

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1972, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

Équipement et logement.

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 15),
2015 (tome IX) et in-8° 494.

Sénat : 26 et 27 (tomes I, II et III, annexe 12) (1971-1972).

Lois de finances. — Equipement - Routes - Voies navigables - Batellerie.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Routes.	
A. — Entretien	3
B. — Le Fonds routier et les crédits d'équipement.....	5
1° Les crédits	5
2° Le réseau d'autoroutes	6
3° Le réseau national	8
C. — Transfert aux départements d'une partie du réseau national..	9
D. — Les accidents de la route	11
 II. — Navigation intérieure.	
A. — Crédits d'entretien et d'équipement	15
B. — Principaux travaux d'équipement en cours ou prévus pour 1972.	15
C. — La flotte fluviale	17
D. — Activité de la batellerie en 1970 et 1971	18
 Conclusion	19

I. — ROUTES

A. — Entretien.

1° LES CRÉDITS

Les crédits d'entretien proprement dits marquent cette fois une augmentation importante puisqu'ils passent de 516,8 millions de francs à 570 millions. De plus, comme nous l'avions signalé l'an dernier, il convient d'ajouter à cette dotation un crédit affecté aux opérations coordonnées de renforcement, soit 448,4 millions de francs en paiements contre 270 en 1971 et un second alimentant des opérations, dites de sécurité, soit 60,4 millions de francs contre 51,7 pour l'exercice précédent. C'est donc au total une somme de 1.078,8 millions de francs, en augmentation de 240 millions sur 1971, qui sera mise à la disposition de notre direction des routes pour assurer la réfection totale ou partielle des 80.000 km de notre réseau national.

2° LE PROGRAMME DE RENFORCEMENT DU RÉSEAU

Les opérations de renforcement engagées en 1972 intéresseront cette année environ 1.300 km. Elles concerneront, en totalité ou en partie, les itinéraires suivants :

- Limoges—Brive (R. N. 20).
- Cernay—Strasbourg (R. N. 83).
- Laon—Saint-Quentin (R. N. 44).
- Arras—Calais (R. N. 43 - 37).
- Reims—Charleville (R. N. 51).
- La Capelle—Charleville (R. N. 39).
- Troyes—Sommeville (R. N. 77).
- Bordeaux—Toulouse—Montpellier (R. N. 113).
- Orléans—Tours (R. N. 152).
- Tours—Châtellerauld (R. N. 10).
- Paris—Chartres—Le Mans (R. N. 10 et 23).

Leur prix de revient s'élève, pour une chaussée type de 7 mètres de large, à 600.000 F par kilomètre en cas de réfection totale et à la moitié de ce prix pour l'application d'un tapis d'enrobés

de 0,14 mètre à 0,30 mètre d'épaisseur. Il est utile de préciser, par ailleurs, que les opérations de renforcement total actuellement entreprises conduisent à la mise « hors gel » de la route concernée.

Indiquons enfin qu'il est prévu de « traiter » ainsi au cours du VI^e Plan environ 15.000 kilomètres de routes nationales et que la dépense correspondante serait de l'ordre de 4 milliards de francs.

Notre commission observe à ce propos que l'effort entrepris, pour important qu'il soit, devra être notablement accru pour atteindre un tel résultat.

3° SITUATION ACTUELLE DU RÉSEAU NATIONAL

Comme nous l'avons signalé chaque année depuis plus de quinze ans, le sous-entretien du réseau routier ayant à supporter un trafic en progression constante, a entraîné une dégradation sensible de nos chaussées, encore aggravée par la rigueur des hivers 1955-1956, 1962-1963 et 1965-1966. Pour apprécier cette situation, nous disposons tout d'abord des conclusions d'un rapport de la Cour des Comptes de 1968, qui peuvent se résumer comme suit :

Etat des chaussées en 1962 et 1967.

	BONNES	MAUVAISES	MEDIOGRES
1962	55 %	35 %	10 %
1967	44,9 %	37,2 %	17,9 %

Depuis cette époque, des campagnes systématiques d'auscultation des chaussées intéressant 45.000 kilomètres de routes nationales supportant une circulation particulièrement importante ont montré que 22.000 kilomètres nécessitent à brève échéance un renforcement moyen et 8.000 autres un renforcement lourd.

Une véritable opération de sauvetage s'impose donc au Gouvernement pour préserver un réseau qui n'est pas seulement, comme on le dit trop souvent, un instrument d'évasion pour les citoyens, mais un instrument économique d'une valeur inappréciable puisqu'il supporte actuellement un trafic de marchandises équivalent à celui acheminé par le rail.

On peut, certes, regretter que la route ait à faire face à une circulation de poids lourds aussi importante mais outre le fait que les dégâts ainsi causés aux chaussées sont généralement surestimés, il convient d'observer, d'une part, que ce trafic s'effectue pour plus de la moitié sur des distances courtes et moyennes ou sur des liaisons transversales où la concurrence du rail ne peut se manifester valablement et, d'autre part, que de récents conflits sociaux ont montré l'importance vitale d'une diversification des moyens de transport.

B. — Le Fonds routier et les crédits d'équipement.

1° LES CRÉDITS

Les crédits de programme et de paiement affectés à la modernisation du réseau routier se présentent comme suit pour 1971 et 1972 par grande catégorie de voirie :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS DE PAIEMENT	
	1971	1972	1971	1972
Autoroutes de liaison (non compris le financement des autoroutes privées).....	320	400	429,9	349,4
Réseau national de rase campagne	743	1.100	608	834,5
Ponts sur réseau national.....	»	»	6,5	»
Voirie urbaine (y compris les autoroutes de dégagement) ..	1.715,1	1.813,5	1.186	1.573,9
Grosses réparations.....	10,8	11	10	11
Voirie locale :				
Départementale	60	66	53,6	55
Communale	64,9	69,6	64,3	59,5
Ponts	15,3	16,2	10	15
Subvention pour la voirie départementale et communale	52	61,2	30	39

En tenant compte des emprunts de la Caisse des autoroutes et de la participation du secteur privé, le montant total des autorisations de programme atteindrait environ 5.260 millions de francs en 1972 contre 4.321 en 1971.

Dans cet ensemble, la part du Fonds routier, alimenté par un prélèvement sur le produit de la taxe sur les carburants, prélèvement porté de 18 à 19 %, et une subvention de 192 millions de francs provenant du budget général, s'élève à 3.388,2 millions de francs en autorisations de programme et 2.892 millions de francs en crédits de paiement.

La dotation de ce compte spécial est pour l'essentiel affectée au réseau national de rase campagne et aux réseaux locaux, tandis que l'effort consenti pour la construction d'autoroutes est progressivement relayé par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qu'elles soient privées ou d'économie mixte.

Indiquons, à ce propos, que le montant des divers emprunts et du financement privé qui s'est élevé à 759 millions de francs en 1970 et 1.157 millions en 1971, dépassera sans doute 1.500 millions de francs pour l'exercice à venir.

Toujours en ce qui concerne le Fonds routier, votre commission regrette une fois de plus qu'en dépit de la progression importante de la dotation de ce fonds, celle de la voirie départementale marque une augmentation des plus modestes tandis que le crédit de paiement accordé à la voirie communale est même en régression.

2° LE RÉSEAU D'AUTOROUTES

a) *Situation actuelle.*

La longueur du réseau autoroutier en service, qui était au 31 décembre 1970 de 1.544 kilomètres, atteindra à la fin de 1971 1.689 kilomètres, soit une augmentation de 145 kilomètres. Ce chiffre traduit un net ralentissement des mises en service par rapport à l'exercice précédent où plus de 240 kilomètres avaient été ouverts à la circulation.

Toutefois, cette situation ne devrait être que temporaire puisqu'au cours de l'an prochain, notre réseau autoroutier devrait s'accroître de 237 kilomètres (1) et atteindre à la fin de 1972 1.926 kilomètres.

Les principales liaisons ouvertes en 1971 sont : la branche Saultain—Belgique, amorce de la liaison Paris—Bruxelles ; les sections Béziers—Narbonne, Nieppe—Metteren et Cabries—Aix.

(1) Compte tenu de l'ouverture de la rocade Sud de Valenciennes reportée au début de 1972.

b) *Travaux en cours ou lancés en 1971.*

Au 31 décembre 1971, la situation des autoroutes en chantier se présentera comme suit :

— autoroutes financées par l'Etat	181	kilomètres.
— autoroutes financées par les sociétés d'économie mixte.....	234	—
— autoroutes financées par les sociétés pri- vées	185	—

Soit au total..... 580 kilomètres.

A la fin de l'an prochain, sera notamment totalement engagée la liaison Paris—Chartres qui doit entrer en service en 1975.

c) *Situation de notre réseau autoroutier par rapport à celui de nos voisins européens.*

	31 DECEMBRE 1970	MISES EN SERVICE de 1965 à 1970.
	(En kilomètres.)	
France	1.544	899
Allemagne (Ouest).....	4.460	1.089
Italie	3.907	2.201
Grande-Bretagne	1.177	611

Ces chiffres, qui doivent être appréciés en fonction de la surface respective des différents pays, montrent que l'effort entrepris depuis 1960 doit être largement amplifié pour nous permettre de rattraper le retard accumulé par rapport à nos voisins au cours des quinze années qui ont suivi la seconde guerre mondiale.

On nous permettra de regretter, par ailleurs, que plus de 80 % des travaux entrepris intéressent les liaisons radiales donnant des facilités nouvelles à l'agglomération parisienne, alors que l'autoroute aurait dû être un moyen d'amorcer une véritable décentralisation de notre appareil économique et commercial. Une telle politique apparaît d'autant plus regrettable qu'elle tranche nettement avec celle conduite par nos voisins continentaux qui se sont efforcés de faire bénéficier l'ensemble de leur territoire de cette nouvelle infrastructure de transport.

3° LE RÉSEAU NATIONAL

a) Principales opérations en cours ou prévues.

Les principales opérations coordonnées de modernisation entreprises en 1971 et destinées à être poursuivies ultérieurement intéressent :

- le réseau routier breton dont les axes Nord et Sud sont aménagés à quatre voies ou complétés par des sections nouvelles à deux voies conçues dans la perspective d'un élargissement, tandis que l'axe central Rennes—Châteaulun fait l'objet d'un aménagement progressif (généralement à trois voies) ;
- la R. N. 10 de Poitiers à Bordeaux ;
- la R. N. 4 de Paris à Nancy ;
- la R. N. 7 de Montargis à Lyon ;
- la R. N. 20 entre Orléans et Toulouse ;
- la R. N. 13 au-delà de Caen ;
- la R. N. 83 entre Strasbourg et Mulhouse ;
- la R. N. 137 de Rouen à Bordeaux pour laquelle les déviations et rectifications seront progressivement réalisées dans la perspective d'un élargissement à quatre voies.

En dehors de ces travaux, complétés par de nombreuses opérations ponctuelles, il convient de citer la suppression de nombreux « points noirs » à laquelle ont été affectés 61,8 millions de francs en 1971. Le bilan de cette opération de sécurité est éloquent puisqu'on estime qu'elle a permis d'éviter 80 morts et 1.600 blessés en 1970 et 1971.

b) Caractéristiques du réseau routier en 1970 et 1971.

Considérée du point de vue de la largeur des chaussées, la situation de notre réseau routier a évolué comme suit d'une année à l'autre (non compris les autoroutes) :

	1 ^{er} JANVIER 1970	1 ^{er} JANVIER 1971
(En kilomètres.)		
Chaussées à deux voies.....	73.040	72.930
Chaussées à trois voies.....	2.680	2.825
Chaussées à quatre voies et plus.....	1.163	1.325

Trafic journalier moyen supporté.

Si l'on s'en tient au seul réseau classique de rase campagne, les comptages effectués en 1970 donnent les chiffres suivants :

	R O U T E S		
	A deux voies.	A trois voies.	A quatre voies.
	(En kilomètres.)		
Trafic supérieur à 5.000 véhicules-jour	12.500	2.480	155
Trafic supérieur à 10.000 véhicules-jour	3.500	1.890	137

Ces chiffres font apparaître, mieux que toute autre donnée, la dangereuse saturation d'une partie de notre réseau surtout si l'on considère que moins de la moitié de nos autoroutes supporte un trafic journalier supérieur à celui écoulé, dans des conditions que l'on peut imaginer, par 3.500 kilomètres de chaussées dont la largeur ne dépasse pas sept à huit mètres.

Si l'on considère par ailleurs que seule une route à quatre voies, ou mieux une autoroute, permet d'écouler convenablement un tel nombre de véhicules, on voit l'ampleur de l'effort à entreprendre pour améliorer la situation ou simplement l'empêcher de se dégrader davantage.

C. — Transfert aux départements d'une partie du réseau national.

Nous avons évoqué l'an dernier l'éventualité d'un déclassement d'une partie du réseau national et sa cession au département. La question a, depuis, rapidement évolué puisque les modalités d'un tel transfert sont expressément prévues par l'article 56 de la présente loi de finances.

Ainsi que nous l'avons indiqué, l'objectif recherché par le Département de l'Équipement est de concentrer ses efforts sur un réseau de voies routières dites de premier ordre et de deuxième ordre dont la longueur totale serait d'environ 29.500 kilomètres. La mesure proposée concerne donc 52.500 kilomètres de

routes nationales qui, en dépit de leur appellation, assurent pour la plupart un rôle analogue sinon inférieur à celui que jouent les 40.000 kilomètres de chemins départementaux de première catégorie.

Ce transfert, dont nous verrons plus loin les avantages et les inconvénients, a donc pour lui d'être logique dans la mesure où il établit un classement de la voirie basé non plus sur un concept abstrait de propriété nationale ou départementale, mais sur la donnée concrète de la fonction économique assurée. Il convient de rappeler à ce propos qu'outre l'évolution qui s'est produite dans les courants de trafic, les motifs qui avaient conduit à la nationalisation des routes secondaires, notamment en 1926, étaient souvent sans relation directe avec le rôle effectif des voies considérées et que la part du réseau nationalisé était fort variable suivant les départements (Corse : 35 % ; Savoie : 12 % ; Lozère : 10 % ; Loire-Atlantique : 6 % ; Aube : 5 % ; Yonne : 4 %), le pourcentage étant généralement d'autant plus élevé que le département était plus pauvre.

Mais, en dépit de cet aspect logique, il est bien certain que la mesure proposée serait inacceptable par les assemblées départementales si elle n'était pas assortie d'une compensation financière. En effet, chaque département recevra annuellement, par kilomètre déclassé, une subvention variant de 4.500 à 7.000 F suivant les ressources des habitants et la configuration du terrain et les Conseils généraux seront libres de consacrer cette somme, soit à la modernisation, soit à l'entretien de la section de route dont la remise en état leur apparaîtra la plus urgente ou la plus utile pour l'économie régionale.

Le Gouvernement fait observer, en outre, à l'appui de cette mesure que les Conseils généraux resteront libres d'accepter ou de refuser le transfert proposé qui devra porter, pour des raisons de simplification comptable, sur l'ensemble de la voirie de troisième ordre du département, et que le crédit accordé est, en tout état de cause, supérieur d'environ 70 % à la dotation d'entretien et de modernisation actuellement consacrée à ces voies nationales secondaires.

Votre commission a pris connaissance avec intérêt de la proposition faite aux assemblées départementales et ne méconnaît pas son intérêt. Elle a noté, en particulier, la possibilité qu'elle ouvre aux départements de remédier à la détérioration progres-

sive de certaines liaisons routières essentielles au plan local, dont le mauvais état contrastait avec l'entretien généralement satisfaisant des voies départementales.

Cependant, la mesure proposée lui apparaît appeler plusieurs observations. En premier lieu, comme nous l'avons précédemment montré, le réseau national de certains départements pauvres appartenant, en particulier, aux régions montagneuses, va se trouver réduit à quelques axes et parfois à moins de 150 kilomètres, alors que les habitants de ces régions sous-peuplées ont déjà le plus grand mal à faire face aux dépenses d'entretien de routes gravement endommagées chaque année par les intempéries. En second lieu, la dotation annuelle prévue par kilomètre de route transféré doit être appréciée au regard de l'état des chaussées considérées. Nous connaissons, en effet, des départements dont le réseau national est dans un tel état de délabrement que non seulement le revêtement mais le soubassement devraient être complètement refaits, ce qui entraînerait une dépense sans commune mesure avec la dotation accordée.

Enfin, les 300 millions de francs qui seront ainsi affectés aux nouvelles routes départementales ne constitueront pas une dotation supplémentaire bénéficiant au réseau routier mais seront prélevés pour partie sur les crédits d'entretien et d'équipement de la voirie nationale.

C'est donc avec une extrême réserve que votre commission considère la mesure proposée, attendant, pour prendre position sur l'article 56, de disposer de renseignements complets portant notamment sur la nature des liaisons routières transférées et leur état matériel.

En tout état de cause, elle conditionnera bien entendu son accord à un engagement formel du Gouvernement de tenir compte, pour la détermination de la dotation annuelle, de l'évolution du coût des travaux.

D. — Les accidents de la route.

1° BILAN DE L'ANNÉE 1969

Pendant l'année 1969, on a enregistré 220.618 accidents corporels, soit sensiblement le même chiffre que l'année précédente. Mais en raison de la gravité accrue de ces accidents,

le nombre des victimes est cependant en augmentation de 2,7 % pour les tués et 2 % pour les blessés graves. On peut certes noter que ce taux de progression est inférieur à celui du trafic mais il est difficile de tirer satisfaction d'une pareille hécatombe.

2° RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1970

Pour l'année 1970, les services de police et de gendarmerie ont constaté 228.865 accidents corporels contre 220.618 en 1969, soit une progression de 3,74 %.

Il a été dénombré, par ailleurs, 337.663 victimes dont 15.060 tués et 96.665 blessés graves, soit une augmentation respective de 2,7 % et 2,9 % sur l'année 1969. C'est donc chaque année une population équivalant à celle d'une ville telle que Martigues qui disparaît accidentellement et à celle d'une agglomération comme Toulouse qui se trouve plus ou moins handicapée pour la vie.

3° CIRCONSTANCES ET CAUSES PRINCIPALES DES ACCIDENTS

D'une façon générale, l'accident est l'aboutissement d'un enchaînement de circonstances dans lequel interviennent plusieurs facteurs. Il est donc difficile d'en analyser les causes de façon précise et incontestable.

Sous cette réserve, il semble cependant que les données humaines l'emportent largement sur les causes d'ordre purement matériel.

Suivant les analyses faites par les techniciens de la circulation, ces facteurs humains se décomposent comme suit :

	En pourcentage.
Vitesse excessive	23,2
Inobservation de la priorité	16,9
Circulation à gauche	9,8
Inattention	9,1
Infractions des piétons.....	9,4
Changement de direction non signalé	7,1
Dépassement irrégulier	6,2

Quant aux causes d'ordre matériel tenant en particulier à l'état de la chaussée ou des véhicules, elles ne seraient responsables que de 4,7 % des accidents.

Il semble toutefois que *l'incidence des déféctuosités de l'infrastructure soit largement minimisée* et que cette appréciation soit en contradiction formelle avec la réduction du nombre des accidents due à l'aménagement des points noirs. On constate, par ailleurs, que les chances de collision croissent rapidement dès que le trafic dépasse le seuil correspondant à la capacité d'écoulement d'une chaussée d'un gabarit donné.

Une observation analogue peut être faite quant à la part (1 %) faite aux déféctuosités techniques des véhicules. Une enquête récente a montré, en effet, que sur 100 automobiles contrôlées, 13 avaient un système de freinage insuffisant.

4° MESURES PROPRES A AMÉLIORER LA SITUATION

Les responsables de la circulation ont cherché tout d'abord à agir sur le principal facteur d'accidents graves en imposant une limitation de la vitesse à 110 kilomètres/heure sur les principaux axes routiers.

Nous disposons actuellement de quelques renseignements permettant de montrer les premières conséquences d'une telle mesure.

En premier lieu, la réduction de vitesse constatée (pour les véhicules isolés) n'a pas dépassé trois kilomètres/heure, ce qui tend à prouver que, faute de moyens de contrôle suffisants, cette réglementation a été assez peu respectée.

En dépit de cet élément, le nombre des accidents a été réduit de 6 % et surtout celui des tués a diminué de 15 % sur les axes considérés.

Une deuxième conséquence, pas toujours heureuse pour la sécurité, a été l'évasion de 3 % du trafic vers des routes secondaires souvent inadaptées à ce surcroît de circulation.

Sous ces réserves, on peut donc considérer comme établi qu'une réduction effective de la vitesse est un facteur incontestable d'amélioration de la sécurité et les chiffres publiés récemment par le Ministère des Transports de Belgique, pays où la vitesse a été plafonnée à 90 kilomètres/heure, appuient encore cette conclusion.

La difficulté reste évidemment de disposer de moyens de contrôle suffisants pour imposer le respect de cette règle peu appréciée, il faut bien le reconnaître, par la plupart des conducteurs.

5° MODIFICATIONS ENVISAGÉES AU CODE DE LA ROUTE

Parmi les principales innovations à l'étude figurent les modifications apportées aux règles de priorité. C'est ainsi que les routes à grande circulation resteront, en principe, prioritaires dans les agglomérations et que, de façon générale, à toutes les intersections, l'une des voies aura le pas sur l'autre.

Par ailleurs, un nouveau renforcement des pénalités est prévu. Ainsi, les amendes applicables au stationnement seraient portées de 20 à 40 F et même de 120 à 400 F, s'il apparaît que ce stationnement est dangereux pour la circulation.

II. — NAVIGATION INTERIEURE

A. — Crédits d'entretien et d'équipement.

La dotation prévue au titre de *l'entretien* dont nous avons déjà déploré l'an dernier l'insuffisance ne marque qu'une très faible progression en passant de 81,6 à 83,7 millions de francs. Ainsi, une fois de plus, nos ingénieurs ne seront pas en mesure de pallier les nombreux accidents ou incidents qui obligent trop souvent la batellerie à suspendre son activité, sans parler de l'insuffisance des ouvrages nécessaires au maintien des profondeurs.

En revanche, les crédits d'équipement marquent une progression sensible en passant de 217,4 à 300 millions en autorisations de programme et de 200 à 255,5 millions en dépenses. Nous avons enregistré que le maintien d'un tel rythme de progression permettrait d'atteindre, à fin 1975, les objectifs du VI^e Plan alors que, pour le V^e Plan, le taux de réalisation n'a pas dépassé 63 %.

B. — Principaux travaux d'équipement en cours ou prévus pour 1972.

BASSIN DU NORD

Les principaux travaux poursuivis dans ce secteur concernent toujours la liaison Dunkerque—Valenciennes et la desserte du port fluvial de Lille.

Sur la section Dunkerque—Denain, des aménagements de détail sont poursuivis mais c'est surtout sur l'antenne Bauvin—Lille que porte maintenant l'effort essentiel et une somme de 44,8 millions de francs a été engagée pour la modernisation de ce canal.

Simultanément, d'importants travaux sont en cours pour mener à son terme la mise au grand gabarit de la section Denain—Valenciennes. Notre région industrielle du Nord disposera donc d'ici à la fin de 1972 d'une liaison navigable moderne avec le port de Dunkerque devenu depuis plusieurs années un centre sidérurgique important.

BASSIN DE LA SEINE

C'est également à la fin de cette année que sera achevée la mise au mouillage de 4 mètres de la Seine à l'aval de Gennevilliers qui sera complétée par la réalisation d'une nouvelle écluse de 185 mètres sur 24 mètres à Andrésey.

En liaison avec ces travaux, l'aménagement à grand gabarit de l'Oise inférieure (à l'aval de Compiègne) est également activement poursuivi. Dans ce but, ont été entreprises la construction de l'écluse de l'Isle-Adam et celle de l'écluse de Boran. Le coût des travaux lancés sur cette rivière atteint 26,25 millions de francs.

En amont de Paris, la reconstruction du barrage de Port à l'Anglais a été lancée en 1970 et l'aménagement au grand gabarit du fleuve devrait être réalisé à la fin de l'année en cours.

Un important ouvrage comprenant un barrage et une écluse est également en cours de reconstruction sur la Marne et le coût de l'opération est évalué à 20 millions de francs.

BASSIN DE LA MOSELLE

Nous avons depuis de nombreuses années déploré le retard pris pour l'ouverture de la Moselle à la navigation lourde jusqu'à Frouard qui aurait dû être réalisée depuis trois ans au moins. Nous ne pouvons donc que nous féliciter du fait que cet objectif est actuellement en vue puisque la mise au grand gabarit de la rivière jusqu'à cette ville, y compris les accès au port de Nancy, est maintenant en voie d'achèvement. De plus, l'aménagement du bief Frouard-Toul se poursuit.

BASSIN DU RHÔNE ET DE LA SAÔNE

Elément de la liaison Mer du Nord—Méditerranée, projet dont nous avons souvent relaté les vicissitudes, le Rhône inférieur et moyen prolongé vers le Nord par la Saône, est destiné à devenir l'artère principale de transport de l'hinterland de Marseille-Fos. C'est pourquoi nous déplorons, là aussi, les retards et attermolements qui ont conduit et conduisent encore à différer le lancement des quelques travaux restant à réaliser, qu'il s'agisse de la traversée de Mâcon et de Lyon, des écluses de la Haute-Saône ou des ouvrages hydro-électriques sur le Rhône.

On nous permettra cependant de rappeler que la participation annuelle de la voie d'eau au financement des travaux entrepris par la Compagnie nationale du Rhône qui avait été portée, l'an dernier, de 20 à 60 millions de francs, atteindra pour l'exercice à venir 70 millions de francs, le F. I. A. T. n'ayant pas renouvelé l'aide exceptionnelle de 10 millions de francs fournie par lui l'an dernier.

Quoi qu'il en soit, il est permis aujourd'hui d'espérer que la totalité des ouvrages prévus entre Auxonne-sur-Saône et Fos-sur-Mer auront bien été réalisés ou lancés avant 1975 et que la navigation à grand gabarit sera possible sur cet axe de plus de 500 kilomètres.

C. — La flotte fluviale française.

La flotte fluviale française se présentait comme suit au 31 décembre 1970, par grande catégorie de navires, en capacité de port en lourd :

Bateaux automoteurs : 2.124.000 tonnes ;
Barges poussées : 586.000 tonnes ;
Chalands remorqués : 284.000 tonnes.

L'augmentation de capacité des barges poussées — 586.000 tonnes contre 267.000 tonnes en 1963 — constitue un test de la modernisation du parc. En revanche, l'emport des chalands remorqués a décliné de façon plus remarquable encore puisqu'il dépassait 1.200.000 tonnes il y a huit ans.

Par rapport à nos voisins européens, la comparaison s'établissait de la façon suivante au 31 décembre 1968 :

	BATEAUX automoteurs.	BARGES poussées.	CHALANDS
		(En tonnes.)	
France	2.159.000	526.000	414.000
Allemagne occidentale.....	3.431.000	158.000	1.095.000
Pays-Bas	3.706.000	225.000	2.618.000
Belgique	2.354.000	29.000	427.000

Il apparaît donc que les « pousseurs » ont connu, en France, une vogue beaucoup plus marquée que chez nos voisins.

D. — **Activité de la batellerie en 1970 et 1971.**

Le trafic acheminé par la navigation intérieure, qui avait vivement augmenté de 1967 à 1969, s'est maintenu en 1970 sensiblement au même niveau que l'année précédente, qu'il s'agisse des tonnes : 110,2 millions, ou du tonnage kilométrique : 14,2 milliards contre 14,6.

Ce ralentissement sensible de la progression est imputable à divers facteurs économiques tels que la conjoncture médiocre de l'industrie du bâtiment, la baisse de la récolte céréalière et la chute du trafic charbonnier, et à des difficultés particulières dues aux intempéries (gel et inondations), sans parler des arrêts de navigation nécessités par les travaux d'entretien. De plus, la hausse relative des frets qui s'est manifestée sur les voies d'eau étrangères a amené la cale française à exercer son activité hors de nos frontières.

*

* *

Les premières indications dont nous disposons pour 1971 donnent à penser que le trafic de cette année n'atteindra pas le niveau réalisé en 1970, en raison notamment de la persistance du marasme affectant les industries de la construction.

CONCLUSION

En terminant cette étude, votre commission tient à résumer en quelques mots les points sur lesquels elle souhaite appeler plus particulièrement l'attention du Gouvernement.

En premier lieu, tout en se félicitant de *la majoration substantielle des crédits d'entretien du réseau routier*, elle demande *instamment que cet effort soit encore amplifié* au cours des prochaines années pour permettre, à la fois, de rattraper le retard pris depuis la dernière guerre et de faire face à l'accroissement continu du trafic.

En second lieu, elle a pris acte avec intérêt des modalités de déclassement des deux tiers du réseau national et de leur prise en charge par les départements, mais *elle ne saurait accepter cette formule si le Gouvernement ne s'engage pas à revoir chaque année la subvention annuelle prévue par kilomètre de voie déclassée en fonction de l'évolution du coût des travaux.*

Enfin, au sujet des voies navigables, votre commission déplore vivement la *stagnation des crédits d'entretien* et souhaite que la *majoration des dotations d'équipement* soit poursuivie au même rythme jusqu'à 1975, afin que les objectifs du VI^e Plan soient pour une fois réalisés dans un domaine si longtemps négligé.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1972, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et voies navigables.