

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1986, 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 ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Amedée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Catuelan, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huche, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 2951 et annexes, 2967 (annexe n° 41), 2992 (tome XVII) et In-5° 895.

Sénat : 95 et 96 (annexes n° 35 et 36) (1985-1986)

Loi de Finances - Autoroutes - Routes - Sécurité routière - Voies navigables

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I. LES ROUTES</b> .....	5
<b>A. PRESENTATION DES CREDITS</b> .....	5
1) Un net recul des dotations budgétaires .....	5
2) Un recours accru au fonds spécial de grands travaux .....	5
<b>B. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN</b> .....	6
<b>C. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES</b> .....	7
1) Les autoroutes .....	8
2) Les programmes routiers spéciaux .....	11
3) Le programme dit du Grand-Sud-Ouest .....	11
4) Les liaisons Est-Ouest .....	12
5) Les contrats Etat-région .....	15
<b>D. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE</b> .....	16
1) L'évolution des accidents de la route .....	16
2) Les mesures prises en faveur de la sécurité routière .....	17
<b>II. LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	19
<b>A. LES CREDITS D'ENTRETIEN</b> .....	19
1) Un effort en faveur de l'entretien du réseau .....	19
2) L'entretien et la remise en état du réseau Freycinet .....	20

<b>B. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT</b> .....	21
1) La liaison Mer du Nord - Méditerranée .....	22
2) Les voies navigables du Nord .....	23
3) L'aménagement de la petite Seine .....	23
4) Les liaisons Seine Nord et Seine Est .....	23
<b>C. LE TRAFIC FLUVIAL</b> .....	24
1) L'accélération de la chute du trafic .....	24
2) L'évolution du trafic par nature de marchandises transportées .....	24
3) Une évolution défavorable par rapport aux autres modes de transports .....	25
4) La crise de la batellerie .....	25
<b>CONCLUSION</b> .....	27

**Mesdames, Messieurs,**

Dans l'ensemble des crédits destinés au secteur de l'urbanisme, du logement et des transports, par le projet de loi de finances pour 1986, la section des transports intérieurs apparaît particulièrement affectée par la rigueur budgétaire puisqu'elle voit sa dotation régresser de 2,8 %, en francs courants, par rapport à celle accordée l'année précédente.

Les seules dotations affectées au domaine des routes et voies navigables accusent un recul notable, particulièrement net en matière d'autorisations de programme. Ainsi, dans le secteur routier et autoroutier, celles-ci passent de 4 milliards, en 1985, à 3,3 milliards, soit une diminution de 18 %, et subissent une amputation de plus d'un cinquième en matière de voies navigables.

Cette constatation conduit à penser que le projet de budget occulte le développement futur de nos équipements de transport. Ainsi que nous l'exposerons dans le cadre de cet avis, la politique suivie en la matière se borne à promouvoir des actions d'entretien des ouvrages existants – qui ne doivent pas être négligées, loin s'en faut, au vu de l'état actuel constaté pour certains d'entre eux –, mais n'envisage que de façon très limitée, voie symbolique, la création ou le développement de nouvelles liaisons. Nous ne pouvons que dénoncer cette attitude qui sacrifie l'avenir de notre réseau de transports, tant routier que fluvial.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'examiner successivement la situation du secteur des routes, puis des voies navigables sur lesquelles l'actualité a récemment attiré notre attention, laissant à votre commission des Finances le soin d'étudier les dispositions plus strictement budgétaires concernant ces deux domaines.

## I. LES ROUTES

### A. PRESENTATION DES CREDITS

#### 1) Un net recul des dotations budgétaires

Pour l'année 1986, les dotations budgétaires consacrées à la modernisation et à l'entretien du réseau national s'élèvent à 5,1 milliards de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) et à 3,34 milliards de francs en autorisations de programme (contre 4,1 en 1985). Le montant de ces crédits témoigne d'un repli sensible, respectivement - 8% et -18,8% en francs courants, par rapport à ceux de 1985.

La très nette régression des fonds destinés aux routes oblige à une rigoureuse sélectivité dans le choix des opérations afin d'assurer la réalisation des principaux objectifs du plan, le respect des engagements de l'Etat en matière d'investissements autoroutiers et routiers, la politique de rénovation et d'entretien, et les actions en faveur de la sécurité routière.

Notons cependant que ces dotations ne représentent qu'une partie des crédits destinés au domaine routier puisque, depuis 1982, il nous est régulièrement affirmé que le Fonds spécial des grands travaux (F.S.G.T.) viendra financer certaines aides accordées à la route.

#### 2) Un recours accru au fonds spécial de grands travaux

La création du Fonds spécial de grands travaux par la loi n° 82- 669 du 3 août 1982, avait pour objet d'isoler du budget de l'Etat certaines ressources nouvelles destinées à la réalisation de grands travaux dans les secteurs du bâtiments, des travaux publics et des économies d'énergie.

La première tranche de ce fonds comprenait 1,24 milliard de francs affectés aux travaux routiers et notamment à la construction de déviations et de rocadés urbaines. Elle a permis de lancer environ 1 milliard de francs de commandes en 1982 et 239 millions en 1983. La seconde tranche, annoncée au début de 1983, mais finalement mise en oeuvre au cours du quatrième trimestre, devait générer 953 millions de francs de travaux routiers : à la fin de 1983, le fonds spécial n'avait donc permis de réaliser que 50% des travaux prévus.

L'année 1984 a sans nul doute constitué le plus mauvais exemple de l'utilisation du « paravent » que constitue le F.S.G.T. puisqu'au déblocage de 1,015 milliard de francs au titre de sa troisième tranche, avait succédé, le 29 mars 1984, 1,038 milliard d'annulation de crédit.

Votre commission a cependant eu la satisfaction de constater que l'année 1985 se présentait sous de meilleurs auspices puisque la quatrième tranche du F.S.G.T. comportait une dotation de 2,1 milliards destinés au secteur des routes et qui n'a pas subi d'amputation ultérieure. Ainsi, 1,25 milliard de francs a été déblocqué au début de l'exercice, le surplus ayant fait l'objet d'affectations successives, jusqu'au reliquat d'une centaine de millions accordé à la mi-octobre.

Le ministre de l'Economie, des Finances et du Budget a présenté au Conseil des ministres, le 2 octobre dernier, un projet de loi relatif au financement de la cinquième tranche du F.S.G.T. qui sera assuré par une augmentation de 2,5 centimes de la taxe spécifique sur les carburants à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1986, soit un prélèvement total de 12,2 centimes par litre.

Cette cinquième tranche de 6 milliards de francs devrait permettre un montant supplémentaire de travaux de 16 milliards de francs et sera destinée prioritairement à la poursuite de l'effort en faveur des infrastructures de transports et des économies d'énergie.

Ainsi, les infrastructures routières devraient bénéficier d'une subvention de 2,65 milliards de francs, visant notamment à améliorer les équipements de sécurité.

Votre Commission ne peut qu'espérer qu'aucun jeu d'écriture ne vienne, par la suite, diminuer cette dotation, le recours à de tels mécanismes extrabudgétaires permettant d'échapper à tout contrôle du Parlement et d'empêcher une juste comparaison des crédits.

## **B. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN**

Compte tenu de la priorité affirmée pour la sauvegarde et la rénovation de réseau routier national, la politique d'entretien des chaussées et des équipements bénéficie d'une dotation de 1,95 milliard de francs (+ 8,5%), ménageant un effort sensible en faveur de la remise en état des autoroutes urbaines anciennes et de l'entretien préventif des chaussées renforcées ou en bon état; l'enveloppe relative aux renforcements et à l'entretien des ouvrages d'art est portée à 284 millions de francs, soit une augmentation de 6,3%.

Les principaux emplois de ces crédits affectés à l'entretien du réseau routier national sont les suivants (en millions de francs) :

Années	Autoroutes non concédées	Entretien préventif	Entretien curatif (y compris D.O.M.)	Entretien des Equip.	Signalisation horizontale	Ouvrages d'art
1983	326	646	290	171	152	107
1984	299	656	272	185	146	114
1985	397	765	299	196	169	112
(Estimations)						
1986 (Prévisions)	445	875	253	222	177	117

La progression des crédits destinés à l'entretien des routes apparaît convenable –même si l'on note une régression des fonds destinés à l'entretien curatif– au vu des dégâts produits par les conditions climatiques de l'hiver dernier. En effet, sur l'ensemble des routes renforcées et entretenues, seuls 18 km ont été fortement endommagés. Ce bilan témoigne du bien-fondé du programme de renforcement des chaussées en faveur duquel votre Commission a toujours souhaité un accroissement des dotations budgétaires.

Au titre des actions entreprises en matière de viabilité hivernale et d'équipement de sécurité et de confort, 690 km d'itinéraires nouveaux ont été financés en équipement d'axe, ce qui porte à 16 530 km la longueur d'itinéraires traitée.

Il reste néanmoins 8 000 km de notre réseau national à traiter. Le IX<sup>e</sup> Plan a affirmé la priorité accordée au renforcement des axes de circulation des poids lourds, soit 2 900 km d'ici à 1988.

Votre Commission ne peut que souhaiter que ce programme, portant sur la rénovation annuelle de 600 km, puisse être effectivement réalisé, rénovation sans laquelle on pourra craindre de voir compromis l'avenir de notre patrimoine routier.

### **C. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**

En raison de l'effort consenti en faveur de l'entretien du réseau, le programme de développement de l'infrastructure se trouve, une fois de plus, sacrifié, alors même que les entreprises du secteur du bâtiment-travaux publics ont vu décroître, à nouveau cette année, leur activité.

Le budget destiné à l'investissement pour 1986 s'élève à 1,92 milliard de francs en autorisations de programme, soit une régression de près de 30% ; dans le même temps, les crédits de paiement diminuent de plus de 20%, en francs courants, pour se fixer à un montant de 2,09 milliards de francs.

Votre Commission estime très inquiétantes ces diminutions considérables, puisqu'avec l'appoint du F.S.G.T. à son niveau maximal, les autorisations de programme régresseront de 12,7% et les crédits de paiement stagneront, soit une perte de 3,4% en francs constants.

Dans ce contexte, le choix affirmé porte sur le respect des contrats Etat-région, bien que les 2,2 milliards qui y sont consacrés ne correspondent qu'à une augmentation limitée à 2,8%.

### **1) Les autoroutes**

Le schéma directeur des autoroutes et de leurs prolongements, adopté par le Conseil des Ministres du 18 avril 1984, après examen du comité interministériel d'aménagement du territoire, prévoit, en plus des autoroutes en service ou en travaux au 1<sup>er</sup> janvier 1984, date du début du IXe Plan, la construction d'environ 1 330 km d'autoroutes nouvelles. Force est de constater que ce projet est en retrait de 1 770 km par rapport au programme autoroutier de 6 ans défini en 1977.

Il a été adopté avec l'accord unanime des régions et permet de définir un réseau autoroutier minimum et cohérent, compatible avec la capacité de financement des sociétés concessionnaires.

Dans ce cadre, la deuxième loi de plan, votée le 24 décembre 1983, prévoit la possibilité d'engager 500 à 800 km d'autoroutes nouvelles de 1984 à 1988, soit de 100 à 160 km d'autoroutes chaque année.

Les opérations susceptibles d'être lancées ou achevées durant cette période concernent de grandes liaisons structurant le territoire et diverses liaisons complétant le maillage du réseau actuel.

Ce programme correspond aux engagements déjà pris et aux principales demandes formulées par les régions dans le cadre de la préparation du plan. Il devrait représenter un volume total de travaux d'environ 25 à 30 milliards de francs (1983).

En ce qui concerne les prolongements d'autoroutes, la deuxième loi de plan prévoit explicitement l'aménagement progressif à deux fois deux voies des prolongements d'autoroutes desservant en particulier le Limousin (Vierzon-Limoges), la Bretagne (Brest-Nantes et Brest- Rennes) et le Midi-Pyrénées (Tarbes-Toulouse).



Parallèlement sera poursuivi le programme d'élargissement à deux fois trois voies des liaisons autoroutières saturées, essentiellement l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille.

En 1984, les mises en service ont atteint 156 km qui se décomposent ainsi :

– Autoroutes de liaison concédées :

. A. 31 Toul-Montigny (2 juin) .....	88
. A. 72 Chabreloche-Feurs (23 juin) .....	52
. A. 8 Saint-Isidore-Nice nord (2ème chaussée) .....	10
<b>Total .....</b>	<b>140</b>

– Autoroute de liaison non concédée :

. A. 35 Munswiller-Ile Napoléon .....	16
---------------------------------------	----

Les mises en service effectuées ou prévues pour 1985 devraient s'élever à 155 km, soit :

– Autoroutes de liaison concédées :

. A. 8 Nice centre - La Turbie (2ème chaussée-17 mai) .....	7
. A. 26 Cambrai sud - Saint-Quentin Ouest (25 juillet) .....	25
. A. 26 Saint-Quentin ouest - Saint-Quentin sud (décembre) .....	10
. A. 40 Bourg nord - Bourg sud (25 juin) .....	22
. A. 51 Aix - Mirabeau (20 mars) .....	21
. A. 64 Artix - Soumoulou (21 mars) .....	32
. A. 72 Feurs - Andrezieux - Boutheon (28 mars) .....	27

– Autoroute de liaison non concédée :

. A. 35 Munswiller - Ile Napoléon .....	18
-----------------------------------------	----

<b>Total .....</b>	<b>155</b>
--------------------	------------

Enfin, on peut noter une très nette décroissance du développement de notre infrastructure autoroutière puisqu'il n'est prévu pour 1986 que la mise en chantier de 106 km et l'ouverture de 115 km, ainsi répartis :

– Autoroutes de liaison concédées :

. A. 51 Mirabeau - Manosque .....	20
. A. 71 Orléans - Salbris .....	56
. A. 40 Bourg sud - Pont d'Ain .....	7
. A. 40 Pont d'Ain - Sylans .....	32

<b>Total .....</b>	<b>115</b>
--------------------	------------

A moyen terme, au-delà de 1986, les prévisions de mises en service des sections d'autoroutes concédées, lancées à la fin de 1985, sont les suivantes :

	km	date actuelle- ment prévue
A.11 - ANGERS - DURTAL .....	30	1987
A.26 - SAINT-QUENTIN - LAON .....	35	1987
A.40 - MACON - BOURG Nord .....	28	1987
A.40 - SYLANS - CHATILLON-en-MICHAILLE ...	12	1989
A.42 - CHAZEY - PONT d'AIN .....	19	1987
A.612 - ROCADE Est de TOULOUSE .....	14	1988
A.71 - CLERMONT-FERRAND - MONTMARAUPT .....	67	1987

## 2) Les programmes routiers spéciaux

Si l'effort entrepris pour améliorer l'infrastructure routière des régions bénéficiant d'un programme routier spécial s'est poursuivi en 1985, aucune précision n'est encore donnée sur le détail des opérations prévues pour 1986.

### *a) La reprise de l'effort financier en faveur du plan routier breton*

L'effort financier accompli pour la mise en oeuvre du plan routier breton a été assumé presque entièrement par l'Etat et s'est traduit, depuis son lancement, par le Général de Gaulle, en 1969 et jusqu'à la fin 1984, par la mise en place de plus de 3,8 milliards de francs d'autorisations de programme de l'Etat.

L'action a porté en priorité sur les axes à deux fois deux voies Nord (Brest-Saint-Brieuc-Rennes) et Sud (Brest-Lorient-Vannes- Nantes), qui sont achevés ou sont en cours, sur 95% de leur longueur, tandis que l'axe central, Chateaulin-Rennes, est modernisé sur 80% de son parcours.

D'autres aménagements de capacité ont été réalisés ou sont en cours de travaux sur les routes nationales et, notamment, sur les itinéraires Saint-Malo-Rennes-Nantes et Lorient-Rennes.

Après une baisse des crédits constatée depuis 1982 -345 millions de francs courants pour 1982, 320 en 1983 et 292 en 1984- un effort tout particulier est prévu en 1985 pour l'amélioration du réseau routier national de la Bretagne. En effet, à la dotation de 366 millions de francs initialement retenue, et correspondant à l'engagement pris par l'Etat dans le cadre du contrat particulier « routes » pour le IXe Plan, il a été décidé, au titre de la quatrième tranche du F.S.G.T. d'ajouter 50 millions de francs supplémentaires destinés à accélérer la mise en oeuvre du plan routier

breton. Toutefois, votre Commission tient à souligner que cette dotation supplémentaire ne permet que le rattrapage des annulations de crédit observées l'année précédente.

Pour ce qui est de l'exercice 1986, l'Etat devrait consacrer 350 millions de francs (valeur 1984) à la poursuite de ce grand programme d'aménagement du territoire.

### *b) L'action en faveur du désenclavement du Massif central*

La poursuite de la mise en oeuvre du plan routier Massif central constitue une des priorités de la politique affirmée par le Gouvernement dans le domaine des investissements routiers.

Cet effort s'inscrit dans le cadre des engagements pris par le Président de la République lors de son voyage dans le Limousin en 1982 : jusqu'en 1988, dernière année du IXe Plan, le plan routier Massif central devrait voir son « enveloppe de 370 millions de francs maintenue en francs constants ». En outre, un effort spécifique est prévu en faveur de l'aménagement de la R.N. 20 entre Vierzon et Limoges (70 millions de francs valeur 1984).

C'est ainsi que les autorisations de programme mises en place au titre du plan routier Massif central se sont élevées à 385,1 millions de francs en 1982, 390,9 millions de francs en 1983 et 405 millions de francs en 1984.

Cette année, l'Etat a prévu de consentir un effort particulier en faveur du désenclavement routier du Massif central, y compris la R.N. 20, puisqu'à la dotation initialement prévue -522 millions de francs, dont 34 millions de francs pour la part contractuelle- sont venus s'ajouter, dans le cadre de la quatrième tranche du F.S.G.T., plus de 23 millions de francs au titre des pôles de conversion et 23 millions de francs de crédits d'investissements destinés à accélérer l'exécution du plan routier Massif central. Ces crédits supplémentaires ne sont, à nouveau, que la compensation des annulations opérées l'année précédente.

Du point de vue des réalisations physiques, les grandes priorités du plan routier Massif central demeurent en premier lieu l'aménagement de la R.N. 20, mais aussi celui d'autres itinéraires. Ainsi, la R.N. 9, où les travaux se poursuivent à un rythme élevé avec plusieurs aménagements de capacité, actuellement en cours de réalisation, dans le Cantal, l'Aveyron et l'Hérault au-delà de la section déjà modernisée à deux fois deux voies entre Clermont-Ferrand et la limite sud du Puy-de-Dôme.

### **3) Le programme dit du Grand-sud-ouest**

Il convient de rappeler que ce programme a été recentré, par décision gouvernementale, sur la région Midi-Pyrénées en 1982, à l'occasion du

voyage du Président de la République à Toulouse en septembre 1982. L'effort entrepris depuis lors en faveur de la région Midi-Pyrénées vise, d'une part, à la réalisation de la liaison Bayonne- Toulouse par une autoroute entre Bayonne et Tarbes, puis une voie expresse à deux chaussées entre Tarbes et Toulouse, et à une accélération des infrastructures routières en milieu urbain à Toulouse, Montauban, Rodez, Tarbes et Albi. En outre, le volet routier du contrat de plan met un accent particulier sur la création d'une voie moderne entre Toulouse et le pôle de conversion d'Albi-Carmaux. Enfin, ce plan prévoit la poursuite, dans le cadre du plan routier Massif central de l'aménagement des R.N. 20 et 140 dans le Lot, ainsi que des R.N. 88 et 9 dans l'Aveyron.

Au cours de l'exercice 1984 c'est un montant d'autorisations de programme de 228,5 millions de francs au titre des investissements routiers nationaux (crédits budgétaires et F.S.G.T. 3ème tranche, dont les crédits réservés au pôle de conversion d'Albi- Carmaux) qui a été consacré au programme Midi-Pyrénées (non compris les crédits mis en place au titre du plan routier Massif central). Cette enveloppe sera portée à 323 millions de francs en 1985. Pour 1986 l'effort de l'Etat devrait se poursuivre au même rythme qu'en 1985, sans qu'on en connaisse le montant.

Enfin, si le programme dit du Grand sud-ouest a été recentré sur Midi-Pyrénées, les deux autres régions Aquitaine et Languedoc-Roussillon n'ont pas été oubliées dans le cadre du rééquilibrage des régions périphériques. L'Aquitaine bénéficiera dès l'exercice 1985 d'un volet routier au contrat de plan pour les opérations routières urbaines en plus de celui déjà signé sur la voirie de rase campagne. Le nouveau contrat pourrait bénéficier des remboursements du Fonds européen de développement régional au titre des collectivités locales étant donné qu'il s'agit d'un « programme national d'intérêt communautaire ». Quant au Languedoc, un avenant au volet routier du contrat de plan devrait permettre d'accélérer certaines réalisations grâce au remboursement par le Fonds européen de développement régional d'une partie des crédits financés par les collectivités pour des investissements routiers et ce, dans le cadre de l'élargissement de la C.E.E..

#### **4) Les liaisons Est-Ouest**

##### *a) La route Centre Europe-Atlantique*

L'aménagement de la route Centre Europe Atlantique permettra de faciliter les échanges entre le littoral atlantique et la vallée du Rhône et de relier le réseau routier national à l'Europe centrale en se raccordant à l'autoroute A.36 Beaune-Mulhouse et à la future autoroute A.40 Macon-Pont d'Ain prolongée en direction de Genève.

Les crédits d'Etat déjà affectés dans le passé au bénéfice de cet axe s'élèvent à 182 millions de francs pour l'année 1981, 270 millions de francs en 1982, 227,5 millions de francs en 1983 et 261,2 millions de francs en 1984.

En 1985, il est prévu une dotation globale de plus de 436 millions de francs, dont 254 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat, avec le F.S.G.T. 4ème tranche.

*b) La R.N. 89, dite « Transeuropéenne »*

Le projet d'amélioration de la R.N. 89, en complémentarité avec l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique, s'inscrit, pour partie, dans le cadre de l'élargissement du marché commun et, notamment, de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la C.E.E..

Un effort important sera fait au cours des années du IXe Plan sur cet axe, en particulier sous l'impulsion de la région Aquitaine et des départements de la Gironde et de la Dordogne dans le cadre du contrat de plan Etat-Région.

Pour ce qui est de l'année 1985, un crédit global de plus de 125 millions de francs, dont près de 83 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat, est prévu pour la modernisation de la R.N. 89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand.

*c) La R.N. 60 : liaison Orléans-Courtenay, en direction de Troyes*

La R.N. 60, qui a été classée « grande liaison d'aménagement du territoire » au schéma directeur approuvé le 18 avril 1984 par le Gouvernement, constitue d'Ouest en Est le lien entre l'autoroute A. 10 (Paris-Bordeaux) et l'autoroute A. 6 (Paris-Lyon) et, au-delà, permettra de relier Troyes à l'est de la France.

C'est pourquoi, son aménagement a été jugé prioritaire au plan régional et plusieurs opérations importantes situées sur la R.N. 60 figurent au contrat routier Etat-région Centre signé le 16 juillet 1984 : les déviations de Courtenay (études et acquisitions foncières), Villemandeur, Amilly, la pénétrante est d'Orléans et, si les disponibilités financières le permettent, la déviation de la Chapelle Saint-Sépulcre et les travaux de la déviation de Courtenay.

Pour ce qui est de l'année 1985, une dotation globale de plus de 60 millions de francs, dont près de 21 millions de francs en crédits d'Etat, a été réservée pour l'aménagement de la R.N. 60, notamment, pour

l'achèvement des travaux de la pénétrante Est d'Orléans et de la déviation de Villemandeur.

L'effort entrepris en faveur de ces trois itinéraires devrait être poursuivi en 1986, notamment dans le cadre des contrats Etat-régions.

### 5) Les contrats Etat-région

La répartition régionale du bilan prévisionnel d'exécution 1985 (en crédits d'Etat incluant les ressources 1985 de la 4<sup>ème</sup> tranche du F.S.G.T. et des engagements de l'Etat au titre de l'exercice 1986 (budget et F.S.G.T. 5) est la suivante :

(en millions de francs)

REGIONS	BILAN prévisionnel d'exécution 1985	Prévisions 1986
Nord	125,4	128,9
Picardie	41,8	43,0
Ile de France	462, .	472,6
Centre	47, .	48,3
Haute-Normandie	53,3	53,7
Basse-Normandie	62,8	64,3
Bretagne	390,3	349,1
Pays de la Loire	78,4	80,6
Poitou-Charentes	56,9	57,2
Limousin	13,1	13,4
Aquitaine	97,2	99,7
Midi-Pyrénées	56,8	43,0
Champagne-Ardenne	31,4	32,1
Lorraine	177,7	182,6
Alsace	78,4	64,2
Franche-Comté	31,4	32,2
Bourgogne	73,2	48,3
Auvergne	20,9	21,3
Rhône-Alpes	139,8	144,1
Languedoc-Roussillon	40,2	41,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	85,8	88,2
Corse	43,9	43,1
D.O.M.	56,4	37,7
TOTAL .....	2 264,1	2 191,5

Si la décentralisation n'a pas modifié le domaine d'intervention des régions sur le réseau routier national, les principes de la planification du IX<sup>ème</sup> Plan réaffirment, cependant, l'importance de la politique contractuelle avec les collectivités territoriales et, en premier lieu, les régions.

Votre Commission souhaite cependant que cette politique contractuelle ne favorise pas le désengagement de l'Etat au détriment des collectivités locales.

#### **D. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE**

La modernisation de l'infrastructure concourt à l'amélioration de la sécurité routière. Il convient de rappeler, en effet, qu'une autoroute est cinq fois plus sûre qu'une route à une seule chaussée, et qu'une route neuve à deux fois deux voies est trois fois plus sûre qu'une route à chaussée unique.

La direction des routes développe en outre des actions plus spécifiques en faveur de la sécurité. Ces actions sont entreprises dans le cadre du programme prioritaire d'exécution n° 12-5 qui porte « amélioration des infrastructures et développement de la recherche en matière de sécurité routière ».

##### **1) L'évolution des accidents de la route**

En 1984, le nombre des accidents sur le réseau routier et autoroutier national s'est élevé à environ 24 000, soit une baisse de 14,5% depuis 1975 en dépit d'une forte augmentation du trafic de 40,2%.

Les autoroutes, qui représentent en 1984 17% des accidents et 46% du trafic du réseau national, enregistrent depuis 1975 une hausse du nombre des accidents de 23,1%, mais le trafic y a pratiquement doublé dans le même temps. Par ailleurs, les routes nationales voient leurs accidents diminuer de près de 20% tout en connaissant une progression du trafic.

Il ressort d'une récente étude du conseil général des ponts et chaussées qui a cherché à évaluer la charge pour la collectivité des transports par route, que le coût des dommages matériels consécutifs aux accidents de la route s'élevait à 37 milliards valeur 1982. Le coût total des accidents de la route pour 1984 -coûts corporels et matériels, coûts de gestion pour les assurances et les services administratifs- porterait sur un total de l'ordre de 75 milliards de francs.

Les résultats pour l'année 1984 témoignent d'une nette amélioration puisque le nombre des accidents est passé de 216 000 à 202 000 et celui des blessés de 301 000 à 285 000, tandis que le nombre des tués continuait à décroître de 11 946 à 11 685.

Ces résultats sont encourageants puisque dans le même temps, le trafic continuait de s'intensifier sur les autoroutes, avec toutefois une certaine stagnation dans la fréquentation des routes nationales, due aux conditions climatiques de l'hiver dernier. En dix ans, le nombre d'accidents corporels de la circulation routière a diminué de 22%, celui des tués de 11% et celui des blessés de 20%.

## **2) Les mesures prises en faveur de la sécurité routière**

Diverses dispositions ont été prises depuis 1983, dans le sens de l'amélioration de la sécurité sur routes et autoroutes. Elles ont pris la forme d'une « mobilisation sociale contre les accidents de la route », associant des partenaires nouveaux, tels les professionnels de l'assurance, de l'automobile, de la santé et de la communication.

La tenue, en avril 1985, de la Table ronde sur la sécurité routière, marquée par la participation active de représentants d'associations de victimes d'accidents, a constitué une étape importante de ce processus.

### *a) Le bilan du programme REAGIR*

Le programme REAGIR -Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier- dont le principe a été décidé lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet 1982, a été expérimenté dans 12 départements de novembre 1982 à avril 1983, puis généralisé à l'ensemble du territoire national.

Ce programme vise à rendre obligatoire, pour tous les accidents mortels ou très graves de la circulation une enquête technique approfondie effectuée systématiquement au niveau départemental, sous l'autorité directe du commissaire de la République, par une équipe pluridisciplinaire d'inspecteurs départementaux de sécurité routière regroupant des représentants de l'ensemble des services concernés (police, gendarmerie, personnel des services techniques municipaux, médecins des services d'urgence), des représentants des élus locaux et des membres qualifiés d'associations locales de prévention (transporteurs, motards, piétons, parents d'élèves, etc.). Plus de 5 300 inspecteurs départementaux de sécurité routière ont été formés depuis 1983 à la pratique de l'enquête REAGIR.



Compte tenu de la phase expérimentale et d'un démarrage progressif, le nombre des enquêtes effectuées annuellement est voisin de 3 000 et se trouve à présent en constante progression.

Les principaux objectifs poursuivis sont d'acquérir une meilleure connaissance des causes réelles des accidents, de mobiliser les citoyens, les élus, les milieux professionnels et associatifs et les services locaux au service de la sécurité routière à l'échelon de leur vie quotidienne, de préparer des programmes locaux de prévention adaptés à la réalité des accidents observés, de poursuivre l'informatisation des données permettant d'orienter à terme les grandes actions de sécurité routière.

*b) La politique contractuelle dite « objectif – 10% »*

Les collectivités territoriales qui se sont engagées à agir en vue de diminuer d'au moins 10 % en un an le nombre des accidents corporels relevés sur leur territoire, sont au nombre de 81 départements, 98 villes de plus de 50 000 habitants et 21 groupements de communes. L'Etat verse à ces collectivités des dotations d'incitation puis des dotations de réalisation d'objectif lorsque celui-ci est atteint.

Au 1<sup>er</sup> août 1985, 24 départements, 40 communes et 5 groupements de communes ont atteint l'objectif.

Le colloque national « objectif – 10% » organisé, en février 1985, par le ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, a permis aux représentants des collectivités territoriales engagées dans une politique contractuelle avec l'Etat, d'échanger leur expérience et de débattre des moyens d'atteindre ou de dépasser l'objectif qu'ils se sont fixés.

*c) L'action législative et réglementaire*

Diverses dispositions récentes, d'ordre réglementaire, s'efforcent d'améliorer la formation des conducteurs, les conditions de circulation et l'état des véhicules. On peut ainsi relever :

- Le décret du 30 novembre 1984 instaurant notamment deux permis de conduire les motocyclettes – l'un à 16 ans pour les motocyclettes légères dont la cylindrée n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et la puissance 13 cv, l'autre à 18 ans pour toutes les motocyclettes – et modifiant les modalités d'examen de ces permis.

- Le décret n° 85-807 du 30 juillet 1985 relatif à la refonte du paragraphe du code de la route concernant les vitesses, imposant notamment une vitesse minimum sur la voie de gauche des autoroutes et l'utilisation des feux de détresse en cas de ralentissement brusque.

- L'arrêté du 4 juillet 1985 par lequel le gouvernement a décidé l'intervention d'un contrôle des véhicules légers de plus de cinq ans d'âge faisant l'objet d'une transaction. L'arrêté du 4 juillet prévoit que les visites des véhicules seront effectuées selon la norme française NFX-50-201 dans des centres de contrôles agréés par les Commissaires de la République.

La date de mise en place effective du contrôle technique des véhicules est fixée entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 31 décembre 1985, à l'initiative dans chaque département, des Commissaires de la République.

Votre commission observe que cette mise en place reste encore très discrète, voire inexistante, et tient à vous signaler qu'un tel contrôle existe depuis plusieurs années dans d'autres pays de la Communauté européenne, tels la Belgique et la République fédérale d'Allemagne.

#### *d) La formation des conducteurs*

La transformation des modalités de l'éducation routière suppose notamment une refonte du système d'éducation routière depuis l'école jusqu'au permis de conduire lui-même, en passant par une phase d'apprentissage progressif de la conduite précédant la passation du permis. Ainsi, une expérience d'accès à la conduite accompagnée pour les jeunes dès l'âge de 16 ans est en cours dans les départements des Yvelines et de l'Essonne sans qu'on en connaisse encore le bilan. Le principe de son extension à une quinzaine de départements a été arrêté.

Enfin, l'amélioration des conditions de sécurité routière s'oriente également vers l'accentuation des efforts concernant la sécurité des infrastructures, les équipements de sécurité et de confort, la signalisation –pour laquelle des progrès notables ont déjà été enregistrés– ou le développement des systèmes d'aide à la conduite.

## II. LES VOIES NAVIGABLES

L'ensemble des crédits affectés au secteur des voies navigables s'élève, pour 1986, à 518,58 millions de francs, contre 483,32 en 1985, soit une progression de l'ordre de 7%, alors que les crédits des transports intérieurs régressent, dans le même temps, de 2,7%.

Cependant, il nous faut observer qu'au vu de la diminution considérable des crédits – près de 10% – opérée en 1985, le budget pour 1986 reste, en francs *courants*, inférieur de 3% à celui proposé pour 1984.

### A. LES CREDITS D'ENTRETIEN

#### 1) Un effort en faveur de l'entretien du réseau

L'examen des fonds affectés aux charges d'entretien et d'exploitation montre une progression de près de 11% des crédits, qui passent de 98,3 millions de francs en 1985 à 108,85 en 1986. De même, un effort tout particulier a été accordé aux équipements et grosses réparations, dont les crédits de paiement s'élèvent à 310 millions de francs, soit une croissance de 8,4%. Cette augmentation a pour but de combler, autant que faire se peut, l'important retard accumulé depuis plusieurs exercices, puisque les autorisations de programmes définies en 1985 ne se traduiront pas encore, l'année prochaine, par des consommations de crédit.

Votre Commission estime, en revanche, particulièrement inquiétant le très net repli, en terme d'autorisations de programmes, des crédits destinés à l'équipement et aux grosses réparations de notre réseau navigable et qui régressent de près de 23%, en francs *courants*, passant de 403 à 311 millions de francs.

Cette évolution apparaît très préoccupante au vu des besoins qui restent encore à satisfaire. Globalement, l'ensemble des dotations budgétaires consacrées aux investissements et à l'entretien des infrastructures fluviales était de 509,71 millions de francs en 1985 (en dotations initiales) et sera de 427,25 millions de francs en 1986.

Le tableau suivant rend compte de ces enveloppes par chapitre budgétaire :

	1985	1986	%
Entretien et exploitation .....	98,3	108,85	+ 10,7
Entretien et grosses réparations :			
A.P. ....	403,31	311,52	- 22,8
C.P. ....	285,65	309,55	+ 8,4
Ports fluviaux et infrastructures fluviales de plaisance (subvention) .....	8,1	6,88	- 15

(en millions de francs courants)

Parallèlement, une nouvelle ligne budgétaire intitulée « Grosses réparations » a été créée en 1979. Sa dotation complète les crédits d'entretien et permettrait de réaliser les gros travaux de réparations rendus nécessaires par les retards accumulés au niveau de l'entretien courant, si elle ne stagnait pas à 50 millions depuis plusieurs exercices.

De surcroît, votre commission s'inquiète de voir que la politique d'entretien tend aujourd'hui à faire prendre en charge, par les communes elles-mêmes, les frais d'entretien des berges et souhaiterait avoir, sur ce point, des explications du Gouvernement.

En outre, si la 2<sup>ème</sup> tranche du F.S.G.T. prévoyait d'accorder 150 millions de francs au réseau navigable – dont la moitié seulement a pu être débloquée – le F.S.G.T. 4 ne s'élevait plus qu'à 15 millions, destinés à l'aménagement des voies navigables pour la lutte contre les crues et aucune décision n'a encore été prise quant à l'utilisation du fonds spécial des grands travaux en 1986 dans ce domaine.

Votre Commission constate, à nouveau, que le secteur des voies navigables fait les frais de la rigueur budgétaire, alors même que nos partenaires européens, notamment allemands et belges, maintiennent leurs efforts d'équipement. Ainsi, le budget consacré, pour 1986, au secteur des voies navigables, permet à peine de respecter l'hypothèse la plus basse retenue par le rapport de la commission Grégoire et ne favorisant pas le développement de notre réseau national.

## 2) L'entretien et la remise en état du réseau Freycinet

Le réseau Freycinet bénéficie de l'effort entrepris pour augmenter les crédits d'entretien affectés aux voies navigables, bien que les crédits pour 1986 soient en baisse par rapport à ceux de 1985. En outre, le schéma directeur des voies navigables ayant souligné la nécessité de restaurer le réseau existant, le réseau Freycinet doit faire l'objet d'une attention

particulière. Un effort de rénovation et de modernisation a été entrepris, qui concerne un grand nombre d'opérations ponctuelles rendues nécessaires par le mauvais état du réseau et la restauration des itinéraires Seine-Saône, Moselle-Saône et Aisne-Moselle.

## B. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Les orientations qui ont inspiré la préparation du budget pour 1986 ont été fixées par le schéma directeur des voies navigables approuvé par décret en date du 17 avril 1985. Elles ne comportent aucune idée novatrice par rapport aux années précédentes, puisqu'elles consistent d'une part à faire porter l'essentiel de l'effort sur les travaux d'entretien et de restauration du réseau existant de manière à satisfaire les objectifs contenus dans le rapport Grégoire, d'autre part, à poursuivre les opérations engagées antérieurement, soit les liaisons franco-belges (Escaut, Deûle et Lys), la modernisation du canal de Calais et celle du canal du Rhône à Sète.

Les prévisions pour 1986 des crédits destinés aux opérations d'équipement des voies navigables et grosses réparations s'élèvent à 311,52 millions de francs (- 22%) qui se décomposent ainsi :

<b>A. Restauration du réseau</b>	
- Opérations de sécurité .....	50
- Restauration du réseau à grand gabarit .....	25,02
- Restauration et rénovation du réseau Freycinet .....	91
<b>Total</b>	<b>166,02</b>
<b>B. Investissements</b>	
- Liaisons Nord-Belgique .....	85,5
- Canal du Rhône à Sète .....	25
- Liaison Saône-Rhin (acquisitions foncières) .....	10
<b>Total</b>	<b>120,5</b>
<b>C. Modernisation des méthodes d'exploitation</b>	
	25

Les prévisions des investissements à engager en 1986 sur les voies à grand gabarit -hors liaison Mer du Nord-Méditerranée- s'élèvent à 120,5 millions de francs, dont 85,5 millions de francs d'investissements destinés aux voies navigables du Nord et liaisons avec la Belgique.

En outre, 55 millions de francs seront consacrés à des travaux divers d'aménagement et de sécurité sur l'ensemble du réseau et 28,6 millions de francs à l'aménagement du Rhin dans le cadre de la convention franco-allemande du 6 décembre 1982 qui prévoit le financement par la R.F.A. des travaux de protection contre les crues du Rhin.

### **1) La liaison Mer du Nord – Méditerranée**

Les crédits suivants sont inscrits au budget de 1986 pour l'exécution de la liaison Mer du Nord – Méditerranée :

– Saône : 40 millions de francs dont 37 millions de francs pour le canal de dérivation au droit du pont de Saint-Laurent-sur-Saône et 3 millions de francs pour des dragages dans le bief de Verdun ;

– Saône-Rhin : 9,5 millions de francs destinés aux acquisitions foncières d'opportunité et au financement d'un programme prioritaire de remembrement.

En l'état actuel, la Saône est au gabarit de 4 000 tonnes de Lyon à Chalon-sur-Saône, hormis le point noir de Macon, qui sera supprimé par la réalisation d'une dérivation dans la plaine de l'Ain.

Le projet vient de faire l'objet d'un avis favorable, avec réserves, de la commission d'enquête lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les autres consultations, enquêtes et instructions se poursuivent et la saisine du Conseil d'Etat pourrait intervenir dans les tout prochains mois. Votre Commission souhaite que cette décision puisse, enfin, aboutir sans rencontrer de nouveaux délais.

Les crédits budgétaires consacrés jusqu'à présent à la liaison Saône-Rhin ont permis de poursuivre des études (P.O.S., enquêtes parcellaires, environnement), et de faire face aux acquisitions foncières d'opportunité).

Si le projet de liaison Saône-Rhin à grand gabarit est inscrit au schéma directeur des voies navigables approuvé par décret du 17 avril 1985, la date et les modalités de réalisation de cette liaison n'en sont pas arrêtées.

Un programme prioritaire de remembrement pour les communes dans lesquelles il avait été retardé du fait de ce projet, a été approuvé ; les crédits sont ouverts en fonction de l'état d'avancement de ces opérations.

Rappelons enfin que la liaison Rhône-Fos a été mise en service au mois de mai 1983.

## **2) Les voies navigables du Nord**

Les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais ont fait l'objet d'un Contrat de Plan entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais, signé le 27 avril 1984. Ce contrat porte sur un montant total de 677 millions de francs de travaux à réaliser pendant le IX<sup>ème</sup> Plan. L'état d'exécution montre que seul le raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables est effectué. Les objectifs immédiats résident dans la réalisation des liaisons franco-belges et la modernisation du canal de Calais.

## **3) L'aménagement de la petite Seine**

La petite Seine en amont de Paris est actuellement au gabarit de 3 000 tonnes jusqu'à Bray. Sa mise à grand gabarit entre Bray et Nogent fait partie des projets inscrits au schéma directeur des voies navigables approuvé par décret du 17 avril 1985.

Bien qu'il constitue l'une des opérations d'aménagement des vallées qui se situent au troisième rang de priorité, après l'entretien et la restauration du réseau existant, ce projet n'a pas été retenu dans la deuxième loi de Plan.

## **4) Les liaisons Seine Nord et Seine Est**

Les projets de liaisons à grand gabarit Seine Nord et Seine Est sont inscrits au schéma directeur des voies navigables, approuvé par décret du 17 avril 1985 ; cependant, rien n'est prévu au titre du budget pour 1986. Pour la liaison Seine Nord, divers tracés et gabarits pouvant être envisagés, un groupe de travail a établi un dossier comparatif des différentes solutions ; ce dossier a été soumis à la consultation des quatre régions concernées : Picardie, Nord-Pas-de-Calais, Ile-de-France, Haute-Normandie, cette dernière n'ayant pas fait connaître son avis. Pour l'heure, ni le choix du tracé, ni celui du gabarit ne sont encore arrêtés.

Pour la liaison Seine Est, la priorité a été donnée à l'aménagement entre Compiègne et Soissons, la mise au point technique du projet devant être réalisée avant l'examen de ses modalités de réalisation. En 1985, 2 millions de francs sont inscrits pour la poursuite de la mise au point du dossier d'avant-projet et les études d'environnement.

## C. LE TRAFIC FLUVIAL

### 1) L'accélération de la chute du trafic

Après avoir fait preuve d'une relative stabilité entre 1975 et 1980, le trafic fluvial a brutalement chuté entre 1980 et 1982.

Cette évolution a marqué un certain ralentissement en 1983 (- 5,8%), qui semblait se confirmer en 1984 (- 4,2%). Le premier semestre 1985 a cependant montré une nouvelle accélération dans la baisse du trafic, qui n'est sans doute pas dénuée de tout lien de causalité avec les mouvements de grève de la batellerie qui ont marqué la fin de l'été.

Trafic (en millions de tonnes)

Années	1er semestre	Année pleine
1983	36,424 (- 3,3%)	71,948 (- 5,8%)
1984	35,140 (- 3,5%)	68,892 (- 4,2%)
1985	32,361 (- 7,9%)	

### 2) L'évolution du trafic par nature de marchandises transportées

Au vu de l'analyse des résultats de trafic, les deux points suivants sont à souligner :

#### a) La non diversification des produits transportés :

Les quatre types de produits suivants : produits agricoles, combustibles minéraux solides, produits pétroliers et matériaux de construction ou assimilés, continuent comme par le passé de représenter à eux-seuls quelque 80% des transports fluviaux de marchandises, soit 82,5% en tonnes et 76,3% en tonnes kilomètres transportées pour 1984.

#### b) Une évolution en revanche variable pour chacun de ces quatre types de produits dominants :

Le trafic des produits agricoles est essentiellement fonction des campagnes céréalières. Or, les deux dernières ont été très contrastées : mauvaise en 83/84, excellente en 84/85. Ceci explique le déclin constaté au



cours du 1<sup>er</sup> semestre 1984 et son rattrapage dans les six mois suivants, ainsi que les très bons résultats enregistrés jusqu'à présent pour 1985. Reste que, d'une année sur l'autre, ce trafic est globalement stable, voire en augmentation.

A l'inverse, les transports de produits énergétiques continuent de décroître rapidement, parallèlement à la consommation des centrales thermiques d'E.D.F. Pour les trafics charbonniers, la relative stabilité de l'année 1984 est à moduler dans la mesure où l'exercice précédent avait donné lieu à une régression des plus sévères par rapport à 1982 ; en tout état de cause, et comme en attestent les premiers chiffres pour 1985, elle ne saurait être durable en raison de la fermeture de nouvelles centrales.

Quant aux matériaux de construction, ils poursuivent leur régression à un rythme plus ou moins régulier, en fonction de l'activité du secteur.

### 3) Une évolution défavorable par rapport aux autres modes de transports

Exprimée en milliards de tonnes-kilomètres et en pourcentages par rapport à l'année antérieure, cette évolution se traduit comme suit :

	1982	1983	1984
Route.....	90,6 (1)	86,9 (-4,1%)	88,4 (+1,7%)
Fer.....	60,6 (-5,8%)	58,8 (-3,0%)	59,5 (+1,2%)
Voie d'eau.....	10,2 (-7,9%)	9,4 (-7,3%)	8,9 (-6,0%)
Oléoducs.....	25,3 (-12,2%)	26,0 (+2,8%)	23,5 (-9,6%)

(1) nouvelle méthode de calcul

Cette situation résulte d'une part de la diminution des tonnages transportés de marchandises traditionnellement acheminées par voie d'eau, hormis le trafic de céréales, sans compensation équivalente par des trafics de substitution, d'autre part de l'organisation de la batellerie, notamment artisanale, insuffisamment adaptée aux conditions actuelles du transport de marchandises.

### 4) La crise de la batellerie

Les mouvements sociaux qui ont éclaté au cours des mois d'août et septembre dans le monde de la batellerie ont permis de mettre en exergue les difficultés que rencontre aujourd'hui ce secteur économique dont le rapport de la commission Grégoire avait déjà souligné le manque d'organisation en 1983.

Le plan proposé par le Gouvernement, pour mettre fin à ce conflit, repose sur les principes suivants :

*a) L'établissement d'un code de bonne conduite avec la S.N.C.F., afin de promouvoir des modes de trafic mixte et d'interdire notamment à chaque partenaire, de proposer une seconde offre de transport au chargeur, sauf si ce dernier le requiert. De même, la S.N.C.F. s'est engagée à ne pas faire varier ses prix de transport en fonction des parcours sur lesquels la concurrence de la voie d'eau peut jouer. Cet accord aurait pour objectif, non pas d'aboutir à des ententes préjudiciables aux règles d'une saine concurrence, mais de venir en aide à un secteur sinistré.*

*b) L'analyse des causes structurelles*

La crise de la batellerie repose sur un déséquilibre structurel dû au maintien de l'effectif des marinières à 2 500 environ (contre 6 000, il y a quinze ans) en dépit de la chute récente du trafic. Ce problème du manque de travail a été particulièrement net cette année, au cours de laquelle la campagne céréalière a commencé trop tardivement par rapport à l'offre de transport, et se trouve renforcé du fait de la part relativement stable du trafic effectué en France par des bateaux étrangers. En conséquence, un plan économique et social est en cours d'élaboration, afin de permettre la diminution du nombre des bateaux, et notamment la disparition de la cale vétuste. Ce plan vise notamment à accorder une retraite décente aux bateliers âgés de 60 ans, complétée par une contribution accordée jusqu'à 65 ans pour atteindre le montant des sommes allouées par le Fonds national de solidarité et qui s'accompagnerait d'une prime de rachat de bateaux.

*c) La formation des jeunes*

Des crédits devraient être dégagés pour favoriser tant la formation des jeunes marinières que l'entrée, dans la profession, de 30 à 40 débutants par an, notamment par l'apprentissage de la gestion d'entreprise et l'initiation aux langues étrangères.

Votre Commission est favorable à la mise en oeuvre d'un plan qui permettrait de soutenir le trafic fluvial. Il lui apparaît cependant que l'organisation de la profession ne semble pas se mettre en place. En effet, la chambre nationale de la batellerie artisanale, instituée depuis le mois d'août dernier, n'est pas encore entrée en activité.

En outre, le plan de déchirage et le plan social adoptés en septembre 1985, pour mettre fin au conflit de la batellerie, supposent une aide annoncée d'un montant de 52,7 millions de francs. Ces fonds n'ayant pas été intégrés au budget des voies navigables, votre Commission exprime le voeu qu'ils ne soient pas prélevés aux dépens d'autres lignes budgétaires, ce qui oterait toute crédibilité au budget soumis à son appréciation.



**Sur proposition de son rapporteur, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis défavorable à l'adoption du budget des Routes et Voies navigables, pour 1986.**