

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

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

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XI

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, président; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaux, Jean-Marie Bouloux, Amédée BouquereL, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégègère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugé, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechensault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Piniat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René TraverT, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légial.) : 560 (et annexes), 570 (annexe 41), 575 (tome XXI)
et in-8° 79.

Sénat : 73 et 74 annexe 31, tome III (1978-1979).

Loi de finances. — Routes et voies navigables.

SOMMAIRE

	Page
Introduction	3
I. — Les routes	7
A. — <i>Les programmes d'entretien</i>	9
— Les renforcements coordonnés	9
— Les crédits d'entretien du chapitre 33-20	10
B. — <i>Les programmes de développement de l'infrastructure</i>	15
— Le programme autoroutier	15
— Le réseau national et la voirie urbaine	19
C. — <i>Le programme d'équipement et d'exploitation</i>	21
— La sécurité routière	21
— La régulation du trafic	24
D. — <i>Les subventions aux collectivités locales</i>	27
— L'entretien du réseau routier national déclassé	27
— La tranche locale du F.S.I.R.	28
II. — Les voies navigables	31
A. — <i>Le programme d'action prioritaire n° 6</i>	31
B. — <i>Les autres grandes liaisons</i>	35
C. — <i>Le réseau à petit gabarit</i>	36
D. — <i>Les crédits d'entretien et d'exploitation</i>	37
Examen en commission	39
Annexes :	
N° 1. <i>Evolution des dépenses routières et autoroutières en francs constants et courants depuis 1968</i>	41
N° 2. <i>Les charges d'entretien et de construction des routes et les recettes procurées par les routes</i>	43
N° 3. <i>Réseau français des voies navigables à grand gabarit : réalisations et projets</i>	44

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rattachement des crédits des routes et voies navigables au budget du ministère des Transports marque sans doute la reconnaissance des liens existant entre la réalisation des infrastructures et les interventions réglementaires et financières relatives aux transports ; mais il a aussi pour objet d'assurer une meilleure *coordination* et, donc, une plus grande efficacité de chacun des grands moyens de transport : rail, route et voie d'eau.

Cette réforme s'inspire manifestement des conclusions du rapport Guillaumat qui, sans constituer la politique officielle des pouvoirs publics, traduit cependant la volonté d'une perspective globale où l'articulation des moyens de transport se résout dans une *concurrence accrue* et, à travers celle-ci, dans un effort de *vérité des prix*.

Mais ces préoccupations libérales ne peuvent méconnaître les caractéristiques propres à chacun des grands moyens de communication, notamment en ce qui concerne les possibilités de gestion : ainsi que le souligne le rapport Guillaumat, tandis que dans le transport ferroviaire c'est l'usager qui se voit imputer les dépenses d'infrastructures, celles-ci sont essentiellement financées par la voie budgétaire pour les transports routiers et fluviaux.

Compte tenu de cette spécialité des routes et voies navigables, on ne peut guère apprécier la portée pratique de certaines recommandations comme la tarification à l'équilibre budgétaire.

Toutefois, c'est dans cette perspective que les auteurs du rapport proposent la mise en place de centres de gestions des infrastructures au statut juridique encore indéterminé — établissement public, simple compte de gestion... — disposant d'une assez large autonomie et dotés d'une comptabilité propre. En ce qui concerne les secteurs différenciés que sont les transports routiers et les transports de navigation intérieure, pour lesquels les recettes d'usage des infrastructures ne sont que d'origine fiscale, la part de ces recettes revenant à un centre de gestion serait égale aux coûts marginaux sociaux correspondants, augmentés, le cas échéant, de péages d'équilibre.

C'est ainsi qu'est suggérée la création :

— d'un centre de gestion unique pour les routes nationales et les autoroutes non concédées ;

— un ou, éventuellement, deux centres pour les voies navigables ;

— un centre de gestion par département pour les voies départementales.

Il n'en reste pas moins que, d'une façon générale, le rapport met l'accent sur une certaine autonomie des financements, qui suppose l'affectation de la fiscalité spécifique pesant sur les transports. Une telle organisation financière — qui s'applique d'ailleurs mieux aux routes qu'aux voies navigables — se traduirait par un *retour aux principes qui ont présidé à la création du Fonds spécial d'investissement routier — F.S.I.R.* : il est clair, en effet, qu'aujourd'hui ce fonds n'a plus rien d'un vrai compte d'affectation spéciale, puisque ce sont les recettes qui sont adaptées aux investissements dont le montani est déterminé en fonction de la conjoncture et non les investissements qui s'adaptent aux ressources affectées.

Ainsi, malgré la priorité reconnue aux investissements d'infrastructure par les pouvoirs publics, force est de reconnaître que l'effort financier n'a connu depuis 1972 qu'une croissance très faible en francs courants qui marque bien souvent des réductions drastiques en francs constants.

C'est ainsi que l'on constate que, non seulement il a fallu reporter l'échéance du programme d'action prioritaire n° 6 relatif à la liaison mer du Nord - Méditerranée, mais encore que la réalisation du programme autoroutier de juin 1977 n'est pas assurée, tandis qu'apparaît un manifestement déficient, l'entretien de certaines parties du réseau, aussi bien en ce qui concerne les routes que les voies navigables.

Telles sont les considérations générales que votre Commission désire faire avant de procéder à l'examen des crédits des routes et voies navigables.

EVOLUTION DES CREDITS DE LA DIRECTION DES ROUTES ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE

(En millions de francs.)

Programmes	1978			Projet de loi de finances 1979		
	Dotations ordinaires	Autorisations de programmes	Total	Dotations ordinaires	Autorisations de programmes	Total
Autoroutes de liaison	»	1.435	1.435	»	1.270	1.270
Rase campagne et D.O.M.	116,2	1.125	1.241,2	123,1	1.240	1.363,1
Milieu urbain	»	900,8	900,8	»	1.073	1.073
Développement de l'infrastructure	116,2	3.460,8	3.577	123,1	3.583	3.706,1
Renforcements coordonnés	836,2	498,4	498,4	»	578,3	578,3
Entretien	»	66,6	902,8	880,9	177,2	1.058,1
Viabilité hivernale	73,6	»	73,6	76,6	»	76,6
Parcs et centres autoroutiers	12,9	25,8	38,7	18,1	26	44,1
Entretien	922,7	590,8	1.513,5	975,6	781,5	1.757,1
Sécurité et circulation	47	346,7	393,7	48,7	397,1	445,8
Formation des conducteurs	113	»	113	127	»	127
Equipement et exploitation	160	346,7	506,7	175,7	397,1	572,8
Total	1.198,8	4.398,3	5.597,2	1.274,4	4.761,6	6.036
(Variations en pourcentage)		»		(+ 6,3)	(+ 8,3)	(+ 7,8)

I. — LES ROUTES

Si le budget des routes, qui doit atteindre pour 1979 plus de 6 milliards de francs, compte tenu des crédits du Fonds spécial d'investissement routier, a été multiplié par 2,25 en francs courants depuis 1968, l'évolution en valeur réelle apparaît défavorable, puisqu'il y a une baisse, en francs constants, de près de 10 %. Comme le démontre le graphique figurant en annexe, la diminution atteint même plus de 20 % par rapport à 1972 et 36 % par rapport à 1975, année au cours de laquelle avait été mis en œuvre le plan de soutien de l'économie. La chute a été particulièrement brutale de 1977 à 1978 puisque, toujours en francs constants, les crédits diminuent de plus de 20 %.

Dans ces conditions, l'augmentation de près de 8 % des crédits gérés par la Direction des routes pour 1979 n'apparaît guère satisfaisante car elle permet à peine le maintien des dotations en volume. En outre, les crédits diminuent de 1,6 % en moyens de paiement, soit d'à peu près 10 % en francs constants, ce qui ne peut que contribuer à perpétuer la crise que traverse actuellement le secteur des travaux publics.

EVOLUTION DES CREDITS DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN (1972-1979)

	Rendement coordonné	Indice 1972 = 100 francs constants	Entretien	Indice 1972 = 100 francs constants	Vieillesse diversité	Loi/ce	Fonds et autres autres	Indice	Total	coordonné Indice
1972	455,1	100	455,1	100	51,5	100	30,5	100	992,2	100
1973	505,2	101,2	453,6	90,9	56,5	100	49	146,6	1.064,3	97,8
1974	550	99	522,9	89,3	55,2	83,3	54,9	140	1.213	95
1975 :										
— Prévisions initiales	714,5	108,5	621,3	94,5	52	70	32,1	73	1.419,9	99,1
— Après plan de développe- ment de l'économie	1.150,5	174,9	856,3	130,3	52	70	32,1	73	2.090,9	146
1976	750	103,1	740	101,7	66	80,1	43	88,3	1.599	100,8
1977 (prévisions initiales compa- rables aux années précédentes)	(600)	74,8	(890,3)	111	(69)	76	(46,1)	86	(1.605,4)	91,9
— Prévisions initiales après reclassement des dépenses .	586,3	73,1	826,4	103,1	61,6	67,9	46,1	86	1.520,4	87
— Fonds d'action conjonctu- relle	165	"	"	"	"	"	"	"	165	"
Total	751,3	93,7	826,4	103,1	61,6	67,9	46,1	86	1.685,4	96,5
1978	498,4	57,3	902,8	103,8	73,6	71,7	38,7	66,4	1.513,5	79,8
1979 (projet)	578,3	61,2	1.057,2	112	76,6	71,2	45	71	1.757,1	85,4

A. — Les programmes d'entretien.

Le tableau ci-joint donne l'évolution depuis 1972 des crédits affectés aux programmes d'entretien en francs courants et en indice à francs constants. C'est ainsi qu'à l'augmentation de 70 % en valeur nominale correspond une diminution de près de 20 % en volume. Cette évolution défavorable ne touche pas cependant les crédits d'entretien proprement dits qui atteignent l'indice 104.

En fait, les crédits prévus pour 1979, qui sont en croissance de plus de 16 % pour se monter à 1.757 millions de francs ne permettront pas de rattraper le retard ainsi accumulé.

Les renforcements coordonnés.

La baisse générale de l'effort financier a surtout été sensible pour les renforcement coordonnés dont les crédits ont diminué, en francs constants, de plus de 40 % de 1972 à 1977, après s'être maintenus jusqu'en 1976, grâce aux efforts réalisés dans le cadre du plan de soutien de l'économie : l'indice en volume, qui avait atteint 175 en 1975, était retombé à 103 en 1976 et 94 en 1977, malgré l'intervention du Fonds d'action conjoncturelle, pour atteindre 57,3 seulement en 1978.

Sur le plan des réalisations physiques, le tableau ci-dessous montre un net ralentissement des réalisations.

Années	Longueur d'itinéraire renforcé dans l'année	Longueur cumulée d'itinéraire renforcé en fin d'année
1971	1.700	3.200
1972	1.400	4.600
1973	1.350	5.950
1974	1.670	7.620
1975	2.560	10.180
1976	1.350	11.530
1977	1.350	12.880
1978 (prévisions)	820	13.700
1979 (prévisions)	850	14.550

Les crédits prévus pour 1979 atteignent 578,3 millions de francs, soit une augmentation de plus de 16 %. Cette augmentation substantielle ne devrait permettre d'augmenter les réalisations que de 50 kilomètres de plus par rapport à 1978, soit 850 kilomètres. A la fin de 1979, ce sera tout de même la moitié du réseau national routier qui aura fait l'objet de renforcements coordonnés.

Les crédits d'entretien du chapitre 35-20.

Parmi ces crédits d'entretien, ceux relatifs à l'entretien proprement dit connaissent une évolution plus satisfaisante que ceux affectés à l'amélioration de la viabilité hivernale ou à l'entretien des parcs et des centres autoroutiers.

OPÉRATIONS D'ENTRETIEN (1972-1979)

	1972	1973	1974	1975 (2)	1976	1977	1978 prévisions	1979 prévisions
1. Crédits (1) (en millions de francs courants).								
— Entretien des A.R.N.C. et voies assimilées	20	40,5	56,6	79,6	104,8	148,7	176,8	230
— Entretien préventif des R.N.	»	77,2	128,7	192,7	288,8	378,8	393,8	486
— Entretien curatif des R.N. :								
Dont :								
— Dotation courante	231,3	163,8	198,9	205	176,3	141,3	135,3	145,3
— Grosses réparations	163,5	99,2	89,8	306,6	80,3	46,7	45,6	24
Total	395,3	263	288,7	511,6	256,6	188	180,9	169,3
2. Dépenses moyennes au kilomètre (en francs courants).								
— Entretien des A.R.N.C. et voies assimilées (3)	29.400	48.700	55.100	74.800	91.400	121.400	141.400	170.000
— Entretien préventif des R.N.	»	23.900	24.300	26.400	31.300	33.400	30.800	36.500
— Entretien curatif des R.N.	5.400	7.200	10.750	21.800	12.300	10.150	10.500	10.300
3. Réalisations physiques (longueurs entretenues en kilomètres).								
— A.R.N.C. et voies assimilées (3)	680	831	1.027	1.064	1.147	1.225	1.250	1.350
— R.N. soumises à entretien préventif (4) ..	»	3.236	5.303	7.311	9.125	11.553	12.796	13.312
— R.N. soumises à entretien curatif	72.968	33.824	26.848	23.498	20.823	18.516	17.189	16.474

(1) Non compris les crédits affectés à certains équipements (éclairage, etc.) ainsi qu'à la subvention à la ville de Paris.

(2) Y compris les crédits attribués au titre de l'opération soutien ».

(3) A.R.N.C. : autoroutes non concédées.

(4) Non compris les sections dont l'entretien préventif est décalé (chantiers en cours etc.).

En effet, tandis que les dotations affectées à ces deux dernières actions diminuaient de plus de 30 % en volume entre 1972 et 1977, celles consacrées à l'entretien étaient en augmentation lente mais constante pour atteindre l'indice 103,8 en 1977.

De telles constatations appellent plusieurs observations. En premier lieu, il est probable que les évolutions seraient encore plus défavorables si l'on tenait compte non de l'indice I.N.S.E.E. de la hausse du prix de la formation brute de capital fixe par les administrations, mais de l'index T.P. 343 relatif aux coûts des travaux routiers. En second lieu, l'effort effectué en matière d'entretien résulte directement, ainsi qu'en témoignent les tableaux ci-joints, de la politique des renforcements coordonnés qui suppose un développement de l'entretien préventif, dont le coût est beaucoup plus élevé que celui de l'entretien curatif traditionnel. En dernier lieu, votre Commission constate que si, pour 1979, l'effort est poursuivi pour ce qui est de l'entretien proprement dit, dont les crédits atteignent 1.057,2 millions de francs, il n'en est pas de même en matière de viabilité hivernale dont les dotations — 76,6 millions de francs — sont en croissance faible de 4 % par rapport à 1978.

Les tableaux ci-joints donnent la ventilation par région des crédits de programme entretien ainsi que certains indicateurs physiques de résultat.

RÉPARTITION DES CRÉDITS D'ENTRETIEN PAR RÉGIONS
(Y compris les fonds de concours mais non compris la subvention aux chaudières de Paris.)

Autorisations de programme + dépenses ordinaires.

(En milliers de francs.)

Régions	1972	1973	1974	1975	Opérations de soutien	1976	1977	1977/1972	1977/1975
01 Nord	23.621	25.926	22.809	28.617	12.640	32.899	36.116	152,9	87,8
02 Picardie	16.349	24.510	21.195	17.291	5.124	27.286	24.736	151,3	110,3
03 Région parisienne	55.071	54.027	78.737	73.306	24.990	122.235	161.272	292,8	164,1
04 Centre	24.307	25.466	25.274	27.037	12.665	37.841	32.691	134,5	82,3
05 Haute-Normandie	11.196	8.133	11.163	13.684	5.975	11.363	23.257	207,7	118,3
06 Basse-Normandie	8.603	6.345	7.007	13.870	10.220	17.803	17.720	206	76,7
07 Bretagne	11.874	5.042	11.734	15.739	8.115	23.457	22.543	189,9	94,5
08 Pays de Loire	13.733	12.111	14.581	23.795	4.990	24.711	30.137	219,4	104,6
09 Poitou-Charentes	9.921	7.891	9.040	11.353	4.044	14.485	17.426	175,6	113,2
10 Limousin	7.257	6.735	11.429	7.690	2.960	8.925	12.611	173,8	111,4
11 Aquitaine	14.638	19.664	15.108	20.018	10.940	21.726	29.965	204,7	96,8
12 Midi-Pyrénées	18.979	16.109	19.375	23.459	14.845	18.011	40.209	213,6	105,8
13 Champagne	26.788	22.070	22.901	34.688	6.325	39.112	34.942	130,4	83,2
14 Lorraine	20.714	24.726	30.159	40.354	6.205	44.725	41.975	202,6	90,1
15 Alsace	7.497	9.988	15.861	16.078	6.130	12.867	15.774	210,4	71
16 Franche-Comté	15.101	11.650	20.619	24.067	6.695	20.530	19.997	132,6	65
17 Bourgogne	16.330	16.439	20.667	15.683	14.440	16.317	20.404	197,5	67,7
18 Auvergne	18.365	13.605	13.213	17.136	5.795	10.842	13.337	83,5	66,8
19 Rhône-Alpes	43.526	58.481	63.764	68.220	22.980	68.723	78.410	180,1	85,9
20 Languedoc	17.080	16.659	29.760	20.492	13.515	13.490	15.305	89,6	45
21 Provence-Côte d'Azur	30.243	35.990	36.187	39.576	22.325	39.685	53.286	176,1	86
22 Corse	6.081	6.070	6.543	4.601	3.305	4.059	7.664	126	96,9
D.O.M.	13.030	13.880	20.139	24.942	9.720	21.252	20.790	159,5	59,9
Divers	8.947	1.308	5.556	22.149	—	50.031	50.437	563,7	227,7
Total	437.251	442.825	532.821	603.845	234.943	702.375	823.343	188,2	98,1

Nombre de kilomètres d'itinéraires renforcés au 1^{er} janvier 1978.

Nord	495
Picardie	904
Région parisienne	382
Centre	1.065
Haute-Normandie	531
Basse-Normandie	401
Bretagne	507
Pays de la Loire	796
Poitou-Charentes	618
Limousin	429
Aquitaine	689
Midi-Pyrénées	932
Champagne	957
Lorraine	796
Alsace	331
Franche-Comté	715
Bourgogne	559
Auvergne	545
Rhône-Alpes	1.188
Languedoc	421
Provence-Côte d'Azur	365
Corse	120
Total	13.746

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

**EVOLUTION EN FRANCS COURANTS ET EN FRANCS CONSTANTS
DES CRÉDITS DU PROGRAMME DES DÉVELOPPEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE (1972-1979)**

	Construction d'autoroutes en zone campagne		Amélioration et extension du réseau routier en zone campagne		Amélioration et extension du réseau urbain		Total développement de l'infrastructure	
	En milliers de francs courants	Indice En francs constants	En milliers de francs courants	Indice En francs constants	En milliers de francs courants	Indice En francs constants	En milliers de francs courants	Indice En francs constants
1972	395	100	1.100	100	1.484	100	2.979	100
1973	657,2	151,8	1.191	98,8	1.537	94,5	3.385,2	103,7
1974	785,7	154,6	1.395	98,6	1.633	85,5	3.813,7	99,5
1975 :								
— Prévisions initiales	900	157,8	1.429	89,9	1.508	70,3	3.837	89,2
— Après plan de développement de l'économie	900	157,8	1.978	124,5	1.698	79,2	4.576	106,4
1976	1.065	168,7	1.313,9	74,7	1.592,6	67,1	5.971,5	83,4
1977 (prévisions initiales comparables aux années précédentes)	(1.291,9)	185,7	(1.317)	68	(1.330,9)	50,9	(3.939,8)	75,1
— Prévisions initiales après reclassement de dépenses	1.175,1	168,9	1.358,2	70,1	1.055,4	40,3	3.588,7	68,4
— Fonds d'action conjoncturelle	85		566,8		280		931,8	
Total	1.260,1	181,1	1.925	99,4	1.535,4	51,1	4 520,5	86,2
1978	1.435	190,1	1.241,2	59	900,8	31,7	3.577	62,8
1979 (projet)	1.270	155,1	1.363,1	59,7	1.073	34,9	3.706,1	60

B. — Les programmes de développement de l'infrastructure.

Les crédits de modernisation de l'infrastructure connaissent une évolution tout à fait semblable à celle des crédits d'entretien : la hausse nominale des dotations, très importante en 1975 et 1977, compte tenu des opérations financées dans le cadre du Plan de soutien et du Fonds d'action conjoncturelle, dissimule une forte baisse en valeur réelle : l'ensemble des crédits destinés aux programmes développement de l'infrastructure ont ainsi diminué de 37,2 % en francs de 1972 à 1978.

Les crédits prévus pour 1979, d'un montant de 3.706,1 millions de francs, en hausse de 3,6 % par rapport à 1978, ne devraient pas permettre de renverser cette tendance puisque la baisse en volume devrait atteindre 40 % par rapport à 1972.

Cette situation, globalement défavorable, masque des évolutions divergentes en francs constants : tandis que les crédits des autoroutes croissent de plus de 55 %, ceux affectés au réseau national et au réseau urbain diminuaient respectivement de plus de 40 % et de 65 %.

On a donc manifestement sacrifié l'amélioration du réseau urbain et du réseau routier de rase campagne au développement du réseau d'autoroutes.

Le programme autoroutier.

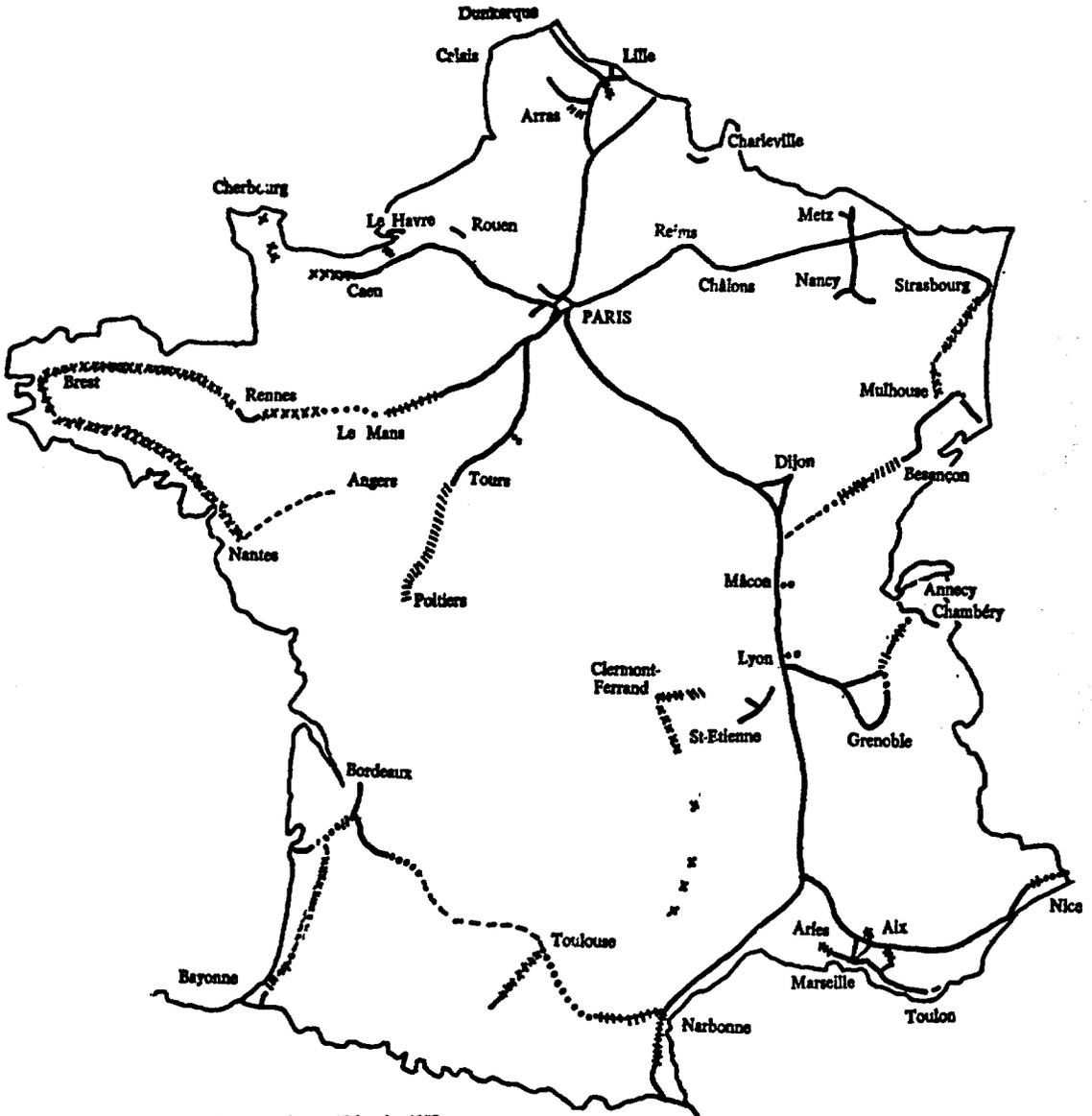
En revanche, et ceci constitue le seul motif de satisfaction de ce budget, il semble que l'ambitieux programme autoroutier défini en 1977 puisse encore être tenu malgré les craintes dont la presse s'est faite largement l'écho, les seuls retards constatés jusqu'ici étant dus aux mauvaises conditions climatiques.

Les crédits prévus en 1979 pour les autoroutes semblent toutefois marquer le pas puisqu'ils diminuent de 11,5 % en francs courants et très probablement de plus de 18 % en francs constants.

Les réalisations physiques en 1977 ont été de 228 km d'autoroutes en rase campagne et 76 km de voies rapides urbaines, soit un total de 304 km.

RÉSEAU AUTOROUTIER

Réalisations et projets.



- = autoroutes en service au 1^{er} janvier 1977.
- = mises en service en 1977.
-= mises en service en 1978.
- . - . = mises en service prévues en 1979.
- = autres chantiers en cours à la fin de 1978.
- XXXXX = voies rapides complémentaires en service à la fin de 1978.

Pour 1978, ce serait seulement 254 km d'autoroutes de liaison qui seront mis en service au lieu des 370 prévus par suite du mauvais temps :

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-Ouest — Séchin	35
A 41	Annecy-Sud — Annecy-Nord	5
A 51	Déviation de Venelles	6
B 52	Pas-de-Trets — 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
	Total	254

Les sections retardées en raison des intempéries sont les suivantes :

A. 36	Gendrey-Besançon-Ouest	16
A. 41	Pontcharra-Chambéry-Sud	16
A. 61	Langon-Marmande	36,5
	Marmande-Buzet	29
	Toulouse-Villefranche-du-Lauragais	28
A. 63	Cestas-Mios	10
B. 63	Mios-Facture	11
	Total	146

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

A. 8	La Turbie-Roquebrune	6
F. 11	Le Mans-Vitré (La Gravelle)	98
A. 36	Gendrey-Besançon-Ouest	16
A. 36	Mulhouse (RN 442)-Echangeur de Peugeot	4
A. 41	Pontcharra-Chambéry-Sud	16
	Annecy-Nord-Villy-le-Pelloux	7
A. 42	Lyon (Neyron)-Saint-Maurice-de-Beynost	6
F. 42	Rocade-Nord-Est de Mâcon (RN 6- RN 79)	6
A. 61	Langon-Marmande	37
	Marmande-Buzet	29
	Toulouse-Carcassonne-Est	94
A. 63	Bayonne-Sud-Bayonne-Nord	6
	Cestas-Mios	10
B. 63	Mios-Facture	11
A. 71	Orléans-La Source	6
	Total	352

Compte tenu de la soixantaine de kilomètres de voies rapides urbaines dont la construction est prévue, ce serait plus de 400 kilomètres d'autoroutes qui devraient être réalisés.

Le tableau ci-joint donne l'évolution des crédits de développement de l'infrastructure depuis 1972.

**EVOLUTION DES CREDITS DE MODERNISATION : RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN
1972-1978.**

Autorisations de programme.

(En milliers de francs)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978 programmé	1977/1972	1977/1973
01 Nord	137.876	169.700	131.302	200.104	138.884	85.029	61.260	61,6	42,4
02 Picardie	29.841	37.797	33.101	82.247	15.568	31.864	18.675	173,8	63
03 Ile-de-France	733.070	763.238	745.560	811.829	660.572	582.366	318.249	79,4	71,7
04 Centre	76.275	22.012	35.607	54.026	33.806	51.672	55.773	67,7	95,6
05 Haute-Normandie	49.748	40.930	23.573	78.567	58.146	38.478	37.263	77,3	48,9
06 Basse-Normandie hors P.R.B. ...	32.020	31.450	45.141	66.482	31.478	37.361	19.669	116,6	36,1
07 P.R.B.	164.578	150.968	204.335	284.066	241.507	270.000	250.000	164	95
08 Pays de la Loire hors P.R.B. ...	58.821	79.952	81.194	109.066	90.753	79.014	74.743	134,3	72
09 Poitou-Charentes	32.200	31.704	37.547	80.205	49.335	61.448	54.756	190,8	76,6
10 Limousin (1)	22.279	38.356	32.836	106.081	»	»	»	»	»
11 Aquitaine	71.792	89.854	95.367	129.401	78.724	59.680	61.327	83,1	46,1
12 Midi-Pyrénées (1)	73.196	76.051	82.141	83.309	50.271	95.179	52.934	130	114,2
13 Champagne	32.483	61.806	104.585	126.279	30.654	60.693	22.975	186,8	48
14 Lorraine	127.330	93.793	126.612	151.609	47.801	148.215	76.756	116,4	97,7
15 Alsace	49.004	42.730	32.275	66.077	72.300	96.408	85.855	196,7	145,9
16 Franche-Comté	8.281	35.926	23.074	35.875	15.244	40.973	16.042	494,7	114,2
17 Bourgogne	44.889	54.151	43.849	87.606	42.932	37.790	66.020	84,1	43,1
18 Auvergne (1)	43.678	44.676	40.474	112.297	»	5.955	4.700	13,6	5,3
19 Rhône-Alpes (1)	156.081	166.720	138.725	205.637	199.933	133.190	196.109	84,2	64,7
20 Languedoc (1)	34.206	45.890	59.447	97.954	26.994	42.890	40.239	125,3	43,7
21 Provence-Côte d'Azur	220.170	209.592	246.722	159.051	136.695	103.187	90.135	46,8	64,8
22 Corse	7.950	12.220	22.063	32.817	21.290	26.766	41.110	336,6	81,5
P.R.M.C.	»	»	»	»	125.000	250.000	250.000	»	»
Totaux	2.205.768	2.311.516	2.386.730	3.161.145	2.167.887	2.358.158	1.895.090	106,9	74,5

(1) Pour ces 5 régions, les chiffres indiqués à partir de 1976 ne comprennent pas les dotations qui leur ont été attribuées au titre du plan routier Massif central et qui sont regroupées sous la rubrique P.R.M.C.

En ce qui concerne la situation financière des sociétés d'autoroutes, on peut noter :

— qu'il ne semble pas avoir été trouvé de solution à la crise de la Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine (A.P.E.L.) dont les recettes de péage, d'un montant de 150 millions de francs, sont manifestement insuffisantes pour lui permettre de faire face à ses

charges. Le Ministère évoque, de façon d'ailleurs allusive, des études en cours destinées « à déterminer les différents concours financiers de l'Etat et des actionnaires de l'A.P.E.L. qui permettraient de maintenir la trésorerie de cette société pendant les premières années d'exploitation, jusqu'à ce que les recettes parviennent à équilibrer les charges » ;

— que d'autres sociétés comme la Compagnie financière et industrielle (COFIROUTE) qui exploite les liaisons Paris-Le Mans et Paris-Poitiers, bénéficient d'importants soutiens financiers de l'Etat : deux avenants récents (novembre 1977 et mars 1978), définissant les modalités financières de réalisation des sections Le Mans-Rennes, Orléans-Bourges et Angers-Nantes, ont prévu un apport global de l'Etat de 540 millions de francs, soit environ le quart des investissements.

En définitive, le réseau français devrait atteindre plus de 4.600 kilomètres (1) en 1978 et 5.000 kilomètres (2) en 1979, ce qui devrait permettre à la France de rattraper une fraction de son retard par rapport aux autres pays européens.

Le réseau routier national et la voirie urbaine.

L'augmentation de 9,8 % des crédits prévus pour 1979 en vue de l'amélioration et l'extension du réseau routier en rase campagne devrait se traduire, compte tenu de la hausse des prix, par un léger rattrapage en francs constants. Ces crédits servent essentiellement à *financer les programmes régionaux.*

Ainsi, les réseaux routiers du Massif central et de la Bretagne continuent d'être dotés d'environ 250 millions de francs, conformément au P.A.P. n° 5.

On remarque toutefois que les dépenses de 1977 et 1978 sont légèrement inférieures aux prévisions par suite, d'une part, du caractère nécessairement aléatoire des prévisions et, d'autre part, de la nécessité de faire face concurremment à des dépenses relativement importantes pour les programmes d'action prioritaire d'initiative régionale. Le taux de réalisation du P.A.P. n° 5 demeure cependant satisfaisant, puisqu'il devrait passer de 33 % à la fin 1977, à 53 % à la fin 1978 et 72 % environ à la fin 1979 — 1.510 millions de francs étant prévus pour 1979.

(1) Dont 3.500 kilomètres d'autoroutes de liaison.

(2) Dont 3.850 kilomètres d'autoroutes de liaison.

Prévus par le VII^e Plan, les programmes d'action prioritaire d'initiative régionale (P.A.P.I.R.) présentent l'avantage de permettre, à l'initiative des établissements publics régionaux (E.P.R.), d'accélérer la réalisation des travaux auxquels les régions tiennent tout particulièrement.

Les accords de financement conclus actuellement entre l'Etat et les E.P.R. dans le cadre des programmes d'action prioritaires d'initiative régionale relatifs aux investissements routiers portent sur 14 régions.

En ce qui concerne les investissements sur routes nationales, le montant global des engagements pris par l'Etat, par les E.P.R. et par les collectivités locales, pour chacune des régions concernées, est indiqué dans le tableau suivant :

FINANCEMENT DES P.A.P.I.R.

(En millions de francs.)

Régions	Engagements globaux			Programmes complémentaires financés par l'Etat à 100 % (dans P.A.P.I.R.)	Affecté à fin 1977 (1)	Prévu en 1978 (1)	Total (1)
	Etat	EPR	Collectivités locales				
Nord	109	109	16,650	105	3,714	35,157 (39,251)	38,871 (39,251)
Picardie	30,3	30,3	11,750	»	12,326 (12,200)	5,719 (5,774)	18,045 (17,974)
Centre	38,830	38,830	7,100	»	4,325 (4,325)	11,902 (11,902)	16,227 (16,227)
Haute-Normandie	93	93	»	»	1,818 (1,9)	4,488 (4,488)	6,306 (6,388)
Basse-Normandie	40	40	»	»	7,753 (3,460)	7,6 (19,530)	15,333 (23,010)
Pays de la Loire	93	93	57,8	296 (P.A.P. 5)	20,069 (19,970)	29 (29,865)	49,069 (49,635)
Poitou-Charentes	31	31	32,7	»	1,039	16,466 (17,579)	17,505 (17,579)
Aquitaine	48	48	»	224	12,054 (11,844)	9,643 (10,498)	21,697 (22,342)
Champagne-Ardenne	5,225	5,225	»	»	»	5,225 (5,225)	5,225 (5,225)
Alsace	536	134	»	»	190,2 (46)	90,34 (31)	280,540 (77)
Rhône-Alpes	71	71	»	»	4,325 (4,025)	24,325 (24,625)	28,650 (28,650)
Languedoc	37	37	»	»	1,545	11,682 (12,990)	13,227 (12,990)
Total	1.132,375	730,375	126	625	239,168 (103,724)	251,547 (212,747)	510,715 (316,471)

(1) Les chiffres indiqués entre parenthèses correspondent à la participation EPR.

A noter que des engagements ont également été pris en ce qui concerne les autoroutes concédées.

(En millions de francs.)

Régions	Engagements globaux		
	R.N.	N.P.R.	Collectivités locales
Champagne-Ardenne	87	87	»
Lorraine	150	150	»
Bourgogne	54	54	»
	291	291	»

Une amorce de *redressement* en termes réels se manifeste également pour les crédits relatifs au *réseau urbain* qui doivent connaître en 1978 une augmentation de plus de 19 % pour atteindre 1.073 millions de francs. Cela devrait permettre, notamment en Ile-de-France, d'assurer un meilleur accueil, en milieu urbain, des autoroutes de liaison et de rattraper partiellement la baisse particulièrement sensible des dotations consacrées à l'Ile-de-France.

C. — Le programme d'équipement et d'exploitation.

L'évolution favorable des crédits en francs courants et en francs constants depuis 1972 marque la ferme volonté du Gouvernement d'améliorer la sécurité routière et d'assurer une meilleure fluidité de trafic.

La sécurité routière.

C'est ainsi que le P.A.P. n° 20 a pour objectif de réduire le nombre des accidents à un niveau inférieur à celui de 1975 (13.200 tués et 350.000 blessés) malgré l'augmentation continue de la circulation :

EVOLUTION DES CRÉDITS DES PROGRAMMES D'ÉQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

	Actions de sécurité et de circulation (1)		Contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs		Total équipement et exploitation	
	En milliers de francs courants	Indices En francs constants	En milliers de francs courants	Indices En francs constants	En milliers de francs courants	Indices En francs constants
1972	134,2	100	49,5	100	183,7	100
1973	204,6	159,1	55,5	102,3	260,1	129,2
1974	264,1	153	61	95,8	325,1	137,6
1975 :						
— Prévisions initiales	343,2	177,1	67	93,7	410,2	154,6
— Après plan de développement de l'économie	393,2	202,9	67	93,7	460,2	173,5
1976	384	179	87,9	111,1	471,9	160,7
1977 (prévisions initiales comparables aux années précédentes)	(405,5)	(171,5)	(102,5)	(117,6)	(508)	(157)
— Prévisions initiales après reclassement des dépenses	377	159,5	102,5	117,6	479,5	148,2
— Fonds d'action conjoncturelle	23,2				23,2	
Total	400,2	169,3	102,5	117,6	502,7	155,4
1978	393,7	153,5	113	119,4	506,7	144,3
1979 (projet)	446,1	160,3	126,7	123,4	572,8	150,4

(1) Y compris plans de circulation dès 1972.

Pour y parvenir, il est prévu de poursuivre une politique fondée sur : le respect des limitations de vitesse, la sensibilisation de l'opinion aux problèmes de sécurité, notamment en milieu scolaire, l'aménagement des routes et de leurs abords (réduction des points noirs, installation des bornes d'appel d'urgence, etc), la mise en place de services d'aide médicale urgente qui sera assurée sur l'ensemble du territoire, le contrôle technique des véhicules.

Les crédits budgétaires affectés à ce programme par le VII^e Plan s'élèvent à 1.039 millions de francs. Les dépenses du ministère des Transports, qui représentent plus de la moitié de ce programme, ont évolué ainsi depuis 1976 :

	En millions de francs courants	En millions de francs constants 1973	Taux d'exécution en pourcentage
1976	119,53	108	19
1977	148,72	121,9	41
1978 (provisoire)	114,5	86,5	57
1979 (provisoire)	150,84	105	76

Les chiffres pour 1978 sont provisoires. Ils font apparaître une baisse par rapport à 1977 qui devrait être rattrapée en 1979 ; celle-ci s'explique par :

— une exécution 1977 supérieure de 18,7 millions de francs aux prévisions initiales (130 millions de francs), le Fonds d'action conjoncturelle ayant permis une accélération des réalisations ;

— une baisse temporaire, en 1978, du rythme de la mise en place des équipements sur de nouveaux axes, due à la nécessité de mettre en conformité les axes préalablement équipés ;

— un ralentissement de l'installation des postes d'appel d'urgence, dû à des difficultés techniques.

Les prévisions pour 1979 reviennent à un niveau de dépenses plus élevé.

L'année 1977 a été favorable pour la sécurité routière : le nombre de morts a baissé d'environ 4 % tandis que la circulation augmentait d'environ 3 %. Cette heureuse évolution s'est poursuivie en 1978 : malgré le développement du trafic, le nombre de morts au cours des cinq premiers mois a baissé de 5 %.

**STATISTIQUES DE TUÉS ET DE BLESSÉS EN AGGLOMÉRATION ET EN RASE CAMPAGNE
POUR LES CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES**

	Milieu urbain				Rase campagne			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
1974								
Cyclomoteurs	1.248	16.605	53.200	69.805	1.071	5.681	4.883	10.564
Vélocycleurs	114	1.784	5.757	7.541	96	609	699	1.308
Motocyclettes	236	2.394	7.161	9.555	275	1.498	1.701	3.199
1975								
Cyclomoteurs	1.124	15.891	50.561	66.452	1.007	5.358	4.832	10.190
Vélocycleurs	152	2.329	7.291	9.620	129	905	984	1.889
Motocyclettes	201	1.958	5.898	7.856	216	1.365	1.586	2.951
1976								
Cyclomoteurs	1.091	15.161	50.260	65.421	988	5.211	4.724	9.935
Vélocycleurs	169	2.694	9.094	11.788	168	1.179	1.319	2.498
Motocyclettes	188	1.747	5.442	7.189	245	1.248	1.449	2.697

Les crédits consacrés aux actions de sécurité et de circulation devraient atteindre 446 millions de francs courants, soit une augmentation de 13,4 % en francs courants et de 4,5 % environ en francs constants. Ceci doit permettre d'installer sur 1.000 kilomètres d'itinéraire un équipement complet en dispositifs de sécurité.

La diminution du nombre des accidents des « deux roues » est également appréciable de 1974 à 1976. On note toutefois que, dès 1976, les accidents mortels des conducteurs de motocyclettes ou de vélomoteurs recommencent à augmenter en rase campagne. En milieu urbain, si on enregistre une certaine stabilisation du nombre des accidents pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, il n'en est pas de même en ce qui concerne les vélomoteurs pour lesquels la croissance du nombre d'accidents est continue. Sur ce plan, votre Commission se demande ce qu'est devenue la nouvelle réglementation prévoyant notamment l'extension à la plupart des vélomoteurs du permis de conduire « motocyclette », dont l'application est annoncée comme imminente depuis un an déjà.

La régulation du trafic.

En matière de régulation du trafic, il semble que les efforts entrepris aient permis une certaine stabilisation du nombre d'heures perdues. C'est ainsi que, pour les jours les plus chargés de l'année, on a enregistré les nombres d'heures perdues suivants :

EVOLUTION DE L'ENCOMBREMENT

Année	Période de dix jours	Période de quinze jours (fin août-début septembre en plus)
1975	1.664.900	1.955.400
1976	996.700	1.405.600
1977	1.281.300	1.524.150
1978	1.228.500	»

**EVOLUTION COMPAREE DE LA SUBVENTION POUR L'ENTRETIEN
DU RESEAU ROUTIER NATIONAL DECLASSE ET DES CREDITS DE LA DIRECTION DES ROUTES**

	1972 En milliers de francs courants	Indice En francs constants	1975 En milliers de francs courants	Indice En francs constants	1978	1978/1972 En francs courants	Indice En francs constants	1978/1975
Budget de la Direction des routes et de la circulation routière	4.154,9	100	7.127	119	5.597	134,7	70,5	78,5
dont sous-domaine « Entretien » (n° 22) .	992,2	100	2.090,9	146	1.513,5	152,5	79,8	72,4
dont action n° 222 « Entretien »	455,1	100	856,3	130,3	902,8	198,3	103,8	105,4
Subvention au déclassement des routes nationales secondaires (enveloppe théorique globale pour 55.000 km)	300	100	345	»	405	135	70,6	117,4

D. — Les subventions aux collectivités locales.

Les subventions aux collectivités locales sont financées, d'une part, sur la tranche locale du Fonds spécial d'investissement routier, d'autre part, sur les dotations de la Direction des routes et de la circulation routière par prélèvement d'une somme en vue de l'entretien du réseau routier national déclassé. Elles connaissent également une forte diminution de leurs crédits exprimés en francs constants.

L'entretien du réseau routier national déclassé.

En contre-partie du transfert à la voirie départementale de 55.000 kilomètres de voies du réseau routier national, la loi de finances pour 1972 avait prévu qu'une subvention serait allouée aux départements pour un montant qui ne pourrait être inférieur à 300 millions de francs.

En fait, malgré une hausse considérable des coûts des travaux d'entretien, cette subvention théorique n'a que peu augmenté, passant de 300 millions de francs à 405 millions de francs en 1978.

Devant les réclamations unanimes à l'Assemblée nationale de la commission des Finances et de la commission de la Production et des Echanges, qui avaient d'ailleurs proposé la suppression de ces crédits en signe de protestation, le Gouvernement a fait adopter par les députés un amendement augmentant cette subvention de 15 millions de francs pour la porter à 420 millions de francs. Malgré cet effort, d'autant plus appréciable qu'il s'agit de *crédits supplémentaires* financés par une augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, votre Commission estime encore insuffisante cette subvention qui ne s'accroît pas encore aussi vite que la hausse prévisible des prix.

Alors que le transfert effectif de l'entretien de ce réseau aux départements est presque achevé, votre Commission ne peut que dénoncer une fois encore l'insuffisance de cette subvention dont la croissance en francs courants, égale à celle du budget total de la Direction des routes, reste sensiblement plus faible que celle des crédits du programme entretien et très nettement inférieure à celle des crédits de l'article 10 du chapitre 35-20 concernant l'entretien stricto sensu. En outre, elle rappelle qu'elle souhaite que cette subvention soit directement inscrite au budget du ministère de l'Intérieur par souci de simplification et de clarification des responsabilités.

**EVOLUTION DES CREDITS DU F.S.I.R.
DESTINES A LA VOIRIE LOCALE (1972-1979) ET INDICE FRANCS CONSTANTS**

(En millions de francs courants.)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 prévisions	1973/1972 En francs courants	1978/1972 En francs constants
F.S.I.R. 02	72,45	84,35	101,50	108,50	108,50	97,40	87	111	62,4	60,5
F.S.I.R. 03	227,50	208,25	264	258,10	171,10	243,20	230	230	52,9	67,5
F.S.I.R. 04	69,60	52,40	55	56,50	65	57	164,36	140,36	127,6	219,8
F.S.I.R. 05	16,20	14,50	40	46	50	44	4	4	13	6,6
Total	385,75	359,50	460,50	469,10	394,60	441,60	485,36	485,36	65,8	78,1

F.S.I.R. 02 : Tous travaux de construction et d'aménagement des chemins départementaux tant en rase campagne qu'en milieu urbain.

F.S.I.R. 03 : Les constructions et aménagements de voies communales dans les agglomérations d'au moins 2.000 habitants et les études et mises en place des plans de circulation.

F.S.I.R. 04 : Les grosses réparations et améliorations de la voirie communale dans les agglomérations de moins de 2.000 habitants.

F.S.I.R. 05 : La reconstruction à l'identique des ouvrages d'art détruits par faits de guerre sur la voirie départementale et communale.

La tranche locale du F.S.I.R.

L'évolution des crédits de la tranche locale du Fonds spécial d'investissement routier montre clairement que la croissance des dotations en valeur entre 1972 et 1978 : + 26 %, masque une diminution de près de 35 % en francs constants, supérieure à celle du budget total de la Direction des routes et de la circulation routière (— 24 %) mais cependant plus faible que celle des sous-programmes relatifs aux infrastructures urbaines et de rase campagne dont les crédits en francs constants diminuent respectivement de plus de 40 % et de 65 %.

Le budget pour 1979 se présente comme maintien des dotations en francs courants, soit une diminution de près de 8,5 % en francs constants.

Malgré la hausse du volume des dotations consacrées aux grosses réparations et à l'amélioration de la voirie communale dans les agglomérations de moins de 2.000 habitants, votre Commission tient à attirer l'attention sur une diminution des moyens financiers mis à la disposition des collectivités locales qui remet en cause l'entretien et l'amélioration d'un réseau particulièrement nécessaire à la vie économique locale.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES VOIES NAVIGABLES

Années	Crédits d'entretien et d'exploitation				Crédits d'équipement Dotations d'autorisations de programme			
	En milliers de francs courants		En milliers de francs constants 1975		En milliers de francs courants		En milliers de francs constants 1975	
	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice
1972	77.386	100	103.457	100	300.000	100	432.900	100
1973	85.380	110,33	106.459	102,9	328.550	109,52	432.872	99,99
1974	93.363	120,65	105.020	101,51	350.000	116,67	393.258	90,85
1975	101.493	131,15	101.493	98,40	470.000	156,67	470.000	108,57
1976	121.522	157,03	111.080	107,37	344.000	114,67	310.750	71,78
1977	(3) 41.879	54,12	35.075	33,90	400.920	133,64	328.623	75,91
1978	41.879	54,12	32.540	31,45	346.591	115,53	263.969	60,98
1979	44.054	56,93	31.467	30,42	334.727	111,58	234.239	54,11

(1) Y compris les opérations inscrites au Plan de soutien à l'économie de septembre 1975.

(2) Y compris les F.A.C. n° 1 et 2.

(3) A partir de 1977, cette dotation ne prend plus en compte les rémunérations des personnels qui auparavant étaient payés sur les crédits d'entretien des voies navigables. Les rémunérations de ces agents s'imputent désormais sur les chapitres du titre III réservés à la rémunération des personnels.

II. — LES VOIES NAVIGABLES

La révision du programme d'action prioritaire n° 6 « Assurer la liaison mer du Nord—Méditerranée » montre clairement ce que votre Commission avait déjà dénoncé depuis longtemps, c'est-à-dire que la priorité que le VII^e Plan avait accordée à la voie d'eau n'avait pas été suivie d'effet sur le plan budgétaire.

En fait, non seulement l'effort financier s'est révélé insuffisant pour entreprendre effectivement la réalisation du seuil de Bourgogne, qui constituait l'objectif fondamental et véritablement novateur du programme, mais encore la simple poursuite de la mise à grand gabarit du Rhône et de la Saône a suffi pour absorber l'essentiel des crédits, réduisant le reste du réseau à la portion congrue, et cela d'autant plus que les dotations du budget des voies navigables ont diminué en francs constants.

Comme permet de le constater le tableau ci-joint, la diminution des dotations en francs constants est beaucoup plus marquée pour les crédits d'équipement, qui régissent de près de 40 %, que pour ceux d'entretien et d'exploitation qui, compte tenu du reclassement intervenu en 1977, doivent se situer aux alentours de leur niveau de 1972.

A. — Le programme d'action prioritaire n°5.

La réalisation de ce programme supposait que soient assurées :

— sur la Saône, la construction des ouvrages permettant d'achever en 1979-1980 la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint-Symphorien ;

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

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

— sur le canal Rhin-Saône, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet à concurrence des trois quarts de

l'emprise totale, ainsi que la construction de deux écluses à grand gabarit à Niffer — point de jonction avec le Rhin — et à Brunstatt, qui auraient dû être achevées en 1979 et 1981.

Le coût total de la liaison avait été évalué, lors de la préparation du VII^e Plan, à 4,9 milliards de francs 1975 hors taxe, soit 5,6 milliards de francs 1975, toutes taxes comprises. La décomposition de cette somme, par grandes masses, est la suivante :

(En millions de francs.)

Acquisitions de terrains	393,5
Etudes, installation de chantiers, surveillance des travaux	681,3
Travaux	2.791
Insertion dans le site	303,5
Rétablissement des communications	409,6
Aléas et imprévus	308,1

Évalué aux conditions économiques de 1978, le coût de réalisation atteindrait 6,5 milliards de francs hors taxes et près de 7,5 milliards de francs taxes comprises.

Si les travaux engagés dans les vallées se poursuivent normalement, le taux d'exécution provisionnel du programme s'établirait à près de 70 % ; il n'en est pas de même de ceux relatifs au franchissement du seuil de Bourgogne : ce dernier programme n'a fait l'objet que de crédits d'études pour un montant de 9,5 millions de francs.

Aussi, pour tenir compte de ce retard, le Commissariat au Plan a-t-il proposé au Gouvernement de réduire les crédits affectés à ce P.A.P. n° 6 de 1.550 millions de francs 1975 à 780 millions de francs.

En réalité, votre Commission craint que beaucoup d'obstacles s'opposent à la mise en œuvre de cette opération, malgré l'intervention de l'avis du Conseil d'Etat préalable à la déclaration d'utilité publique, ce qui permet de procéder aux acquisitions foncières, et malgré l'intention manifestée par le Gouvernement de déposer un projet de loi pour désigner le maître d'ouvrage qui serait probablement la Compagnie nationale du Rhône. En effet, les modalités de financement de la liaison et, notamment, les apports demandés aux collectivités locales, ne semblent pas devoir être définies dans un délai proche.

EQUIPEMENT DES VOIES NAVIGABLES A GRAND GABARIT (HORS P.A.P. N° 6)

Evolution en francs courants des crédits d'engagement affectés de 1972 à 1979.

(En millions de francs courants.)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978 (prevision)	1979 (prevision)
1. Bassin du Nord :								
— Crédits budgétaires.	37,29	75,54	59,85	90,92	26,56	27,18	53,25	47,10
— Fonds de concours.	26,20	30,53	17,38	3,64	9,20	14,90	15,10	9,10
Total	63,49	106,07	77,23	94,56	35,76	42,08	68,35	56,20
2. Bassin de la Seine :								
— Crédits budgétaires.	101,66	27,28	52,51	87,59	17,88	71,46	23,65	27,54
— Fonds de concours.	85,49	22,92	38,39	8,15	»	10,56	2,70	3,84
Total	187,15	50,20	90,90	95,74	17,88	82,02	26,35	31,38
3. Bassin de la Moelle :								
— Crédits budgétaires.	17,25	31,36	23,80	44,43	66,35	34,71	26,09	14,57
— Fonds de concours.	5,37	8,70	6,52	36,95	12,23	9,79	3,01	0,88
Total	22,62	40,06	30,38	81,39	78,58	44,50	29,10	15,45
4. Bassin du Rhin :								
— Crédits budgétaires.	0,90	0,82	0,92	0,91	1,07	0,38	1,76	1,92
5. Bassins du Rhône et de la Saône :								
— Crédits budgétaires.	94,04	126,76	104,66	114,42	88,66	4,10	»	»
— Fonds de concours.	4,15	9,39	6,38	7,83	3,74	»	»	»
Total	98,19	136,15	111,04	122,25	92,40	4,10	»	»
6. Divers :								
— Crédits budgétaires.	7,43	17,76	12,45	8,07	»	»	»	»
Crédits budgétaires ..	258,57	279,52	254,19	346,34	200,52	137,83	104,75	91,13
Fonds de concours ..	121,21	71,54	68,73	56,58	25,17	35,25	20,81	13,82
Total général	379,78	351,06	322,92	402,92	225,69	173,08	125,56	104,95

EQUIPEMENT DES VOIES NAVIGABLES A GRAND GABARIT (HORS P.A.P. N° 6)

Evolution en francs constants des crédits d'engagement affectés de 1972 à 1979.

(En millions de francs valeur 1975.)

	1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices
Crédits budgétaires	373,12	100	368,27	98,70	285,61	76,55	346,34	92,82	181,14	48,55	112,98	30,28	79,78	21,38	63,77	17,09
Fonds de concours	174,91	100	94,26	53,89	77,22	44,15	56,58	32,35	22,74	13	28,89	16,52	15,85	9,06	9,67	5,53
Total	548,03	100	462,53	84,40	362,83	66,21	402,92	73,52	203,88	37,20	141,87	25,89	95,63	17,43	73,44	13,40

B. — Les autres grandes liaisons.

La priorité relative accordée par les pouvoirs publics à l'aménagement du Rhône et de la Saône a eu pour conséquence une diminution drastique des crédits affectés aux autres bassins ainsi que, par suite de l'insuffisance de l'effort global en faveur de la voie d'eau, de l'arrêt des opérations d'équipement des bassins du Nord et de l'Est qui, bien que déjà largement aménagés, possèdent avec les liaisons Seine-Est et Seine-Nord des projets sans doute moins onéreux et plus rentables.

Les tableaux ci-joints permettent de constater l'effondrement des crédits consacrés à l'équipement des voies navigables à grand gabarit hors P.A.P. n° 6 : de 1972 à 1978, la diminution des crédits atteint presque 66 % en francs courants et près de 80 % en francs constants.

Pour 1979, la situation se détériore encore puisque les dotations diminuent de 16,4 % en francs courants pour passer à 104,95 millions de francs, soit près de 23,2 % en volume.

Même en excluant les crédits destinés aux bassins du Rhône et de la Saône, la régression des crédits reste très considérable de 1972 à 1978 : — 55 % en francs courants, — 67 % environ en francs constants.

De plus, il semble qu'en l'attente d'un accord interrégional sur les tracés des liaisons Seine-Est et Seine-Nord, cette incertitude a freiné l'aménagement du reste du réseau des bassins du Nord et de l'Est dans la mesure où les opérations d'équipement peuvent dépendre du schéma retenu.

Votre Commission estime qu'il faut hâter la réalisation des études car il est urgent de permettre aux régions de se mettre d'accord sur un tracé et, en fonction de celui-ci, sur leur participation au financement des travaux. Elle tient à signaler en outre que, alors que les crédits font actuellement défaut pour réaliser ces liaisons d'un intérêt fondamental pour toute l'économie du nord et de l'est de la France, c'est près de 516 millions de francs — valeur 1978 * — dont 76 à la charge des collectivités locales, qui ont été dépensés pour canaliser la Moselle de Frouard à Neuves-Maisons afin, principalement, d'assurer la liaison à grand gabarit d'une aciérie qui sera peut-être démontée au moment même où l'on en achevait la construction.

(*) Fin 1978, 403,2 millions de francs courants auront été dépensés pour ce projet dont :

— Etat	301,83 millions de francs.
— Département de Meurthe-et-Moselle	28,07 millions de francs.
— Département de la Moselle	12 millions de francs.
— Etablissement public régional	36,31 millions de francs.
— Aciérie de Neuves-Maisons	25 millions de francs.

C. — Le réseau à petit gabarit.

La France possède un réseau de voies navigables à petit gabarit de plus de 4.500 kilomètres, qui constituent un atout non négligeable pour le développement économique local.

C'est ainsi qu'un effort non négligeable a été fait pour le réseau Freycinet qui a bénéficié, depuis 1974, des crédits ci-dessous (y compris les fonds de concours).

(En milliers de francs courants.)

1974	1975	1976	1977	1978	1979 (prévisions)
77.800	(1) 116.370	75.423	(2) 84.500	90.897	90.400

(1) Dont 29.000 au titre du plan de soutien.

(2) Dont 6.000 au titre du F.A.C. n° 2.

Une fraction de ces fonds a permis d'entreprendre la rénovation, par des actions concertées des collectivités locales et de l'Etat, des canaux d'intérêt local.

Ainsi, une fraction du canal du Midi a été mise au gabarit Freycinet, en application d'une convention triennale signée en juin 1977 entre l'Etat et les régions : Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Celles-ci financent pour 40 % du coût du programme qui se monte à 70 millions de francs. La poursuite de cet aménagement pourrait être décidée dans le cadre d'une nouvelle convention.

De même, les régions Centre et Ile-de-France ont passé une convention d'une durée de trois ans avec l'Etat pour la remise en état des canaux — latéral à la Loire, Briare et du Loing entre Saint-Mammès et Nevers —, aux termes de laquelle elles assurent le financement de 45 % du coût des travaux, estimée à 50 millions de francs environ, qui devraient permettre de faire passer le gabarit de cette liaison à 250-300 tonnes. Enfin, il faut signaler que des contacts sont en cours pour l'aménagement concerté de la section du canal de l'Est allant de Nancy à Corre.

A ceci, il faut ajouter le programme d'action prioritaire d'initiative régionale du Nord qui a pour objet de raccorder au réseau belge le canal à grand gabarit Dunkerque, Valenciennes à la fois par l'Escaut et par la Deûle.

Les travaux sont évalués à 260 millions de francs et financés comme suit :

Etat	200 millions de francs ;
Conseil général du Nord	45 millions de francs ;
Région du Nord	15 millions de francs ;
Total	260 millions de francs.

Le tableau ci-joint fournit, depuis 1976, le montant des engagements annuels, en distinguant la part des crédits budgétaires.

Les principaux travaux que l'on envisage de retenir au programme de 1979 sont les suivants :

(En millions de francs courants.)

	Fonds du Trésor	Fonds de concours	Total
<i>Sur l'Escaut</i>	36,6	8,4	45
dont :			
— Canal de Mons	9	»	9
— Ecluse de Fresnes	15	5	20
— Bas-Escaut - Section Condé-Mortagne	5,6	3,4	9
— Acquisitions foncières	5	»	5
<i>Sur la Delle</i> ..	10,4	0,6	11
dont :			
— Acquisitions foncières	6	»	6
— Passerelle du Collaé	3	»	3

C'est l'importance des sommes consacrées à ces programmes régionaux ainsi qu'au P.A.P. n° 6 qui explique la faiblesse des dotations consacrées aux grandes liaisons hors programmes prioritaires et aux crédits d'entretien et d'exploitation.

D. — Les crédits d'entretien et d'exploitation.

Si la diminution en francs constants des crédits d'entretien apparaît plus limitée que celle des crédits d'équipement, elle n'en compromet pas moins l'efficacité de notre réseau de voies navigables.

Les crédits prévus pour 1979, d'un montant de 44 millions de francs, en croissance de 5,2 % par rapport à 1978, ne sont pas suffisants pour compenser une dérive des prix qui devrait se situer aux alentours de 8,5 % : la régression serait donc de 3,3 % en francs constants. A noter que la création d'un article 30 au chapitre 53-31 « grosses réparations » devrait permettre de transférer des crédits d'équipement pour faire face aux situations urgentes.

C'est ainsi que se multiplient, par suite du manque d'entretien, des incidents qui perturbent la navigation :

— arrêt de la navigation de huit jours sur l'Yonne à cause d'un barrage vétuste ;

— interruption de 16 jours sur le canal latéral à l'Aisne par suite de la rupture d'une digue ;

— interruption de près de trois semaines à l'embranchement de Nevers sur le canal latéral à la Loire.

En dernier lieu, il convient de s'inquiéter du retard dans la mise au point d'un schéma directeur des voies navigables auquel votre Commission avait marqué son attachement dans les précédents rapports.

Enfin, il est prévu de favoriser le dynamisme de la battellerie mais sans toutefois vouloir, en cette période de crise, porter atteinte à certaines règles professionnelles comme le tour de rôle qui tiennent lieu de régulateur en cette période de récession économique : c'est ainsi que les expériences d'assouplissement qui sont actuellement effectuées dans le bassin du Rhône et de la Saône ne seront pas étendues.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir évoqué la réorganisation des services résultant de la création du ministère des Transports et s'être interrogé sur l'efficacité de cette réforme, M. Bouquerel a fait état de ses doutes sur le réalisme des options libérales contenues dans le rapport Guillaumat.

Abordant les crédits des routes, le Rapporteur pour avis a indiqué que si les dotations budgétaires croissent sensiblement en francs courants, leur diminution en francs constants depuis 1972 est souvent considérable, notamment par rapport à 1975, année au cours de laquelle fut mis en œuvre le plan de soutien de l'économie.

Après avoir regretté l'absence de mesures de relance malgré la crise profonde que traverse actuellement le secteur des travaux publics, il a souligné que le réseau national des routes en rase campagne comme en milieu urbain avait été sacrifié au développement du réseau autoroutier même si certaines régions comme celle du Massif central ou de la Bretagne avaient bénéficié d'un effort certain dans le cadre du P.A.P. n° 5.

En ce qui concerne les voies navigables, M. Bouquerel a déploré l'abandon de véritable politique en ce domaine, bien que le Plan en ait déclaré le caractère prioritaire.

Il a indiqué que le retard pris dans la réalisation des opérations de franchissement du seuil de Bourgogne avait rendu nécessaire une révision du P.A.P. n° 6 dans le cadre du projet de loi sur l'adaptation du VII^e Plan, alors même que la réalisation de celui-ci constituait le préalable à la mise à grand gabari d'autres voies non moins importantes pour l'économie nationale comme les liaisons Seine-Est et Seine-Nord.

Après avoir rappelé la diminution des dotations d'investissement dans les bassins fluviaux non prioritaires, le Rapporteur pour avis a néanmoins fait état d'un effort appréciable pour le maintien en état du réseau Freycinet, notamment dans le cadre de Programmes régionaux, pour s'inquiéter toutefois d'une politique ayant pour conséquence de faire supporter aux collectivités locales une part croissante de l'effort financier.

Au cours du débat qui a suivi, M. Courrière est d'abord intervenu pour remercier le Rapporteur pour avis d'avoir souligné l'effort des régions et indiquer que, en ce qui concerne le canal du Midi, celles-ci n'avaient consenti à une participation financière importante

que dans la perspective d'un second programme triennal dont la réalisation conditionnerait la survie de nombreuses petites entreprises de la batellerie.

Puis M. Noé s'est déclaré d'accord avec M. Bouquerel pour dénoncer l'abandon de toute politique fluviale et insister sur le rôle du réseau à petit gabarit.

Après que M. Collomb eut pris la parole pour regretter le retard pris dans la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, MM. Zwickert et Dumont sont intervenus pour demander des précisions au Rapporteur pour avis.

••

Tout en regrettant l'insuffisance des crédits, la Commission a donné un avis favorable à l'adoption du budget des routes et voies navigables.

ANNEXE 1

EVOLUTION DES DÉPENSES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES EN FRANCS COURANTS ET EN FRANCS CONSTANTS DEPUIS 1968

RESSOURCES FINANCIÈRES DES ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES

(Millions de francs courants.)

FINANCEMENT EXTRA-BUDGÉTAIRE :

Sociétés privées et S.T.M.B.

(capitaux et emprunts)

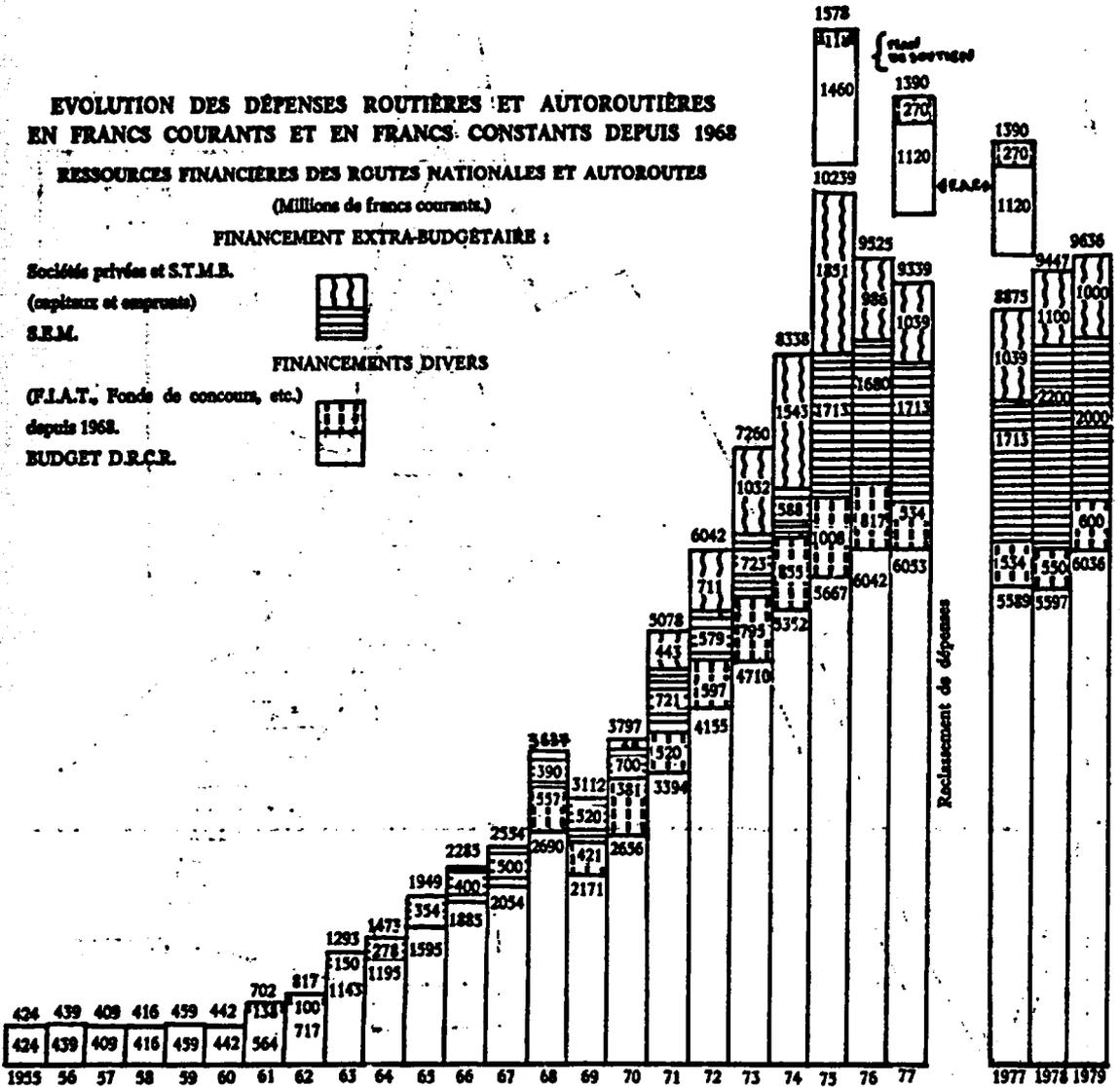
S.E.M.

FINANCEMENTS DIVERS

(F.I.A.T., Fonds de concours, etc.)

depuis 1968.

BUDGET D.R.C.R.

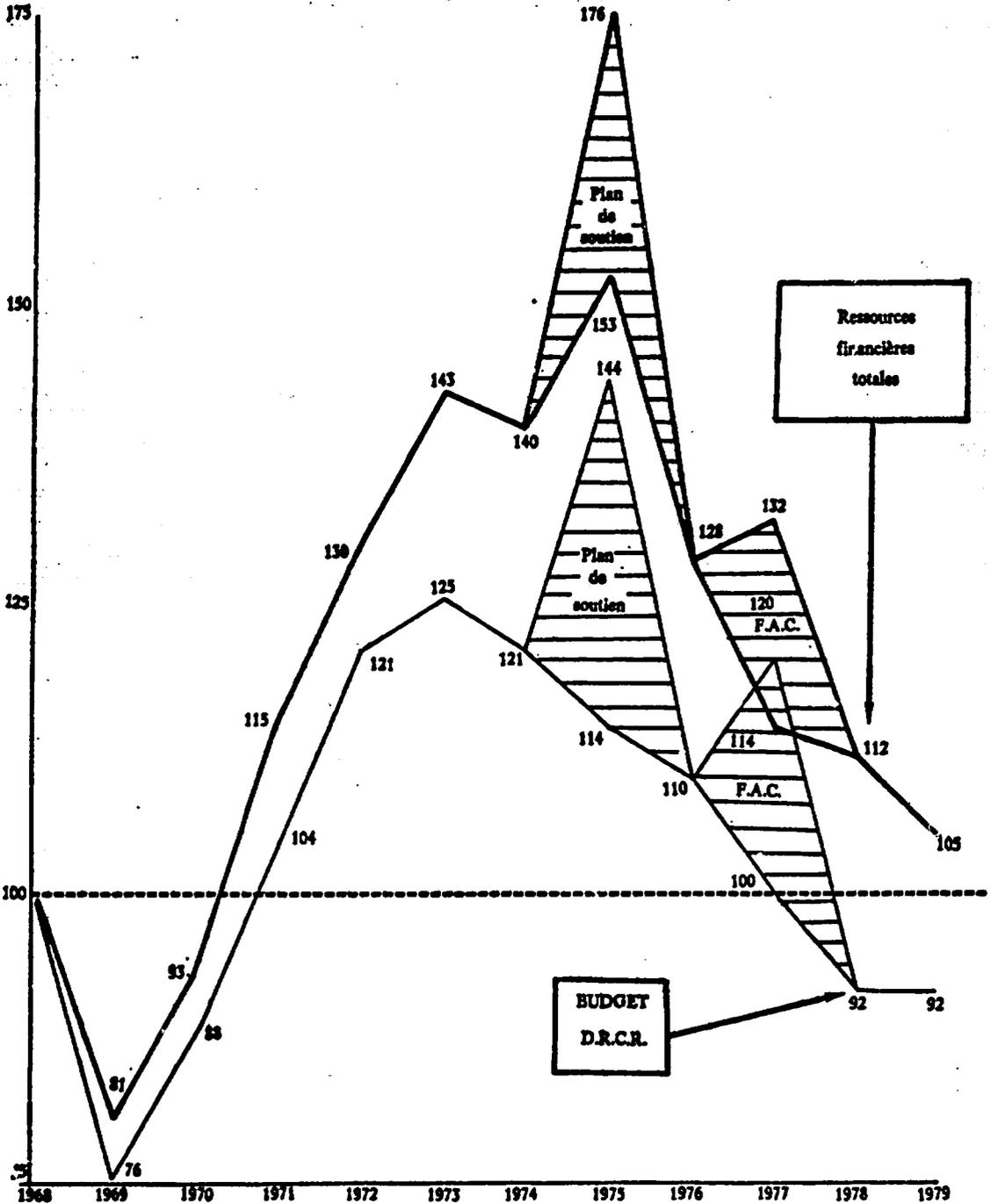


RESSOURCES FINANCIERES DES ROUTES NATIONALES ET DES AUTOROUTES

Evolution en francs constants.

1968 = 100

(Selon indice de prix de la F.B.C.F. administration.)



ANNEXE 2

**LES CHARGES D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION DES ROUTES
ET LES RECETTES PROCURÉES PAR LES ROUTES**

(En millions de francs.)

DEPENSES				RECETTES	
	Etat	Collectivités locales	Total		
Routes (hors taxes).				Impôts et taxes.	
				<i>Première catégorie de taxes :</i>	
Entretien et fonctionnement, police comprise	3.900	3.433	7.333	Taxes sur immatriculations et per- mis de conduire, déduction faite des frais	480
(Part fonctionnement sur passages à niveau)	220		220	Taxe additionnelle	208
Investissement (emprunts exclus) ..	5.632	5.631	11.263	Taxe différentielle sur véhicules uti- litaires	379
Passages à niveau (part investisse- ment)	99		99	Taxe à l'essieu	342
Contribution du F.S.I.R. aux socié- tés d'autoroutes (T.V.A. déduite).	217		217	Taxe sur les carburants : totalité pour les véhicules utilitaires au taux de la taxe sur le gazole, par unité d'énergie potentielle pour les voitures particulières	13.741
Total	10.068	9.064	19.132	Taxe sur les lubrifiants	353
				Total	15.503
Pour mémoire :				<i>Deuxième catégorie de taxes :</i>	
T.V.A. sur achats et travaux	1.425	1.298	2.723	Taxe différentielle sur les voitures particulières (-15 %)	1.289
				Complément de la taxe sur les car- burants pour les voitures particu- lières	7.065
				Majoration de la T.V.A. sur les achats de voitures particulières re- tenue à 85 %	2.567
				Sous-total	10.921
				Total général	26.424

RESEAU FRANÇAIS AU GRAND GABARIT
Réalizations et projets

