

N° 103

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1994, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME XII

### ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

○ Par M. Jacques BRACONNIER,

○ Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, vice-présidents ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, secrétaires ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Deianeau, Jean-Pierre Derrierliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10e législ.) : 536, 580 et 585. et T.A. 66.

Sénat : 100 et 101 (annexe n° 20) (1993-1994).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER : Les routes</b> .....	9
<b>I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS POUR 1994 ...</b>	9
<b>II. LE RÉSEAU AUTOROUTIER FRANÇAIS</b> .....	13
<b>A. LES PERSPECTIVES 1993-1994</b> .....	14
<b>1. Les autoroutes financées par l'Etat</b> .....	14
<b>2. Les autoroutes à péage</b> .....	15
<b>B. LES RÉALISATIONS : QUELQUES EXEMPLES DE SUCCÈS     OU DE DIFFICULTÉS</b> .....	16
<b>1. L'autoroute des estuaires</b> .....	16
<b>2. L'A 83 Nantes-Niort</b> .....	17
<b>3. La difficile réalisation des infrastructures autoroutières en         région parisienne</b> .....	18
<b>C. LES PÉAGES : UNE RECETTE DISCUTÉE MAIS     INDISPENSABLE</b> .....	21
<b>1. L'évolution des péages en 1993-1994</b> .....	21
<b>2. Le financement du système autoroutier concédé est-il         menacé ?</b> .....	21
<b>3. La modulation des péages : un instrument discuté         d'incitation à des itinéraires alternatifs</b> .....	23
<b>4. Vers un système unifié de télé-péages ?</b> .....	24
<b>III. LE RÉSEAU NON CONCÉDÉ</b> .....	25
<b>A. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU     AUTOROUTIER (LACRA) EN 1994</b> .....	25
<b>B. LES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU     TERRITOIRE (GLAT) EN 1994</b> .....	26
<b>C. LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ EN     MILIEU URBAIN</b> .....	27
<b>D. LES PERCÉES ALPINES ET PYRÉNÉENNES : DANS LA     LOGIQUE D'UN RÉSEAU ROUTIER EUROPÉEN</b> .....	29
<b>CHAPITRE II : La sécurité routière</b> .....	31
<b>I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS POUR 1994 ..</b>	31

	<u>Pages</u>
<b>II. UNE HÉCATOMBE INACCEPTABLE</b> .....	32
<b>CHAPITRE III : Les transports routiers</b> .....	39
<b>I. LA MISE EN OEUVRE DE LA L.N. DU 31 DÉCEMBRE 1993 SUR LA SOUS-TRAITANCE : SCEPTICISME</b> .....	40
<b>II. LA SOUS-TARIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</b> .....	41
<b>III. FAUT-IL REDOUTER UN ALOURDISSEMENT DE LA FISCALITÉ PÉTROLIÈRE ?</b> .....	43
<b>IV. LE CABOTAGE : UN SYSTÈME DE LIBÉRALISATION PROGRESSIVE A ÉTÉ ADOPTÉ</b> .....	44
<b>V. LE TRANSPORT COMBINÉ FER-ROUTE DU FRET : UNE SOLUTION ?</b> .....	45
<b>CHAPITRE IV : Les voies navigables</b> .....	47
<b>A. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)</b> .....	48
<b>B. LA MODERNISATION IMPERATIVE D'UNE PARTIE DU RESEAU "FREYCINET"</b> .....	54
<b>C. LA NECESSAIRE REALISATION DES "CHAÎNONS MANQUANTS" A GRAND GABARIT</b> .....	54

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'examen des crédits destinés aux Routes et aux Voies navigables figurant dans le projet de loi de finances pour 1994 intervient au terme d'une année 1993 qui peut à juste raison être considérée comme difficile.

• Rappelons que le budget de l'Etat consacre 22 % de moins de moyens aux infrastructures routières et autoroutières nationales qu'en 1968 et moitié moins qu'en 1975, en francs constants.

Ainsi, l'Etat, en 1992, n'a contribué à financer que 24,5 % des investissements routiers nationaux, contre 25 % pour les collectivités locales et 50,5 % pour les collectivités concessionnaires.

Les conséquences sont claires. Deux chiffres parlent :

- la France ne compte que 1,34 kilomètre d'autoroute pour 10 000 habitants, contre 2,25 pour la Suisse ;

- elle ne compte que 14 kilomètres d'autoroute au kilomètre carré, contre 53 en Belgique et 51 aux Pays-Bas.

La situation des voies navigables est plus préoccupante encore : 50 milliards de francs de mise à grand gabarit des canaux sont à réaliser et Voies navigables de France voit son budget annuel dépasser à peine 800 millions de francs.

C'est dire que le plan de relance rendu public par le Gouvernement a été particulièrement le bienvenu. Ce sont quelque 3,7 milliards de francs qui devraient être affectés au réseau routier

national dans le cadre des contrats de plan Etat-régions et 1,8 milliard de francs aux transports collectifs - tous modes de financement confondus.

• Un bilan a, par ailleurs, été dressé, en juin 1993, dans le cadre du Conseil national des transports (CNT), de la loi d'orientation des transports intérieurs en date du 31 décembre 1982 dite "LOTI".

La synthèse a été présentée au Ministre en Septembre.

Le CNT a notamment relevé : *"Certaines ambitions de la loi sont restées lettre morte et certaines carences d'application ont permis de graves anomalies, par exemple les discordances entre état de fait et état de droit dans le transport routier de marchandises, le manque de transparence dans les relations entre l'Etat, les autorités organisatrices et les exploitants de transports de personnes, les insuffisances des dispositifs de concertation en particulier avec les usagers, ou encore les incertitudes de la politique de tarification des infrastructures"*.

Tout en convenant que le contexte avait profondément changé, le CNT a conclu : *"La LOTI est considérée quasi unanimement comme une bonne loi par l'ensemble des partenaires du transport dans sa fonction d'orientation et en tant que cadre de référence des activités de transport. Une refonte générale de ce texte ne paraît donc pas nécessaire, sauf à faire resurgir des controverses philosophiques"*.

Aux yeux de divers commentateurs, trop de dispositions de la LOTI sont cependant restées lettre morte, s'agissant notamment de l'article 9 relatif à la responsabilité des donneurs d'ordres et des articles 33 et suivants relatifs à la sous-traitance.

Votre Commission tient à souligner que c'est à l'initiative du Gouvernement qu'une législation dérogatoire de la LOTI a, ainsi, été prise en matière de transports routiers de marchandises et, ce, malgré ses suggestions réitérées (1).

**A quoi sert-il de prendre une loi d'orientation si les textes particuliers ne s'inscrivent pas dans sa logique ?**

Certains se retrancheront derrière le pragmatisme. Pour votre Commission, il faut plutôt déplorer un certain manque d'opiniâtreté sinon de technicité.

---

1. Cf. rapport n° 91 (Sénat 1992-1993) de M. Jean-Paul EMIN - p. 39-40

● L'année qui s'achève a, pour finir, été dominée par la parution, en décembre 1992, du "Livre blanc" de la Commission des Communautés européennes sur "le développement futur de la politique commune des transports".

Soulignant le défaut de coordination entre les différents modes de transport, ce rapport -élaboré sous l'autorité du Commissaire Karel van MIERT- estime nécessaire de réduire les différences de coûts entre les différents modes en prenant en compte non seulement les coûts d'infrastructures mais également les coûts externes (environnement, sécurité, etc.).

Le "livre blanc" insiste, en outre, sur les risques d'engorgement de certains itinéraires européens comme, en France, les axes Lille-Paris ou Lyon-Avignon.

Notre pays risque ainsi de connaître la congestion ici et l'anémie ailleurs. Votre commission des Affaires économiques et du Plan estime que, dans la logique de l'aménagement du territoire, il est souhaitable de se garder de l'une comme de l'autre.

## CHAPITRE PREMIER

### Les routes

La route achemine actuellement plus de 70 % du fret en tonnage et 90 % des trafics en voyageurs-kilomètres.

La France possède une voiture pour deux habitants et 80 % des Français se rendent à leur travail en voiture. Mais il faut savoir qu'en ville un trajet sur huit est inférieur à... 500 mètres et un sur quatre à un kilomètre.

Bien plus, selon la Direction des Routes, le trafic routier devrait croître en moyenne de 40 % en France d'ici à l'an 2000, et de 100 %, pour les poids lourds sur les autoroutes françaises.

Avec 2 600 000 emplois et plus de mille milliards de chiffre d'affaires, soit 14 % du produit national brut, la Route est le secteur, au sens large, le plus important de l'économie française.

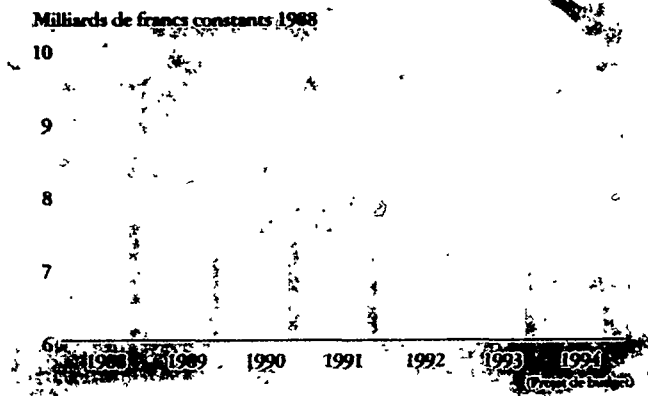
#### I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS POUR 1994

Titre III	1 658 315 540
Titre IV	103 000 000
Titre V (CP)	5 731 972 000
Titre VI (CP)	66 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>7 559 287 540</b>

Les crédits des routes (dépenses ordinaires et crédits de paiement) atteignent initialement 7,55 milliards de francs pour 1994, soit une régression de 8,96 % par rapport au budget voté de 1993.

En revanche, les autorisations de programme atteignent 7,34 Milliards de francs, soit une progression de 9,58 % d'une année sur l'autre.

Cette évolution pourrait être d'autant moins considérée comme favorable que, par rapport à la loi de finances rectificative pour 1993 votée en juin, les crédits accusent quelque 33,7 % de recul et les autorisations de programme sont en repli de 17 %.



**Evolution des crédits des Routes  
dans le budget de l'Etat**

Tout en étant bien consciente des délais nécessaires à la consommation des crédits du plan de relance de juin, votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite donc, si le projet de loi de finances initiale n'est pas amendé, que des majorations de crédits puissent être opérées, en cours d'année, par une loi rectificative, dès lors que le contenu des contrats de plan et des besoins en découlant sera plus clairement apprécié.

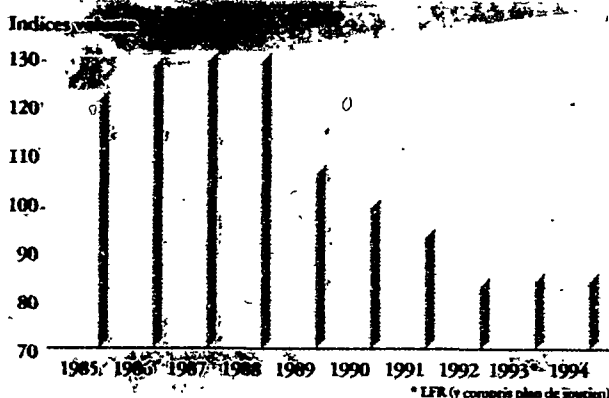
• S'agissant des moyens des services (Titre III), les crédits consacrés à l'entretien et à la maintenance des routes (chapitre 35-42) n'atteignent qu'1,6 milliard de francs, soit un recul de 2,8 % par rapport à 1993.

Mais cette évolution résulte pour partie :

- de l'inscription au budget de l'Urbanisme de crédits de formation de la Direction des routes (- 2,35 millions de francs sur le chapitre 35-42) ;



- d'une reventilation de crédits de 45 millions de francs au profit de la section «Sécurité routière».



Ainsi les moyens du CETUR chutent-ils de 96,2 %. Ceci est dû à l'inscription au budget de l'Urbanisme des moyens du futur centre d'études sur les réseaux (CERTU).

Quant aux crédits des services d'études techniques et du centre national des postes de secours, ils atteignent le chiffre modeste de 27,7 millions de francs et régressent de 28,9 % par rapport au budget voté de 1993.

On notera toutefois la progression de 2,1 % des moyens de fonctionnement du SETRA et du CETU, qui atteignent, au total, 24,3 millions de francs.

- S'agissant des interventions publiques (Titre IV), les crédits concernent uniquement des subventions de fonctionnement intéressant la gestion de la voirie nationale (chapitre 44-42). Ils atteignent 103 millions de francs, soit une quasi-stagnation (+ 0,19 %) par rapport au budget voté de 1993.

- Les investissements exécutés par l'Etat (Titre V) qui représentent, pour 1994, 75,8 % des crédits de paiement demandés au titre des routes atteignent 5,73 milliards de francs, soit une contraction de 10,7 % par rapport au budget voté de 1993.

En revanche, les autorisations de programme à ce titre atteignent 6,37 milliards de francs, soit un progrès de 8,36 % d'une année sur l'autre.

Les crédits de paiement consacrés à l'équipement des routes (chapitre 53-42) atteignent 843 millions de francs, en progrès de 20,08 %, ce qui mérite d'être souligné.

En revanche, les crédits de paiement de la voirie nationale (chapitre 53-43) n'atteignent que 4,88 milliards de francs, soit un recul de 14,5 % par rapport au budget voté pour 1993.







Parmi eux, les crédits de paiement pour les investissements sur le réseau national n'atteignent que 4,531 milliards de francs, soit un fléchissement de 14,8 %.

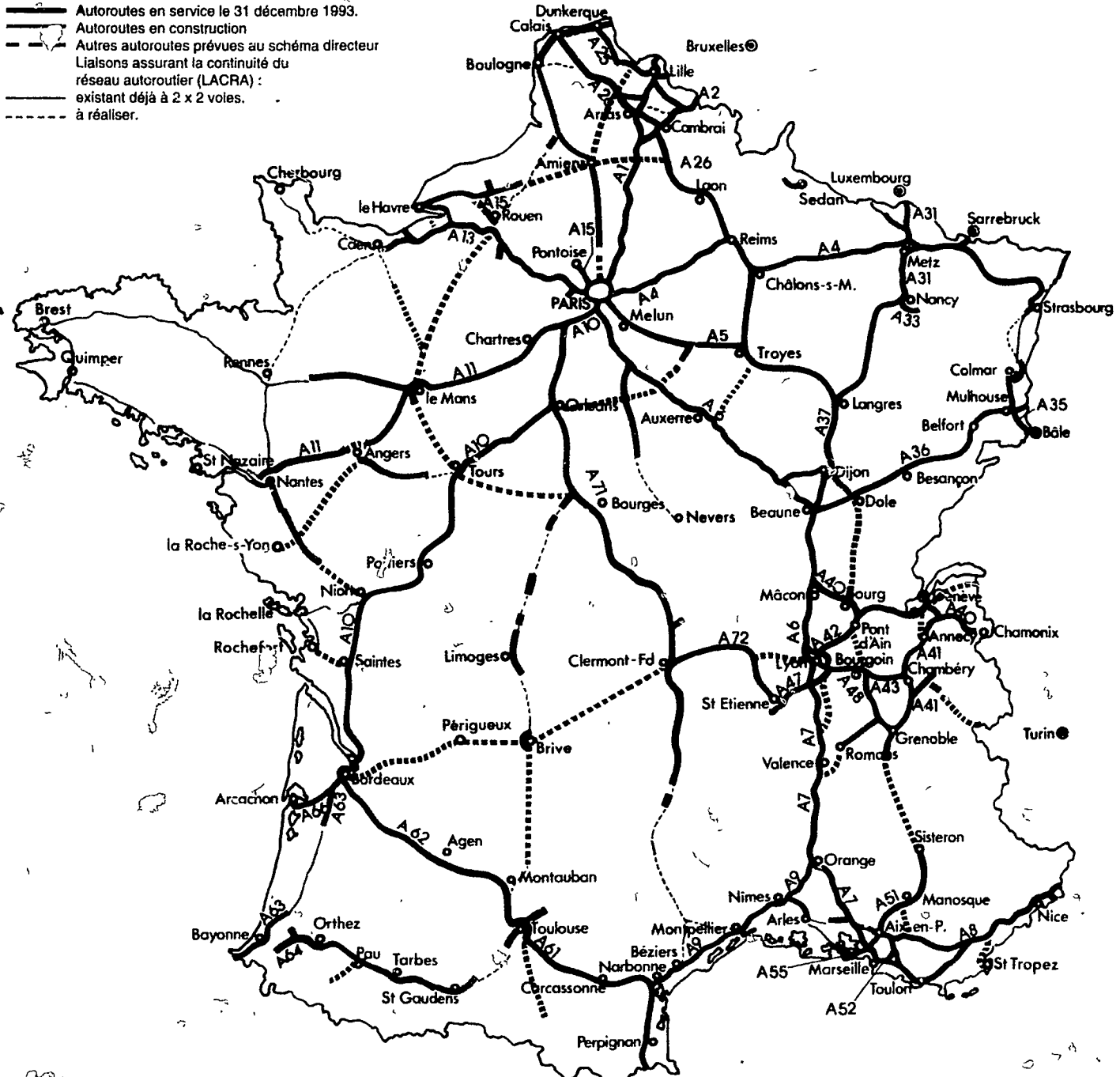
• Pour finir, les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI) n'atteignent guère que 66 millions de francs pour 1994, en crédits de paiement, malgré une légère progression (+ 1,69 %) d'une année sur l'autre (chapitre 63-42).

Les autorisations de programme atteignent, quant à elles, 65 millions de francs.

Il s'agit d'opérations liées à l'aménagement du réseau national où l'Etat n'a pas la maîtrise d'ouvrage.

## II. LE RÉSEAU AUTOCOUTIER FRANÇAIS

-  Autoroutes en service le 31 décembre 1993.
-  Autoroutes en construction
-  Autres autoroutes prévues au schéma directeur
-  Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) :
-  existant déjà à 2 x 2 voies.
-  à réaliser.



Au 1er janvier 1993, le réseau totalisait 6.515 kilomètres d'autoroutes de liaison, dont 5.850 kilomètres concédés, et environ 1.150 kilomètres de voies rapides urbaines autoroutières.

A l'horizon 2003, le réseau devrait avoisiner 12.120 km d'autoroutes pour un coût de 140 milliards de francs.

Km d'autoroutes de liaison	1991	1992	1993	1994	1995	1996 (prévisions)
Concédées-mis en service	138	353	132	232	125	105
Concédées mis en chantier	300	273	154	221	236	290
non concédées mis en service	5	15	11	73	117	103

Toutefois, parmi les sections théoriquement lancées en 1992 et 1993, certaines subissent des retards. Or, pour votre Commission des Affaires Economiques et du Plan, un rythme de 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles par an serait souhaitable.

#### A. LES PERSPECTIVES 1993-1994

##### 1. Les autoroutes financées par l'Etat

- Une opération nouvelle est lancée :

L'autoroute A 67 entre Dordives et Cosne-sur-Loire (93 km) en direction de Nevers.

- Par ailleurs, 1,508 milliard de francs devrait être consacré en 1994 à la poursuite de deux autoroutes entièrement financées par l'Etat :

- l'A 20 (Vierzon-Brive) qui permettra le désenclavement d'une partie du Massif central ;

- l'A 75 (Clermont-Ferrand-Béziers) qui a pour but de délester partiellement l'axe routier du sillon rhodanien.

## 2. Les autoroutes à péage

La France dispose actuellement d'un réseau d'autoroutes à péage de 5.887 kilomètres, dont 130 ouverts en 1992. Le schéma directeur autoroutier prévoit un réseau de 8.900 kilomètres.

• En 1993, 657 kilomètres d'autoroutes à péage sont en cours de construction et le programme de sections nouvelles à lancer cette année totalise 197 -et non pas 290- kilomètres.

Le programme des investissements défini en janvier 1993 atteignait 11,5 milliards de francs, en progression de 500 millions de francs par rapport à 1992.

Sont ainsi poursuivies en 1993 :

- l'autoroute A 16 -si contestée par certains écologistes. 70 kilomètres de la section Amiens-Boulogne sont prévus. Il s'agit de l'itinéraire Paris-tunnel sous la Manche ;

- l'autoroute A 85 entre Angers et Langeais (85 km), sur l'axe Nantes-Troyes ;

- l'autoroute A 43 entre Aiton et Le Freney (tunnel du Fréjus).

↳ Mais des opérations nouvelles sont lancées :

- l'autoroute A 54 entre Arles et Salon-de-Provence (23 km). Ce tronçon constitue le maillon manquant d'une liaison Espagne-Italie via le Sud de la France ;

- l'autoroute A 64 entre Privas et Martres (61 km) permettant d'achever la «Pyréenne» qui relie Toulouse à Bayonne ;

- l'autoroute A 51 entre Grenoble et Col de Fau (15 km) ;

• Les mises en services d'autoroutes concédées prévues en 1994 concernent les tronçons suivants :

		KM
A 5	Sens-Troyes	66
A 5B	Raccordement à la Francilienne	16
A 39	Dijon-Dole	35
A 16	Amiens-L'Isle-Adam	106
A 64	Bretelle de Peyrehorade	8
A 83	Montaigu-Sainte-Hermine	53
A 29	Z.I. du Havre - A 15	2
	Tunnel du Puymorens	-
	<b>TOTAL</b>	<b>286</b>

## B. LES RÉALISATIONS : QUELQUES EXEMPLES DE SUCCÈS OU DE DIFFICULTÉS

### 1. L'autoroute des estuaires

La « route des estuaires » assurera la liaison entre le tunnel sous la Manche et la péninsule Ibérique en longeant la façade atlantique. Elle sera, à terme, constituée entièrement par des voies autoroutières : d'une part, des liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier entre Dunkerque et Boulogne-sur-Mer (rocade littorale), Abbeville et Rouen, Caen et Nantes par Rennes, puis entre Le Muret et Bayonne (RN 10) ; d'autre part, des autoroutes concédées entre Boulogne-sur-Mer et Abbeville, Rouen et Caen, Nantes et Niort puis entre Niort-Bordeaux et Le Muret. Sur les routes nationales faisant partie de cet itinéraire, la participation de l'Etat et des collectivités territoriales est assurée pour une très large part dans le cadre des contrats de plan. En 1991, plus de 1.430 millions de francs ont ainsi été investis, dont 672 millions de francs sur crédits de l'Etat. Se poursuivent actuellement les procédures et les réalisations suivantes. La rocade littorale entre Dunkerque et Boulogne-sur-Mer devrait être achevée en 1993 dans le cadre du plan routier transmanche, et la liaison Rouen-Abbeville sera terminée dans le courant de 1994. En ce qui concerne l'autoroute A 16, entre Boulogne-sur-Mer et Abbeville, puis Amiens, elle a été déclarée d'utilité publique. Compte tenu de la sensibilité des sites concernés, la phase de mise au point des études de détail et, au-delà, celle de

déroulement des travaux, feront l'objet d'un dispositif spécifique dans le cadre d'une concertation entre l'Etat, la société concessionnaire, les élus et différentes associations. Quant à la liaison entre le futur pont de Normandie et l'autoroute A 13, les études sont achevées, ce qui permettra de lancer l'enquête d'utilité publique prochainement. En ce qui concerne la section entre Caen et Nantes par Rennes, deux études d'avant-projet sommaire d'itinéraire ont été engagées en vue de son aménagement progressif. Elles portent, d'une part, sur la section Caen-Avranches de la RN 175, dont l'étude préliminaire définissant une bande de tracé d'un kilomètre de large a été approuvée le 5 novembre 1990 et, d'autre part, sur la liaison Avranches-Rennes, pour laquelle une étude de même niveau a été approuvée le 18 juin 1991. A l'heure actuelle, des études se poursuivent, afin de définir la bande de 300 mètres de large qui sera soumise à l'enquête d'utilité publique.

## **2. L'A 83 Nantes-Niort**

La réalisation de l'autoroute A 83 entre Nantes et Niort -qui constitue une section de la «route des estuaires»- représente, s'agissant du tronçon Sainte-Hermine/autoroute A 10, un enjeu important pour la protection de l'environnement, tant pour les populations concernées que pour les milieux naturels.

Dans ce cadre, il convient de distinguer la partie Sainte-Hermine/Benet, qui ne pose pas de problème majeur du point de vue de l'environnement, de la liaison Benet/autoroute A 10 qui soulève de nombreuses difficultés : deux tracés passant au Sud de Niort ont été soumis à enquête publique : le tracé Sud/Sud et le tracé «Saint Liguair» -et tous deux ont fait l'objet d'avis défavorables des commissions d'enquête.

A la suite notamment de l'intervention de nombreux élus concernés, le Premier Ministre a demandé que les différents tracés possibles fassent l'objet d'un réexamen. Celui-ci devait être l'occasion d'améliorer sensiblement le projet sur le plan de son impact sur l'environnement.

Il a été ainsi décidé d'abandonner le tracé «Saint-Liguair», qui aurait entraîné des nuisances fortes pour l'environnement local, et de saisir le Conseil d'Etat d'un projet de décret portant déclaration d'utilité publique sur la seule section comprise entre Sainte-Hermine et Benet.

Il s'agit désormais d'étudier les différentes possibilités de tracé sur la partie comprise entre Benet et l'autoroute A 10, afin d'assurer le meilleur respect de l'environnement et une intégration optimale.

### **3. La difficile réalisation des infrastructures autoroutières en région parisienne**

Rappelons qu'il y a chaque jour 14 millions de déplacements en voiture en Ile-de-France et que la vitesse moyenne des véhicules y est de 28 km/heure.

#### **• Le Conseil d'Etat permet la poursuite de l'A 14**

Le projet d'autoroute A 14 (La Défense-Orgeval) a été déclaré d'utilité publique dès 1967 dans une perspective d'alternative à l'autoroute de l'Ouest.

Repris en 1987, ce projet a donné lieu, en 1989, à une enquête d'utilité publique qui a conclu à la nécessité de protéger l'environnement et préconisé une cinquantaine de modifications. L'utilité publique de l'opération a été déclarée par un décret du 22 décembre 1989 modifié le 25 octobre 1991.

La section de 15,8 km, qui sépare Orgeval (A 13) du viaduc de Carrières-sur-Seine a été concédée à la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN).

La traversée de la forêt de Saint-Germain a conduit à prévoir une traversée en tunnel. Par ailleurs, l'échangeur de Saint-Germain-en-Laye a été supprimé. La réalisation de cette section était ainsi évaluée à 2,6 milliards de francs en 1991.

Or, à partir de mai 1992, un débat s'est engagé à propos des travaux réalisés à proximité de la terrasse historique du château de Saint-Germain-en-Laye.

Le 24 septembre 1992, le tribunal de Versailles devait interrompre ces travaux par jugement. Mais le Conseil d'Etat, se prononçant sur ce jugement, le 3 mars 1993, a confirmé la légalité de la déclaration d'utilité publique et permis ainsi aux travaux de reprendre.

Le coût financier des travaux est évalué, à 3,25 milliards de francs.

Le plan de relance des travaux publics, présenté en juin, comportait des crédits destinés à financer la reprise des travaux et ceux-ci pourraient s'achever en 1996.

Votre Commission des Affaires Économiques et du Plan prend acte de ce que la décision du Conseil d'Etat, en allant loin dans l'appréciation esthétique du projet et en contradiction avec certaines



conclusions du commissaire du Gouvernement, va à l'encontre de l'opinion des élus les plus concernés, ainsi que celle du Ministère de l'Environnement.

### • Le difficile «bouclage» de l'A 86

Malgré la confirmation par le Conseil régional de l'Ile-de-France de «sa volonté de boucler l'A 86», un gel des crédits régionaux destinés aux travaux de cette autoroute a été décidé, en 1993, pour donner une satisfaction temporaire à des revendications écologistes, mais également à l'opposition -souvent compréhensible- de certains maires.

Cette décision ne devrait cependant pas compromettre l'achèvement de cet équipement d'intérêt régional à l'horizon de sept ou huit années.

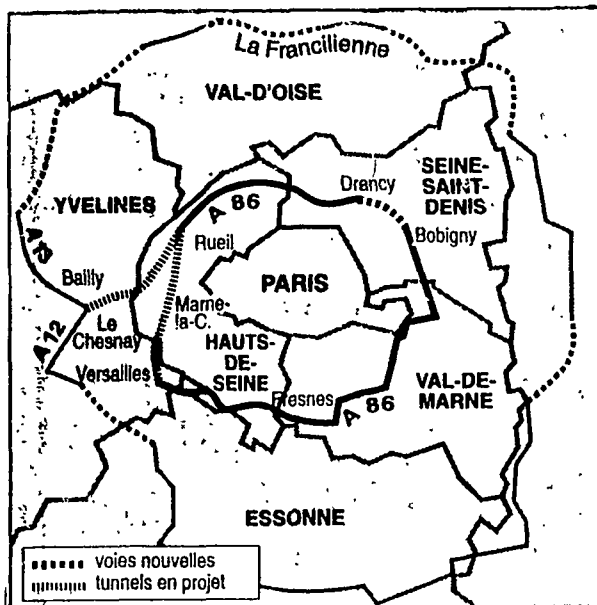
Le choix du site de l'échangeur, prévu à la limite des Hauts-de-Seine et des Yvelines, la réalisation de tunnels dissociant les poids lourds (6 km) des voitures (10 km) et l'échangeur avec l'autoroute A 13 constituent, à l'ouest, les dossiers étudiés actuellement.

Le coût de l'achèvement du «bouclage» est évalué à 8 milliards de francs.

A l'est, environ 2 milliards de francs étaient prévus pour le «bouclage» entre Drancy et Bobigny, en Seine-Saint-Denis. La mobilisation des riverains, appuyés par des élus a conduit le Ministre de l'Équipement et des Transports, à surseoir à plusieurs reprises à l'exécution des travaux.

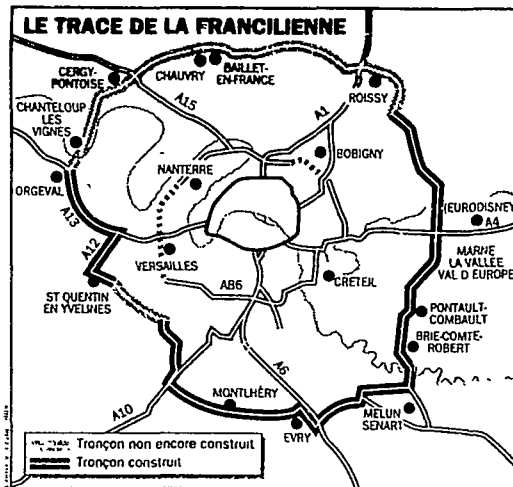
Votre Commission des Affaires Économiques et du Plan estime souhaitable cette réalisation sous réserve qu'elle s'opère dans le respect de l'environnement et sur la base d'une concertation approfondie avec les élus locaux.

Elle souligne que l'État doit veiller à exercer ses responsabilités dans le choix des tracés sans abandonner celui-ci au concessionnaire.



Elle observe que le gel opéré pour 1993 offre au Ministère des Transports et au Conseil régional -ce dernier finançant 60 % de l'opération- l'occasion de rechercher ces deux objectifs.

### • Pourra-t-on achever la «Francilienne» ?



Troisième rocade située à quelque 30 kilomètres de Paris, la «Francilienne» -qui court, au total, sur environ 250 km- n'est qu'à moitié réalisée.

Or, d'ici à 2015, cette rocade devrait absorber un trafic de 30.000 à 80.000 véhicules par jour.

Le 28 janvier 1993, le conseil régional de l'Île-de-France a rejeté le projet d'achèvement qui lui était soumis, ce qui rend hypothétique cet achèvement à l'horizon de l'an 2000.

**Voire Commission des Affaires Économiques et du Plan, tout en étant consciente des contraintes environnementales que comporte ce dossier, souligne l'intérêt d'une telle réalisation pour faciliter le contournement de l'agglomération parisienne, dans une logique d'aménagement du territoire.**

Elle forme le vœu que la réalisation de la «Francilienne» pourra s'opérer moins malaisément que celle de l'A 86 et que les emprises de l'autoroute seront calculées suffisamment larges pour qu'un éventuel élargissement ultérieur n'exige pas de ruineuses expropriations.

## C. LES PÉAGES : UNE RECETTE DISCUTÉE MAIS INDISPENSABLE

### 1. L'évolution des péages en 1993-1994

Depuis 1980, les péages ont évolué moins vite que l'inflation, la perte pour les sociétés d'autoroutes ayant été de 8 % en francs constants pendant cette période. Les tarifs ont même - il faut le rappeler - été bloqués entre 1989 et 1991.

Le décret n° 88-1208 du 30 décembre 1988 prévoit la fixation de taux de hausse moyens par société concessionnaire, déterminés en fonction de l'équilibre financier de chaque société et des coûts d'entretien, d'exploitation et d'augmentation de capacité ou de développement du réseau dont elle est concessionnaire.

Alors que 1 % d'augmentation des tarifs permet la construction de 50 kilomètres d'autoroutes nouvelles, les tarifs des péages des sociétés autoroutières ont augmenté le 1er septembre 1993 de 3 % en moyenne. Les taux moyens, communs aux poids lourds et aux véhicules légers varient selon les sociétés de 2,50 % à 3,30 % (arrêté du 25.8.93 : JO du 26.8.93). Cette hausse supérieure à celle de l'indice des prix à la consommation fait suite à une augmentation de 2,8 % au 1er octobre 1992.

Pour 1994, la hausse moyenne des péages devrait, selon les informations fournies à votre Rapporteur, être « proche de l'évolution des prix », ce qui est bien préférable aux rattrapages brutaux tel celui d'août 1991.

### 2. Le financement du système autoroutier concédé est-il menacé ?

Il faut rappeler que la construction et l'exploitation d'autoroutes à péage sont confiées par l'Etat à des sociétés concessionnaires. Celles-ci sont de trois types :

- 8 sociétés d'économie mixte associant l'Etat, les collectivités locales et les organismes publics locaux (Etat majoritaire) dont l'une gère également le tunnel du Mont-Blanc,

- 1 société d'économie mixte spécifique qui gère le tunnel du Fréjus et qui est sur le point d'être désignée comme concessionnaire de l'autoroute de la Maurienne ;

- 2 sociétés à capitaux privés.

Les péages perçus par les sociétés concessionnaires sont utilisés en totalité pour financer la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier. Le produit des autoroutes les plus anciennes permet de financer les sections récentes dont le trafic n'est pas suffisant les premières années pour assurer le financement de la construction.

La Caisse Nationale des Autoroutes (CNA) lève les emprunts des sociétés d'économie mixte. Créée en 1963, ses emprunts représentent en 1993 plus de 90 % des ressources de construction des sociétés d'économie mixte.

Son endettement s'élève à 71 milliards de francs.

Pour 1994, une accélération de la mise en oeuvre du programme autoroutier a été annoncée au début du mois de novembre 1993.

Compte tenu de la difficulté d'augmenter l'effort budgétaire de l'Etat, il a été décidé de relever les crédits du FDES disponibles pour les investissements des sociétés concessionnaires. Ceux-ci passeraient de 12,1 milliards de francs en 1993 à 14 milliards de francs en 1994. La décision définitive sur ce point devrait intervenir lors d'une réunion du FDES en décembre 1993.

Cet endettement sera remboursé grâce au produit des péages.

L'établissement public Autoroutes de France assure la péréquation de trésorerie entre les sociétés d'économie mixte. Régies par le décret n° 83-774 du 31 août 1983, les ADF ont dégagé un solde positif global de 330,1 millions de francs en 1992. L'Etat, autorité concédante, définit les tracés, détermine les priorités, arrête la programmation et fixe la politique des péages.

Une difficulté est cependant en train d'apparaître.

En effet, les sociétés concessionnaires les plus « riches » sont, le plus souvent, parvenues au terme de leur endettement et des remboursements que l'établissement public Autoroutes de France a pu leur consentir.

C'est le cas, semble-t-il, pour la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN) et pour la société des autoroutes du Nord Est de la France (SANEF) ainsi que la société des autoroutes du sud de la France (ASF).

Comment, dès lors, assurer à terme une péréquation véritable, à travers Autoroutes de France, au profit des autres sociétés, alors même que le schéma directeur nécessite d'être poursuivi ?

**Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan estime qu'une réflexion doit être conduite sur cette question.** Elle suggère que les sociétés concessionnaires qui sont dans la situation financière la plus confortable soient sollicitées de concourir à la construction des sections restant à construire au titre du schéma directeur national du 1er avril 1992, quelle que soit leur localisation. L'exploitation de ces sections pourrait, ensuite, être confiée à des sociétés plus « régionales ».

Un nouveau renforcement des fonds propres de certaines sociétés d'économie mixte (SEMCA) peut également être envisagé.

Plus généralement, votre commission des Affaires économiques et du Plan estime qu'une réflexion doit être menée sur le thème de la péréquation entre les dessertes autoroutières les plus et les moins rentables et du financement de la construction de nouvelles dessertes dans une optique d'aménagement du territoire. On peut ainsi imaginer une holding financière qui assurerait une péréquation intégrale des trésoreries des SEMCA.

### **3. La modulation des péages : un instrument discuté d'incitation à des itinéraires alternatifs**

Satisfait des premières expériences de modulation de péages, et en dépit du scepticisme affiché par l'Automobile Club de France, le Ministère des Transports souhaite que les sociétés d'autoroutes lui proposent un plan de développement de ce type d'actions.

La modulation est pratiquée depuis dix-huit mois les dimanches soirs sur l'autoroute A1 pour les retours sur Paris et l'a été, cet été, à l'occasion des grands départs en vacances de juillet et d'août, quand les automobilistes venant du nord et se rendant dans le sud de la France ont été incités à éviter Paris en passant par l'A 26 via Reims. Les utilisateurs de l'A26 payent 26 F de moins que le tarif normal (soit 182 F au lieu de 208 F), ceux qui empruntent l'A1, 11 F de plus (soit 183 F au lieu de 172 F).

L'opération a fait l'objet de contestations. L'Association Force ouvrière consommateurs (AFOC) a ainsi déposé une requête devant le Conseil d'Etat afin d'annuler l'arrêté (J.O. du 1.7.1993 ) autorisant «cette manipulation tarifaire». Mais les critiques ne s'arrêtent pas là. L'Association doute également de l'efficacité de cette mesure, «censée améliorer la fluidité du trafic les jours de départ en vacances». D'après l'AFOC, «les dates de départ et retour sont quasiment impératives pour la plupart des usagers devenus captifs». Un groupe de travail devrait être constitué, en décembre 1993, sur ce thème auprès du Conseil national de la Consommation.

**Tout en comprenant ces critiques, votre Commission des Affaires Économiques et du Plan estime que les modulations tarifaires des péages autoroutiers constituent une piste pour tenter, au moyen d'incitations à utiliser des itinéraires alternatifs, de remédier à l'engorgement de certaines sections du réseau autoroutier ou d'assurer une meilleure utilisation du patrimoine autoroutier par étalement de l'usage.**

Une expérience de ce type pourrait être tentée sur l'autoroute A 5, qui est un itinéraire alternatif pour l'A 6 Paris-Lyon, très engorgée. L'expérience pourrait être étendue aux poids lourds, en semaine, sur cet itinéraire alternatif.

#### 4. Vers un système unifié de télé-péages ?

L'idée d'un système unifié de télé-péages sur l'ensemble du réseau autoroutier français concédé est en passe de se concrétiser.

Après avoir lancé un appel d'offres pour définir un système unifié de télé-péage, l'Union des sociétés des autoroutes à péage (USAP), mandatée par les huit exploitants du réseau français, vient en effet de retenir deux groupements : CGA, associé à Gemplus, et le trio CSEE-Péage, Saab-Scania et GEA. Tous deux associent la technologie de la carte à puce à celle de la transmission à distance.

Collé sur le pare-brise du véhicule, un «badge», ou «transpondeur», contient les informations concernant l'abonné et le système qui transmet ces informations aux bornes fixes du péage.

Le tunnel «Prado-Carénage» à Marseille a récemment été équipé d'un tel système.

Le programme «Drive» auquel participent les différents industriels européens, a déjà permis de fixer certaines normes pour le télé-péage, et notamment

la fréquence de transmission (5,8 GHz). Mais la carte à puce ne fait pas encore l'unanimité. L'enjeu du futur standard est en effet mondial. L'objectif final est le télé-péage «pleine voie», qui doit permettre les transactions à la volée pour des véhicules circulant sur la chaussée de l'autoroute à pleine vitesse. D'ici là, la reconnaissance par infrarouges pourrait remplacer les hyperfréquences, et le transpondeur être intégré au tableau de bord du véhicule.

### III. LE RÉSEAU NON CONCÉDÉ

#### A. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER (LACRA) EN 1994

Les LACRA mises en service en 1994 concerneront 246,06 km ainsi répartis :

RN 42	Déviations d'Hazebrouck (Nord)
RN 28	Route nouvelle Bettencourt-Abbeville (Somme)
RN 20	Mise à deux fois deux voies entre Massay et le CD 28 (Cher) Aménagement Vierzon Massay et déviation de Saint-Hilaire (Cher)
RN 20	Déviations de Clidier l'Aumône (Indre) Déviations de Celon (Indre) Déviations d'Argenton (Indre) Section Châteauroux-Argenton sur Creuse (Indre) Aménagement entre Brion et Châteauroux (Indre) ASP entre Vatan et Brion (Indre)
RN 28	Route nouvelle à deux fois deux voies entre Neufchâtel et Blangy (Seine-maritime)
RN 175	Déviations de Villers-Bocage et aménagement à Villers-Coulvain (Calvados)
RN 13	Déviations entre La Cambe et Osmanville (Calvados) Doublement de déviations de Sainte-Mère-Eglise et déviations de Fauville (Manche) Déviations de Carentan à deux fois deux voies et de Saint-Come-du-Mont (Manche) Aménagement entre Carentan et Isigny (Manche)
RN 158	Déviations à deux fois deux voies de Grainville et aménagement Grainville Potigny (Calvados). Déviations de Soulangy-Saint-Pierre Canivet et Aubigny (Calvados)
RN 165	Nouveau Pont sur l'Elorn (Finistère)
RN 145	Aménagement à deux fois deux voies du Trois-et-demi au Mouchetard (Creuse)

- RN 117 Mise en autoroute entre Muret et Martres (Haute-Garonne)
- RN 51 Déviation de Boulzicourt et Saint-Ponce (Ardennes)
- CD 300 Mise à deux fois deux voies entre le CD4 et le CD 52 (Bas-Rhin)
- RN 57 Aménagement à deux fois deux voies entre Devecey et A 36 (Doubs)
- Mise à deux fois deux voies entre l'Hôpital du Grosbois et Etalans (Doubs)
- RN 113 Aménagement du carrefour Saint-Jean de Vedas (accès A9) (Hérault)

## B. LES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT) EN 1994

Les GLAT mises en service en 1994 concerneront 71,86 km ainsi répartis :

- RN 49 Aménagement de Bavay-la-Longueville (Nord)
- RN 10 Elargissement de 2 à 2 x 2 Voies entre les Deux-Sèvres et Nouzières PKO - 4,9 avec déviation de Chez Brangé (Charente)
- RN 141 Déviation de Veillard (Charente)
- RN 10 Aménagement à 2 x 2 Voies de Bois-de-Lion et de Cavignac (Gironde)
- RN 134 Aménagement Bedous-Accous (Hautes-Pyrénées)
- RN 20 Aménagement de la RN 20 entre Pinsaguel et Le Vernet (Haute-Garonne)
- RN 66 Déviation de Saint-Amarin (Haut-Rhin)
- RN 59 Déviation de Sainte-Croix-aux-Mines et Liepvre (Haut-Rhin)
- RN 5 Déviation Saint-Laurent en Grandvaux (Jura)
- RN 5 Déviation à 2 voies de Champagnole (Jura)
- RN 57 Déviation de Voray-Devecey (Haute-Saône)
- RN 57 Déviation à 2 x 2 Voies de Vellefaux (Haute-Saône)
- RN 19 Déviation de Pusey (Haute-Saône)
- RN 19 Route Nouvelle entre Héricourt (RN 83) et la Suisse (Delle Territoire de Belfort)
- RN 19 Liaison RN 83-A 36 - Delle / Section Fougerais-Morvillars-Est (Territoire de Belfort)
- RN 7 A.S.P. entre Pouilly et Mesves (Nièvre)
- RN 7 A.S.P. La Charité-Tronsanges (Nièvre)
- RN 7 Déviation à 2 voies de Moulins (avec créneaux à 2 x 2 Voies) (Allier)
- RN 7 Déviation de Pontcharra (Rhône)



### **C. LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ EN MILIEU URBAIN**

**Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan souligne l'importance des besoins en investissements sur le réseau routier national non concédé en milieu urbain (hors Ile-de-France).**

**Selon les experts, ces besoins atteignent 50 milliards de francs pour les quinze années à venir dont 22 milliards de francs pour le seul XIème Plan.**

**La question est de savoir comment on parviendra à financer ce besoin. La proposition émise, en 1989, par l'Association des Maires de France, de constituer un fonds spécial alimenté par les primes d'assurances et géré par la Direction des Routes mériterait ainsi d'être approfondie.**

**Mais votre Commission des Affaires Economiques et du Plan souligne la nécessité d'améliorer l'évaluation des besoins en matière de voirie, d'agglomération. Elle suggère, reprenant là aussi une proposition de l'Association des Maires de France, qu'il soit procédé à un véritable inventaire des infrastructures routières, afin d'obtenir un meilleur usage du réseau existant.**

# VOLETS ROUTIERS DES CONTRATS DE PLAN ETAT- REGIONS 1989-1993

Tableau I

PREVISIONS DE MISE EN PLACE DE CREDITS 1993 ET DE TAUX DE REALISATION FIN 1993  
(y compris les Autorisations de Programme Etat du plan de relance de Mai 93)

Région "Contrats de base"	Montant du CER (en MF 89) en AP ETAT	Affectations 1989 (en MF 89)	Affectations 1990 (en MF 89)	Affectations 1991 (en MF 89)	Affectations 1992 (en MF 89)	Prévisions 1993 (en MF 89)	Engagement fin 1993 (en MF 89)	Taux de réalisation en AP ETAT
Nord-Pas de Calais	1065,0	171,1	220,8	175,8	192,4	264,5	1024,6	96,2%
Picardie	575,0	87,0	94,3	95,7	128,2	147,5	552,7	96,1%
Ile-de-France	2712,0	(1) 515,1	544,7	480,5	412,0	677,5	2629,8	97,0%
Centre	600,0	94,0	91	105,1	119,5	165,9	575,5	95,9%
Haute-Normandie	410,0	69,3	56,1	65,2	91,7	111,8	394,1	96,1%
Basse-Normandie	675,0	97,4	113,1	113,0	140,4	181,0	644,9	95,5%
Bretagne	2100,0	361,2	436,3	255,3	473,6	489,2	2015,6	96,0%
Pays-de-la-Loire	740,0	98,0	129,6	126,1	165,8	191,8	711,3	96,1%
Poitou-Charente	725,0	85,9	132,3	120,5	158,2	200,1	697,0	96,1%
Limousin	440,0	60,6	77,2	85,7	72,7	126,7	422,9	96,1%
Aquitaine	884,2	(2) 119,5	127,4	169,1	196,1	238,0	850,1	96,1%
Midi Pyrénées	1500,0	221,3	264,3	258,2	283,2	413,5	1440,5	96,0%
Champagne-Ardennes	750,0	61,1	132,1	128,9	179,8	219,2	721,1	96,1%
Lorraine	1108,2	(3) 190,2	170,7	178,4	225,8	300,2	1065,3	96,1%
Alsace	850,0	129,8	156,6	138,9	154,7	237,2	817,2	96,1%
Franche-Comté	550,0	50,6	135,5	91,5	101,9	149,3	529,8	96,1%
Bourgogne	550,0	59,6	114,4	71,8	129,1	156,5	531,4	96,6%
Auvergne	650,0	78,8	125,3	135,0	115,1	184,4	638,6	98,2%
Rhône-Alpes	1300,0	248,5	243	238,3	201,8	317,9	1249,5	96,1%
Languedoc-Roussillon	800,0	108,1	144,4	137,7	149,4	229,5	769,1	96,1%
PACA	900,0	140,0	169,8	157,1	162,4	243,3	872,6	97,0%
<b>Total CER</b>	<b>19984,4</b>	<b>3047,1</b>	<b>3678,9</b>	<b>3327,8</b>	<b>3853,8</b>	<b>5244,8</b>	<b>19152,4</b>	<b>96,3%</b>
Volet Transmanche	2314,0	729,2	658,1	428	301,40	197,40	2314,1	100,0%
Volet Tarentaise	583,0	319,0	243,7	20,3			583,0	100,0%
<b>Totaux</b>	<b>22781,4</b>	<b>4095,3</b>	<b>4580,7</b>	<b>3776,1</b>	<b>4155,2</b>	<b>5442,2</b>	<b>22049,5</b>	<b>96,8%</b>

-28-

(1) Ile de France: hors 175 MF Villes nouvelles, hors 205 MF SIRIUS (DSCR), hors 108 MF de l'avenant du 4 Juillet 1990 et hors Compte d'Affectation Spécial (C.A.S.), décidé en 1989 en faveur de l'accélération de la grande rocade A86 (600MF Etat et 900 MF Région) pour la période 1990 - 1993.  
Bilan du CAS (en MF courants): affecté 1990: 150MF / 1991: 167,5MF / 1992: 185MF / prévision 1993: 150MF

(2) Aquitaine: y compris 120 MF dans le protocole particulier et 40,2 MF de l'avenant du 30 Décembre 1991

(3) Lorraine: y compris 108,2 MF de substitution du FEDER par l'Etat, conformément aux décisions du CIAT du 10 Février 1989

N. B.: En Corse, l'engagement de l'Etat d'un montant de 385 MF a été soldé.

## D. LES PERCÉES ALPINES ET PYRÉNÉENNES : DANS LA LOGIQUE D'UN RÉSEAU ROUTIER EUROPÉEN

Mis à part le tunnel sous la Manche, trois projets de tunnels routiers méritent une particulière attention dans la logique d'un réseau routier à l'échelle européenne.

### • Le tunnel de Puymorens

Transpyrénéen, ce tunnel permettra de joindre, à l'est du Massif, Barcelone et Toulouse.

Les travaux du tunnel à deux voies, long de 4,8 kilomètres, ont débuté en novembre 1990. L'appel d'offres international a été remporté par le groupement Philippe Holzmann-Nord France-Sogea, qui annonce la "jonction en calotte" Ariège - Pyrénées Orientales avant le 20 décembre de cette année. Le coût, pour la partie française, s'élève à 750 millions de francs (valeur 1989) ; la CEE a fourni 180 millions de francs, sur fonds FEDER, et les collectivités locales 70 millions de francs.

L'ouvrage sera exploité en concession par les autoroutes du Sud de la France.

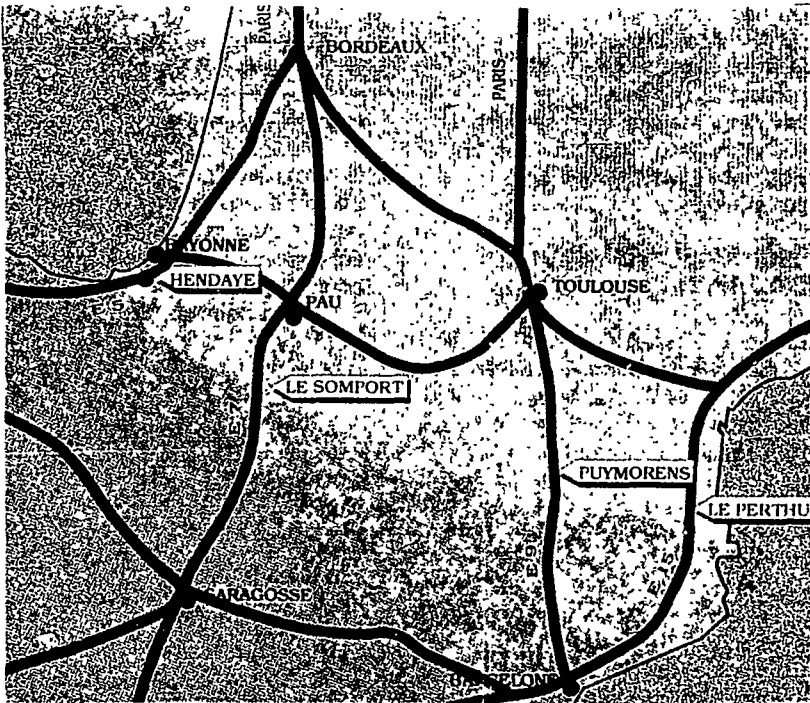
### • Le tunnel du Somport

Inscrit sur la liste des sept grands projets d'utilité européenne de la CEE, le tunnel du Somport constitue, à l'ouest du massif, le tronc commun des deux importantes liaisons européennes : Toulouse - Pau - Saragosse - Madrid et Bordeaux - Pau - Saragosse - Valence.

D'une longueur totale de 8,6 kilomètres, ce tunnel, qui représente un investissement total de 1,15 milliard de francs, est financé par les Etats au prorata des longueurs, de part et d'autre de la frontière : 32 % de l'ouvrage se situent en France, pour un coût de 370 millions de francs. Il faut compter 350 millions de francs supplémentaires pour l'aménagement de la RN 134. Le groupement Razel-Pico-Intercanales s'est vu attribuer les travaux côté français.

Il reste que, le 2 décembre, le tribunal administratif de Pau a annulé la déclaration d'utilité (13 août 1991) du tunnel du Somport entre le Béarn et l'Aragon, d'où un gel des travaux en 1993.

Le plan de relance des travaux publics, présenté en juin 1993, comporte cependant des crédits permettant de reprendre les travaux qui devaient reprendre en octobre 1993 à la suite d'un avis favorable du Conseil d'Etat à la déclaration d'utilité publique.



### • Le tunnel Piémont-Provence

Six itinéraires différents sont étudiés pour relier, par un tunnel routier, le Piémont et la Provence. C'est l'itinéraire du Mercantour qui, en 1993, semblait devoir être choisi.



## CHAPITRE II

### La sécurité routière

#### I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS POUR 1994

TITRE III	287.255.566
TITRE IV	2.000.000
TITRE V (CP)	245.622.000
TITRE VI (CP)	-----
<b>TOTAL</b>	<b>534.877.566</b>

Les crédits de la sécurité routière atteignent 534,8 millions de francs pour 1994, soit un recul de 29,5 % par rapport à 1993.

- 287,2 millions de francs sont consacrés aux moyens des services (Titre III), mais cette somme constitue un recul de 21,5 % par rapport au budget voté de 1993.

- 2 millions de francs sont consacrés à l'action économique, aux encouragements et interventions (Titre IV). Mais ces crédits sont marqués par une contraction puisqu'ils représentaient plus de dix fois plus l'an passé.

Cette contraction est due à la disparition des crédits de dotation aux collectivités territoriales (chapitre 44-43 - article 11).

Quant aux investissements exécutés par l'Etat (Titre V), ils représentent 245,6 millions de francs de crédits de paiement, ce qui représente un recul de 33,9 % par rapport au budget voté de 1993.

Dans le même temps, les autorisations de programme à ce titre, qui atteindront 256,6 millions de francs en 1994, fléchissent elles aussi de 34,9 %

Les actions de sécurité et de circulation (aménagement des routes nationales, investissements en matière d'information ainsi qu'aménagement des centres d'examen des permis de conduire) recevront 226,6 millions de francs en crédits de paiement.

Quant aux études et expérimentations sur les équipements de sécurité et d'exploitation, sur la réglementation technique des véhicules et sur la politique de sécurité, elles bénéficieront de 19,02 millions de francs.

## II. UNE HÉCATOMBE INACCEPTABLE

**Rappelons que 25 personnes meurent chaque jour dans un accident de la circulation et que la route en est la première cause (58 %) de mortalité des 18-25 ans.**

**Rappelons aussi que 65 % des accidents corporels se produisent à moins de 15 km du domicile de la victime, c'est-à-dire sur un trajet très fréquemment effectué, généralement considéré comme "sans risque".**

En 1992, 9.083 personnes ont été tuées dans des accidents de la route. Le nombre des tués a régressé ainsi -si l'on ose l'écrire- de 5,6 % par rapport à 1991.

Certes, ce nombre est le plus "faible" depuis 35 ans alors que le volume du trafic automobile a entre-temps été multiplié par quatre. Mais il reste inacceptable.

Sur les quatre premiers mois de 1993, on a encore compté 2 579 blessés.

On constatait une baisse du nombre des accidents et de celui des blessés. Ces résultats confirment la tendance observée depuis 1989.

Il reste à préciser que 70 % des accidents ont lieu en agglomération et que le coût de l'insécurité routière a atteint 120 millions de francs en 1992 selon le Commissariat Général du Plan.

Pour 1993, sur les cinq premiers mois de l'année, les accidents en ville avaient baissé de 8,5 %.

Mais, en juillet 1993, 966 personnes ont été tuées dans des accidents de la circulation, soit 90 en plus qu'en juillet 1992. Quant au nombre des blessés, il a atteint 17 901 contre 17 278 en juillet 1992.

Au total, sur la dernière année connue, le total des morts s'élève à 9 035 morts.

Enfin, les poids lourds restent impliqués dans plus de 13 % des accidents alors qu'ils ne constituent que 7 % du trafic routier.

Le tragique accident survenu à Mirambeau le 11 novembre témoigne des risques qu'implique le transport routier des matières dangereuses et de la nécessité d'une amélioration de la prévention.

Mais il faut préciser que les infractions aux limitations de vitesse relevées à l'encontre de poids lourds en 1992 ont été en baisse par rapport à 1991.

#### • L'information

Deux campagnes d'information en matière de sécurité ont marqué le début de l'année.

La première, du 28 janvier au 8 février 1993, sur le contrôle technique des véhicules, destinée aux véhicules de plus de 7 ans d'âge.

La deuxième, du 9 au 22 février sur le comportement.

Enfin, depuis mai et jusqu'à la fin de l'année, la Sécurité Routière communique dans le cadre de l'opération LABEL VIE.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan accueille avec espoir la création d'un observatoire national

interministériel de la sécurité routière opérée par le décret n° 93-1221 du 8 novembre 1993.

### • La résorption des "points noirs"

L'Etat a fait de la résorption des points noirs une de ses priorités.

En 1992, cet investissement s'est élevé à 84 Millions de francs, permettant de traiter environ 40 zones d'accumulation.

Les derniers crédits disponibles au titre de l'année 1993 seront distribués lors du second semestre. L'investissement de l'Etat aura alors été de 189 millions de francs en 1993, permettant de traiter environ 80 zones d'accumulation. Il convient de souligner que ce montant intègre les 100 millions de francs alloués au titre du plan de relance de l'activité dans le domaine des travaux publics.

Pour 1994, il a été décidé de poursuivre et de renforcer la politique initiée en 1992 visant à traiter non plus des zones d'accumulation mais des sections d'itinéraires où le taux de la gravité des accidents est anormalement élevé.

### • Le permis à points

Après les modifications opérées à la fin de 1992 dans la logique des conclusions de la Commission "ROCHE", le mécanisme du permis à points est entré dans une phase de fonctionnement normal en 1993.

Quelque 103 353 retraits de points avaient ainsi été opérés, en total cumulé, au 15 juin 1993 et l'on s'attendait à ce que juin donne lieu à 40.000 retraits de points.

Il reste que le nombre d'infractions sanctionnées avoisine les 125.000 par mois, ce qui signifie que certains procès-verbaux restent sans suite.

S'agissant des conducteurs de poids lourds, un certain nombre de mesures ont été prises en accord avec les professionnels sur la base d'un accord conclu en novembre 1992.







Le Code de la Route prévoit qu'un conducteur qui a perdu des points peut en récupérer une partie dans la limite de 4 sur 12. Pour récupérer ses points, il peut suivre un stage de formation spécifique sur 2 jours, soit pendant ses congés, soit en demandant une **autorisation d'absence**.

La demande doit alors être présentée à l'employeur au moins un mois avant le début du stage.

L'employeur autorise par écrit cette absence, si elle a été formulée dans le délai.

Si le délai d'un mois n'a pas été respecté, l'employeur n'est pas tenu de donner son accord pour les dates demandées. Il prendra alors en compte les impératifs de son exploitation et le calendrier des stages pour déterminer l'absence de son salarié. Il ne peut reporter cette autorisation plus d'une fois.

Les parties peuvent néanmoins, d'un commun accord, réduire ce délai.

Par ailleurs, désormais, un **fonds spécial professionnel "permis sécurité"** finance tout ou partie des frais de formation des conducteurs concernés par le protocole. Il prend en charge une allocation de ressources visant à compenser la perte partielle ou totale de la rémunération du conducteur pendant la formation.

Les actions suivies dans le cadre de la reconstitution partielle de points (frais et allocations de ressources) sont également et intégralement prises en charge.

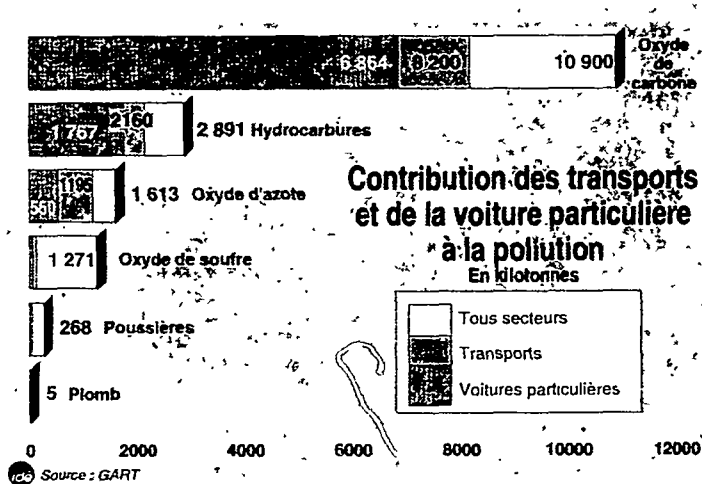
Pour garantir l'égalité de tous les conducteurs devant les contrôles, l'utilisation des disques chronotachygraphes, pour les contrôles rétroactifs de vitesse a été suspendue (circulaire du 28 août 1992). Par contre, les contrôles sur route, permettant de relever en flagrant délit les excès de vitesse des poids lourds ont été maintenus. De même, les contrôles des temps de conduite et de repos, à partir des enregistrements prescrits par la réglementation sociale communautaire ont été poursuivis dans les mêmes conditions. Un décret du 23 juillet 1992 crée certaines infractions à la charge des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises et des employeurs de conducteurs salariés de véhicules de transport de personnes ou de marchandises lorsque les instructions données sont incompatibles notamment avec le respect des limitations de vitesse (amende prévue pour les contraventions de la 5ème classe : 3 000 à 6 000 francs doublée en cas de récidive). En outre, une proposition de la commission de suivi du permis à points, actuellement mise à l'étude, vise à incriminer le fait de débrancher les limiteurs de vitesse. S'agissant des interdictions de circulation des véhicules poids lourds (arrêté du 27 décembre 1974) et des véhicules de transport de matières dangereuses (arrêté du 10 janvier 1974), celles-ci sont toujours applicables. Un régime dérogatoire, restrictif pour des raisons de sécurité publique, est néanmoins aménagé tenant compte de certains impératifs, notamment lorsqu'il s'agit de transport d'animaux vivants, de denrées périssables, etc. ou lorsqu'il s'agit de transports internationaux. Ces dispositions ne font toutefois pas obstacle aux droits

conférés par les lois et règlements aux préfets et aux maires de prescrire, en vertu de leurs pouvoirs de police, des mesures plus rigoureuses.

### • La lutte contre la pollution

Selon le "Livre vert" de la Communauté européenne, la route, qui couvre 1,3 % du territoire communautaire, dont 15 à 25 % des espaces urbains, est responsable de 64 % des coûts sociaux du bruit et de 21 % des émissions d'oxyde de carbone.

La route engendre, en outre, 350 000 tonnes de déchets par an.



Selon les informations fournies à votre Rapporteur, le total des émissions polluantes émises par le transport routier à moyenne distance (150 km) devrait diminuer de 34 % d'ici à 2010.

### • L'organisation de la circulation routière en Ile-de-France

L'évolution du trafic sur la dernière période statistique connue met en évidence un accroissement constant de la circulation (+ 2,3 % en 1992) sur l'ensemble du réseau qui se traduit par un accroissement des encombrements sur le réseau des voies rapides pendant une grande partie de la matinée et de la soirée.

Toutefois, l'évolution du maillage du réseau fait apparaître des réserves de capacité qui peuvent être exploitées à

condition d'avoir une connaissance en temps réel des flux de trafic et de pouvoir transmettre aux usagers au moyen de panneaux à message variable (PMV) des indications leur permettant d'apprécier le meilleur itinéraire. Parallèlement et dans le même esprit, a été engagée la refonte de la signalisation de direction par l'établissement et la mise en place d'un "schéma directeur de signalisation" en Région Ile-de-France tenant compte de l'évolution des infrastructures, en particulier des rocales A 86 et la Francilienne.

Tels sont les objectifs du programme SIRIUS.

Ce programme a fait l'objet d'un avant-projet approuvé par décision ministérielle du 4 août 1989. La mise en oeuvre a été inscrite au contrat de plan Etat-Région, sur la période 1989-1992, pour un montant de 410 millions de francs pour le secteur compris entre les autoroutes A 1 et A 6. Sur cette zone, l'ensemble des équipements de recueil de données, de traitement informatique et d'informations dynamiques des usagers est installé et opérationnel. Ces équipements comprennent notamment 114 PMV sur un total à terme de 260 environ.

Par décision du 19 mars 1993, l'opération a été réactualisée à la somme de 437,7 millions de francs se décomposant en 410 millions de francs correspondant à la valeur initiale du contrat de plan, 22 millions de francs de travaux supplémentaires et 5,7 millions de francs d'études.

### CHAPITRE III

#### Les transports routiers

Le transport routier représente aujourd'hui, il convient de le souligner, 70 à 72 % des transports intérieurs de marchandises.

• En glissement, le trafic des cinq premiers mois de l'année baisse de 5 % par rapport à la période précédente. L'évolution des résultats bruts indique une chute de 7,8 % si on les compare aux mois de janvier à mai de 1992. Les premiers résultats confirment que le transport routier de marchandises traverse une période difficile.

	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept..	oct.	nov..	déc.
<b>Données brutes</b>												
1992	11,34	9,65	11,76	10,75	9,59	10,55	9,08	7,26	10,68	10,83	10,79	7,41
1993	9,04	9,41	10,79	10,35	9,34							
<b>Données CVS</b>												
1992	11,44	9,23	10,54	10,13	9,79	9,60	9,47	10,84	10,14	9,95	10,13	8,54
1993	9,13	8,99	9,68	9,77	9,54							

(Millions de tonnes-kilomètres)

Au total, sur l'année, compte tenu des prévisions de la Commission des Comptes de la Nation et du BIPE (baisse du PIB, de la production industrielle et du BTP), le trafic routier pourrait, selon l'OEST, afficher une baisse de 2,5 %. Ce net recul de la route, plus important que celui du PIB marchand (qui sera de l'ordre de 1 %) s'explique par le fait que le transport est en prise directe avec tous les secteurs en crise.

• Compte tenu des hypothèses économiques retenues par le Gouvernement pour 1993 et 1994, une sortie de crise pourrait s'opérer à la fin de cette année. Deux facteurs pourraient y contribuer :

- la lente dégrèvement des taux d'intérêt devrait permettre d'alléger les charges financières des entreprises et un rétablissement d'une épargne longue favorisant l'investissement ;

le solde des échanges extérieurs apportant un acquit positif au PIB.

Cependant, les incertitudes liées au comportement des ménages pèsent fortement sur la demande et pourraient freiner ou infléchir la tendance.

L'évolution du transport routier de marchandises dépendra, en grande partie, de l'ampleur de ces mouvements conjoncturels.

• A l'horizon 2010, le trafic marchandises devrait, selon certains experts, connaître une progression supérieure à 50 %.

## **I. LA MISE EN OEUVRE DE LA LOI DU 31 DÉCEMBRE 1993 SUR LA SOUS-TRAITANCE : SCEPTICISME**

La publication au Journal Officiel de la loi sur la sous-traitance et son entrée en vigueur au 1er avril 1993 n'ont pas résolu de façon certaine le délicat problème qu'on prétendait lui faire trancher.

Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan -qui n'a pas oublié la certitude avec laquelle le Gouvernement de l'époque et ses collaborateurs affirmaient que cette loi serait d'application directe- a constaté que sa prudence à adopter, à l'article 5 de cette loi, une disposition permettant, en tant que de besoin, la prise de décrets d'application, avait été justifiée dès le mois de mai par la prise d'un décret.

En tout état de cause, les réserves émises par votre Commission lors de la discussion de ce texte quant à l'efficacité du dispositif répressif restent les mêmes.<sup>(1)</sup>

---

(1) Cf rapport n° 91 (Sénat 1992 - 1993) de M. Jean-Paul EMIN

L'accident survenu aux Eparres au début de l'année (10 morts, 5 blessés, 1 maison incendiée) confirme, si besoin en était, l'urgence d'une maîtrise des conséquences de la sous-traitance pour la sécurité routière.

A cet égard, les commentateurs suggèrent que, pour être efficace, la réglementation implique désormais :

- l'augmentation, voire le doublement, des moyens humains et techniques de contrôle des transports terrestres ;
- la meilleure lisibilité des crédits consacrés au contrôle, au besoin, par la création d'un article budgétaire spécifique ;
- la sous-traitance de l'analyse des chronotachygraphes à des laboratoires privés spécialisés ;
- la rédaction d'une circulaire commune d'application entre la Chancellerie, le Ministère des Finances (Concurrence) et celui des Transports ;
- l'interdiction, sous peine de poursuites, de clauses de rémunération exposant la sécurité ;
- le renforcement du niveau de la visite médicale périodique de renouvellement du permis "poids-lourds" ;
- la mise en place d'une réglementation des conditions d'accès à la profession de transporteur et d'un contrôle professionnel interne à la profession.

## II. LA SOUS-TARIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

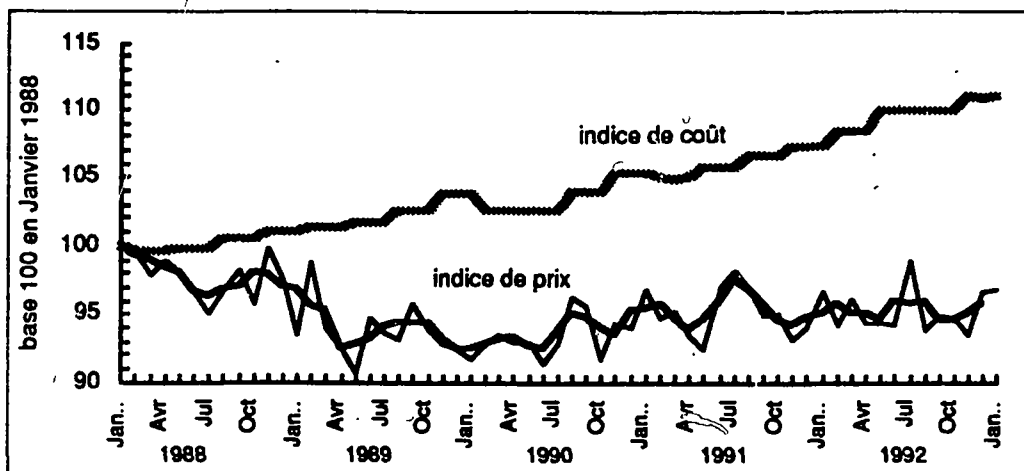
Selon les statistiques rendues publiques en janvier 1993 par la Direction des Transports terrestres, le prix de revient du transport de marchandises pour compte d'autrui atteignait, pour un ensemble routier de 40 tonnes effectuant 1,14 065 km, 6,85 francs en décembre 1992. (1)

Au cours de 1992, les prix des transports routiers de marchandises en zone longue étaient, selon les experts de l'OEST, restés à peu près stables, alors que le prix du carburant a peu évolué.

---

(1) Dans l'accident des Eparres, le contrat conclu avec le dernier sous-traitant revenait à 4,45 F du kilomètre. Comment, dans ces conditions, assurer l'équilibre normal de l'entreprise et la sécurité de ses employés ?

### Indices de coût et de prix\* du transport routier de marchandises en zone longue



Source: coûts: DTT; prix: OEST (enquête TRM). Deux indices de prix sont représentés: l'indice mensuel et la moyenne mobile sur 3 mois.

La profession souffre structurellement d'une sous-tarifification qui résulte, pour une large part, de conditions avantageuses accordées en cascade dans les contrats de sous-traitance, conditions qui s'apparentent parfois à un véritable "dumping".

① Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan estime qu'aucune action sur les prix ne sera possible sans l'instauration d'un véritable dialogue entre les transporteurs et leurs clients chargeurs.

Elle attend avec beaucoup d'intérêt la conclusion d'un contrat de progrès et d'un "code de bonne conduite" au sein de la profession, ces deux initiatives étant compatibles avec la législation de nos principaux voisins européens.

Elle suggère, en outre, que soit recherchée la conclusion d'un protocole d'organisation entre, d'une part, les organismes représentatifs des transporteurs routiers (FNTR et UNOSTRA) et, d'autre part, les chargeurs (CNUT) sous l'égide du Comité National Routier (CNR) et du Conseil National des Transports (CNT) en recourant, moyennant une juste rétribution, aux services du serveur "Lamy" qui permet la conclusion à distance de contrats de transport et qui pourrait être adapté et, en quelque sorte, "validé" par les parties à ce protocole.

### **III. FAUT-IL REDOUTER UN ALOURDISSEMENT DE LA FISCALITÉ PÉTROLIÈRE ?**

L'augmentation de 28 centimes par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) frappant le gazole utilitaire, résultant de la loi de Finances rectificative pour 1993, a soulevé une vive émotion au sein de la profession du transport routier. Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan n'est pas restée étrangère à cette émotion dont elle comprend les motifs dans une conjoncture déjà difficile.

Néanmoins, les taux appliqués en France doivent tenir compte de ceux pratiqués par nos voisins européens, afin d'éviter les distorsions de concurrence. Or, selon les renseignements qui ont été fournis à votre Rapporteur sur les taux d'accise sur le gazole dans les différents Etats membres de la Communauté Européenne, la France se situe sensiblement au niveau de la moyenne communautaire. On observe, par ailleurs, que l'écart de taxation existant en faveur du gazole par rapport aux essences est un des plus élevés d'Europe. En outre, l'augmentation en cause conduit à des prix toutes taxes comprises (TTC) supérieurs de seulement 10 centimes par litre à ceux de 1989 en francs constants, progression sans commune mesure avec l'augmentation des coûts d'infrastructure et d'environnement du transport routier de marchandises. Bien plus, depuis 1990, la TIPP a été relevée dans une moindre proportion que la hausse des prix (75 % en 1990 et 1993, 50 % en 1991 et 1992).

L'ampleur du déficit budgétaire a contraint, lors de l'examen du collectif budgétaire, le Gouvernement à demander un effort particulier qui doit être supporté par tous. Or, l'octroi d'un régime particulier aux transporteurs routiers ne manquerait pas de susciter des demandes analogues de la part des catégories socio-professionnelles pour lesquelles les frais de carburant représentent une charge importante.

Il faut se féliciter que, tenant compte des délais nécessaires aux transporteurs routiers pour répercuter intégralement la présente hausse, le Gouvernement ait décidé de reporter la date d'application de la hausse de la TIPP sur le gazole au 21 août 1993, même si cette mesure a entraîné un manque à gagner de 800 millions de francs pour le budget de l'Etat.

Sous le bénéfice des éléments qui précèdent, peut être conviendrait-il que le Gouvernement examine la suggestion



émise par certaines organisations du transport routier que soit mis à l'étude un système spécifique de taxation du transport routier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, s'inspirant de ce qui a été réalisé pour les chauffeurs de taxis ou pour les commerçants sédentaires ?

#### **IV. LE CABOTAGE : UN SYSTÈME DE LIBÉRALISATION PROGRESSIVE A ÉTÉ ADOPTÉ**

Lors du Conseil des Ministres (Transports) de la Communauté Européenne du 19 juin 1993, un processus de «libéralisation progressive, maîtrisée et encadrée du transport routier de marchandises» a été enclenché.

Il a été décidé de porter le contingent actuel d'autorisations de cabotage de 18 500 à 30 000 le 1er janvier 1995 et d'élargir ce contingent tous les ans de 30 % jusqu'au 1er Juillet 1998. A cette date, le cabotage national serait intégralement libéralisé.

Parallèlement, une harmonisation des conditions de concurrence, et notamment de la fiscalité, sera recherchée.

Le Conseil a retenu les deux formules suggérées par la Commission, taxe sur les véhicules et redevance d'usage, des autoroutes mais avec des niveaux de prélèvement en retrait sur ceux qui étaient avancés, au départ, par la Commission de la CEE et par le Gouvernement allemand. De plus, les délais d'application se situant entre 1995 et 1998 laissent aux intéressés, Gouvernement et Profession, la possibilité de disposer d'une période transitoire utile à tous égards.

Pour la taxe sur les véhicules, on peut retenir les principaux aspects suivants :

Le niveau sera celui de la proposition de la Commission révisée en dernier lieu en septembre 1992 : pour un ensemble articulé de 5 essieux et d'un poids total de 40 T., 700 ECU/an soit 40 % du barème proposé en 1991. Ce niveau pourra être abaissé de 50 % dans les Etats membres où les autoroutes sont soumises à péage, c'est le cas de la France, de l'Italie, de l'Espagne ou qui, comme la Grèce et le Portugal, peuvent être considérées comme "périphériques". Cette mesure est provisoire jusqu'à la fin de 1997. Par ailleurs, jusqu'au 1er juillet 1998, des dérogations peuvent bénéficier à des véhicules de trois ou deux essieux opérant en trafic "national local".

Cette disposition devrait permettre de maintenir le régime actuel qui dispense notamment de la taxe à l'essieu les véhicules de 12 à 16 T. ou qui prévoit une tarification spéciale pour les camions opérant en zone courte ou de camionnage.

Le cas des ensembles articulés de quatre essieux qui bénéficie actuellement de ce barème réduit de la taxe à l'essieu ne semble pas pris en compte par l'accord du 19 juin 1993 et devra faire l'objet d'un examen spécial.

**La redevance d'usage des autoroutes est le point essentiel du compromis.** A ce stade, il s'agissait, au nom du principe de la territorialité, de donner pour ainsi dire "carte blanche" aux Etats qui souhaitaient taxer les transports utilitaires sous la seule réserve de ne pas introduire de discriminations fondées sur la nationalité ou d'entraves au franchissement des frontières. Cette possibilité n'était offerte qu'aux Etats dont le réseau autoroutier n'était pas à péages.

Le fait nouveau du Conseil du 19 juin 1993 est l'accord de 4 Etats de se joindre à l'Allemagne pour **créer une "Eurovignette"** d'un montant de 1 250 ECU/an (2 500 DM) ou de 6 ECU/jour (40 FF). Ce niveau est repris dans les orientations adoptées par le Conseil et constitue un plafond révisable en 1997, soit deux ans après la mise en vigueur du nouveau système le 1er janvier 1995.

Cette vignette, valable pour les 5 pays (Allemagne, Danemark, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg), est imposable pour le trafic sur autoroute ou sur des voies à caractéristiques autoroutières ; elle peut être étendue aux routes principales par les pays qui n'ont pas d'autoroutes, ce qui n'est pas le cas des cinq initiateurs du système.

Par ailleurs, il est prévu, sous le contrôle de la Commission, des "arrangements spéciaux" par les Etats concernés pour les trafics frontaliers. Il s'agit essentiellement des régions du Nord et de l'Est de la France qui sont au contact du nouvel espace de l'Eurovignette.

## **V. LE TRANSPORT COMBINÉ FER-ROUTE DU FRET : UNE SOLUTION ?**

Parmi les solutions proposées pour lutter contre l'engorgement du réseau routier, figurent deux concepts sur lesquels une réflexion approfondie mériterait d'être menée : le transport combiné et l'autoroute ferroviaire.

● L'idée de **transport combiné**, appelé parfois "ferroulage", -c'est-à-dire d'utilisation complémentaire et successive du fer et de la route pour le transport du fret, au prix d'une rupture de charge opérée sur des plates-formes inter-modales- a connu et connaît un relatif succès dans certains pays voisins du nôtre, comme la Suisse (avec les futurs tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard), l'Autriche et l'Allemagne.

Un comité "rail-route" a été mis en place depuis 1992 entre la SNCF et la Fédération nationale des Transporteurs routiers.

Pour la France, le transport combiné, après deux années de croissance en 1991 et 1992 (+ 6 % et 8 %), enregistre une régression de 1,5 % sur les six premiers mois de 1993 (hausse de 2 % en international, mais baisse de 4,5 % en national).

Les performances du transport combiné restent néanmoins meilleures que celles de la route (- 9 %) et du rail (- 12 %). Il est intéressant de noter que le transport combiné a représenté, en 1992, 16 % du trafic ferroviaire et 12 % du trafic routier à plus de 500 km de distance, chiffres qui montrent la contribution qu'il peut apporter aux différents problèmes que connaissent les modes de transport pris isolément.

Mais, à l'heure actuelle, le transport combiné ne représente encore que 3 à 4 % du trafic routier en tonnes/km. D'ici à 2010, on estime que ce taux devrait se situer entre 7 et 11 %, ce qui reste modeste. Les transports combinés rail-route ne sont, en effet, opérationnels que s'ils excèdent 500 km de distance.

● Le concept d'autoroute ferroviaire ne doit pas être confondu avec celui de transport combiné. Il s'agit, dans ce cas, de transporter sur des plates-formes ferroviaires des camions entiers, tracteur compris, par trains entiers.

Jusqu'à présent, ce concept n'a encore reçu aucun commencement d'exécution en raison de son coût. En effet, son fonctionnement impliquerait des aménagements d'infrastructures (accessibilité des quais, hauteur des tunnels et ponts) et des mises en service de matériel roulant spécifique (plates-formes surbaissées), voire l'édification d'infrastructures nouvelles en site propre.

Pour autant que des estimations financières puissent être faites, il est convenu que le coût de construction (50 milliards de francs) de ces infrastructures excéderait sensiblement celui d'un doublement des autoroutes existant sur des axes comme Paris - Lille ou Lyon - Avignon.

Faut-il, pour autant, considérer, comme certaines des organisations représentatives des transporteurs routiers, que l'autoroute ferroviaire constitue « une sorte de tentative de diversion » ? Tel n'est pas le sentiment de votre Commission des Affaires Economiques et du Plan, pour qui rien ne doit être négligé pour permettre de choisir les meilleurs instruments d'une reconquête du territoire en y incluant les coûts environnementaux.

## CHAPITRE IV

### Les voies navigables

Le transport fluvial français - qui a atteint 66 millions de tonnes en 1992, soit 11 % du trafic communautaire européen et 7 % de ce trafic exprimé en tonnes/kilomètres, avec 6,9 milliards de t/km - semble toucher le terme de son repli, notamment s'agissant des transports de charbon.

Le budget de l'Etat en ce domaine est, désormais fort limité.

Les crédits d'entretien et de fonctionnement (chapitre 35.41 article 10) des voies navigables et ports fluviaux restent stables à 1,5 million de francs.

Quand aux crédits d'intervention en faveur de la batellerie (chapitre 45.47), ils atteignent 36 millions de francs pour 1994, en progrès de 2,8 % par rapport au budget voté de 1994.

Enfin, les crédits d'équipement des voies navigables et ports fluviaux reçoivent 15 millions de francs (chapitre 53-45 - article 10).

Il s'agit d'études générales, de contrôle et de surveillance d'ouvrages ainsi que de travaux de restauration d'ouvrages mobiles ou fixes ou de sections de voies dégradées non confiées à Voies navigables de France.

## A. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

Avec un budget de 804 millions de francs pour 1993, l'établissement public "Voies Navigables de France" ne peut, bien entendu, parer qu'au plus pressé même si la taxe hydraulique <sup>(1)</sup> croît de 13 %.

La "délocalisation" de VNF vers Béthune suit, par ailleurs, son cours même si elle est critiquée jusqu'au sein de la profession. Rappelons que le nouveau siège social coûte de l'ordre de 48 millions de francs à VNF et que le plan social proposé aux salariés représente, en outre, 20 millions de francs.

### • Des recettes peu évolutives

Il a été proposé <sup>(2)</sup> d'exonérer du paiement de la taxe hydraulique les services publics de distribution d'eau destinés à la consommation humaine. Le gage proposé pour une telle exonération consiste, une fois de plus, à alourdir la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Une telle solution ne semble pas pouvoir être retenue, pour votre Commission des Affaires Economiques et du Plan, dès lors que la majoration de la TIPP intervenue en août 1993 place déjà les transporteurs routiers en difficulté.



---

(1) article 124 de la loi n° 90.1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991.

(2) proposition de loi n° 3248 (AN 1993) de M. Santini et plusieurs de ses collègues.

EVOLUTION DU BUDGET DE V.N.F.  
ANNEES 1992, 1993 et 1994  
(source FDES n° 8 du 5 Mai 1993)

21/09/93

en MF

	1992	1993	1994 (fcs 93)
<b>I - RESSOURCES</b>			
Prestations de service	7.90	13.00	15.50
Péages	60.00	57.00	65.00
Taxe hydraulique	406.80	463.30	465.00
Redevances domaniales (1)	3.40	10.00	15.00
Produits financiers	20.00	10.00	3.00
Contribution de l'Etat	76.45	108.46	94.00
Subventions des collect. terr. (2)	47.50	51.43	72.44
Ressources de l'année N	622.050	713.190	729.940
Report des années antérieures	352.15	345.76	74.45
<b>TOTAL :</b>	<b>974.20</b>	<b>1 058.95</b>	<b>804.39</b>
<b>II - EMPLOIS</b>			
Fonctionnement VNF	62.30	89.40	91.90
Entretien et exploitation (3)	127.00	128.00	128.00
Restauration et investissement (3)	303.54	487.96	366.48
Etudes générales	0.00	4.60	5.00
Liaison Rhin-Rhône	61.80	113.14	120.73
Rembt d'emprunts	16.80	12.60	7.48
Reversement aux concessionnaires	48.00	51.80	51.80
Délocalisation	9.00	74.00	10.00
Fds de concours pour le fonct. des Services de navigation	0.00	23.00	23.00
<b>TOTAL :</b>	<b>628.44</b>	<b>984.50</b>	<b>804.39</b>

(1) y compris droits de pêche et de chasse.

(2) y compris 12 MF de subventions pour l'entretien.

(3) y compris les participations des collectivités territoriales.

Quant aux péages - qui constituent la seconde ressource de VNF - ils sont de l'ordre de 0,7 centime à la tonne-kilomètre. Mais, selon certains experts, un taux moyen de l'ordre de 1 à 1,5 centime à la tonne-kilomètre pourrait être "raisonnablement" envisagé.

Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan s'interroge sur l'application - apparemment éludée - de l'article 5 de la loi n° 91.1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports selon lequel le Gouvernement devait déposer devant le Parlement avant le 1er janvier 1993 un rapport sur l'action des Voies Navigables de France. Ce rapport devait évaluer les conditions d'exploitation, les efforts d'entretien et d'extension du réseau des voies navigables ainsi que les coûts directs et indirects du transport par voie d'eau. A compter du 1er janvier 1993, le dépôt du rapport devait, ensuite, s'effectuer tous les deux ans.

La Commission, pour autant que cette lacune soit vérifiée, émet le voeu qu'il y soit remédié afin d'assurer l'information de la représentation nationale.

#### • Le financement des investissements

##### - L'exercice 1993 :

La voie d'eau a été - il faut en convenir - "oubliée" dans le plan de relance présenté le 10 mai 1993 par le nouveau Gouvernement. Il est vrai que peu d'opérations étaient, en fait, réalisables à brève échéance.

116 millions de francs de crédits sont, certes, affectés à la modernisation des voies navigables existantes mais, selon certains experts, ce sont quelque 240 millions de francs l'an qui, sur une décennie, seraient nécessaires pour compenser les retards accumulés.

Pour bien comprendre la modestie des moyens dont bénéficie l'établissement public VNF, il faut savoir qu'en Allemagne, ce sont quelque 3.5 milliards de francs l'an qui ont, dans la période récente, été consacrés aux investissements en infrastructures fluviales.

**Les travaux à réaliser en 1993 portaient principalement sur :**

- la mise au grand gabarit de la liaison Deule-Lys entre la France et la Belgique ;

- la digue de protection de l'accès au port de Sète ;

- l'approfondissement de la Moselle ;

- la mise au gabarit de 1000 tonnes de la section Bray-Nogent sur la Seine.

- Pour l'année 1994, la subvention d'équipement de l'Etat à Voies navigables de France atteint 94 millions de francs (chapitre 63-45 - article 30), en repli de 28,1 % d'un exercice sur l'autre. Quant au montant prévu à l'état prévisionnel des recettes et des dépenses, il est de 230 M.F. pour les opérations de restauration. La part consacrée au réseau à petit gabarit sera arrêtée dans le cadre de la programmation. En outre, les programmes cofinancés qui sont mis en place sur la base de programmes indicatifs à cinq ans ne seront définis qu'à l'issue de la concertation qui doit s'engager avec les collectivités territoriales sur un nouveau programme pluriannuel.



Le tableau ci-dessous donne les taux de réalisation des contrats de plan en francs courants et en francs constants.

**Xème Plan - CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS**  
**TAUX DE REALISATION**  
*(en francs courants et constants)*

en fcs courants

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS	Montant total	AP 1989	AP 1990	AP 1991	AP 1992	AP 1993	TOTAL MIS EN PLACE	TX DE REALISATION
Nord-Pas de Calais	225,67	55,15	53,15	7,00	61,11	48,00	224,41	99,44
Languedoc-Roussillon	141,67	28,33	28,33	29,88	24,73	29,00	140,27	99,01
Lorraine	50,00	0,00	2,00	0,00	0,00	28,00	30,00	60,00
Pays de Loire	16,50	3,30	3,30	3,30	0,00	0,00	9,50	60,00
<b>TOTAL :</b>	<b>433,84</b>	<b>86,78</b>	<b>86,78</b>	<b>40,18</b>	<b>85,84</b>	<b>105,00</b>	<b>404,58</b>	<b>93,26</b>

en fcs 1993

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS	Montant total	AP 1989	AP 1990	AP 1991	AP 1992	AP 1993	TOTAL MIS EN PLACE	TX DE REALISATION
Nord-Pas de Calais	252,02	61,59	57,57	7,38	62,64	48,00	237,18	94,11
Languedoc-Roussillon	158,21	31,64	30,69	31,48	25,35	29,00	148,16	93,64
Lorraine	55,84	0,00	2,17	0,00	0,00	28,00	30,17	54,02
Pays de Loire	18,43	3,69	3,57	3,48	0,00	0,00	10,74	58,27
<b>TOTAL :</b>	<b>484,51</b>	<b>96,91</b>	<b>94,00</b>	<b>42,34</b>	<b>87,99</b>	<b>105,00</b>	<b>426,24</b>	<b>87,97</b>

coefficients utilisés: 90/89=1,031, 91/90=1,028, 92/91=1,028, 93/92=1,025.

Quant au tableau ci-après "Contrats de Plan Etat-Régions", il précise les montants mis en place au cours du Xème Plan de la part de l'Etat (VNF) et des collectivités territoriales.

Xème PLAN

CONTRATS DE PLAN ETAT - REGIONS

1 - CONTRAT ETAT - REGION NORD-PAS DE CALAIS  
Montant Xème Plan : 225,67 MF  
Etat : 75% - Région : 6,25% - Département : 18,75%

2 - CONTRAT ETAT - REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
Montant Xème Plan : 141,67 MF  
Etat : 60% - Région : 25% - Départements : 15%

3 - CONTRAT ETAT - REGION LORRAINE  
Montant Xème Plan : 50 MF  
Etat : 75% - Région : 8,34% - Département : 16,66%

4 - CONTRAT ETAT - REGION PAYS DE LOIRE  
Montant Xème Plan : 16,5 MF  
Etat : 50 % - Epala : 50 %

en MF

REGION	SERVICE	VOIE D'EAU	MONTANT ETAT	Xème PLAN COL.TER.	1989		1990		1991		1992		1993(évisions)	
					ETAT	COL.TER.	ETAT	COL.TER.	ETAT	COL.TER.	VNF	COL.TER.	VNF	COL.TER.
NORD-PAS DE CALAIS	SM LILLE	DEULE	94.25	31.42	27.86	9.29	21.00	7.00	5.25	1.75	22.60	7.55	26.25	8.75
		LYS	75.00	25.00	13.50	4.50	18.86	6.29			23.20	7.75	9.75	3.25
		S/TOTAL	169.25	56.42	41.36	13.79	39.86	13.29	5.25	1.75	45.80	15.31	36.00	12.00
LANGUEDOC- ROUSSILLON	SMN MONTPELLIER	CANAL DU RHONE A SETE												
		1.déviaton d'Aigues Mortes	60.00	40.00	11.40	7.60	8.18	5.45	13.30	8.87	13.70	9.13	13.20	8.80
		2.section courante	25.00	16.67	5.60	3.73	8.82	5.88	4.63	3.09	1.14	0.76	4.20	2.80
	S/TOTAL	85.00	56.67	17.00	11.33	17.00	11.33	17.93	11.95	14.84	9.89	17.40	11.60	
LORRAINE	SM NANCY	MOSELLE CANALISEE	37.50	12.50	0.00	0.00	1.50	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	21.00	7.00
PAYS DE LOIRE	SMN NANTES	LOIRE	8.25	8.25	1.65	1.65	1.65	1.65	1.65	1.65	0.00	0.00		
TOTAL :			300.00	133.84	60.00	26.77	60.00	26.77	24.83	15.35	60.64	25.20	74.40	30.60

## **B. LA MODERNISATION IMPERATIVE D'UNE PARTIE DU RESEAU "FREYCINET"**

Il faut rappeler que sur les 6500 kilomètres de voies navigables adaptées au transport des marchandises, plus de la moitié date du XIXe siècle et demeure au gabarit "Freycinet" qui n'accepte que les péniches de 300 tonnes au plus.

**Une des urgences consiste donc à rénover et à mettre en valeur la partie de ce réseau qui peut encore être exploitée à des fins commerciales.**

Un inventaire des réparations d'urgence doit être mis en oeuvre : écluses ne fonctionnant plus ; quais inadapés ; tirant d'air trop faible sous les ponts ; dragage.

Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan observe que, de plus en plus, les dragages tendent à être attribués à des sociétés alors que les artisans de la batellerie pourraient les réaliser au prix de quelques investissements (installation de grues, groupage de bateaux);

Elle souligne que l'entretien du réseau existant ne saurait être un alibi pour justifier l'ajournement des réalisations à grand gabarit.

Elle pose, pour finir, une question de fond : notre pays peut-il, simultanément à la réalisation des schémas autoroutiers et des TGV, engager, dans une logique d'aménagement du territoire, une politique des voies navigables sans promouvoir, rapidement, des réformes qui permettent de mobiliser des moyens financiers nouveaux ?

## **C. LA NECESSAIRE REALISATION DES "CHAÎNONS MANQUANTS" A GRAND GABARIT**

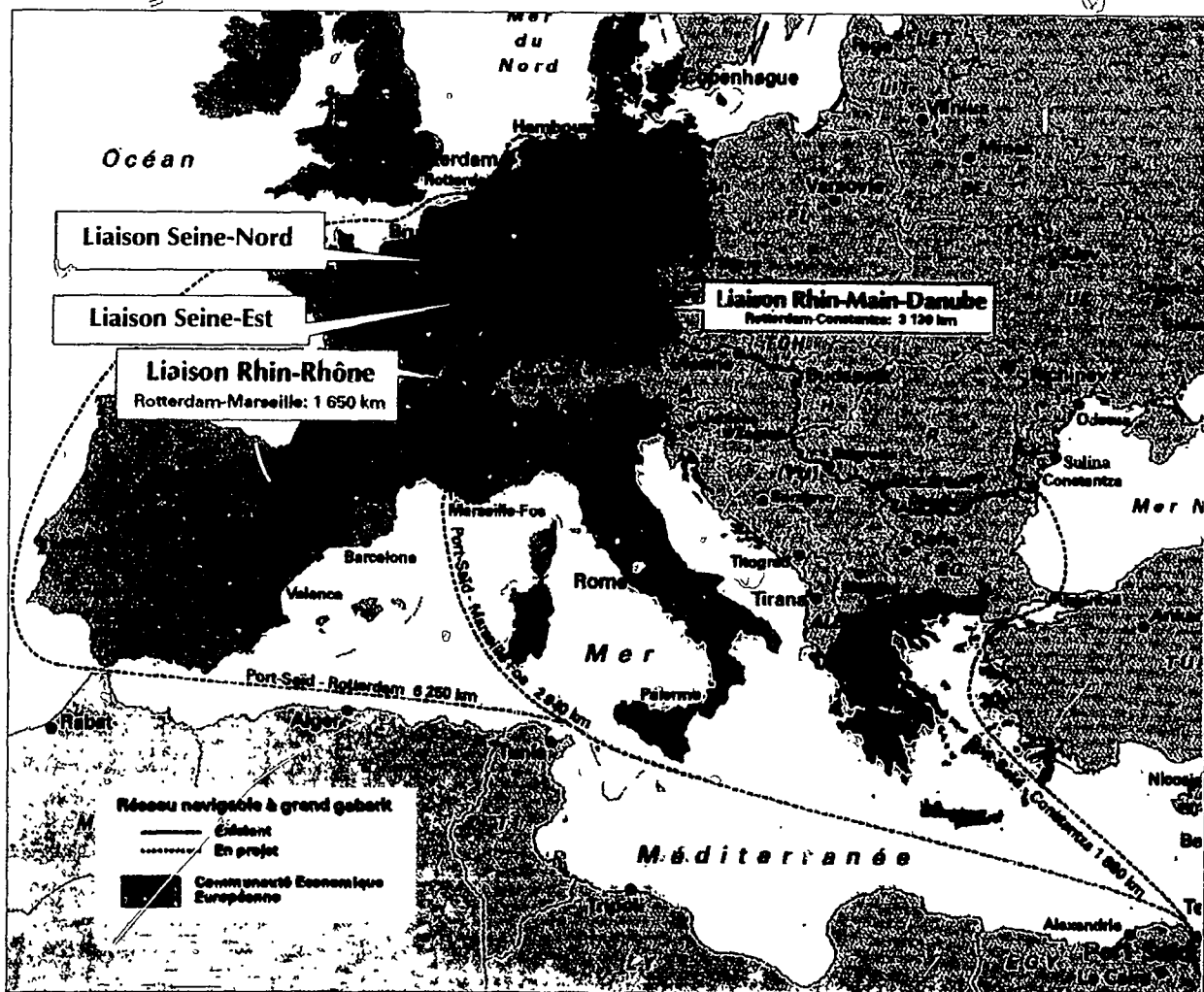
Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan développe, depuis plusieurs années, une position claire et constante : il faut achever, dans la limite de quinze années, la réalisation des "chainons manquants" des liaisons à grand gabarit.

Ces "chainons manquants" se situent sur trois liaisons :

- Seine Nord ;
- Seine Est ;
- Rhin-Rhône.

Votre Commission observe qu'ils ont tous retenu l'attention de la Commission de la Communauté européenne et qu'ils figurent dans les propositions de décisions transmises par celle-ci au Conseil des ministres européens le 10 juin 1992. Ils s'intègrent, en effet, parfaitement dans le concept d'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux de transports européens (cf schéma ci-dessous).

Dans cette logique, les réalisations qui suivent pourraient être proposées avec un échéancier indicatif.



*Le réseau navigable européen à grand gabarit et les principales liaisons projetées.*

8

## **- Liaison Seine-Nord**

A court terme (1994) : lancement de la DUP et lancement de la section Compiègne-Beautor.

A moyen terme (1996) : lancement des travaux sur la liaison proprement dite lorsque la DUP aura été acquise ; l'aval vers l'amont devra être privilégié, des trafics significatifs pouvant être induits en direction de Dunkerque, par l'aménagement de la section Bassin-Rond/Masnières.

Par ailleurs, il y a lieu, à chaque occasion, d'aménager les tirants d'air des ponts sur le canal Dunkerque-Valenciennes sur la norme de 7 mètres, norme qui doit être retenue pour tous les nouveaux ouvrages du réseau.

Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan prend acte de ce que la liaison Seine-Nord doit faire l'objet, à compter de cet automne, d'un débat public avec les divers partenaires en application de la circulaire du 15 septembre 1992.

Le coût estimatif de la liaison est de 9 à 10 milliards de francs, (soit l'équivalent de 9 kilomètres de l'autoroute A 86!).

## **- Liaison Saône-Rhin**

Dans l'immédiat, Niffer-Mulhouse et les dragages de la Saône devant se terminer en 1995, il y a lieu de programmer :

- sur le versant alsacien, la traversée de Mulhouse (1994) et le bief de Brunstatt (1996).

- sur le versant franc-comtois, les biefs de Laperrière et de Choisey (1995).

En ce qui concerne les travaux déjà décidés, leur programmation doit respecter les délais annoncés (1994-1995), tant pour ce qui concerne les dragages de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien et l'achèvement de la section Niffer-Mulhouse.

Le coût estimatif de l'achèvement de cette liaison est de l'ordre de 15 à 17 milliards de francs.

<

### **- Liaison Seine-Est**

A moyen terme : lancement de la section Compiègne-Reims en 1996 mais avec, dès 1994, un démarrage du premier bief ; lancement des études techniques portant sur l'ensemble de la liaison, en fonction d'un tracé définitif que doivent arrêter les Régions.

Le coût estimé de cette liaison pourrait atteindre 15 milliards de francs.

**Mais cette énumération ne doit pas faire omettre le nécessaire achèvement de la liaison Moselle-Saône.**

Votre commission suggère cependant que Moselle-Saône impliquerait les réalisations suivantes à court et moyen terme :

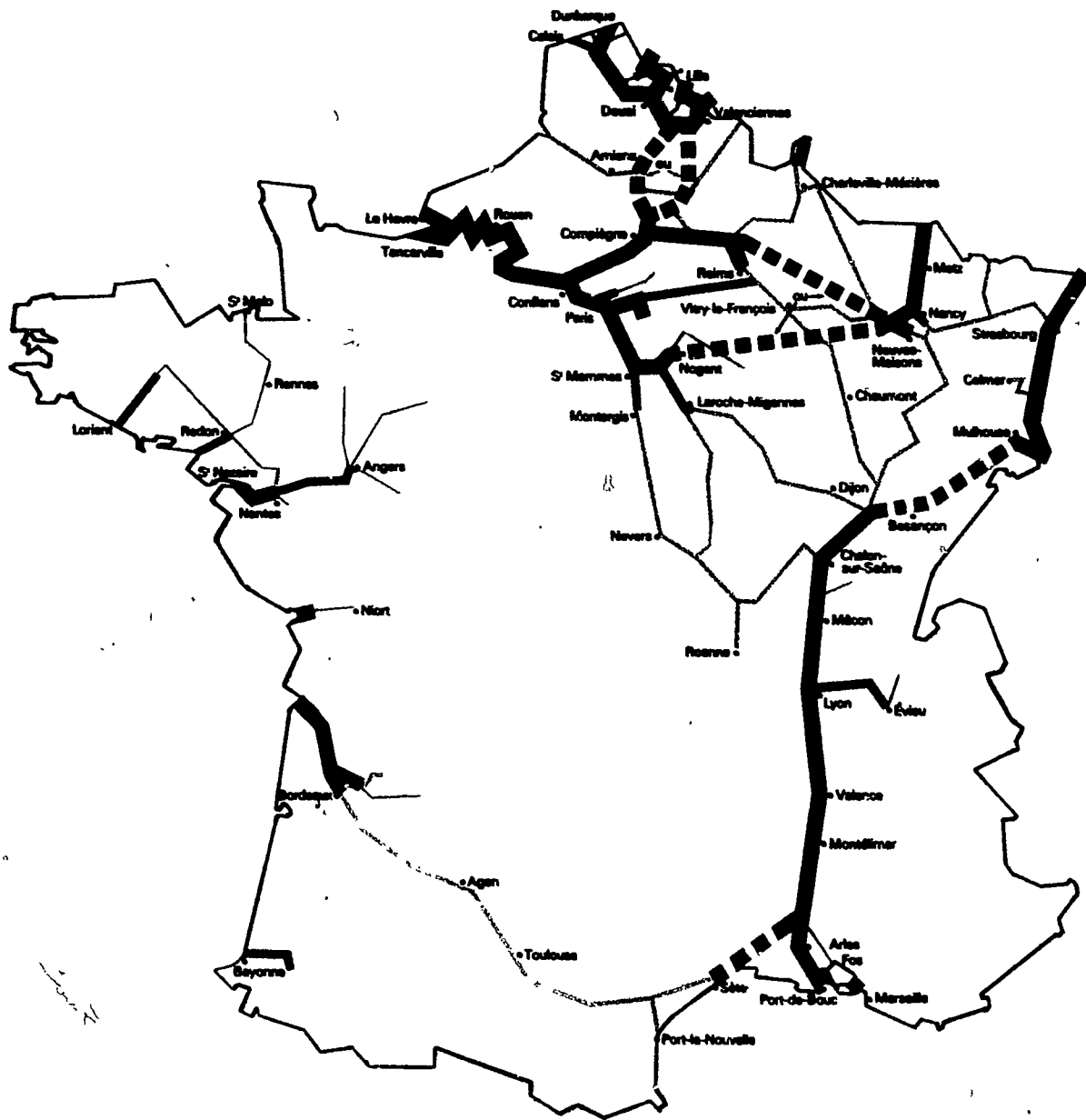
- travaux d'approfondissement de la Moselle française, en coordination avec ceux réalisés sur la Moselle internationale ;

- lancement des pré-études techniques en vue de l'estimation du coût de la liaison et sa prise en considération au niveau national à partir de Saint-Symphorien (extrémité sud du tracé Saône-Rhin);

Le coût estimatif des travaux avoisine 13 milliards de francs.

Réunie le mercredi 17 novembre 1993 sous la présidence de M. Jean HUCHON, vice-président, la Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné les crédits des routes et Voies navigables figurant au projet de loi de finances pour 1994.

Elle a décidé, à la majorité, de donner un avis favorable à l'adoption des crédits demandés.



**Voies accessibles  
aux bateaux ou convois de**

- Moins de 250 T
- de 250 à 650 T
- de 650 à 1500 T
- - - 1 500 T et plus