions de francs. En outre, 60 millions de francs seront destinés à améliorer la desserte du port ouest de Dunkerque.

2. Les autres voies à grand gabarit

25,3 millions de francs sont affectés à des travaux divers d'aménagement et de sécurité. On peut citer, par exemple, la reconstruction d'une porte défailante de l'écluse de Suresnes sur la Seine et la réalisation de protection de berges sur la Moselle.

3. Les voies à petit gabarit

58 millions de francs de crédits budgétaires sont prévus pour des opérations spécifiques, en particulier la restauration de quelques itinéraires à petit gabarit importants et des opérations ponctuelles de sécurité.

4. L'aménagement de la petite Seine

La petite Seine en amont de Paris est actuellement au gabarit de 3 000 tonnes jusqu'à la Grande Bosse.

La poursuite de la mise à grand gabarit de cette liaison jusqu'à Nogent n'apparaît pas actuellement prioritaire. Toutefois, la vétusté du barrage-écluse du Vezoult impose sa reconstruction en urgence. L'ouvrage sera dimensionné de manière à permettre ultérieurement et progressivement l'aménagement à grand gabarit.

5. La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau à petit gabarit

La France possède un réseau de voies navigables à petit gabarit de plus de 4 500 kilomètres, qui constitue un atout non négligeable pour le développement économique local. Ce réseau souffre d'un défaut prolongé d'entretien qui en pénalise l'exploitation (dégradation du tirant d'eau et des berges). Depuis 1974 a été amorcée une politique de restauration sélective concentrée sur la partie active de ce réseau qui draine le trafic vers les voies à grand gabarit ou assure des liaisons interbassins. Ce réseau a bénéficié des crédits ci-dessous depuis 1978.

Evolution des crédits consacrés au réseau Freycinet

En millions de francs courants 75	1978	1979	1980	1981 (provisoire)	1982 (prévision)
Crédits budgétaires	76,1	62,4	83,8	62,4	55
Fonds de concours	23,1	16,7	11,3	31,2	30
Total catégorie I	99,2	79,1	95,1	93,6	85
Catégorie II	7,5	11,5	13,25	10,0	10,0

En millions de francs constants 75	1978	1979	1980	1981 (provisoire)	1982 (prévision)
Crédits budgétaires	57,7	43,7	53,12	35,6	27,8
Fonds de concours	17,5	11,6	7,2	17,8	15,1
Total catégorie I	75,2	65,3	60,32	53,4	42,9
Catégorie II	5,7	8,05	8,4	5,7	5,05

Le montant total des crédits affectés au réseau Freycinet au cours de la période 1978-1981 s'élève à 356 millions de francs dont 91 millions de francs de fonds de concours.

Cette participation significative des régions a permis la réalisation de programmes pluriannuels intéressant quelques sections de grands itinéraires fluviaux, dont :

- La liaison Seine-Saône (canaux du Loing, de Briare, latéral à la Loire et au Centre). Un premier programme triennal de 1978 à 1980 a permis une remise en état sommaire de la section Saint-Mammès-Le Guetin (près de

Nevers). Un second programme triennal a démarré en 1981 pour la restauration de la section Le Guétin-Digoïn.

- La liaison Atlantique-Méditerranée. Un programme triennal d'allongement des écluses du canal du Midi, aux dimensions de 38,50 m a été arrêté en 1977 sur la demande et avec une participation de 40 % des régions. Il est achevé dans sa presque totalité. Seule la réalisation de l'ouvrage de Fonserrannes reste à exécuter. Ce programme ne comportait pas l'allongement de la partie centrale du canal de Bazièges à Argens.

Le canal du Rhône à Sète : afin d'améliorer la desserte fluviale du port de Sète et de son nouveau poste multivraquier, le canal du Rhône à Sète doit être modernisé. Des travaux de suppression des points noirs (ponts trop bas, dragages ponctuels) ont été inscrits au budget 1981. Pour 1982, un effort supplémentaire sera fait pour améliorer cette liaison.

- La liaison Saône-Moselle (Saône, 1ère section et canal de l'Est, branche Sud) n'a vu, en 1981, que le démarrage d'une première tranche de remise en état sur la Saône, 1ère section.

Une fois de plus, votre **Commission ne peut que regretter le désengagement budgétaire de l'Etat**. Au total, les opérations d'équipement représentent seulement 299 millions de francs, soit une diminution de 18 % par rapport à 1981 en valeur nominale, soit de 33 % en valeur réelle.

Il est certain que les dotations budgétaires des voies navigables consacrées à l'équipement ne permettront pas de faire face aux besoins puisque, outre la poursuite des chantiers en cours et l'engagement de nouveaux travaux, il faudrait procéder à de très importantes opérations de restauration sur un réseau qui est en très mauvais état.

Le souci premier du Gouvernement est de lutter contre le chômage. Ouvrir des chantiers, doter la France de voies navigables modernes, dont son économie a besoin pour réduire les coûts d'acheminement et rendre ainsi les produits français plus compétitifs sur les marchés étrangers, favoriser l'essor du trafic fluvial, inciter la profession à investir dans du matériel adapté aux voies modernes, n'est-ce pas là une spirale génératrice d'emplois ?

C. LES CREDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Comme l'an dernier, le budget de 1982 accorde une priorité à l'entretien et à l'exploitation des voies navigables.

L'effort financier significatif, entrepris depuis 1978 et qui se traduit par une augmentation de 82 % des crédits sur cette période, sera poursuivi.

Cette évolution des crédits d'entretien en millions de francs courants est reflétée ci-après :

1978	: 41,9
1979	: 44,0
1980	: 61,3
1981	: 69,4
1982	: 76,24

Parallèlement à cet effort, une nouvelle ligne budgétaire intitulée « Gros réparations » a été créée en 1979. Sa dotation complète les crédits d'entretien. Elle permet de réaliser les gros travaux rendus nécessaires par les retards accumulés au niveau de l'entretien courant.

L'évolution des dotations affectées à cette ligne est la suivante (en millions de francs) :

1979	: 20,
1980	: 14,
1981	: 36,
1982	: 40.

D. L'AIDE AUX PROFESSIONNELS DU TRANSPORT FLUVIAL

Pour la troisième année consécutive, la légère croissance du transport fluvial constatée depuis 1978 s'est poursuivie, après la chute de trafic enregistrée durant la période 1974-1977.

En 1980, les transports effectués par voie d'eau ont atteint 92,2 millions de tonnes et 12,2 milliards de tonnes kilomètres, soit respectivement - 0,70 % et + 2 % par rapport à 1979.

Ces résultats n'atteignent cependant pas encore ceux de 1974 (109,3 millions de tonnes, 13,7 milliards de tonnes-kilomètres).

Sur un total de 92,2 millions de tonnes transportées, les matériaux de constructions (38,2 MT), les produits pétroliers (18,4 MT), les produits agricoles (8,9 MT), les denrées alimentaires (3,8 MT) et les combustibles minéraux solides (11,1 MT) représentaient fin 1980 81 millions de tonnes, soit presque 90 % du trafic global.

Le tableau ci-après fait apparaître les résultats de ce trafic, par type de réseau.

	Longueur en km (3)	T K M (4)	%	T K M	%	Variation 1980/ 1979 %
Voies navigables du Nord-Pas-de-Calais	543	1 043	8,8	1 061	8,7	+ 1,7
Voies de liaison de Paris avec le Nord et l'Est	1 178	2 031	17,1	2 111	17,4	+ 3,9
Seine et canaux annexes	710	4 581	38,5	4 819	39,7	+ 5,2
Voies navigables de l'Est (1)	1 566	1 063	8,9	1 009	8,3	- 5,1
Rhin - Grand Canal d'Alsace et canaux annexes (2)	262	2 304	19,4	2 249	18,5	- 2,4
Voies navigables du Centre	967	124	1,0	140	1,2	+ 12,9
Voies navigables du Rhône et la Basse-Saône	1 093	535	4,5	548	4,5	+ 2,4
Voies navigables du Sud-Ouest	1 060	144	1,2	148	1,2	+ 2,8
Voies navigables de l'Ouest	1 189	73	0,6	66	0,5	- 9,6
Total général	8 568	11 898	100,0	12 151	100,0	+ 2,1

Service - O.N.S. (Office National de la Navigation)

(1) Rhin exclus

(2) y compris le trafic à réglementation internationale (Rhin et Moselle)

(3) longueur totale (fréquentée ou non) y compris les embranchements

(4) TKM - Tonnes/Kilomètres

En 1980, les exportations effectuées par voie navigable par des transporteurs français et étrangers ont représenté 20,2 millions de tonnes de marchandises, soit 15 % des exportations françaises et 24 % des exportations réalisées par un mode de transport terrestre.

Les importations effectuées par voie navigable par des transporteurs français et étrangers ont représenté, en 1980, 12,1 millions de tonnes de marchandises, soit 4 % des importations françaises et 18 % des importations réalisées par un mode de transport terrestre.

A l'issue du premier semestre 1981, le trafic effectué par voie navigable s'élève à 42 millions de tonnes, ou encore 5,6 milliards de tonnes kilométriques (soit, respectivement, - 10,6 % et - 8,2 % par rapport à la même période de 1980).

Sont particulièrement touchés les trafics de produits pétroliers (- 21,2 % en tonnes, - 24,1 % en tonnes kilométriques) et de produits métallurgiques (- 16,4 % en tonnes, - 18,0 % en tonnes-kilomètres).

Le trafic de la voie d'eau dépend toujours essentiellement de l'évolution contrastée de quatre grands produits : céréales, charbon, produits pétroliers et matériaux de construction.

Un certain nombre de données devraient jouer dans un proche avenir en un sens favorable à la voie d'eau.

Il s'agit d'abord de perspectives en matière d'infrastructure fluviale, des effets de la fin de la canalisation du Rhône, et du passage au gabarit de 1 350 tonnes à la frontière franco-belge.

Il s'agit, ensuite, des actions à développer dans le domaine commercial en faveur de la batellerie.

En revanche, la situation des transporteurs ne s'est pas améliorée : c'est pourquoi il est aujourd'hui nécessaire de poursuivre les actions entreprises depuis 1979, en liaison avec la profession, visant à assouplir une réglementation rigide qui constitue un handicap pour le transport fluvial français.

Toutefois, ces actions ont notamment permis une amélioration du côté des textes : ainsi, l'arrêté du 23 janvier 1980 a étendu le champ d'application, jugé trop restrictif, de l'arrêté du 20 décembre 1978, qui attribue une aide de 10 à 15 % aux investissements de modernisation et de construction de matériel fluvial entrepris par un batelier, moyennant certaines conditions relatives à son expérience professionnelle, à son âge et à la taille de sa flotte.

Ce dispositif permet d'envisager une aide de l'Etat à un projet en cours d'étude qui vise à la construction d'automoteurs de 850 m³ dans la perspective de l'ouverture prochaine à grand gabarit des liaisons avec la Belgique.

De plus, afin de remédier au problème du non renouvellement des effectifs du secteur de la batellerie artisanale, il a été envisagé d'accorder une aide à l'installation de jeunes bateliers. Un projet d'arrêté est en préparation.

D'une manière plus générale, les *efforts du Gouvernement porteront sur l'amélioration du statut des bateliers* : les études informelles commencées en 1981 seront poursuivies et approfondies pour l'avenir, car il est indispensable d'aider cette profession.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du M. Jacques Braconnier, M. Michel Chauty a précisé que l'absence de décisions concernant les infrastructures dans le budget de 1982 est catastrophique pour les entreprises du secteur des travaux publics car elle conduira, même si le plan intérimaire est adopté au début de 1982, à un retard de plus d'un an dans la mise en route des chantiers.

M. Roland Grimaldi a ensuite interrogé M. Jacques Braconnier sur l'avenir de l'autoroute A 26 et sur celui des liaisons fluviales Seine-Est et Seine-Nord. Concernant cette dernière, il a précisé que l'hésitation qui existe sur le choix du tracé ne doit pas retarder la décision d'une liaison importante pour l'activité économique de la région. En matière d'utilisation des codes en ville, il a insisté sur la nécessité de proposer le renforcement de la luminosité des veilles.

M. Jacques Moutet s'est déclaré en accord avec les observations formulées par le rapporteur pour avis sur l'insuffisance des crédits budgétaires consacrés aux routes et voies navigables qui conduisent immanquablement à une grave récession.

Le rapporteur pour avis a répondu qu'il partage les inquiétudes des intervenants et regrette l'absence de définition de la politique qui sera menée au cours des prochaines années en faveur des routes et voies navigables.



A la suite de cet échange de vue, les conclusions du rapporteur pour avis, tendant à proposer le **rejet des dispositions budgétaires** relatives aux routes et voies navigables inscrites dans le projet de loi de finances pour 1982, **ont été adoptées** par la majorité de la Commission, les groupes socialiste et communiste ayant, pour leur part, voté contre ces conclusions.