

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES**  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 31

**Transports.**

**V. — ROUTES ET VOIES NAVIGABLES**

*Rapporteur spécial : M. Josy MOINET.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliés, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 41), 575 (tomes XX et XXI) et in-8° 79.

Sénat : 73 (1978-1979).

---

Loi de finances. — Routes et voies navigables - Transports.

## SOMMAIRE

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>CHAPITRE PREMIER. — Les routes</b> .....	7
<b>A. — Vue d'ensemble</b> .....	7
1. Les crédits .....	7
2. Le volume des travaux .....	10
3. La situation des entreprises de travaux publics .....	10
<b>B. — Le développement de l'infrastructure routière</b> .....	11
1. L'infléchissement des priorités .....	11
2. Les autoroutes .....	11
a) Les réalisations .....	11
b) La situation des sociétés concessionnaires .....	12
3. Les autres infrastructures .....	13
a) Le réseau national de rase campagne .....	13
b) La voirie en milieu urbain .....	13
c) La voirie locale .....	14
d) Villes nouvelles-grands ensembles .....	14
<b>C. — Entretien du réseau routier</b> .....	14
1. Réseau national. — Entretien .....	14
2. Réseau national. — Equipement d'entretien .....	14
3. Les renforcements coordonnés .....	15
4. Entretien du réseau déclassé .....	15
5. Entretien des chaussées de Paris .....	16
<b>D. — Equipement et exploitation du réseau routier national</b> .....	16
1. Permis de conduire .....	17
2. Sécurité et circulation .....	17
<b>CHAPITRE II. — Voies navigables et problèmes de l'eau</b> .....	19
<b>A. — Les voies navigables</b> .....	19
1. Vue d'ensemble .....	19
2. L'exploitation réglementée des voies navigables .....	20
3. Les dépenses d'entretien .....	21
4. L'équipement .....	21
5. La liaison Rhin—Rhône .....	21
<b>B. — Les problèmes de l'eau</b> .....	24
<b>Compte rendu des débats de la commission</b> .....	27
<b>Dispositions spéciales</b> .....	33
<b>Annexes. — Liste des annexes</b> .....	37

Mesdames, Messieurs,

Le domaine des routes et des voies navigables avec celui des ports constituent la partie de l'ancien Ministère de l'Équipement qui a été transférée au Ministère des Transports pour rapprocher les services s'occupant des infrastructures de ceux chargés du fonctionnement des transports terrestres, en même temps que des autres modes de transport. De plus, l'ancienne Direction des ports et des voies navigables a été découpée, la partie ports devenant la Direction des ports et de la navigation maritime au sein de la Direction générale de la marine marchande, tandis que la partie voies navigables était intégrée dans la Direction des transports terrestres, celle-ci étant réunie avec la Direction des routes et de la circulation routière pour former une Direction générale des transports intérieurs. L'extrait d'organigramme ci-après schématise ces évolutions.

Ces transformations n'ont pas pu être répercutées sur les bleus budgétaires, qui demeurent présentés sous leurs anciennes structures. C'est pourquoi le présent rapport continue à traiter de l'ensemble « routes et voies navigables » (1) malgré la dispersion de ses composantes.

Enfin, en ce qui concerne le fonctionnement des services et principalement les problèmes de personnel, tant pour l'administration centrale que pour les services extérieurs, ceux-ci restent pris en charge par les anciens services du Ministère de l'Équipement qui se trouvent être rattachés au Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie (Direction du personnel, Direction de l'administration générale, Direction des affaires économiques et internationales). La Direction des affaires administratives et financières créée récemment au sein du Ministère des Transports semble jouer dans ce domaine plus un rôle de coordination qu'un rôle de gestion.

Les crédits figurant au fascicule budgétaire routes et voies navigables ne contiennent donc pas de rémunération de personnel et de frais de fonctionnement.

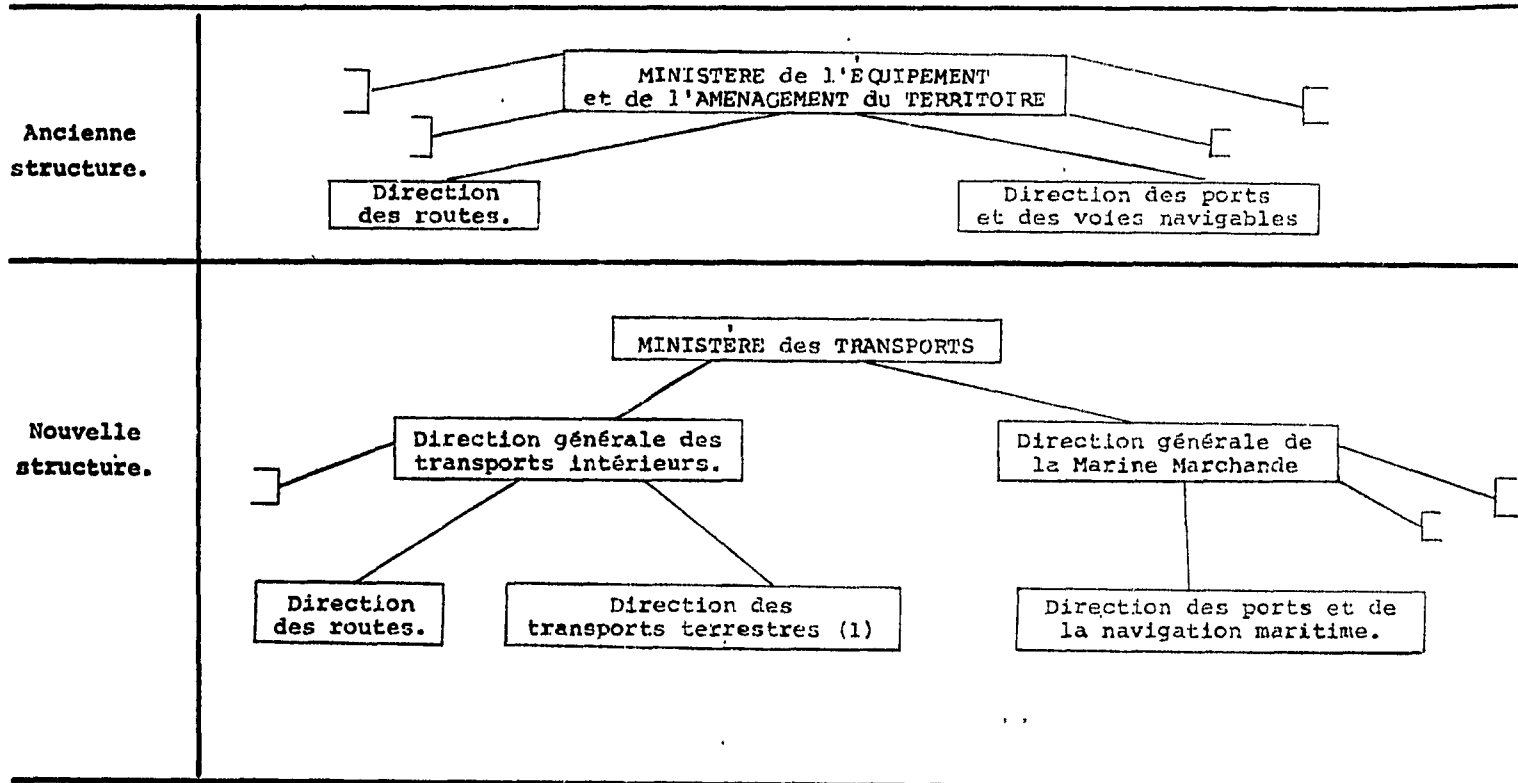
Les dépenses ordinaires qui ne comprennent que les frais d'entretien et les subventions s'élèvent à 1 354,5 millions de francs en 1979, contre 1 274,6 millions de francs en 1978. Cette augmentation n'est modeste (+ 6,3 %) que grâce à un artifice comptable,

---

(1) Les ports, pour leur part, font l'objet d'un rapport particulier présenté par M. Larue.

**Routes et voies navigables.**

*Les structures administratives.*



(1) Comporte la tutelle des voies navigables.

une partie de l'entretien des routes étant désormais réalisée sur les crédits d'équipement inscrits à un article « Grosses réparations ». Si l'on réintègre ces crédits l'accroissement des dépenses ordinaires est alors de 14,2 %.

Pour l'investissement, les autorisations de programme s'élèvent à 741,9 millions de francs au budget des transports et 5 059,7 millions de francs (1) au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » (FSIR), soit au total 5 800,6 millions de francs, contre 5 321,5 millions de francs en 1978. L'augmentation apparente de 9 % n'est plus que de 7 % si l'on exclut le poste « Grosses réparations ».

Cette progression inférieure à la hausse des prix ne va pas manquer de poser des problèmes aux entreprises de travaux publics déjà affectées par une crise grave, notamment pour les entreprises moyennes.

Pour les crédits de paiement c'est encore pire puisqu'ils ne se montent, en 1979, qu'à 735,9 millions de francs au budget des transports et 4 955 millions de francs au FSIR (2), soit au total 5 690,9 millions de francs, contre 5 886,1 millions de francs en 1978. Cette baisse de 3,3 % est même portée à 5,3 % lorsqu'on exclut les grosses réparations.

---

(1) Y compris les 115 millions de francs ajoutés par l'Assemblée Nationale.

(2) Y compris les 40 millions de francs ajoutés par l'Assemblée Nationale.

## CHAPITRE PREMIER

### LES ROUTES

#### A. — Vue d'ensemble.

##### 1. Les crédits.

Tous les crédits relatifs aux routes ne figurent pas au budget des transports. Le recours à la concession en matière de construction d'autoroutes a permis de mobiliser des concours extérieurs importants. Enfin, dans le cadre même du budget de l'Etat, de nombreuses dotations intéressant le réseau routier sont disséminées dans les budgets d'autres départements ministériels. La plus grande part est d'ailleurs inscrite au Fonds spécial d'investissement routier (FSIR) dont la gestion est, il est vrai, assurée par le Ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous s'efforce de rassembler l'ensemble des crédits budgétaires en les regroupant selon les trois actions qui concernent les routes :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	(En millions de francs.)					
<b>Action 21. — Développement de l'infrastructure routière.</b>						
<b>A. — Services d'études techniques :</b>						
Transports .....	»	»	»	109,7	116,2	123,1
<b>B. — Réseau national :</b>						
Autoroutes de liaison :						
FSIR .....	1 145,1	1 410	1 250	882,8	1 305	1 275
Transports .....	30	25	20	30	25	20
Réseau national en rase campagne :						
FSIR .....	1 352,5	1 086,4	1 191,5	1 182,5	1 259	1 193,9
Transports .....	30	25	22,5	30	25	22,5
Voirie en milieu urbain (plan national) :						
FSIR .....	1 173,9	372,3	1 053	1 468	1 201	1 047,2
Transports .....	31,5	28,5	20	31,5	28,5	20
<b>Totaux réseau national....</b>	<b>3 763</b>	<b>3 447,2</b>	<b>3 557</b>	<b>3 624,8</b>	<b>3 843,5</b>	<b>3 578,6</b>

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	(En millions de francs.)					
<b>C. — réseaux locaux :</b>						
FSIR. Réseau départemental.....	97,4	87	111	88	90	90
FSIR. Voirie communale.....	57	164,4	140,4	38	105	145
FSIR. Centres urbains.....	243,2	230	230	188,3	195	195
FSIR. Ponts détruits par faits de guerre .....	44	4	4	14	20	20
Intérieur, subvention.....	7,1	2,9	4	6	7,3	7,2
<b>Totaux réseaux locaux....</b>	<b>448,7</b>	<b>488,3</b>	<b>489,4</b>	<b>334,8</b>	<b>417,3</b>	<b>457,2</b>
<b>D. — Villes nouvelles, grands ensem- bles :</b>						
Environnement et cadre de vie : villes nouvelles.....	89	93	90	88,3	100	80
Intérieurs : grands ensembles....	70,6	29,4	16,3	46	55	53
Charges communes : grands ensem- bles .....	5	5,3	>	0,2	60	>
<b>Totaux .....</b>	<b>164,6</b>	<b>127,7</b>	<b>106,3</b>	<b>134,5</b>	<b>215</b>	<b>133</b>
<b>E. — Frais de fonctionnement du FSIR.</b>	>	>	>	24,2	26,5	28
<b>F. — DOM :</b>						
Transports .....	16	13,6	26	15	16	22,7
<b>Total Aciton 21.....</b>	<b>4 392,3</b>	<b>4 076,8</b>	<b>4 178,7</b>	<b>4 243</b>	<b>4 634,5</b>	<b>4 342,6</b>
<b>ACTION 22. — Entretien du réseau routier.</b>						
<b>A. — Réseau national :</b>						
Entretien des chaussées : transports.	>	>	>	810,9	818,2	861
Parcs et centres d'entretien : trans- ports .....	>	>	>	15,7	12,9	18,1
Viabilité hivernale : transports.....	>	>	>	61,6	73,6	76,6
Grosses réparations : transports.....	>	66,6	177,2	>	66,6	177,2
Construction de parcs et centres d'en- retien : transports.....	30,4	25,8	26	25	26	24,7
<b>Renforcements coordonnés :</b>						
FSIR .....	586,3	493,4	573,3	586,3	584	556,4
Transports .....	>	5	5	>	5	33,6
<b>Totaux réseau national....</b>	<b>616,7</b>	<b>590,8</b>	<b>781,5</b>	<b>1 481,7</b>	<b>1 586,3</b>	<b>1 747,6</b>
<b>B. — Réseaux locaux :</b>						
Transports : subvention, ville de Paris.	>	>	>	15,5	17,9	19,9
<b>Total Action 22.....</b>	<b>616,7</b>	<b>590,8</b>	<b>781,5</b>	<b>1 497,2</b>	<b>1 604,2</b>	<b>1 767,5</b>

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	(En millions de francs.)					
<b>ACTION 23. — Equipement et exploitation du réseau national.</b>						
<b>A. — Exploitation :</b>						
Transports .....	»	»	»	17,8	»	»
<b>B. — Permis de conduire :</b>						
Service national des examens du permis de conduire : transports.....	»	»	»	101,5	111,5	125,1
Contrôle de l'aptitude physique des conducteurs : transports.....	»	»	»	1	1,5	1,9
<b>Totaux B.....</b>	»	»	»	<b>102,5</b>	<b>113</b>	<b>127</b>
<b>C. — Sécurité et circulation :</b>						
Fonctionnement : transports.....	»	»	»	30,8	33	33,8
Investissements : FSIR .....	326,7	341,2	391,6	207,4	389,5	364,5
Transports .....	5	5	5	5	5	5
Subventions à divers organismes : transports .....	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Totaux C.....</b>	<b>331,2</b>	<b>346,7</b>	<b>397,1</b>	<b>243,7</b>	<b>428</b>	<b>403,8</b>
<b>Total Action 23.....</b>	<b>332,2</b>	<b>346,7</b>	<b>397,1</b>	<b>364</b>	<b>541</b>	<b>530,8</b>
<b>Total général.....</b>	<b>5 340,2</b>	<b>5 014,3</b>	<b>5 357,3</b>	<b>6 104,2</b>	<b>6 797,9</b>	<b>6 640,9</b>
<b>Dont :</b>						
<b>Dépenses ordinaires :</b>						
Transports .....	»	»	»	1 155,4	1 211,3	1 287,5
<b>Dépenses en capital.....</b>						
FSIR .....	5 340,2	5 014,3	5 357,3	4 948,8	5 568,4	5 353,4
Transports .....	5 026,1	4 688,7	4 944,7	4 655	5 148,5	4 887
Intérieur .....	142,4	195	302,3	153,3	197,6	326,2
Intérieur .....	77,7	32,3	20,3	52	62,3	60,2
Charge communes.....	5	5,3	0	0,2	60	0
Environnement et cadre de vie....	89	93	90	88,3	100	80
<b>FAC et LF rectificative.....</b>	<b>1 120</b>	»	»	<b>497</b>	»	»

NOTA. — Le tableau ne tient pas compte pour 1979 des crédits ajoutés par amendement à l'Assemblée Nationale pour le FSIR : 115 millions de francs d'autorisations de programme et 40 millions de francs de crédits de paiement.

Selon les indications (vraisemblablement approximatives) fournies par le budget de programme (« blanc »), il convient d'ajouter à ces chiffres les dépenses engagées par le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie pour le compte du Ministère des Transports et qui s'élèveraient à 123 millions de francs pour les frais de fonctionnement et à 976 millions de francs pour les dépenses de personnel correspondant à un effectif de 17 499 agents.



En incluant ces sommes, les dépenses de l'Etat en faveur des routes atteindraient, en 1979, environ 6,74 milliards de francs, soit 1,43 % des dépenses définitives inscrites au budget.

Enfin, si l'on ajoute les ressources dont disposent par ailleurs les sociétés concessionnaires d'autoroutes (emprunts et, dans une moindre mesure, apports en fonds propres), on arrive à un total de près de 10 milliards de francs consacrés à la construction et à l'entretien des routes.

## 2. LE VOLUME DES TRAVAUX

Cette masse de crédits ne doit cependant pas faire illusion.

La Direction des routes et de la circulation routière a effectué une estimation de l'évolution du volume des travaux pour les routes nationales et les autoroutes, en corrigeant les crédits par un indice représentatif de l'évolution de leur prix (1). Il apparaît que l'évolution des années précédentes a été irrégulière du fait principalement, du plan de soutien de 1975 et du Fonds d'action conjoncturelle de 1977. Mais, en moyenne, un niveau relativement important de travaux aurait pu être maintenu de 1972 à 1977.

Comparé à ce niveau moyen, le volume de travaux susceptibles d'être réalisés en 1978 et 1979 (à peu près identiques pour ces deux années) se trouve être inférieur à environ 25 %.

## 3. LA SITUATION DES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

Certes, ce faible volume de travaux est assez semblable à celui des années 1968-1971. Mais cette chute brutale ne manquera pas d'avoir des conséquences graves sur la situation d'entreprises de travaux publics qui avaient investi en fonction du haut niveau d'activité des dernières années. La conséquence de cette chute a été amortie, d'une part, parce que les crédits du FAC de 1977 ont prolongé leurs effets en 1978 et, d'autre part, parce que les intempéries du début de l'année ont retardé de nombreux travaux.

Cette crise, qui commence à apparaître, se fait sentir plus particulièrement au niveau des entreprises moyennes. En effet, les grandes entreprises ont su, pour la plupart, trouver à l'exportation des débouchés de substitution, tandis que les plus petites trouvent encore des commandes, notamment auprès des collectivités locales, mais même au niveau des crédits d'Etat concernant l'entretien, puisque ces derniers ne diminuent pas en volume.

---

(1) Indice de prix de la formation brute de capital fixe des administrations.

## B. — Le développement de l'infrastructure routière.

### 1. L'INFLÉCHISSEMENT DES PRIORITÉS

Il s'agit de l'action la plus importante. Pour ce qui concerne la répartition entre les différents types d'infrastructures, on note une inversion complète des priorités affichées l'année précédente : les autorisations de programme pour les autoroutes qui s'étaient accrues fortement en 1978 sont nettement réduites en 1979 (— 11 %) ce qui permet de revaloriser les dotations pour le réseau national (en rase campagne et surtout en milieu urbain), les subventions pour les réseaux locaux progressant peu.

Deux considérations principales justifient cette évolution :

— la réduction des crédits budgétaires pour les autoroutes résulte de la diminution du volume des emprunts qu'il est prévu d'autoriser aux sociétés concessionnaires (puisque le taux de subvention est à peu près constant). Cette dernière diminution provient quant à elle, de changements de priorités au niveau national : l'effort particulier consenti pour le programme nucléaire réduit d'autant les disponibilités pour des secteurs précédemment mieux traités : outre les routes, le téléphone et dans une moindre mesure le logement ;

— à la suite de la crise de l'énergie, il avait été décidé, en milieu urbain, d'encourager les transports urbains et de mettre un frein à la construction de voirie rapide. Il semble que l'on revienne actuellement, au moins en partie, sur cette orientation, car il apparaît qu'il reste des besoins pour la voirie urbaine et principalement pour les rocades.

### 2. LES AUTOROUTES

#### a) Les réalisations.

La réduction des crédits consacrés aux autoroutes, jointe au retard pris en 1978 du fait des intempéries laissent déjà prévoir que les objectifs fixés au cours du Conseil interministériel de juin 1977 ne seront pas atteints.

En effet, l'évolution récente et la situation prévisible se présentent ainsi :

	EN service fin 1975.	MIS EN SERVICE au cours de :					EN service fin 1979.
		1976	1977	1978	1979		
		(En kilomètres.)					
Autoroutes de liaison...	2 531	496	228	254	352	3 859	
Voies rapides urbaines.	870	82	76	70	60	1 158	
Total .....	3 401	578	304	324	412	5 017	

Pour parvenir à l'objectif de 7 500 km en 1983 (dont 6 150 en rase campagne et 1 350 de voies urbaines) il faudrait mettre en service au cours des quatre années 1980 à 1983 environ 620 km d'autoroutes, ce qui nécessiterait un effort financier considérable. Quant à l'objectif intermédiaire de 6 000 km en 1980, il est bien évidemment hors d'atteinte.

Ce retard dans l'exécution du programme autoroutier affecte différemment les régions : le programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan n° 5 « Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central » semble devoir être respecté. En termes financiers, 80,2 % des crédits seront engagés à la fin de la quatrième année (1979). Au-delà du VII<sup>e</sup> Plan il est d'ores et déjà décidé d'avancer à 1981 la mise en service de Poitiers—Bordeaux. C'est dans les autres régions que des retards importants seront enregistrés et en particulier dans l'Est de la France.

b) *La situation des sociétés concessionnaires.*

On trouvera en annexe une analyse détaillée de la situation des sociétés concessionnaires (situation financière, endettement, programme de travaux, trafic, etc.).

Les sociétés d'autoroutes anciennes (les cinq sociétés d'économie mixte) se portent bien grâce aux rentrées sur leurs premiers tronçons, particulièrement rentables (notamment l'axe Lille—Marseille). Les sociétés privées, plus récentes, dont les mises en service n'ont commencé qu'au moment de la crise de l'énergie, se portent moins bien. Seule la première en date (COFIROUTE) marche normalement. Pour ACOBA, la révision de la convention comportant une aide accrue de l'Etat lui permettra de s'en sortir. L'AREA est en pleins travaux, elle a un déficit initial, mais on ne peut encore rien dire pour la suite qui dépend du trafic sur les nouveaux tronçons. L'APEL, qui a terminé ses travaux (Paris—Strasbourg) est dans une situation très difficile. Le trafic est faible, pour partie en raison du tracé. Elle supporte les charges d'un emprunt en deutschemarks imposé par le Trésor. Des négociations sont en cours pour résoudre cette crise.

Dans l'ensemble pour les tronçons les plus récents, les seuls pour lesquels des prévisions de trafic ont été effectuées, ces prévisions ne sont pas atteintes. L'écart va de 60 % pour AREA et APEL à 50 % pour ACOBA, 20 % pour COFIROUTE (A 10 et A 11) et ASF (A 61).

Ces écarts s'expliquent pour partie par la crise de l'énergie, les prévisions ayant été établies avant celle-ci, mais aussi par des niveaux de péage qui, sur certains tronçons, sont relativement élevés.

En ce qui concerne l'autoroute de l'Est (APEL), il faut également signaler, sur une partie de son parcours, l'existence d'une route nationale parallèle, élargie et modernisée, et en direction de laquelle une partie importante du trafic se trouve détournée du fait même de l'existence du péage.

L'ensemble de ces éléments amènent à s'interroger sur la possibilité de maintenir à terme le péage sur les autoroutes. Sur certains tronçons très fréquentés comme Paris—Lyon, le péage peut être modéré et ne pose guère de problèmes. Mais au fur et à mesure que, conformément aux orientations de l'aménagement du territoire, le réseau s'étend vers des régions à faible peuplement, il devient nécessaire pour atteindre l'équilibre financier de pratiquer des péages élevés, donc dissuasifs, qui réduisent encore un trafic faible par hypothèse, rendant ainsi inopérantes les priorités affichées en faveur de telle ou telle région.

### 3. LES AUTRES INFRASTRUCTURES

#### a) *Le réseau national de rase campagne.*

Après le transfert de 55 000 kilomètres de routes aux départements, le réseau national de rase campagne ne comporte plus en Métropole que 27 260 kilomètres de routes dont 1 420 kilomètres de routes à chaussées séparées. Dans les Départements d'Outre-Mer, la longueur des routes nationales est de 1 224 kilomètres.

Les travaux entrepris comprennent des déviations autour des villes, des élargissements et quelques doubléments de chaussées, notamment dans le cadre du plan routier breton.

#### b) *La voirie en milieu urbain (plan national).*

Au titre du plan national d'amélioration du réseau routier, la voirie en milieu urbain comporte exclusivement des voies rapides. Au 31 décembre 1976, la longueur des voies rapides urbaines en service était de 952 kilomètres.

Le coût exorbitant de ces opérations, en particulier des pénétrantes, et les orientations actuelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ce secteur.

Cette orientation, si elle se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet notamment de préserver les centres des villes, se justifie moins concernant les rocade qui font souvent défaut dans les plus grandes villes, notamment autour de Paris. De plus, une

telle orientation n'est acceptable que si parallèlement sont mis en œuvre des services de transports en commun suffisants, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes, notamment en province.

L'augmentation des crédits en 1979, encore modeste, ne pourra guère permettre que de faire face aux premières urgences.

*c) La voirie locale.*

La participation du budget de l'Etat au développement de l'infrastructure routière locale est en stagnation. L'effort particulier accompli en 1978 pour le réseau communal est partiellement reporté en 1979 sur le réseau départemental.

*d) Villes nouvelles. grands ensembles.*

Les crédits relatifs à la voirie primaire des villes nouvelles et des grands ensembles figurent respectivement au budget de l'Environnement et du Cadre de Vie et au budget des Charges communes. La stagnation des premiers et la réduction des seconds résultent des nouvelles orientations en matière d'urbanisme.

**C. — Entretien du réseau routier.**

Cette action comporte, d'une part, des dépenses ordinaires pour l'entretien proprement dit, des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et enfin les crédits consacrés aux renforcements coordonnés. Compte tenu de l'augmentation particulièrement vive des prix dans ce secteur, la progression de 10,2 % des crédits se traduit par une stabilité du volume des travaux. Enfin, il faudra mentionner le problème du réseau déclassé pour lequel l'Etat doit verser des subventions aux départements concernés.

**1. RÉSEAU NATIONAL : ENTRETIEN**

Aux trois articles du chapitre 35-20 s'ajoute l'article 70 du chapitre 53-20 (grosses réparations).

Au total, les crédits progressent plus nettement que les années précédentes, soit 16,6 %, atteignant 1 133 millions de francs.

**2. RÉSEAU NATIONAL : ÉQUIPEMENT D'ENTRETIEN**

Il s'agit de la construction de parcs et centres d'entretien pour laquelle les crédits restent modestes ; 25 millions de francs.

### 3. LES RENFORCEMENTS COORDONNÉS

L'évolution des dotations et des longueurs d'itinéraires renforcés est retracée dans le tableau ci-dessous :

ANNEES	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs).	LONGUEUR des sections renforcées (en kilomètres).
1969 .....	100	3 200
1970 .....	180	
1971 .....	300	
1972 .....	455	1 400
1973 .....	555	1 350
1974 .....	630	1 670
1975 (initiale).....	764	1 660
Troisième loi de finances rectificative....	440	900
1976 .....	750	1 350
1977 .....	586	1 000
Fonds d'action conjoncturelle.....	168	300
1978 .....	498	825
1979 .....	578	850

A la fin de 1977, on peut considérer que la moitié du réseau national de rase campagne avait fait l'objet de renforcements coordonnés.

### 4. ENTRETIEN DU RÉSEAU DÉCLASSÉ

Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du Ministère des Transports.

Au terme de la septième année d'application, 54 083 kilomètres (dont 416 kilomètres avec étalement) de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements. Demeurent encore à la charge de l'Etat 314 kilomètres de routes inscrits dans le plan initial de déclassement pour le département des Bouches-du-Rhône, celui de l'Essonne ayant accepté le transfert en mai 1978.

**En termes financiers, la réforme s'analyse comme suit :**

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 (prévisions).
	(En millions de francs.)							
Subvention théorique globale inscrite au budget.....	300	310	325	345	380	395	405	420
Subvention de 1972 indexée sur le prix des travaux (1).....	300	320	400	430	475	520	545	»
Montant réel de la subvention compte tenu de l'étalement et des transferts non effectués.....	4,8	244,6	301,9	328,84	368	386,4	397,8	»

(1) Indice du coût des travaux TP 343 puis TP 08-TP 09 réduit de 3 % pour tenir compte de l'amélioration de la productivité.

La loi de finances pour 1978 avait inscrit une subvention d'un montant de 405 millions de francs.

Dans le projet de loi de finances pour 1979, il était prévu initialement un montant inchangé.

L'Assemblée Nationale ayant protesté contre cette stagnation, le Gouvernement a proposé par amendement de porter la subvention de 405 à 420 millions de francs. Cet accroissement est certes modeste, mais il s'effectue au détriment des crédits disponibles pour l'entretien du réseau national.

Mais, compte tenu de l'augmentation du prix des travaux, le volume de l'entretien sera encore une fois réduit. Comme le montre les deux premières lignes du tableau ci-dessus le retard pris depuis l'origine est très important et l'on peut estimer que le volume d'entretien permis par la dotation pour 1979 est inférieur d'environ un tiers au volume que permettait de réaliser la dotation de 1972.

#### 5. ENTRETIEN DES CHAUSSÉES DE PARIS

En vertu d'une convention passée le 22 août 1960 avec la ville de Paris, l'Etat verse à celle-ci une contribution à l'entretien des chaussées de Paris sous la forme d'une subvention fixée pour 1979 à 19,9 millions de francs contre 17,9 en 1978 soit une augmentation de 11 %.

#### D. — Equipement et exploitation du réseau routier national.

Sous ce titre, on trouve les crédits relatifs au permis de conduire et ceux consacrés à l'amélioration de la sécurité et de la circulation. Ces derniers, après des augmentations importantes en 1978, sont légèrement réduits en 1979.

## 1. PERMIS DE CONDUIRE

L'essentiel des crédits est consacré au fonctionnement du Service national des examens du permis de conduire. Ils passent de 111,5 millions de francs en 1978 à 125,1 en 1979. Cette augmentation de 12,2 % résulte principalement de l'évolution de la rémunération des personnels.

En application de la loi d'orientation du 30 janvier 1975 en faveur des personnes handicapées, des crédits sont prévus pour le contrôle de l'aptitude physique des conducteurs (permis de conduire « F »). Ils progressent de 1 million de francs en 1977 à 1,5 en 1978 puis 1,9 en 1979.

## 2. SÉCURITÉ ET CIRCULATION

Les crédits inscrits en dépenses ordinaires (33,3 millions de francs pour 1979) sont utilisés à diverses actions visant à améliorer la circulation : étalement dans le temps et dans l'espace à l'occasion des pointes de trafic, accueil et renseignement des usagers, plans de circulation dans les villes de plus de 20 000 habitants.

L'opération « bison futé » qui fait partie de ces actions semble avoir donné d'assez bons résultats en réduisant sensiblement le nombre des « bouchons » lors des pointes de trafic à l'occasion des congés.

Les crédits d'investissement sont destinés aux équipements nécessaires à la mise en œuvre des actions de circulation évoquées ci-dessus mais surtout à accroître les conditions de sécurité sur le réseau routier, notamment dans le cadre du programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan, n° 20 (Aménagement de carrefours et de « points noirs », installation de glissières de sécurité, de bornes d'appel d'urgence, suppression de sections glissantes).



## CHAPITRE II

### LES VOIES NAVIGABLES ET LES PROBLEMES DE L'EAU

Le domaine figurant au « blanc budgétaire : du Ministère des Transports regroupe les crédits relatifs aux Voies navigables, aux Problèmes de l'eau et aux Ports maritimes. Ces derniers font l'objet d'un rapport particulier. On se limitera donc ici aux Voies navigables et aux Problèmes de l'eau.

#### A. — Les voies navigables.

##### 1. VUE D'ENSEMBLE

Le réseau de voies navigables français, qui est loin d'être négligeable, n'assure pas le trafic que mériterait le caractère économique du transport par voie d'eau (1).

Face à cette situation, il semble que le Gouvernement n'agisse qu'avec une sage lenteur. L'an dernier, en réponse à une question de votre rapporteur spécial, le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire déclarait que « les travaux relatifs à l'établissement du schéma directeur des voies navigables devraient être terminés à la fin de l'année 1977 ». Cette année, votre rapporteur a cru pouvoir demander au Ministre des transports qu'on lui communique ce document. Il a reçu pour toute réponse ces deux phrases :

« Les études techniques relatives à un classement des voies existantes permettant de définir un réseau national et un réseau régional ont été établies par la Direction chargée des voies navigables qui a bénéficié des conseils de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et de l'Office national de la navigation. Le projet est actuellement en cours d'examen. »

Quant aux crédits ils ne marquent pas un effort particulier en faveur des voies navigables mais plutôt une régression par rapport aux années précédentes comme le montre le tableau ci-après.

---

(1) Voir en annexe.

	1977	1978	1979	EVOLUTION 1978-1979.
	(En milliers de francs.)			(En pourcentage.)
<i>Exploitation.</i>				
Dépenses ordinaires.....	18 200	19 700	21 417	+ 8,7
<i>Entretien.</i>				
Dépenses ordinaires.....	41 879	41 879	44 054	+ 5,2
<i>Équipement.</i>				
Autorisations de programme.....	(1) 264 693	357 091	345 227	— 3,3
Crédits de paiement.....	378 670	437 000	325 936	— 25,4
<b>Total (dépenses ordinaires ÷ crédits de paiement) ..</b>	<b>438 749</b>	<b>498 579</b>	<b>391 407</b>	<b>— 21,5</b>

(1) Non compris 20 000 milliers de francs, inscrits au titre du Fonds d'action conjoncturelle.

## 2. L'EXPLOITATION RÉGLEMENTÉE DES VOIES NAVIGABLES

Rappelons que ces crédits sont destinés à financer, d'une part, la partie des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée qui n'est pas couverte par le produit des taxes de visa et d'exploitation, d'autre part, la reconversion de la traction sur berges sur un certain nombre de voies : cette activité est, en effet, appelée à disparaître progressivement. Mais cette reconversion nécessite le versement de subventions.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits ouverts en 1977 et prévus pour 1978 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables (1) :

	1977	PREVISIONS 1978.	PREVISIONS 1979.
Frais de fonctionnement de l'Office national de la navigation pris en charge par l'Etat et la profession....	23 675 820	26 263 541	28 951 343
Produit des taxes de visa et d'exploitation .....	— 6 395 820	— 7 484 000	— 8 510 000
Participation de l'Etat.....	17 280 000	18 779 541	20 441 343
Remboursement au port autonome de Paris pour participation aux dépenses sur la voie navigable.....	920 000	920 000	975 200
<b>Total des crédits du chapitre 44-31.....</b>	<b>18 200 000</b>	<b>19 699 541</b>	<b>21 416 543</b>

(1) Voir en annexe l'étude plus détaillée de l'Office national de la navigation.

### 3. LES DÉPENSES D'ENTRETIEN

Après la revalorisation de 1976, les crédits d'entretien ont stagné pendant deux ans, ce qui correspond à une réduction du volume des travaux entrepris du fait de l'évolution des prix. L'amélioration proposée pour 1979 reste inférieure à l'augmentation des prix.

Depuis plusieurs années, votre commission signalait l'insuffisance des travaux d'entretien réalisés sur notre réseau de navigation intérieure, eu égard à l'état de vétusté dans lequel se trouvent bon nombre de nos canaux. Si elle a été entendue en 1976, il semble que depuis on revienne aux errements antérieurs qui n'ont pas permis d'assurer un entretien satisfaisant des voies navigables.

Il convient cependant de signaler qu'une action de modernisation de l'exploitation des voies navigables, notamment par des automatisations d'écluses financées sur les crédits d'investissement, concernant les canaux à petit gabarit où la densité des écluses est forte, a été entreprise depuis 1976. Cette action devrait permettre de réduire progressivement la part des crédits d'exploitation et, par conséquent, d'accroître la part des crédits d'entretien.

### 4. L'ÉQUIPEMENT

Il convient de mettre à part les subventions d'équipement pour les ports fluviaux (9 millions de francs en 1979 comme en 1978).

Pour les voies navigables proprement dites, la dotation prévue pour 1979 est inférieure de 13 % par rapport à la moyenne des dotations de 1975 à 1978. Compte tenu de l'augmentation du coût des travaux, cela représente une baisse d'environ le tiers en volume.

C'est pourquoi, sans même parler de la liaison Rhin-Rhône, qui va faire l'objet d'un examen particulier, un retard grandissant va être pris dans la réalisation des principaux équipements nécessaires pour assurer un développement de l'utilisation de la voie d'eau (1).

### 5. LA LIAISON RHIN—RHÔNE

La liaison Rhin-Rhône fait l'objet d'un programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan : « Assurer la liaison fluviale Mer du Nord—Méditerranée » (PAP n° 6).

Une part importante des crédits d'équipement lui est consacrée (157 millions de francs en 1976, 179 en 1977, 165 en 1978 et 141 en 1979).

---

(1) Voir en annexe le détail des travaux en cours.

Malgré l'importance du prélèvement sur les crédits des voies navigables, le taux de réalisation du PAP est faible : 33,5 % à l'issue de la quatrième année.

Cela s'explique notamment par le fait que seules les opérations engagées antérieurement (aménagement des vallées du Rhin, de la Saône et du Rhône) donnent lieu à des mises en œuvre significatives au cours des trois premières années :

— *Rhin*. — Les 122 millions de francs engagés en 1976 et 1977 ont représenté la contribution de la France à l'aménagement de la chute de Neuburgweier, en application de la convention franco-allemande.

Le démarrage des travaux à la charge des Allemands semble prendre quelque retard. Les aménagements de la rive française nécessiteront 10 millions de francs de crédits en 1978 ;

— *Rhône*. — La Compagnie nationale du Rhône a reçu 70 millions de francs pour 1976 et 1977. Ils ont été affectés à l'aménagement des chutes de Péage-de-Roussillon (qui devraient être mises en service en 1978) et de Vaugris (où les travaux se poursuivront jusqu'en 1980) ;

— *Saône*. — Les crédits affectés en 1976, 1977 et 1978 se sont élevés à 101 millions de francs permettant de réaliser la dérivation de Pagny-Seurre, l'aménagement des biefs de Clouzon, de Thoisy et de Gigny et le contournement de Mâcon ;

— *Rhône—Fos*. — Les premiers crédits ouverts en 1978 (78 millions de francs) ne seront sans doute utilisés qu'en 1979 en raison du retard apporté à la détermination du tracé de la liaison Rhône—Fos.

Par contre, la partie réellement nouvelle du programme d'action prioritaire, le franchissement du seuil de Bourgogne, c'est-à-dire la liaison Rhône—Saône, n'est pas vraiment commencée et ne le sera certainement pas dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan. C'est ce qui a amené une révision profonde du programme d'action prioritaire, excluant pratiquement cette liaison des objectifs et ramenant le programme financier de 1 550 à 780 millions de francs (francs de 1975). Il faut signaler que même avec cette réduction le taux de réalisation du PAP reste assez faible : 66,5 % en quatre ans.

Les crédits prévus en 1976 et 1977 ont servi uniquement à financer des études. Les 6,7 millions de francs de 1978 tout en assurant la poursuite des études ont permis d'acheter les premiers terrains.

En effet, ces acquisitions sont maintenant facilitées depuis que le Conseil d'Etat a émis un avis favorable (avec quelques réserves) sur la déclaration d'utilité publique du canal Rhin—Rhône.

Ce premier pas franchi, plusieurs difficultés subsistent :

a) *La désignation du maître d'ouvrages.*

Après bien des hésitations, une décision de principe a été prise de confier la maîtrise d'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône.

Par lettre du 3 octobre 1978, le Premier Ministre a demandé au Ministre des Transports « d'animer un groupe de travail composé notamment des représentants des départements ministériels suivants : Economie, Budget, Agriculture, Industrie ». Ce groupe doit achever, pour la fin de l'année en cours, la préparation d'un projet de texte législatif portant modification de l'objet et des statuts de la Compagnie nationale du Rhône, « en vue de confier à cet organisme la réalisation du canal à grand gabarit de la Saône au Rhin ainsi qu'ultérieurement l'entretien et l'exploitation de l'ensemble de la liaison fluviale Rhin—Rhône ».

Il est envisagé de soumettre ce projet au Parlement pour une discussion au cours de la première session de 1979.

Le rôle du maître d'ouvrage et les liaisons à établir avec le Ministère des Transports et les collectivités locales ne sont pas encore définis et ne pourront l'être qu'une fois le projet de loi et ses principaux textes d'application connus et publiés.

Au stade actuel de leur préparation, seules quelques orientations peuvent être données que les travaux et les discussions ultérieures, notamment au Parlement, sont susceptibles d'infléchir notablement.

Il est envisagé de modifier la composition du Conseil d'administration de la CNR pour y faire entrer des représentants des établissements publics régionaux et des intérêts généraux concernés par l'aménagement de la liaison.

A ses missions actuelles, définies par la loi modifiée du 27 mai 1921, s'ajouteraient celles que le Premier Ministre a prévu dans sa lettre du 8 octobre :

- réalisation du canal à grand gabarit de la Saône au Rhin ;
- ultérieurement : entretien et exploitation de l'ensemble de la liaison fluviale Rhin - Rhône.

b) *Le financement.*

Les régions sur lesquelles l'Etat comptait dès l'origine pour financer une part du projet (20 %) se montrent très réticentes.

Un relèvement du prix de l'électricité vendue par la Compagnie nationale du Rhône, actuellement très faible, pourra-t-il être décidé de façon à permettre à cet établissement de financer une partie des travaux ?

L'intégration de notre réseau de voies navigables dans un vaste réseau international, rendue possible par la réalisation du canal, Rhin—Rhône, pourrait justifier des concours de nos voisins. Ni la Suisse, ni la République fédérale d'Allemagne ne semblent disposées. L'intervention de la Communauté européenne est encore au niveau des études et ne saurait en tout cas représenter une part très significative du total.

\*  
\* \*

Ainsi, l'engagement solennel du Gouvernement français de réaliser cet important ouvrage se heurte à un grand nombre d'obstacles qui semblent avoir été sous-estimés à l'origine. Plus, l'opportunité même d'un tel ouvrage monumental est encore souvent jugée avec un certain scepticisme.

**B. — Les problèmes de l'eau.**

Les crédits prévus au budget du Ministère des Transports concernant les problèmes de l'eau ne constituent qu'une petite partie d'un ensemble dispersé entre de nombreuses administrations. Il pourrait sembler logique que le nouveau Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie puisse, à l'avenir, rassembler en son sein toutes les responsabilités dans ce domaine.

L'évolution des dotations de 1977 à 1979 est indiquée dans le tableau ci-dessous :

	1977	1978	1979
	(En milliers de francs.)		
<i>Sauvegarde des ressources en eau.</i>			
Dépenses ordinaires.....	3 189	3 189	3 380
Autorisations de programme.....	2 600	3 200	3 200
Crédits de paiement.....	2 700	3 500	3 000
<i>Protection contre les eaux des rivières.</i>			
Dépenses ordinaires.....	1 095	1 095	1 161
Autorisations de programme.....	12 400	12 600	12 600
Crédits de paiement.....	9 150	11 000	9 000
<i>Problèmes de l'eau outre-mer.</i>			
Dépenses ordinaires.....	149	300	318
Autorisations de programme.....	5 650	4 500	4 500
Crédits de paiement.....	4 900	7 350	4 000
<i>Etudes.</i>			
Autorisations de programme.....	7 500	7 900	7 900
Crédits de paiement.....	7 000	7 500	5 500
<i>Lutte contre la pollution accidentelle.</i>			
Autorisations de programme.....	4 450	3 800	20 000
Crédits de paiement.....	3 350	3 500	14 000
<i>Total.</i>			
Autorisations de programme.....	32 600	32 000	48 200
Dépenses ordinaires + crédits de paiement...	32 533	37 434	40 359

L'augmentation observée en 1979 concerne exclusivement le chapitre consacré à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et des voies d'eau intérieures.

Les crédits inscrits à ce chapitre sont pour l'essentiel destiné à mettre en place les moyens nécessaires à la lutte contre les pollutions accidentelles du littoral par les hydrocarbures, dans le cadre des responsabilités et des missions qui incombent au Ministre des Transports (Direction des Ports et de la Navigation maritime) dans le cadre du plan Polmar.

Sur les 20 millions de francs, 19,2 millions de francs sont en effet destinés aux équipements et autres actions (exercices

d'entraînement du personnel, etc.) nécessaires à la préparation de la défense des points vulnérables et au nettoyage du littoral en cas de pollution accidentelle.

Un effort exceptionnel a été prévu à cet effet en 1979.

Le reste des crédits (0,8 million de francs) est consacré à la poursuite de la mise en place dans les services de navigation d'équipements destinés à des opérations de nettoyage des plans d'eau, en vue d'assurer leur propreté, ou en cas de pollution accidentelle.

Pour les actions traditionnelles concernant les problèmes de l'eau on trouvera leur description détaillée en annexe.



## COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA COMMISSION

### I. — Audition du Ministre des Transports.

La commission a procédé, le mardi 26 septembre 1978, à l'audition de M. Joël Le Theule, Ministre des Transports.

Le ministre a tout d'abord présenté les caractéristiques générales du budget de son département ministériel pour 1979, qui s'élève à 31 milliards de francs. Les dépenses de fonctionnement (titre III) augmentent de 11,9 %, les crédits d'intervention (titre IV), de 5,7 % et les dépenses d'équipement (titres V et VI) de 7,7 % en crédits de paiement et de 12,5 % en autorisations de programme.

Ce budget, a indiqué M. Le Theule, s'est attaché à respecter les programmes d'action prioritaires du VII<sup>e</sup> Plan. Dans cet esprit, deux priorités ont été retenues.

#### 1. *Améliorer la sécurité des personnes et des biens.*

Cet objectif se traduit par le renforcement des moyen des services de la navigation aérienne (création de plus de quatre-vingts emplois, mise en place d'un nouveau centre à Reims, qui permettra de décharger celui d'Athis-Mons, et d'un nouveau système de contrôle), de la surveillance maritime (compte tenu notamment des conclusions de la commission sénatoriale d'enquête sur l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz*) et de la sécurité routière. Sur ce dernier point, M. Le Theule a indiqué que l'objectif du Gouvernement était de ramener à moins de 10 000 par an le nombre des tués sur la route.

#### 2. *Conserver et moderniser le patrimoine existant.*

Le réseau ferroviaire atteint 34 500 kilomètres, dont plus de 10 000 kilomètres seront électrifiés en 1980 (contre 9 720 kilomètres actuellement). Le réseau routier national (28 000 kilomètres, dont 1 600 kilomètres de voies rapides à chaussées séparées) a déjà fait l'objet, pour plus de la moitié de sa longueur, de renforcements coordonnés. Le réseau autoroutier atteindra 4 600 kilomètres à la fin de 1978 et environ 5 000 kilomètres à la fin de 1979.

M. Le Theule a ensuite présenté les autres objectifs de la politique de son Ministère et, en particulier le redressement financier des entreprises publiques du secteur des transports.

Cet objectif a entraîné une majoration des tarifs et doit s'accompagner d'une clarification des relations entre l'Etat et les entreprises nationales au moyen de la passation de contrats d'entreprise. Le Ministre souhaite que toutes les entreprises placées sous sa tutelle aient souscrit un tel contrat avant la fin de l'année.

Après avoir fait observer que, grâce à cette politique, les concours de l'Etat aux entreprises publiques du secteur des transports augmenteraient en 1979 moins vite que l'ensemble du budget du Ministère, le Ministre a analysé les subventions accordées à la SNCF (14,5 milliards de francs), à la RATP (1,6 milliard de francs) et à Air France (394,8 millions de francs).

La subvention à Air France (à laquelle s'ajoute une augmentation de capital de 50 millions de francs) se décompose en 86,4 millions de francs pour le maintien en exploitation des Caravelle, 90 millions pour la partition des implantations entre Orly et Roissy (qui doit cesser lorsque sera réalisée la deuxième aérogare de Roissy dans environ trois ans) et 218,4 millions de francs pour le déficit de Concorde, ce dernier chiffre risquant néanmoins d'être inférieur de 50 millions de francs à ce qui sera finalement nécessaire.

A propos de la construction navale, M. Le Theule a indiqué que les concours apportés par l'Etat en 1979 équivaldraient à la masse salariale (charges sociales exclues) du secteur, et c'est dire que, en dépit des problèmes qui se posent à Marseille, la situation de la réparation navale est moins préoccupante que celle de la construction navale.

Enfin, M. Le Theule a évoqué la situation de la construction aéronautique, en particulier la situation du programme Airbus. La demande britannique de faire entrer British Aerospace dans le consortium Airbus Industrie à part entière est actuellement l'objet d'une négociation très serrée. La version B 10 de l'appareil sera livrée à partir de 1983. Quant au projet de nouvel avion moyen-courrier doté de deux réacteurs CFM 56, il se trouve hypothéqué par la décision britannique d'acquérir des Boeing 757.

M. Debarge, Rapporteur spécial du Budget des Transports terrestres, s'est inquiété des difficultés de la batellerie et du recul de la notion de service public que traduit selon lui l'évolution de la politique suivie par les entreprises publiques de transport en commun.

Après avoir souligné les difficultés rencontrées par les départements pour l'entretien du réseau routier, M. Fortier a évoqué, en tant que Rapporteur spécial de l'Aviation civile, les difficultés nées de l'attitude britannique dans le domaine de la construction aéronautique.

M. Le Pors, Rapporteur spécial des crédits de la Marine marchande, a, en particulier, demandé des précisions sur la part des bateaux français dans le trafic maritime intéressant notre pays, sur les suites de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* et sur les difficultés du secteur de la réparation navale.

M. Moinet, Rapporteur spécial des crédits des Routes, a demandé des précisions :

- sur la réalisation de la liaison mer du Nord—Méditerranée ;
- sur la situation des sociétés d'autoroute ;
- sur l'évolution des crédits affectés aux routes compte tenu de l'insuffisance du plan de charge des entreprises de travaux publics ;
- sur l'insuffisance de la subvention accordée aux départements pour l'entretien du réseau routier qui leur a été transféré par l'Etat.

M. Chazelle a souligné l'insuffisance de la desserte de la région d'Auvergne par le train, les autoroutes et l'avion.

M. Blin, Rapporteur général, a interrogé le Ministre sur les suites données au rapport de M. Guillaumat sur les interventions du Ministère des Transports et a regretté l'insuffisance de la coordination rail-route.

Le Président Bonnefous a développé plusieurs observations :

- la ceinture de sécurité est responsable de nombreux accidents mortels sur les routes ;
- il est difficilement tolérable que les motos importées de grosses cylindrées soient autorisées sur les routes françaises alors qu'elles sont interdites dans leur pays d'origine ; le président a jugé choquante la récente manifestation de « motards » qui a provoqué de graves perturbations dans les rues de la capitale et même sur les trottoirs ;
- au lieu de concentrer ses efforts sur le transport des marchandises et la coordination rail-route, la SNCF se lance dans des opérations contestables et d'un coût excessif telles que le train à grande vitesse ;
- enfin, le président Bonnefous a vivement critiqué la réalisation de la liaison Invalides—Orsay qui perturbe gravement les riverains et a émis des doutes sérieux sur l'efficacité de la future liaison Orly—Roissy via la station Châtelet.

En répondant aux intervenants, M. Le Theule a en particulier évoqué la liaison Rhin—Rhône dont il estime le coût (6,5 milliards de francs) particulièrement élevé. La question se pose de savoir qui serait maître d'œuvre. Ce pourrait être, a déclaré le ministre, la Compagnie nationale du Rhône dont les statuts devraient préalablement être modifiés comme le prévoit un projet de loi actuellement en cours d'élaboration.

Évoquant le malaise des personnels de la navigation aérienne, le ministre a estimé que le problème essentiel n'était pas celui de la sécurité, mais celui de la rémunération. Mais le Ministre a estimé que le niveau de ces rémunérations (6 500 F à 6 800 F à l'âge de trente ans et 8 000 F à trente-deux ou trente-trois ans) était, en début de carrière, le plus élevé de la fonction publique. Cela est dû au niveau des primes dont les intéressés demandent l'intégration dans le traitement, ce qui, selon le ministre, pose un problème d'équilibre des traitements de la fonction publique, d'autant que la durée hebdomadaire de travail dans les services de la navigation aérienne est de trente-deux heures.

A propos de la sécurité aérienne, M. Le Theule a évoqué la mise en place dans les centres régionaux (à commencer par celui de Brest) de nouveaux équipements et indiqué que les problèmes qui s'étaient posés dans certains secteurs par la coexistence de l'espace aérien civil et de l'espace aérien militaire avaient été résolus.

## II. — Examen des crédits.

La commission a procédé, le jeudi 2 novembre 1978, sur le rapport de M. Moinet, Rapporteur spécial, à l'examen du budget pour 1979 du Ministère des Transports, routes et voies navigables.

Présentant le budget des Routes et Voies navigables, le rapporteur spécial a commenté les modifications de structures ministérielles intervenues, estimant qu'elles ne facilitaient pas la compréhension de l'action menée par le Gouvernement dans ce domaine. Il a d'autre part jugé peu satisfaisante l'évolution globale des dépenses.

S'agissant des voies navigables, il a ainsi souligné que la diminution des investissements (— 3,4 % en autorisations de programme et — 25,2 % en crédits de paiement) empêcherait l'achèvement du PAP n° 6 (liaison mer du Nord—Méditerranée).

Concernant les problèmes de l'eau, il a plus particulièrement évoqué les perspectives des travaux d'irrigation dans le Sud de la France ainsi que le partage des tâches entre l'Etat et les collectivités locales.

Il a enfin analysé les crédits consacrés aux routes. A ce propos, il a tout d'abord noté que la chute des travaux, enregistrée malgré les effets à retardement du plan de redressement de septembre 1977, touchait plus durement les petites et moyennes entreprises. Il a ensuite constaté l'apparition, au niveau local, d'une certaine mentalité « protectionniste » en ce qui concernait la défense de l'emploi. Regrettant l'insuffisance des crédits affectés à la voirie urbaine, il s'est déclaré en revanche satisfait de l'exécution des objectifs du plan autoroutier de l'Ouest de la France (PAP n° 5), mais il a noté que la situation des sociétés autoroutières de l'Est était mauvaise. Puis il a déploré le recul en francs constants de la subvention versée aux départements pour l'entretien du réseau national déclassé. Enfin, il a constaté qu'en matière d'emprunts le nucléaire se trouvait favorisé au détriment des routes et du téléphone.

M. Tournan a alors qualifié ce budget de « budget d'austérité ».

A une question de M. Ballayer concernant les modalités du calcul de la subvention d'entretien du réseau déclassé, le rapporteur spécial a répondu que les modalités de ce calcul n'étaient fixées qu'en ce qui concernait la répartition de la subvention mais pas en ce qui concernait son évolution globale.

A une autre question du même commissaire concernant les limitations de vitesse sur autoroutes, il a répondu qu'il souhaitait dans ce domaine une harmonisation de la réglementation au niveau européen.

Au terme de cette discussion, la commission a, dans sa majorité, décidé de soumettre le projet de budget à l'appréciation du Sénat.

## DISPOSITIONS SPECIALES

### Article 61.

#### Subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.

Texte proposé initialement par le Gouvernement.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1979, à 405 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.	La subvention... ... 1979, à 420 000 000 F dans l'hypothèse... ... texte.	Conforme.

*Commentaires.* — Cet article fixe le montant de la subvention versée par l'Etat aux départements pour l'entretien du réseau déclassé.

On trouvera dans le rapport (chapitre premier, paragraphe C, 4°), une étude des problèmes posés par cette subvention.

Rappelons que le projet initial du Gouvernement fixait cette subvention, prélevée sur différents chapitres de son budget, au même niveau que l'année précédente soit 405 millions de francs.

L'Assemblée Nationale a adopté un amendement portant cette subvention à 420 millions de francs.

Tout en regrettant le caractère modeste de ce relèvement (+ 3,7 %) votre Commission des Finances vous propose d'adopter cet article.

# ANNEXES

---

## LISTE DES ANNEXES

---

- ANNEXE 1.** — Calendrier des mises en service d'autoroutes en 1978 et 1979.
- ANNEXE 2.** — Les sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- ANNEXE 3.** — La voie d'eau : un mode de transport économique sous-employé.
- ANNEXE 4.** — L'office national de la navigation.
- ANNEXE 5.** — L'équipement des voies navigables.
- ANNEXE 6.** — Les problèmes de l'eau.



## ANNEXE N° 1.

### CALENDRIER DES MISES EN SERVICE D'AUTOROUTES EN 1978 ET 1979

1 254 kilomètres d'autoroutes de liaison seront mis en service en 1978 :

	En kilomètres.
A 8 Le Paillon—La Turbie-Ouest .....	7
B 9 Narbonne—Rivesaltes .....	49
A 11 La Ferté-Bernard—Le Mans .....	40
C 27 Ascq—Orchies .....	17
A 36 Besançon—Sechin .....	35
A 41 Annecy-Sud—Annecy-Nord .....	5
A 51 Déviation de Venelles .....	6
B 52 Pas-de-Trêts—Châteauneuf-le-Rouge .....	12,8
A 61 Carcassonne-Est—Narbonne .....	48
A 63 La Négresse (Biarritz)—Bayonne-Sud .....	5
B 71 Clermont-Ferrand (Lussat)—Thiers (y compris la bretelle de Lempdes) .....	29
	254

2° En 1979, il est prévu de mettre en service les autoroutes de liaison suivantes :

	En kilomètres.
A 8 La Turbie—Roquebrune .....	6
F 11 Le Mans—Vitré (La Gravelle) .....	98
A 36 Gendrey—Besançon-Ouest (1) .....	16
A 36 Mulhouse (RN 422)—échangeur de Peugeot .....	4
A 41 Pontcharra—Chambéry-Sud (1) .....	16
Annecy-Nord—Villy-le-Pelloux .....	7
A 42 Lyon—Saint-Maurice-de-Beynost .....	6
F 42 Rocade Nord-Est de Mâcon (RN 6—RN 79) .....	6
A 61 Langon—Marmande (1) .....	37
Marmande—Buzet (1) .....	29
Toulouse—Villefranche-de-Lauragais (1) .....	28
Villefranche—Carcassonne-Est .....	66
A 63 Bayonne-Sud—Bayonne-Nord .....	6
Cestas—Mios (1) .....	10
B 63 Mios—Facture (1) .....	11
A 71 Orléans—La Source .....	6
	352

---

(1) Sections d'autoroute reportées en 1979 du fait des intempéries (147 km au total).

## ANNEXE N° 2.

### LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

#### 1. Situation financière des sociétés d'autoroutes.

La Société des autoroutes du Sud de la France (ASF) dispose d'un réseau en exploitation très étendu (Vienne—Marseille, Orange—Le Perthus, Laprade—Langon, Clermont-Ferrand—Thiers, déviation d'Orthez) et très fréquenté. Les recettes de péage en 1978 avoisineront 660 millions de francs environ. Grâce à ses excédents, la société sera en mesure de financer l'extension de son réseau (A 61 Bordeaux—Narbonne, A 10 Poitiers—Bordeaux, B 71 Clermont-Ferrand—Saint-Etienne et A 64 Bayonne—Pau) moyennant une aide complémentaire de l'Etat ;

La Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) dispose elle aussi d'un réseau étendu (Paris—Lille, Combles—Hordain, Metz—Strasbourg et Arras-Lillers). Les recettes de péage en 1978 s'élèveront à 340 millions de francs environ. Grâce à ses excédents, la société pourra financer l'extension de son réseau (A 26 Arras—Reims et Lillers—Nordausques), un apport du FSIR limité étant envisagé ;

La Société des autoroutes Paris—Rhin—Rhône (SAPRR), qui exploite les autoroutes A 6 Paris—Lyon et A 37 Beaune—Dijon, réalise actuellement l'autoroute A 36 Beaune—Mulhouse, actuellement en service entre Sechin et Mulhouse, qui sera achevée en 1980. Les recettes de péage devraient atteindre 600 millions de francs en 1978. Les excédents dégagés dans l'avenir lui permettront de financer l'extension de son réseau (A 26 Troyes—Langres—Dijon, A 37 Toul—Langres, A 42 Lyon—Châtillon-de-Michaille et F 42 Mâcon—Pont-d'Ain) moyennant une contribution de l'Etat et des établissements publics régionaux ;

La Société de l'autoroute Paris—Normandie (SAPN) a achevé la construction de son réseau (A 13 Paris—Caen et bretelle de Deauville). Les recettes de péage en 1978 devraient dépasser 120 millions de francs ;

La Société de l'autoroute Estérel—Côte d'Azur (ESCOTA) a réalisé l'autoroute A 8 d'Aix à Nice—La Turbie et de Roquebrune à la frontière italienne ainsi que la liaison B 52 Châteauneuf-le-Rouge (autoroute A 8)—Aubagne—Toulon. La section La Turbie—Roquebrune de l'autoroute A 8 sera achevée à l'été 1979. Les recettes de la société dépasseront 370 millions de francs en 1978, assurant ainsi l'équilibre de son compte d'exploitation — alors que l'Etat avait consenti à cette société des avances d'équilibre de 15 millions de francs en 1976 et de 20 millions de francs en 1977 ;

La Société des autoroutes Paris—Est—Lorraine (APEL) a ouvert en totalité en octobre 1976 l'autoroute A 4 Noisy-le-Grand—Metz. Les recettes de péage seront en 1978 de l'ordre de 150 millions de francs, chiffre insuffisant eu égard aux charges à couvrir. Cette situation, actuellement difficile, devrait pouvoir s'améliorer d'ici quelques années, lorsque le trafic sur l'autoroute se sera sensiblement accru ;

La Société des autoroutes de la Côte basque (ACOB) exploite l'autoroute A 63 entre Bayonne et la frontière espagnole. Les recettes de péage seront de l'ordre de 20 millions de francs en 1978. Grâce à ses excédents et une aide complémentaire de l'Etat, la société ACOBA réalisera pour 1980 le contournement de Bayonne et achèvera en 1981 l'autoroute A 63 jusqu'à Saint-Geours-de-Maremmes.

La Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA), qui a construit les autoroutes Lyon—Chambéry (A 43), Bourgoin—Grenoble (A 48), Grenoble—Pontcharra et Chambéry—Annecy (A 41), achèvera sans apport budgétaire l'autoroute A 41 jusqu'à Scier-trier pour 1980. Les recettes seront en 1978 de l'ordre de 190 millions de francs.

La Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) exploite les liaisons Paris—Le Mans et Paris—Poitiers. Deux avenants récents (18 novembre 1977 et 10 mars 1978) ont défini les modalités financières de réalisation des sections Le Mans—Rennes, Orléans—Bourges et Angers—Nantes; un apport global de l'Etat de 540 millions de francs, soit environ 25 % de l'investissement est prévu. Les recettes de péage seront en 1978 de l'ordre de 350 millions de francs.

La Société du tunnel sous le Mont-Blanc (STMB) a achevé en 1976 l'autoroute Blanche B 41 Genève—Le Fayet : elle a reçu par avenant en date du 2 décembre 1977 la concession de la section Annemasse—Châtillon-de-Michaille de l'autoroute A 42, qui prévoit un apport de l'Etat et des autres actionnaires de 100 millions de francs. Ses recettes seront en 1978 de l'ordre de 25 millions de francs.

## 2. Rapports entre l'Etat et les sociétés : conditions des avances consenties par l'Etat.

Les conventions de concession, éventuellement modifiées par des avenants, définissent les rapports entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. L'article 23 du cahier des charges fixe en particulier le montant des avances remboursables de l'Etat — avances en nature ou en espèces — et les conditions de remboursement de ces avances.

Les modalités de versement et de remboursement des avances de l'Etat effectués jusqu'à présent sont de deux ordres. Jusqu'à une période récente, les textes contractuels prévoyaient des remboursements sans intérêt ni indexation, une quinzaine d'années après la mise en service des sections concernées.

Dans le cadre des nouvelles concessions à des sociétés d'économie mixte, un système comportant l'indexation du remboursement des avances est appliqué. C'est le cas des textes de concession à l'ASF pour les autoroutes B 9, B 71 et A 10, des deux premiers avenants à la convention de concession de l'ESCOTA pour les sections Villeneuve-Loubet—Nice-Ouest de l'autoroute A 8 et Pas-de-Trets—Châteauneuf-le-Rouge de l'autoroute B 52 et des futurs textes de concession à la SAPRR pour les autoroutes A 26 et A 37 (Etoile de Langres).

La réévaluation des avances est calculée d'après l'évolution des index de travaux publics TP 34 et TP 01 avec une partie fixe de 20 %. Ce système permet de rembourser à l'Etat l'équivalent en coût de travaux de sa participation et présente l'avantage d'une moindre rigidité par rapport au système qui aurait consisté à appliquer dès la signature des textes de concession un taux d'intérêt fixé définitivement à un niveau voisin de celui du marché.

Dans le cas des sociétés privées qui, à la différence des sociétés d'économie mixte, ont la libre disposition de leurs bénéfices, il a paru nécessaire de définir un système différent.

Ainsi les deuxième et troisième avenants à la concession de la Cofiroute pour la réalisation des sections Angers—Nantes, Le Mans—Rennes et Orléans—Bourges prévoient, outre le remboursement de l'avance de l'Etat, le versement d'une redevance variant selon le niveau des recettes d'exploitation constaté. Le premier avenant à la concession de l'ACORA, pour la réalisation anticipée du contournement de Bayonne et l'achèvement de l'autoroute A 63 prévoit également une redevance de cette nature, ainsi que le versement à l'Etat d'une fraction du superdividende une fois terminé le remboursement de l'avance.

Ces divers versements ont été calculés, dans tous les cas, de manière que les sommes effectivement payées par le concessionnaire soient équivalentes, dans l'hypothèse la plus vraisemblable, à celles qui résulteraient de l'application de l'indexation.

Le système mis en place, dans le cas des sociétés privées, présente l'avantage d'être plus souple que celui qui fait intervenir l'indexation; il permet à l'Etat de participer à la « bonne fortune du concessionnaire ».

**AVANCES DE L'ETAT (1977)**  
(En milliers de francs.)

<i>Sociétés d'économie mixte :</i>	
ASF .....	21
ESCOTA .....	174
SANEF .....	110
SAPN .....	43
SAPRR .....	»
Sous-total 1.....	<b>348</b>
<i>Privées :</i>	
ACOBA .....	»
APEL .....	»
AREA .....	32
COFIROUTE .....	73
Sous-total 2.....	<b>95</b>
STMB .....	»
Total .....	<b>443</b>

**3. - Endettement des sociétés concessionnaires.**

	ENDETTEMENT au 31 décembre 1977.		REMBOUR- SEMENTS prévus en 1978.	REMBOUR- SEMENTS prévus en 1979.
	Emprunts garantis.	Emprunts non garantis.		
	(En millions de francs.)			
<i>Sociétés d'économie mixte.</i>				
SANEF .....	1 216	620	26	60
SAPRR .....	914	445	50	97
ASF .....	2 527	534	43	159
SAPN .....	560	»	9	33
ESCOTA .....	2 070	390	30	75
Sous-total 1.	7 287	1 989	158	424
<i>Privées.</i>				
ACOBA .....	220	39	»	2
APEL .....	1 006	186	52,7	66
AREA .....	1 465	562	4	19
COFIROUTE .....	1 761	541	13,5	51
STMB .....	312	21	16	29
Sous-total 2.	5 454	1 269	86,2	167
Total .....	12 741	3 258	244,2	591

**4. Programme des travaux pour 1978 et 1979.**

*Montant des travaux (hors intérêts intercalaires).*

	PREVISIONS 1978	PREVISIONS 1979
	(En millions de francs.)	
<i>Secteurs d'économie mixte.</i>		
SANEF .....	196	Montants par société non encore arrêtés.
SAPRR .....	599	
ASF .....	1 207	
SAPN .....	52	
ESCOTA .....	310	
Sous-total 1.....	2 364	2 010
<i>Privées.</i>		
ACOBA .....	158	253
APEL .....	23	13
AREA .....	169	136
Cofiroute .....	516	910
STMB .....	46	132
Sous-total 2.....	912	1 444
<b>Total .....</b>	<b>3 276</b>	<b>3 454</b>

**5. Le financement des sociétés concessionnaires.**

Pour les années 1975 à 1979, la répartition du financement pour les sociétés concessionnaires entre les fonds propres, l'emprunt et les crédits budgétaires se présente comme suit :

	1975	1976	1977	1978	1979
	(En millions de francs.)				
<i>Sociétés d'économie mixte.</i>					
Apports de l'Etat .....	209	445	246	145	195
Emprunts garantis.....	1 013	1 017	1 408	1 958	2 005
Emprunts non garantis.....	546	750	362	385	»
Divers .....	10	»	19	29	»
<b>Total .....</b>	<b>1 778</b>	<b>2 212</b>	<b>2 035</b>	<b>2 517</b>	<b>2 200</b>
<i>Sociétés privées.</i>					
Capital .....	138	57	105	95	110
Apports de l'Etat.....	95	35	139	421	227
Emprunts garantis.....	1 524	700	591	933	1 135
Emprunts non garantis.....	139	193	188	221	»
Divers .....	»	»	5	2	»
<b>Total .....</b>	<b>1 945</b>	<b>985</b>	<b>1 028</b>	<b>1 672</b>	<b>1 472</b>

Détail des prévisions 1978.

	FONDS propres et avances d'action- naires.	APPORTS de l'Etat.	APPORTS des collecti- vités locales et EPR.	EM- PRUNTS non garantis.	EM- PRUNTS garantis.
(En millions de francs.)					
<i>Sociétés d'économie mixte.</i>					
SANEF .....	»	20	»	»	348
SAPRR .....	»	2	29	96	323
ASF .....	»	13	»	96	1 117
SAPN .....	»	»	»	»	7
ESCOTA .....	»	110	»	193	163
Sous-total 1.....	»	145	29	385	1 958
<i>Privées.</i>					
ACOBA .....	12,5	51	»	»	109
APEL .....	»	150	»	»	»
AREA .....	52	120	2	127	200
COFIROUTE .....	2,9	73,6	»	94	600
STMB .....	21,5	26	»	»	24
Sous-total 2.....	94,9	420,6	2	221	933
Total .....	94,9	569,6	31	606	2 891

Détail des prévisions 1979.

	FONDS propres et avances d'action- naires.	APPORTS de l'Etat.	APPORTS des collecti- vités locales et EPR.	EMPRUNTS non garantis.	EMPRUNTS garantis.
<i>Société d'économie mixte.</i>					
SANEF .....	»	»	»	} Montant non encore arrêté par les sociétés.	
SAPRR .....	»	55	»		
ASF .....	»	70	»		
SAPN .....	»	0	»		
ESCOTA .....	»	70	»		
Sous-total 1.....	»	195	»	2 005	
<i>Privées.</i>					
ACOBA .....	22	87	»	20	135
APEL .....	»	»	»	»	»
AREA .....	30	»	»	80	150
COFIROUTE .....	36	110	»	660	
STMB .....	21,5	26	»	90	
Sous-total 2.....	109,5	227	»	1 135	
Total .....	109,5	422	»	3 140	

**6. Statistiques de trafic des principaux tronçons autoroutiers.**  
*Intensité kilométrique (nombre de véhicules par jour).*

SOCIÉTÉS et autoroutes.	TRAFFIC OBSERVÉ				PRÉVISIONS de trafic pour l'année 1977.	DATE de prévision.	DIFFÉ- RENCE en pour- centage.
	1974	1975	1976	1977			
<b>COFIROUTE</b>							
Tronçon commun A 10 - A 11..	21 349	23 093	26 620	28 230	36 050	1970	— 22
A 10 .....	8 755	7 123	11 840	12 200	13 123	1970	— 7
A 11 .....	9 722	10 823	9 310	11 120	13 768	1970	— 19
<b>ACOBÀ</b>							
A 63 .....	>	4 696	4 556	4 747	9 360	1973	— 49
<b>AREA</b>							
Tronçon commun A 43 - A 48..	>	12 059	14 646	16 018	39 000	1971	— 59
A 43 .....	>	6 225	6 886	7 631	14 000	1971	— 45
A 48 .....	>	>	5 347	5 626	22 117	1971	— 74
<b>ESCOTA</b>							
A 8 .....	14 503	15 133	16 395	17 088	15 366	1971	+ 11
<b>ASF</b>							
A 61 .....	>	>	7 192	8 287	10 300	1975	— 20
<b>APEL</b>							
A 4 .....	>	>	>	6 050	14 500	1972	— 59

## ANNEXE N° 3

### La voie d'eau : un mode de transport économique sous-employé.

#### 1. — UNE INFRASTRUCTURE FLUVIALE IMPORTANTE

Le réseau navigable français comprend essentiellement :

— 1 450 kilomètres de voie à grand gabarit, accessibles aux convois de 3 000 tonnes et plus (essentiellement la Seine, l'Oise, le Rhône, le Rhin, la Moselle et le canal Dunkerque—Valenciennes) ;

— 900 kilomètres de voies accessibles aux péniches ou convois de 600 tonnes (essentiellement le canal du Nord et, pour quelques années encore, certaines sections du Rhône et de la Saône) ;

— 3 000 kilomètres de voies accessibles aux bateaux de 250 à 300 tonnes ;

— 900 kilomètres de voies à très petit gabarit accessibles aux bateaux de moins de 250 tonnes.

#### 2. — DISPONIBLE POUR UN MODE DE TRANSPORT ÉCONOMIQUE

Le principal atout du transport des marchandises par voies navigables est son faible prix de revient. A titre indicatif, on peut donner l'échelle suivante comme reflet de la hiérarchie des prix pratiqués :

Transport par grandes barges.....	6
Transport par automoteurs.....	10
Transport par trains complets ou rames techniques (valeur moyenne).....	16
Transport par camion gros porteur à longue distance.....	20

Le transport par voies navigables est un faible consommateur de main-d'œuvre. Dans l'état actuel des choses, malgré l'existence d'un parc de petits bateaux de 300 tonnes encore important par rapport au parc de grandes barges, 15 000 personnes environ permettent de produire en un an 10 milliards de tonnes-kilomètres. Pour la voie d'eau, l'indice d'emploi de la main-d'œuvre est donc de 1,5 personne pour 1 million de tonnes-kilomètres par an alors que ce chiffre est de l'ordre de 2,5 personnes pour le chemin de fer par exemple.

Le transport par voies navigables et, par ailleurs, un faible consommateur d'énergie. Des études récentes montrent en effet que les consommations en grammes équivalent-charbon par tonne-kilomètre offerte sont de l'ordre de :

— pour un convoi poussé de 5 000 tonnes.....	5 gec ;
— pour un train complet (traction électrique).....	6 gec ;
— pour un camion de 25 tonnes de charge utile.....	24 gec.

#### 3. — MAIS QUI, EN DÉPIT DE LA CRISE, DEMEURE SOUS-UTILISÉE

Le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une certaine stagnation et même, du fait du ralentissement de l'activité économique, une régression depuis 1975, comme en témoigne le tableau ci-après.



ANNEES	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes/kilomètres.
1967 .....	97,6	12 960
1968 .....	101,7	13 250
1969 .....	110,2	14 600
1970 .....	110,3	14 600
1971 .....	106,6	13 776
1972 .....	108,7	14 155
1973 .....	108,9	13 800
1974 .....	109,3	13 740
1975 .....	95,6	12 078
1976 .....	92,8	11 983
1977 .....	91,2	11 260
1977 (5 mois).....	37,3	4 507
1978 (5 mois).....	37,6	4 750

Le tonnage total transporté par voie d'eau en 1977, s'est élevé à 91,2 millions de tonnes contre 92,8 millions de tonnes en 1976, marquant ainsi une nouvelle baisse de 1,8 %.

Exprimé en tonnes-kilomètres, le trafic total atteint 11,26 milliards de tonnes-kilomètres contre 11,98 milliards de tonnes-kilomètres, soit une diminution de 6 %.

Cette diminution générale du trafic est la résultante d'une augmentation du trafic rhénan et mosellan : + 9,6 % (30,4 millions de tonnes en 1977 contre 27,7 millions de tonnes en 1976) d'une part, et d'une baisse du trafic autre que rhénan et mosellan : — 6,6 % (60,8 millions de tonnes en 1977 pour 65,1 millions de tonnes en 1976) d'autre part.

Selon la nature du trafic, les variations par rapport à 1976 ont été les suivantes :

#### *Trafic intérieur.*

Le trafic intérieur a subi, par rapport à 1976, une baisse globale de 4,7 % sur les tonnages et de 6 % sur les tonnes-kilométriques. Sur les voies autres que le Rhin et la Moselle cette diminution des tonnages transportés a été ressentie aussi bien sur les transports publics : — 3,7 % (28 millions de tonnes en 1977 contre 29,1 millions de tonnes en 1975) que sur les transports privés : — 5,8 % (22,1 millions de tonnes en 1977 contre 23,5 millions de tonnes en 1976). Par rapport à l'année 1975, les transports publics ont baissé de 2,8 % alors que les transports privés ont enregistré une baisse de 10,4 %.

#### *Exportations.*

En 1977 le trafic d'exportation a atteint 20,1 millions de tonnes, soit une diminution de 4,2 % par rapport à l'année 1976 et une baisse de 10 % par rapport à l'année 1975.

Cette nouvelle baisse de trafic provient essentiellement des sorties de France effectuées par la frontière franco-belge qui n'ont atteint que 3,8 millions de tonnes contre 4,8 millions de tonnes en 1976 (— 20,7 %), alors que l'on remarque une progression de 4,1 % des exportations par la Moselle (3,3 millions de tonnes en 1977 contre 3,2 millions de tonnes en 1976) et une stabilité des exportations par le Rhin (12,9 millions de tonnes en 1977 et 1976).

#### *Importations.*

Le tonnage global des importations s'est accru de 5,2 %, son volume atteignant 12 millions de tonnes, contre 11,4 millions de tonnes en 1976. Cette augmentation est imputable aux importations effectuées par le Rhin (+ 27 %) et par la Moselle (+ 24,9 %).

Les importations par la frontière franco-belge ont, au contraire, régressé de 12,3 %.

*Transit.*

Le tonnage du transit (effectué en presque totalité sur le Rhin) a atteint 8,6 millions de tonnes en 1977, contre 7,4 millions de tonnes en 1976, soit une augmentation de 15,5 %, dépassant ainsi de 8,9 % son volume de 1975 (7,9 millions de tonnes) et de 6,5 % son volume de 1974 (8,05 millions de tonnes).

Les trois principales catégories de marchandises (matériaux de construction, produits pétroliers, produits agricoles) ont connu des variations diverses, selon la nature du trafic.

C'est ainsi que le groupe des matériaux de construction, qui accuse en trafic intérieur une nouvelle baisse de 5,7 % par rapport à 1976, poursuit la régression observée depuis 1970 (ayant atteint 43,5 millions de tonnes en 1969, ce trafic ne totalise plus que 27,2 millions de tonnes en 1977). La baisse sur 1976 a été ressentie également par chaque catégorie de transport : transporteurs publics (— 5,5 %) et transporteurs privés (— 5,9 %). Les transports publics et privés de sables, graviers et cailloux dans la région parisienne ont beaucoup pesé dans cette baisse de trafic :

Les transports publics n'atteignent plus que 4,7 millions de tonnes, soit — 17 % par rapport à 1976 et — 58,1 % par rapport à 1969 (11,2 millions de tonnes) et les transports privés ne totalisent plus que 6,6 millions de tonnes, soit — 8 % par rapport à 1976 et — 30,1 % par rapport à 1969 (9,5 millions de tonnes).

En exportation, par contre, les matériaux de construction ont atteint globalement 10,7 millions de tonnes, soit + 5,6 % par rapport à 1976. Cette hausse de trafic provient principalement d'une reprise du secteur du bâtiment en République fédérale d'Allemagne, qui a reçu 7,3 millions de tonnes en provenance des ballastières françaises du Rhin.

Les produits pétroliers ont enregistré une baisse de 6,1 % en trafic intérieur et de 12,3 % en exportation, alors que les importations voyaient leur volume augmenter de 12,4 %.

La mauvaise récolte de la campagne céréalière 1976-1977 a entraîné une diminution de 15,5 % du trafic intérieur des produits agricoles et de 32,7 % en exportation, baisse qui coïncide avec une importante réduction de la participation de la flotte étrangère en France.

On constate, en définitive, que, globalement, la progression importante (+ 25,8 %) des transports de combustibles minéraux, due à la politique et diversification en matière d'approvisionnement de produits énergétiques, n'a pas permis, en 1977, de compenser la diminution du trafic des matériaux de construction (ce trafic continuant sa régression régulière observée depuis 1969), ni la baisse importante des produits agricoles. Cette baisse a surtout été observée au cours des huit premiers mois, alors qu'on a pu remarquer ensuite, au cours des quatre derniers mois, une nette reprise du trafic des céréales.

Le trafic des matériaux de construction a perdu, quant à lui, 15,2 millions de tonnes depuis 1969.

A l'exception des produits métallurgiques et des minerais qui ont conservé leur niveau d'activité de 1976, les denrées alimentaires (+ 4 %), les engrais (+ 24,4 %), les produits chimiques (+ 4,2 %), ont connu une reprise globale d'activité par rapport à 1976.

\*  
\* \*

Ces évolutions du trafic sont une des nombreuses conséquences de la grave crise économique qui a frappé notre pays comme l'ensemble des économies occidentales.

Il n'en demeure pas moins que nos équipements fluviaux restent sous-utilisés alors qu'ils sont particulièrement économiques, notamment pour l'énergie, et qu'ils recèlent de vastes possibilités de développement.

Certes, la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises est importante : le trafic total annuel représente les deux cinquièmes des tonnes chargées sur wagons et en tonnes-kilomètres un sixième du trafic ferroviaire.

Le transport fluvial est plus utilisé chez nos partenaires européens du Nord de l'Europe, qui développent autour du Rhin et des fleuves adjacents un réseau navigable moderne et cohérent.

Par rapport à l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres (route, rail et voie navigable), le trafic fluvial représente :

— 40 % des tonnes transportées pour les Pays-Bas ;

— 20 % pour la Belgique ;

— 10 % pour la République fédérale d'Allemagne, et seulement 5 % pour la France.

Et cependant la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises pourrait être plus grande : la plupart des voies navigables sont très loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de chemin de fer commencent à l'être. Des terrains industriels sur berges sont disponibles, sur des axes économiques importants où les chefs d'entreprise sont assurés de pouvoir choisir en permanence le moyen de transport le mieux adapté à leurs problèmes particuliers, grâce à l'option offerte par la voie d'eau. De plus, les voies à grand gabarit présentent le plus grand intérêt pour le déplacement des masses indivisibles lourdes et encombrantes, tels les éléments pré-assemblés d'une usine. L'emploi de barges, et même d'automoteurs, permet de réaliser des stockages flottants à bon compte. Enfin, le transport des marchandises par voie d'eau se fait en site propre. Il n'apporte aucune gêne à d'autres activités humaines et cela est particulièrement sensible pour la desserte des grandes agglomérations urbaines.

Dans la conjoncture actuelle, les considérations relatives à l'environnement et à la crise de l'énergie devraient amener un développement notable du transport fluvial.

**Evolution du trafic de marchandises selon le mode de transport.**

ANNEES	ROUTE		-SNCF		VOIE D'EAU		OLEODUC	
	Millions de tonnes.	Milliards de tonnes/ kilo-mètres.	Millions de tonnes.	Milliards de tonnes/ kilo-mètres.	Millions de tonnes.	Milliards de tonnes/ kilo-mètres.	Millions de tonnes.	Milliards de tonnes/ kilo-mètres.
1950 .....	(1)	(1)	152	38,9	43	6,7	(1)	(1)
1960 .....	867	30,6	227	56,9	68	10,3	22	0,9
1970 .....	1 564	66,9	250	70,4	110	14,2	115	29
1975 .....	1 357	78,5	219	64	95	11,9	137	32
1976 .....	1 427	83,9	227	68,5	94	12,2	177	36
1977 .....	1 385	85,5	214	66,2	91	11,3	183	34

(1) Résultats inconnus.

## ANNEXE N° 4

### L'OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION

#### I. — Activité de l'Office en 1977 et 1978.

L'activité de l'Office s'est poursuivie en 1977 et 1978 en s'inspirant des directives contenues dans la lettre d'orientation du Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire en date du 14 juin 1977 qui donnait pour mission à l'Office :

- de faciliter l'adaptation sans heurt du système de l'exploitation réglementée ;
- de limiter la charge que représentent certaines activités traditionnelles de l'Office, notamment en abandonnant les pratiques d'assistance administrative et en généralisant la juste rémunération des services rendus ;
- de contribuer à une action nouvelle de développement du transport fluvial.

Parallèlement, à la suite de la lettre ministérielle, un plan de rétablissement des finances de l'Office était mis en place, qui s'est traduit déjà par une diminution très importante des dépenses de personnel et une compression des effectifs, qui devraient être ramenés à 305 à la fin de l'année 1978.

Les activités de l'Office se composent essentiellement des opérations administratives, industrielles et commerciales, des opérations du parc fluvial (gestion des prêts consentis pour le financement du parc) et des opérations réalisées pour le compte de l'État. L'Office gère aussi le fonds de la loi Morice destiné à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables. Ce fonds connaît une situation financière difficile, car la diminution du trafic s'est traduite par une diminution sensible du produit des taxes.

Les dépenses de fonctionnement de l'Office sont couvertes essentiellement par la participation de l'État, la contribution des usagers, sous la forme des taxes de visa et d'exploitation, et les recettes propres de l'Office.

Les versements de l'État à l'Office national de la navigation correspondent à une participation aux frais de fonctionnement de l'Office, qui comprennent des dépenses de personnel et des dépenses de fonctionnement courant.

L'augmentation prévue pour 1979 a été calculée selon les dispositions budgétaires générales relatives aux dépenses de personnel à concurrence du pourcentage des dépenses de fonctionnement de l'Office représentant des dépenses de personnel et, pour le solde, suivant les dispositions budgétaires relatives aux autres dépenses de fonctionnement.

**II. — Comptes d'exploitation et budget de l'Office national de la navigation.**

L'évolution du compte d'exploitation des opérations administratives et commerciales de l'Office national de la navigation est donnée par le tableau suivant :

(En millions de francs.)	1977 résultat.	1978 Prévisions.	1979 Prévisions.
<i>Charges.</i>			
Frais de personnel.....	27,7	27,2	28,9
Impôts et taxes.....	2,2	1,9	2
Frais divers de gestion et TFSE.....	4,2	6,8	7,3
Amortissements et provisions.....	0,9	0,7	0,8
Pertes et profits.....	0,2	0,3	0,3
<b>Total .....</b>	<b>35,2</b>	<b>36,9</b>	<b>39,3</b>
<i>Recettes.</i>			
Taxes de visa et d'exploitation.....	6,4	7,5	8,5
Subvention d'exploitation de l'Etat.....	17,3	18,8	20,4
Prestation des services de tractions.....	1,9	1,9	2
Loi Morice.....	1,4	1,5	1,8
Parc fluvial.....	0,3	0,4	0,4
Autres produits.....	5,3	4,7	4,4
Déficit d'exploitation.....	2,6	2,1	1,8
<b>Total .....</b>	<b>35,2</b>	<b>36,9</b>	<b>39,3</b>

L'évolution constatée en 1977 ou prévisible en 1978 et 1979 de la situation financière de l'Office national de la navigation montre les premiers effets du plan de redressement que les autorités de tutelle ont établi pour l'Office, à la suite des remarques faites par la Cour des comptes dans le rapport public de 1976.

Ce plan insistait plus particulièrement sur la nécessité d'une réduction importante des dépenses de personnel de l'Office, et de nouvelles compressions auront lieu en 1978 et 1979 ; l'effectif retenu pour 1979 en ce qui concerne les services administratifs correspond à celui du plan de redressement pour l'année 1980.

Les prévisions budgétaires pour 1978 et 1979 confirment la tendance au rétablissement progressif de l'équilibre des charges et des recettes de l'Office. Les déficits d'exploitation actuellement prévus pour 1978 et 1979 ne devraient plus représenter que 5,7 % et 4,7 % du budget de l'Office contre 7,49 % en 1977 et 9,17 % en 1976 ; ils seront couverts par prélèvement sur le fonds de roulement de l'Office.

## ANNEXE N° 5

### L'EQUIPEMENT DES VOIES NAVIGABLES

#### 1. Le réseau à grand gabarit.

Pour le réseau à grand gabarit, les principaux aménagements prévus en 1979, hormis la liaison Rhin—Rhône qui sera examinée plus en détail, concernent la poursuite des travaux sur l'Escaut et la Deûle afin de réaliser la liaison avec le réseau belge pour 1981 au plus tard. En outre, sur la Moselle, seront achevés en 1979 les travaux de la liaison Frouard—Toul—Neuves-Maisons.

Sur la Petite Seine, après avoir atteint Bray, les travaux d'aménagement au grand gabarit seront progressivement poursuivis en direction de Nogent-sur-Seine. Sur l'Oise, des courbes trop accentuées gênent encore la navigation des grands convois poussés. Il est en particulier prévu de rescinder une courbe proche de la centrale de Champagne-sur-Oise.

#### 2. Rhin—Rhône.

Pour Rhin—Rhône, les principaux travaux prévus en 1979 portent sur la poursuite de l'aménagement de la Saône et de la liaison Rhône—Fos-Port-de-Bouc.

La mise à grand gabarit de la Saône et du Rhône depuis Laperrière jusqu'à la Méditerranée, soit sur une longueur de 540 kilomètres, devrait être effective pour 1981 au plus tard.

De leur côté, les travaux d'aménagement à grand gabarit de la liaison Saône—Rhin viennent d'être déclarés d'utilité publique par décret du 29 juin 1978.

Les acquisitions de terrains vont donc pouvoir commencer. Cependant, l'exécution des travaux proprement dits demeure subordonnée à la mise au point d'un programme de financement.

Par ailleurs, la désignation du maître d'ouvrage, au cas où l'Etat n'assumerait pas cette maîtrise, fera l'objet d'un projet de loi qui sera soumis au Parlement.

#### 3. Le réseau à petit gabarit.

Sur le réseau à petit gabarit qui est à la fois très étendu et très ancien, les besoins en crédits d'entretien et de grosses réparations sont importants. A cet effet, différentes dispositions ont été prises qui peuvent se résumer ainsi :

— en vue d'améliorer la sécurité de la navigation et des riverains, un programme de réparation ou de reconstruction des barrages les plus atteints est entrepris. C'est ainsi que, faisant suite à l'engagement des travaux de reconstruction des barrages d'Evry et de Denouval sur la Seine seront exécutées, en 1979, des réparations importantes à deux barrages sur l'Yonne (Saint-Martin et Saint-Bond) et à un barrage sur la Marne (Courtaron) ;

— en vue de sauvegarder le patrimoine national et l'outil que représente le réseau Freycinet, il est prévu de procéder à la remise en état d'itinéraires fréquentés, permettant ainsi de tirer parti directement des travaux exécutés, alors qu'une dispersion des crédits ne procure aucun avantage notable aux usagers. En s'associant financièrement à l'Etat pour l'exécution de ces travaux, les régions permettent un engagement plus rapide de ces opérations. On peut citer, à cet égard, le programme de

remise en état de l'itinéraire Saint-Mammès—Le Guétin (près de Nevers), d'un montant de 48 millions de francs (valeur 1978) qui porte sur environ 100 km de voies à petit gabarit, auquel les régions du Centre et de l'Île-de-France apportent un fonds de concours de 45 % ;

— dans la mesure où des voies à petit gabarit ne sont pratiquement plus utilisées par la navigation commerciale, des propositions de mise en concession seront présentées aux collectivités locales, afin de développer des activités de tourisme et de plaisance, ou, en cas d'impossibilité, ces voies seront déclassées. Ainsi, cet élagage permettra de concentrer sur la partie active du réseau l'essentiel des crédits.

#### 4. Les ports fluviaux.

Les crédits inscrits au chapitre 63-31, article 10 « Ports fluviaux. — Ports et infrastructures fluviales de plaisance » ont pour objet de permettre à l'Etat :

— d'une part, de subventionner l'adaptation de l'équipement des ports fluviaux de commerce, en liaison avec les améliorations apportées au réseau de voies navigables ;

— d'autre part, en matière d'infrastructures de plaisance, d'apporter son concours à l'aménagement des voies d'eau.

Pour ce qui concerne les ports fluviaux de commerce, les critères de répartition sont essentiellement ceux de l'efficacité de l'investissement en matière de développement du trafic et de la rentabilité économique.

Pour les ouvrages intéressant la plaisance, les critères de répartition sont essentiellement basés sur les besoins réels, l'état d'avancement du projet et sur les possibilités de monter un schéma de financement valable.

En toute hypothèse, lorsqu'il s'agit d'opérations de catégorie II, c'est-à-dire d'intérêt régional, c'est au préfet de région qu'il appartient d'autoriser les travaux correspondants, d'affecter le montant des crédits qui lui sont délégués et, en particulier, de fixer le taux de la subvention de l'Etat en respectant les taux limites prévus.

Pour ce qui concerne les crédits de paiement, aucune répartition n'a encore été faite car il conviendra d'établir, au préalable, la situation exacte, dans chaque région, à la fin de l'année 1978.

## ANNEXE N° 6

### LES PROBLEMES DE L'EAU

#### CHAPITRE 35-33. — PROBLÈMES DE L'EAU EN MÉTROPOLE : EXPLOITATION (Montant : 5,15 millions de francs.)

Article 20. — *Sauvegarde des ressources en eau*..... 3,38 millions de francs.

Les crédits de ce chapitre sont destinés à assurer le fonctionnement des services d'annonce des crues, des services chargés des mesures de débit des cours d'eau, notamment en période de crue, des services hydrologiques centralisateurs et des cellules départementales d'intervention contre la pollution.

Ils rémunèrent l'entretien des réseaux d'observation et les mesures de routine de la qualité des eaux superficielles et des eaux de la mer.

Article 30. — *Protection contre les eaux*..... 1,16 millions de francs.

Ces crédits sont destinés à l'entretien des lits des cours d'eau domaniaux non navigables.

60 % de ces crédits sont utilisés pour l'entretien de la Loire et 18 % pour celui du Cher.

Le reste permet la réalisation de quelques opérations limitées d'entretien.

Article 40. — *Recherche scientifique et technique*..... 0,08 million de francs.

Ces crédits sont destinés à la poursuite des études entreprises sur des bassins versants expérimentaux.

#### CHAPITRE 35-34

Article 20. — *Problèmes de l'eau dans les départements d'outre-mer* ..... 0,32 million de francs.

Ce crédit, destiné à l'entretien courant des cours d'eau, sera réparti entre les quatre principaux Départements d'Outre-Mer, la Réunion, la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane, en fonction des besoins de ceux-ci.

#### CHAPITRE 53-33. — PROBLÈMES DE L'EAU EN MÉTROPOLE : EQUIPEMENT (Montant total : 43,20 millions de francs.)

Chapitre 53-33/10. — *Etudes* : 7,40 millions de francs.

Les crédits de ce chapitre rémunèrent les études générales et les études au niveau des bassins.

a) *Etudes générales* :

Ce sont, par exemple, les études dans le domaine de l'annonce des crues et de l'hydrologie (amélioration des connaissances hydrologiques et des relations pluie-débit visant notamment à l'amélioration de l'annonce et de la prévision des crues, études économiques pour la rentabilité et la modernisation de l'annonce des crues, études économiques pour améliorer la programmation des travaux de défense des lieux habités contre les inondations et contre les tempêtes, etc.), ainsi que dans le domaine de la pollution (calcul des émissaires en mer et calcul de la diffusion de la pollution dans l'optique, notamment, du respect des normes pour les eaux de baignade et des eaux conchylicoles, capacité d'acceptation du milieu marin, etc.).



b) Etudes de bassin :

Il s'agit d'études menées par les services extérieurs du ministère, notamment les services centralisateurs de bassin et les services maritimes et de navigation, études coordonnées par les comités techniques de l'eau et les missions déléguées de bassin dans les divers domaines de l'eau (hydraulique, hydrologie, pollution).

Chapitre 53-33 20. — Sauvegarde des ressources en eau : 3,2 millions de francs.

Les crédits de ce chapitre rémunèrent la réalisation de divers travaux et d'équipements de mesure (stations de l'inventaire national de la pollution) et de télémesure, notamment pour assurer un service d'annonce de crues rapide, fiable et efficace. Les crédits de 1978 ont permis d'amorcer ou de poursuivre, à cet effet, la mise en place de réseaux automatiques dans les bassins de la Garonne, des Pyrénées-Orientales et du Gard, avec des fonds de concours des collectivités locales très sensibilisées aux problèmes des crues, s'élevant à 50 % du coût.

Pour 1979, la dotation prévue permettra la poursuite des opérations engagées, à l'exception de l'équipement complémentaire des cellules de lutte contre la pollution, qui ne pourra être assuré en 1979, soit :

Équipement de télémesure :

Garonne .....	1,0 MF
Pyrénées-Orientales .....	0,7 MF
Gardons .....	0,67 MF
Stations de l'inventaire national de la pollution.....	0,83 MF
<hr/>	<hr/>
Total .....	3,2 MF

Chapitre 53-33 30. — Protection contre les eaux : 12,6 millions de francs.

Les crédits de ce chapitre rémunèrent les travaux de défense contre les eaux dans les cas où l'Etat est maître d'ouvrage. C'est le cas, par exemple, des digues de la Loire, de l'aménagement de l'Isère, de quelques digues de défense contre la mer (île de Noirmoutier).

Ils permettent également d'assurer quelques travaux de remise en état ou de recalibrage de cours d'eau domaniaux, rendus inéluctables en l'absence d'entretien suivi.

En 1978, sur la dotation de 12,6 millions de francs, 7 millions de francs ont été consacrés au renforcement des digues de la Loire, travaux qu'il convient de poursuivre afin que leur achèvement puisse coïncider avec la fin des travaux de construction du barrage de Villerest.

Les collectivités locales (départements) montrent leur intérêt à ces travaux de première nécessité par l'apport de fonds de concours égal aux fonds du Trésor. En outre, l'établissement public régional a mis en œuvre un programme complémentaire pour accélérer le renforcement des digues.

#### CHAPITRE 53-34

Article 20. — *Sauvegarde des ressources en eau et protection contre les eaux dans les départements d'Outre-Mer* : 1,3 million de francs.

En 1978, la plus grande partie des crédits a été allouée à la Réunion (0,75 million de francs) pour le curage des ravines de façon à limiter les dégâts causés par les cyclones, et à la Guyane (0,4 million de francs), notamment pour des études hydrologiques, les dotations de la Martinique et de la Guadeloupe étant respectivement de 0,10 et 0,05 million de francs.

En 1979, la répartition des crédits devrait être analogue à celle de 1978.

#### CHAPITRE 63-33. — PROBLÈMES DE L'EAU EN MÉTROPOLE. — SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT (Montant : 44 millions de francs.)

Article 10. — *Etude de la ressource en eau* : 0,5 million de francs.

Il s'agit d'études dans le domaine de l'eau pour lesquelles les maîtres d'ouvrage sont des collectivités locales qui demandent une subvention de l'Etat.

Article 20. — *Protection contre les eaux, barrages* : 43,5 millions de francs.

Barrages (opérations de catégorie I).

— Opérations en cours :

Le Ministère des Transports participe actuellement à hauteur de 15 %, au financement du barrage de Villerest-sur-la-Loire (département de la Loire). Les travaux principaux ont été engagés en juin 1978.

— Opérations prévues pour 1979 et montant des autorisations de programme dont l'affectation est prévue (barrage de Villerest) : 14 millions de francs.

Travaux de défense contre les eaux, autres que les barrages  
(opérations de catégorie II).

Le montant prévu des autorisations de programme pour 1979 est de : 29,5 millions de francs.

Ces travaux concernent aussi bien la défense contre les rivières que la défense contre la mer.

Il s'agit d'opérations déconcentrées pour lesquelles les autorisations de programme sont déléguées aux préfets de région. Leur nombre dépasse la centaine.

Elles consistent en travaux de construction de digues, de protection des berges ou de rivages et de recalibrages de lits des cours d'eau.

CHAPITRE 63-34

Article 20. — *Protection contre les eaux dans les départements d'Outre-Mer* : 3,2 millions de francs.

En 1978, la totalité de la dotation a été déléguée à la Réunion pour la poursuite de l'endiguement de la ravine des Patates à Durand.

En 1979, la plus grande partie des crédits sera affectée à la Réunion pour la continuation de ces travaux d'endiguement.