

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1973, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

**Aménagement du Territoire, Equipement,
Logement et Tourisme.**

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 Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Edouard Grangier, 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, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 9), 2590 (tome IX) et in-8° 685.

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexe 9) (1972-1973).

Lois de finances. — Equipement - Routes - Fonds d'investissement routier - Navigation intérieure.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les routes :	
A. — Entretien	3
B. — Modernisation :	
1° Fonds routier et crédits budgétaires.....	4
2° Les autoroutes	5
3° Le réseau national	6
4° Déclassement du réseau national secondaire	7
C. — Les accidents de la route :	
1° Bilan des années 1970 et 1971	9
2° Causes des accidents	9
II. — La navigation intérieure :	
A. — Crédits d'entretien et d'équipement	11
B. — Principaux travaux d'équipement en cours ou prévus en 1973.	11
C. — Grands projets d'aménagement	13
D. — Activité de la navigation intérieure en 1970 et 1971	14
III. — Conclusion	16

*
* *

ANNEXES

I. — Schéma directeur des grandes liaisons routières.....	17
II. — Crédits d'engagements routiers.....	18
III. — Opérations en cours intéressant le réseau routier national.....	19

I. — ROUTES

A. — Entretien.

Les crédits figurant sous la rubrique « entretien » sont, contrairement aux années précédentes, en faible augmentation, soit 584 millions de francs contre 570 en 1972. Pour l'ensemble des opérations d'entretien proprement dit, la progression est du même ordre : 494 millions de francs contre 479. En revanche, la dotation accordée pour les renforcements coordonnés est majorée de plus de 20 % et passe de 455 à 555 millions de francs en crédits de programme et de 436 à 539 millions de francs en dépenses.

Pour apprécier ces chiffres, il faut considérer que les subventions, à déduire de ces dotations, qui seront accordées aux départements au titre des routes nationales déclassées seront supérieures de 50 % environ aux dépenses normalement consacrées à cette partie du réseau ; ce qui va correspondre à un supplément de charges de 30 à 40 millions de francs pour l'année 1973.

Quoi qu'il en soit, l'effort prévu au titre des renforcements va permettre de poursuivre à une cadence accélérée la politique précédemment entreprise de réfection totale de notre réseau routier prioritaire. C'est ainsi qu'on peut espérer remettre en état, en 1973, 1.400 kilomètres de voies contre 1.200 en 1972 et 830 en 1971.

Dès la fin du prochain exercice, la plupart des grands itinéraires de l'Est et du Nord, du Jura et des Alpes auront été traités ainsi que les axes Paris—Rennes, Paris—Angoulême, Paris—Cahors, Angers—Rouen, Narbonne—Bordeaux, Tulle—Clermont-Ferrand, Roanne—Nevers.

Au rythme actuel, la totalité du réseau national prioritaire aura été ainsi renforcée et mise hors gel en dix ans.

Votre commission, qui n'a cessé d'attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de sauvegarder notre patrimoine routier, ne peut que se féliciter de cette opération. Elle juge

cependant, qu'une partie notable de notre réseau reste encore très vulnérable et qu'un hiver rigoureux pourrait lui être fatal. On mesurera l'inconvénient d'une telle situation en constatant que la reconstruction totale d'une chaussée peut revenir à 700.000 F du kilomètre, soit le prix de 1.000 kilomètres de revêtement superficiel.

Indiquons, en terminant, que la durée de vie moyenne d'un revêtement d'une route supportant 10.000 véhicules/jour est au minimum de cinq ans.

B. — Modernisation.

1° FONDS ROUTIER ET CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Les crédits de programme et de paiement, provenant pour partie du Fonds routier (à concurrence de 3.511 millions de francs) et pour le reste du budget, affectés à la modernisation du réseau routier se présentent comme suit en 1972 et 1973, par grande rubrique (en millions de francs) :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1972	1973	1972	1973
Autoroutes de liaison.....	400	657,2	349,4	480
Réseau national de rase campagne	1.150,6	1.232,4	834,5	1.070
Réseau national urbain.....	1.566	1.640	1.368,9	1.646
Subventions voirie départementale	86	70,3	55	60
Subventions voirie urbaine ...	195	175	157	160
Subventions voirie communale	69,6	52,4	59,5	55
Subventions ponts	16,2	14,5	15	20

Évalué en francs 1970, le taux de réalisation du Plan ressortira, à fin 1973, à 65,2 % pour les autoroutes, 43 % pour le réseau national de rase campagne et 52,4 % pour la voirie urbaine.

On peut donc craindre qu'une fois de plus, la dotation prévue pour le réseau routier national reste largement inférieure à l'objectif fixé. Il y a là une sorte de constante difficilement explicable.

En revanche, l'accélération du programme d'autoroutes de liaison se marque par une progression de 64,30 % des engagements.

Il faut noter, à propos de ce réseau, qu'aux dotations en provenance du Fonds routier et du budget s'ajoutent le produit des emprunts de la Caisse nationale des autoroutes, soit 680 millions de francs et les sommes apportées par les groupes privés concessionnaires, soit environ 520 millions de francs.

2° LES AUTOROUTES

L'accélération du programme du VI^e Plan décidé le 23 mai dernier va se traduire, dès 1974, mais surtout à partir de 1975, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

MISES en service.	AUTOROUTES de liaison.	AUTOROUTES urbaines.	TOTAL
	(En kilomètres.)		
1972	259	94	353
1973	253	43	296
1974	346	95	441
1975	641	145	786
1976	705	131	836

En tenant compte du kilométrage en service à fin 1972, soit 2.082 kilomètres, la France disposera donc dans cinq ans d'un réseau autoroutier sensiblement deux fois plus long qu'aujourd'hui.

Parmi les principales liaisons qui seront réalisées au cours des années à venir, citons :

- Paris—Caen, à la fin de 1975 ;
- Paris—Le Mans et Paris—Poitiers en 1976 ;
- Paris—Strasbourg en 1976-1977 ;
- Bordeaux—Toulouse—Narbonne et Orléans—Bourges en 1978 ;
- Le Mans—Rennes, Le Mans—Nantes et Saint-Etienne—Clermont, en 1980.

Sur les 1.240 kilomètres de chantiers ouverts actuellement :

- 77 sont financés par l'Etat ;
- 574 par les sociétés d'économie mixte exploitantes ;
- 593 par des groupements privés.

Autoroutes européennes en service au 1^{er} janvier 1972.

France	1.728	kilomètres.
Belgique	650	—
R. F. A.....	5.100	—
Italie	4.294	—
Grande-Bretagne	1.600	—

Ces chiffres montrent que notre retard reste important sur nos voisins, surtout si l'on rapporte ces éléments à la superficie du territoire des nations considérées.

3° LE RÉSEAU NATIONAL

Les principales opérations de modernisation entreprises sur les grands axes visent à améliorer la fluidité du trafic en rase campagne comme en milieu urbain et à accroître la sécurité.

Le premier objectif se traduit par l'ouverture de nombreux chantiers d'élargissement de chaussées ou de dédoublement de celles-ci.

Nous avons noté à ce propos avec satisfaction que la longueur des routes à trois voies, que nous estimons particulièrement dangereuses, est restée stationnaire à 3.560 kilomètres, tandis que les chaussées à quatre voies et plus sont passées de 1.424 à 1.605 kilomètres.

Le fait que 14.500 kilomètres de routes supportent un trafic supérieur à 5.000 véhicules/jour dont 3.500 kilomètres connaissent un trafic excédant 10.000 véhicules/jour, montre tout l'intérêt de tels aménagements.

Qu'il nous soit d'ailleurs permis de rappeler à ce sujet que ces chiffres constituent des moyennes qui traduisent mal, notamment pour les itinéraires touristiques, la situation des mois d'été.

4° DÉCLASSEMENT DU RÉSEAU NATIONAL SECONDAIRE

L'opportunité du classement des deux tiers des routes nationales dans la voirie départementale prévu par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 n'a pas été sérieusement contestée par les assemblées départementales appelées à prendre une décision.

Mais il n'en est pas de même en ce qui concerne les modalités de l'opération et la principale question qui a été soulevée, notamment à l'occasion de la dernière Assemblée des présidents de Conseils généraux, a naturellement été celle du niveau des subventions accordées, de leur emploi et de leur pérennité.

En ce qui concerne le montant des subventions, celui-ci a été déterminé en application d'une formule assez complexe prenant en considération :

- l'intensité du trafic ;
- l'état du réseau transférable ;
- les sujétions géographiques (relief et climat) ;
- la valeur du centime démographique départemental ;
- le montant de la dette départementale par habitant ;
- le montant annuel par kilomètre des dépenses de tous ordres faites sur la voirie départementale de 1963 à 1967.

Les subventions ainsi déterminées varient entre 4.500 et 6.700 F par kilomètre, la moyenne s'établissant à 5.500 F environ.

Observation à notre avis essentielle et constituant l'aspect positif de l'opération : sauf peut-être dans un cas ou deux, la subvention kilométrique accordée excède de 30 à 35 % le montant des crédits effectivement affectés aux routes nationales secondaires de 1967 à 1972.

L'utilisation de la subvention a préoccupé, en second lieu, les Assemblées départementales qui ont presque toutes envisagé de gager des emprunts sur des sommes venant ainsi grossir leur budget, afin de mettre en œuvre un plan d'ensemble de réfection du réseau. Répondant à une question posée à ce sujet par M. Voisin, député, le Ministre des Finances a fait observer qu'il ne pouvait

être question de réaliser une telle opération en s'appuyant sur une dotation annuelle, étant sous-entendu que celle-ci n'a pas le caractère d'une ressource « certaine ».

Votre commission ne conteste pas la valeur de cette observation, inattaquable au nom de l'orthodoxie financière, mais elle lui apparaît spécieuse dans la mesure où le département a toujours la possibilité de gager ses emprunts sur l'ensemble de ses ressources grossies en l'occurrence de la subvention fournie par le Ministère de l'Équipement (ou celui de l'Intérieur).

Ceci conduit naturellement à aborder le problème de la pérennité de la subvention, point faible il faut bien le reconnaître, de la réforme puisqu'à *un transfert définitif de propriété correspond une subvention susceptible d'être supprimée dans un délai plus ou moins long*. Dans ce domaine, la seule garantie reste donc en quelque sorte politique et la confiance que nous devons faire au Gouvernement repose sur la conviction qu'il ne lui serait pas en fait possible de ne pas honorer l'engagement moral qu'il a souscrit.

Mais en supposant même que cette subvention soit reconduite, le problème de son indexation ou, si l'on préfère, de son adaptation au coût croissant des travaux, reste également posé. C'est pourquoi nous aurions souhaité que *cette dotation soit inscrite à une ligne spéciale du Fonds routier* dont, on le sait, l'ensemble des ressources est alimenté par une part du produit de la taxe sur les carburants (actuellement 19 %). Il s'agit là d'une simple suggestion mais nous aimerions avoir sur ce point l'avis du Gouvernement.

Transferts réalisés.

Au 30 octobre 1972, quarante-deux départements avaient donné leur accord et la longueur de routes nationales transférées à la voirie départementale s'élevait à 25.230 kilomètres.

Il semble qu'au moins dix à quinze départements donneront également une réponse positive d'ici à la fin de l'année en cours, et pourront bénéficier ainsi des 310 millions de crédits provisionnels ouverts au budget de 1973.

On notera enfin que peu de Conseils généraux sont tentés par la formule de transfert progressif prévu par la loi.

C. — Les accidents de la route.

1° BILAN DES ANNÉES 1970 ET 1971

Les accidents de la circulation routière ont évolué comme suit de 1970 à 1971 :

	1970	1971
Nombre d'accidents	236.109	249.817
Tués	15.087	16.213
Blessés	329.659	353.386

Si le nombre d'accidents n'a que faiblement augmenté, on note en revanche, un accroissement sensible de celui des victimes et, en particulier, des tués.

Les mois de juillet et août demeurent ceux où les accidents sont les plus nombreux mais leur progression enregistrée est plus rapide hors de cette période et en milieu de semaine que durant les week-end.

2° CAUSE DES ACCIDENTS

Si l'on élimine les accidents d'origine mécanique, d'ailleurs peu nombreux, les principales causes sont, dans l'ordre : la vitesse (24 %), l'inobservation de la priorité (16,6 %), l'inattention ou la fatigue (10,6 %), l'alcoolisme (9 %) et les dépassements irréguliers (6,3 %).

La vitesse reste donc le facteur dominant des accidents et spécialement des accidents mortels et ceci se trouve confirmé par une réduction sensible du nombre des victimes sur les itinéraires où la limitation à 110 kilomètres/heure est réellement contrôlée et imposée.

Malheureusement, l'insuffisance des moyens de surveillance et l'indiscipline fondamentale des conducteurs font que cette vitesse limite est le plus souvent dépassée, voire ignorée, notamment durant la nuit. En raison de la difficulté de mettre en place un personnel suffisant, il est donc souhaitable que soient installés des dispositifs de contrôle automatique qui permettraient de détecter de façon incontestable les conducteurs en faute.

Nous voudrions insister aussi sur les accidents de plus en plus nombreux occasionnés par un mauvais réglage des phares. Des campagnes d'information et de contrôle sont bien effectuées chaque année à l'automne pour inciter les automobilistes à faire reviser leur éclairage mais l'incidence de cette formule semble assez réduite. Il nous semblerait donc préférable d'imposer la généralisation de systèmes permettant aux conducteurs de régler aisément leur éclairage de leur place en fonction du chargement de leur véhicule.

Mais les conducteurs et les véhicules ne sont pas seuls en cause et la proportion élevée d'accidents, comptant d'ailleurs parmi les plus graves, survenant aux intersections de routes montre tout l'intérêt que présente l'aménagement de ces points noirs. Il faut savoir, en effet, que le nombre des tués aux carrefours de voies s'est élevé à 4.445 en 1971, soit plus du quart du total des morts.

Une seconde observation concerne la proportion anormalement importante d'accidents dans lesquels sont impliqués des cyclomoteurs. Alors que ces véhicules ne représentent que 3,5 % de la circulation en rase campagne, leurs conducteurs sont auteurs ou victimes de 34 % des accidents et le nombre des cyclomotoristes tués s'est élevé à 2.913. L'imprudence et l'insouciance des jeunes conducteurs sont le plus souvent responsables de ce tragique bilan.

De façon générale, on ne peut qu'être surpris de l'indifférence de l'opinion publique vis-à-vis de l'hécatombe annuelle qui fait disparaître chaque année en France la valeur de la population d'une petite ville et laisse plus de 100.000 personnes handicapées à vie.

Votre commission s'est vivement préoccupée de cette attitude qui trouve son prolongement dans une sorte de résignation des autorités elles-mêmes à un mal jugé trop souvent inévitable. C'est pourquoi elle souhaite que tous les moyens soient mis en œuvre pour réduire le nombre des victimes :

— en imposant sur les grands axes routiers et autoroutiers, et notamment aux abords des villes, une stricte limitation de la vitesse ;

— en aménageant à quatre voies (et non à trois) les itinéraires les plus chargés, les hauts de côte et les carrefours ;

— en imposant l'usage effectif (et non l'équipement du véhicule seulement) de ceintures de sécurité ;

— en sanctionnant impitoyablement les fautes de conduite les plus graves.

II. — LA NAVIGATION INTERIEURE

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

La dotation d'entretien qui n'avait que faiblement progressé l'an dernier est cette fois sensiblement relevée et passe de 81,7 à 90,5 millions de francs (+ 11 %).

Au titre de l'équipement, l'amélioration est plus sensible encore puisque la dotation, qui avait déjà été relevée de 225 millions en 1971 à 312 millions en 1972, atteint, pour 1973, 341,6 millions de francs, non compris les 35 millions bloqués au Fonds d'action conjoncturelle.

Si l'on tient compte des participations des collectivités locales et de l'Office de la Navigation, c'est en fait de 433 millions de francs dont disposeront nos ingénieurs pour la modernisation de notre réseau navigable.

En dépit de cet effort, le taux de réalisation de VI^e Plan n'atteindra, à fin 1973, que 45 % (en crédits budgétaires) et seules de substantielles augmentations des dotations permettraient d'atteindre les objectifs prévus.

B. — Principaux travaux d'équipement en cours ou prévus en 1973.

Bassin du Nord.

Les principaux travaux poursuivis dans ce secteur concernent toujours la liaison Dunkerque—Denain et l'antenne Bauvin—Lille.

Dès maintenant, un important trafic lourd utilise la section de 173 kilomètres Dunkerque—Valenciennes permettant au port de Dunkerque de développer son hinterland et à la région industrielle du Nord de bénéficier de tarifs de transports réduits de près de 50 %.

Bassin de la Seine.

Après l'achèvement de la mise au mouillage de 4 mètres à l'aval de Gennevilliers, il est procédé à l'achèvement de la nouvelle écluse d'Andrésy qui facilitera grandement le passage des convois poussés.

Les ouvrages et dragages réalisés à ce jour sur le fleuve autorisent des tirants d'eau de 4 mètres jusqu'à Paris et de 3,20 mètres jusqu'à Montereau.

Mais les principaux travaux poursuivis dans ce secteur concernent l'Oise sur laquelle est entreprise la construction de cinq écluses de 185 mètres sur 12 qui donneront passage à des convois de 3.000 tonnes.

Bassin de la Moselle.

Comme nous l'avions laissé espérer l'an dernier, la Moselle est maintenant aménagée jusqu'à Nancy (Frouard) et on procède actuellement à la mise à grand gabarit de la section Frouard—Toul, notamment, en construisant l'écluse d'Aingeray. La mise en service de la Moselle canalisée jusqu'à Neuves-Maisons, terminus au moins provisoire de cette voie à grand gabarit, devrait ainsi intervenir en 1977.

Bassin du Rhône et de la Saône.

Sur le Rhône, les travaux sont entrepris, comme on le sait, par la Compagnie nationale du Rhône, à laquelle le budget des voies navigables apporte une aide financière de 70 millions de francs par an.

Les opérations entrent dans leur phase finale avec la réalisation des écluses d'Avignon, de Caderousse et du palier d'Arles. La construction de ces ouvrages permettra d'utiliser le fleuve avec des barges de 1.300 tonnes de Lyon à Fos-sur-Mer à partir du milieu ou de la fin de 1977.

Sur la Saône, la réalisation du barrage de Pagny et des écluses d'Ecuelles et de Seurre est également en cours ainsi que la reconstruction des ponts de Lyon.

La réalisation de l'ensemble de ces travaux permettra, à la même époque, l'utilisation à grand gabarit de l'axe Rhône-Saône d'Auxonne (près de Dijon) à la Méditerranée.

Canal du Midi.

Des travaux d'allongement des écluses sont en voie d'achèvement sur le canal latéral à la Garonne.

De façon générale, le Gouvernement a décidé d'accentuer son effort de modernisation des canaux secondaires et y consacrera au total, l'an prochain, 41 millions de francs au lieu de 30 en 1972. Il s'agit le plus souvent d'actions ponctuelles.

Pour les voies dont le trafic se révèle négligeable ou nul, le Gouvernement étudie la possibilité d'en confier l'exploitation à des collectivités locales ou des groupements régionaux.

C. — Grands projets d'aménagement.

La liaison Rhin—Méditerranée.

Il était permis de douter, jusqu'à l'an dernier, que cet axe important soit jamais réalisé, mais il ressort des dernières déclarations du Gouvernement qu'une décision positive a été enfin prise pour l'ouverture d'une voie à grand gabarit reliant en gros Auxonne-sur-Saône à Mulhouse.

La réalisation de cette branche dite alsacienne figure, d'ailleurs, dans les investissements dont la réalisation est retenue en première urgence dans le schéma directeur des voies navigables.

Afin que les premiers travaux puissent être entrepris dès l'engagement du VII^e Plan, le Gouvernement a d'ores et déjà décidé de faire procéder à une étude d'ensemble et à quelques achats de terrains. Cette étude serait confiée à la Compagnie nationale du Rhône qui pourrait, éventuellement sous un autre nom, être chargée de l'exécution de ce canal.

On estime à dix ans environ la durée des travaux dont le coût est évalué à 2 milliards de francs environ (actuels).

La liaison Seine—Est.

Le tracé retenu pour cette liaison, dont personne ne conteste plus l'utilité, est la formule dite intermédiaire Berry-au-Bac, Reims, Châlons-sur-Marne, Ambly, Troussey, Toul. Toutefois, du moins dans le cadre du VI^e Plan, il est entendu que seul l'aménagement des vallées sera entrepris et en premier lieu celui de la section Compiègne—Reims dont la productivité est particulièrement élevée.

Liaison Seine—Nord.

La saturation prochaine du canal du Nord, construit malheureusement au gabarit de 600 tonnes seulement, pose, à terme relativement court, le problème des liaisons par voie navigable entre Paris et le Nord. Toutefois, la réalisation d'un nouveau canal pose de sérieux problèmes de financement compte tenu de la priorité accordée pour l'instant aux autres projets. Le Gouvernement reconnaît cependant l'intérêt d'une telle liaison dont l'ouverture entraînerait un abaissement sensible des coûts de transport et agrandirait considérablement l'hinterland de Dunkerque.

D. — Activité de la navigation intérieure en 1970 et 1971.

L'évolution du trafic réalisé sur les 8.623 kilomètres de canaux et rivières navigables se présente comme suit, en millions de tonnes/kilomètre :

	KILOMETRES	1970	1971
Seine	451	5.449	5.383
Oise	120	850	840
Canal du Nord.....	95	454	426
Dunkerque—Valenciennes	173	642	680
Moselle (aval de Metz).....	57	278	277
Rhin	183	2.299	2.125
Autres voies.....	7.544	4.211	4.042
Total	8.623	14.183	13.773

On a donc noté, en 1971, une légère diminution du trafic contrastant avec l'expansion continue enregistrée précédemment.

Au cours des six premiers mois de 1972, le tonnage transporté a, en revanche, marqué une progression de 4 %.

En ce qui concerne *la nature du fret*, ce sont toujours les matériaux bruts ou de construction qui tiennent la première place (50 %), suivis par le pétrole (20 %), les produits agricoles (9 %) et le charbon (6,5 %). La régression du tonnage de charbon est, dans une grande mesure, compensée par l'accroissement de celui du pétrole, des produits agricoles et des matériaux de construction, l'épuisement progressif des sites d'extraction de pierres et de sable situés à proximité des grandes villes favorisant l'expansion du transport de ces produits qu'il faut aller chercher toujours plus loin.

III. — CONCLUSION

En terminant cette étude, votre commission tient à résumer les quelques points sur lesquels elle désire attirer plus particulièrement l'opinion du Gouvernement.

En premier lieu, elle regrette une fois de plus *l'insuffisance des crédits accordés au réseau routier national de rase campagne* pour lequel les objectifs pourtant modestes du VI^e Plan ont les plus grandes chances de ne pas être atteints. Lorsqu'on se souvient que le pourcentage de réalisation du V^e Plan avait été, dans ce domaine, de l'ordre de 60 %, on mesure l'importance du retard accumulé alors que, depuis dix ans, le trafic, et notamment le trafic lourd supporté par les chaussées, a plus que doublé.

En second lieu, nous ne contestons pas l'intérêt pour les départements de prendre directement en charge la voirie nationale secondaire, mais nous observons qu'à ce transfert définitif de propriété ne correspond que l'octroi d'une subvention pour laquelle n'existe aucune garantie de pérennité et d'indexation sur le coût réel des travaux.

En outre, votre commission se préoccupe vivement *du nombre et de la gravité croissante* des accidents de la route et souhaite que des mesures soient prises au niveau de l'équipement et sur le plan pénal pour tenter au moins de réduire cette dramatique hécatombe.

En ce qui concerne la navigation intérieure, tout en regrettant l'insuffisance chronique de la dotation d'entretien, nous enregistrons avec satisfaction l'effort de modernisation entrepris tant sur les grands axes que sur les voies secondaires et nous souhaitons que les crédits gelés au Fonds d'action conjoncturelle soient, au moins en partie, débloqués.

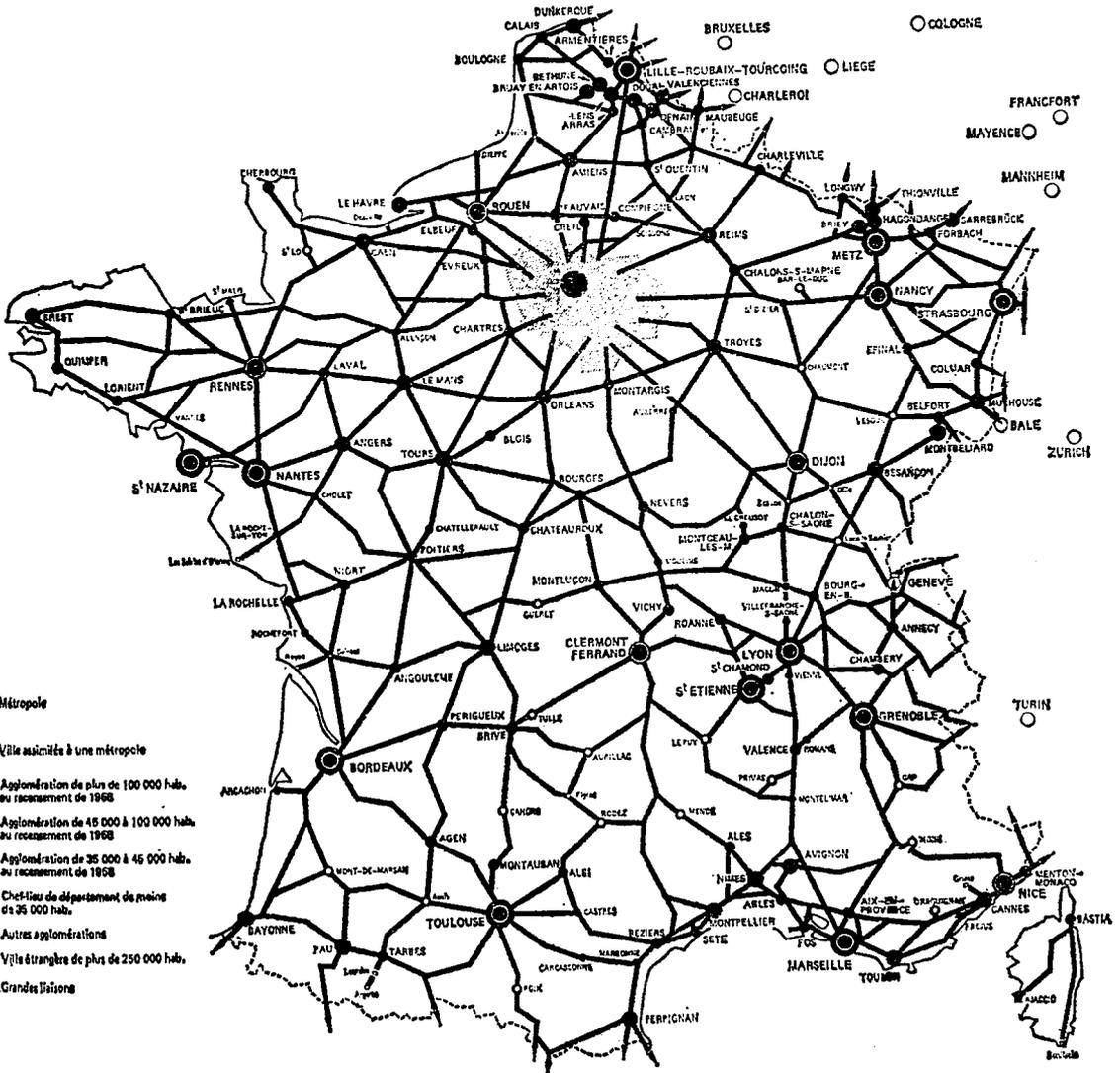
*
* * *

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 1973, adopté par l'Assemblée Nationale et concernant les routes et les voies navigables.

ANNEXE I

LE SCHEMA DIRECTEUR DES GRANDES LIAISONS ROUTIERES

(DECISION GOUVERNEMENTALE DU 28 OCTOBRE 1971)

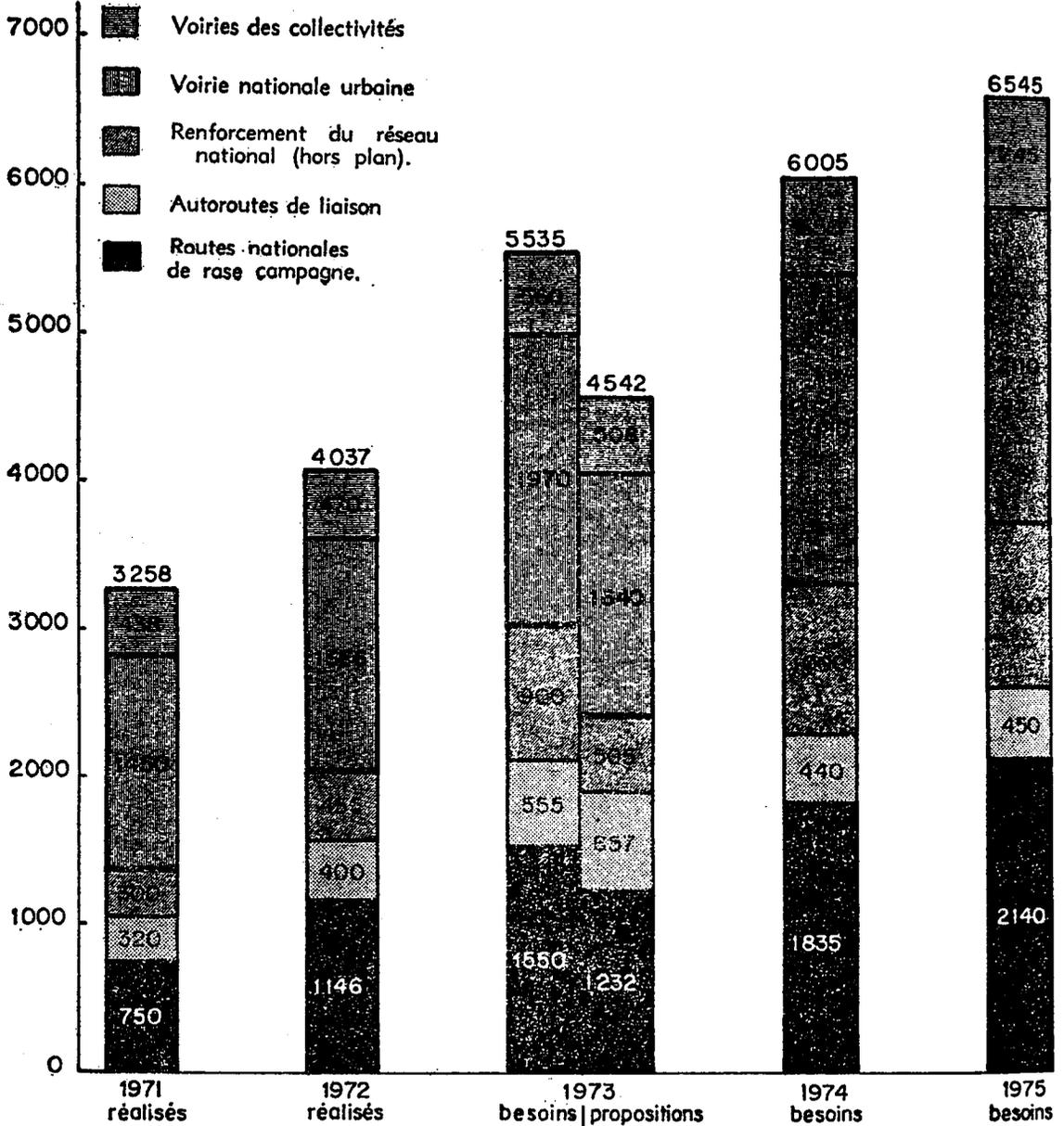


Ce schéma, qui concerne 27.500 kilomètres du réseau national, définit les grands axes routiers dont la modernisation est indispensable pour l'aménagement rationnel du territoire. Il améliore les liaisons transversales qui manquent à notre pays.

ANNEXE II

LES CREDITS D'ENGAGEMENTS ROUTIERS (BUDGET DE L'ETAT) REALITE ET BESOINS (POUR ASSURER LE VI^e PLAN)

Millions de francs courants.



Les chiffres ci-dessus correspondent :

- pour 1971 et 1972 aux allocations réellement accordées par le budget de l'Etat ;
- pour les besoins de 1973, 1974 et 1975 aux crédits que les Ministères intéressés estimaient indispensables à l'exécution correcte du Plan ;
- pour les propositions de 1973 aux crédits inscrits au projet de budget de 1973, non compris les 510 millions bloqués au Fonds d'Action Conjoncturelle, sur lesquels l'expérience des années antérieures ne permet pas de compter.

ANNEXE III

PRINCIPALES OPERATIONS EN COURS INTERESSANT LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

Région Nord :

- R. N. 359. — Route express Maubeuge—Jeumont.
- R. N. 50. — Elargissement de deux à deux fois deux voies entre Douai et A. 1.
- A. 25. — Boulevard périphérique Sud de Lille.
- A. 2. — Section Hordain—Saultain.
- A. 1. — Liaison A. 1 Nord rocade Est de Lille.
- B. 27. — Rocade Est de Lille.
- B. 27. — Rocade urbaine Sud de Dunkerque.
- R. N. 25/43. — Rocade minière Nord.

Picardie :

- R. N. 1. — Elargissement de deux à quatre voies entre Noailles et Beauvais.
Rocade Sud de Compiègne.

Région parisienne :

- R. N. 2. — Contournement de l'aéroport de Paris.
- R. N. 3. — Elargissement de trois à quatre voies entre Villeparisis et Meaux.
- R. N. 5. — Elargissement de trois à deux fois deux voies entre Fontainebleau et Moret-sur-Loing.
- R. N. 10. — Déviation du Perray-en-Yvelines.

Région Centre :

- R. N. 20. — Déviation de Vierzon.
- R. N. 10. — Elargissement à trois voies entre Bonneval et Châteaudun.
- R. N. 10. — Déviation de Tours (partie), axe Nord—Sud de Blois.
- R. N. 7. — Elargissement de trois à quatre voies entre Dordives et Montargis.
- A. 10. — Bretelle de raccordement au nord d'Orléans.

Région Haute-Normandie :

- A. 15. — Route nouvelle à trois voies entre Roumare et Barentin et desserte Ouest de Rouen.
- R. N. 182. — Route nouvelle Tancarville et Honfleur.

Région Basse-Normandie :

- A. 13. — Boulevard périphérique Nord-Est de Caen.

Région Bretagne :

- R. N. 12. — Déviation de Guingamp (quatre voies).
- R. N. 12. — Déviation de Châtelaudren—Plouargat.
- R. N. 12. — Déviation d'Yffiniac (quatre voies).
- R. N. 12. — Déviation de Morlaix (quatre voies).
- R. N. 170. — Déviation de Hôpital-Camfrout—Daoulas (quatre voies).

- R. N. 170. — Voie nouvelle entre Le Faou et Quimper (première phase).
- R. N. 12. — Déviation de Saint-Thégonnec.
- R. N. 157. — Déviation de Châteaubourg à la Mayenne.
- R. N. 165. — Mise à quatre voies entre Auray et le Cranic.
- R. N. 165. — Déviation de Vannes.
- R. N. 12. — Rociade Ouest de Rennes.
- R. N. 165. — Déviation d'Hennebont.
- R. N. 176. — Déviation de Jugon.

Pays de la Loire :

- R. N. 771. — Elargissement de deux voies à deux fois deux voies entre Sautron et le Pavillon.
- R. N. 165. — Déviation de Pontchâteau.
- B. 11. — Pénétrante Nord de Nantes.
- A. 11. — Déviation Nord de Nantes.
- R. N. 23. — Voie express sortie Ouest d'Angers.
- R. N. 165. — Déviation de Martigné.
- R. N. 158. — Elargissement de deux voies à deux fois deux voies au sud du Mans.
Pénétrante Nord du Mans (première phase).
- R. N. 137. — Rectification de Pont-Charron.

Poitou-Charente :

- R. N. 10. — Déviation à trois voies de Ruffec.
- R. N. 20. — Déviation de Mansle.
- R. N. 10. — Créneaux à quatre voies.
- R. N. 137. — Elargissement entre La Rochelle et Rochefort.

Limousin :

- Déviation de Saint-Vaury.
- Déviation de La Souterraine.
- R. N. 20. — Rectification à Mazataud.
- R. N. 20. — Pierre-Buffière.
- R. N. 20. — A l'entrée Nord de Limoges.

Aquitaine :

- R. N. 89. — Elargissement à deux fois deux voies entre Bordeaux et Libourne.
- R. N. 10. — Doublement entre Le Souquet et Castets.
- R. N. 10. — Déviation du Muret.
- R. N. 10 T. — Rociade à Bordeaux.

Midi-Pyrénées :

- Déviation à la sortie de Decazeville.
- R. N. 117. — Déviation à trois voies de Boussens à l'Estelle.
- R. N. 125. — Elargissement à quatre voies entre Muret et Tolosane.
- R. N. 124. — Calibrage à l'Est d'Auch.
- R. N. 594. — Rectification entre Figeac et Capdenac.
- R. N. 88. — Elargissement à l'Ouest d'Albi.
- R. N. 20. — Rociade Sud de Montauban.
- A. 64. — Autoroute pénétrante Sud-Ouest de Toulouse.

Champagne :

- R. N. 64. — Voie rapide Charleville-Mézières-Sedan.
- R. N. 77. — Voie nouvelle Sedan-Bouillon (partie).
- R. N. 19. — Déviation à trois voies de Châtres.
- R. N. 19. — Pénétrante Nord de Troyes.

Lorraine :

- R. N. 4. — Elargissement à deux fois deux voies entre Toul et Nancy.
- R. N. 52. — Créneaux à quatre voies au Sud-Ouest de Longwy.
- R. N. 52. — Mise à deux fois deux voies entre Tiercelet et Crusnes.
- R. N. 4. — Déviation de Ligny-en-Barrois.
- R. N. 4. — Déviation de Void.
- R. N. 57. — Déviation d'Igney-Thaon-Chavelot.
- R. N. 57. — Rectification à deux fois deux voies entre Pouxieux et Saint-Nabord.
- R. N. 57. — Déviation de Plombières.
- A. 31. — Autoroute Metz—Nancy.
- A. 31. — Contournement Ouest de Metz.
- A. 31. — Metz—Illange—Thionville.
- A. 32. — Entre Freyming et la frontière.
- R. 53 B. — Pénétrante Est de Thionville.

Alsace :

- R. N. 62. — Déviation à deux voies de Reichshaffen et Niederbronn.
- R. N. 83. — Déviation à deux fois deux voies de Rouffach.
- A. 34. — Autoroute Nord de Strasbourg.
- A. 36. — Rocade Nord de Mulhouse.

Franche-Comté :

- Elargissement de deux à trois voies à l'Ouest de Besançon.
- R. N. 19. — Déviation de Lure (partie).
- R. N. 57. — Créneau à trois voies au Nord de Luxeuil.
- Déviation d'Audincourt.

Bourgogne :

- R. N. 5. — Déviation à deux fois deux voies de Sombornon.
- Route nouvelle entre Pont-de-Pany et Plombières.
- R. N. 7. — Déviation à trois voies de Pouilly-sur-Loire.

Auvergne :

- R. N. 7. — Créneaux à deux fois deux voies entre la Nièvre et Moulins.
- R. N. 89. — Aménagement du carrefour d'Herbet à Clermont-Ferrand.
- R. N. 9. — Déviation de Riom.

Rhône-Alpes :

- R. N. 82. — Créneau à trois voies entre Balbigny et La Gouyonnière.
- R. N. 6. — Déviation à deux fois deux voies à Saint-Laurent.
- B. 47. — Autoroute Nord de Saint-Etienne.
- A. 43. — Section Lyon-Bron.

Languedoc-Roussillon :

- R. N. 9. — Déviation de Sigean.
- Route nouvelle à trois voies au Nord-Ouest d'Avignon.
- R. N. 112. — Elargissement à trois voies entre Agde et Béziers.

Provence-Côte d'Azur :

- R. N. 113. — Arles—Saint-Martin-de-Crau.
- R. N. 568. — Déviation Fos—Port-de-Bouc.
- R. N. 568. — Elargissement à deux fois deux voies entre Saint-Hippolyte et Fos (1^{re} phase).
- R. N. 96. — Déviation de Venelles (1^{re} phase).
- R. N. 98. — Déviations d'Hyères à La Verrerie.

- A. 55. — Section Les Pennes-Martigues.
- A. 55. — Déviation de Martigues.
- A. 55. — Autoroute Nord Littoral Vieux-Port, Arenc-Mourepiane (partie).
- A. 52. — Prolongement urbain de l'autoroute Est de Marseille.
- A. 8. — Rocade Sud d'Aix.
- R. N. 98. — Aménagement entre La Bigue et Solliès-Pont.

Corse :

- R. N. 198. — Calibrage au Sud de Solenzara.
- R. N. 193. — Calibrage au Sud de Corte.
- R. N. 193. — Elargissement à deux fois deux voies entre Casamozza et Bastia (partie).

Aménagement des grands axes routiers prolongeant les autoroutes.

Axe Rennes—Brest (prolongement de l'autoroute Paris—Le Mans—Rennes).

Ille-et-Vilaine :

- R. N. 12. — Déviation de Montauban.
- R. N. 12. — Rocade Ouest de Rennes.

Côtes-du-Nord :

- R. N. 12. — Déviation d'Yffiniac.
- R. N. 12. — Déviation de Châtaudren-Plouargat.
- R. N. 12. — Déviation de Guingamp.
- R. N. 12. — Déviation de Belle-Ile.
- R. N. 164 B. — Créneau entre Mur-de-Bretagne et Gouarec.

Finistère :

- R. N. 12. — Déviation de Morlaix.
- R. N. 12. — Déviation de Saint-Thégonnec.
- R. N. 12. — Déviation de Landivisiau.

R. N. 10 au-delà de Bordeaux.

Landes.

- Doublement à deux fois deux voies entre Le Souquet et Castets.
- Déviation à deux fois deux voies du Muret.
- Elargissement de deux à deux fois deux voies de la déviation de Liposthey.
- Suppression de P. N. de Labouheyre.
- Elargissement de deux à deux fois deux voies entre Cap-de-Pin et Laharie.
- Elargissement de deux à deux fois deux voies entre Laharie et Le Souquet.

Pyrénées-Atlantiques :

Pont sur l'Ouhabia.

R. N. 7 après Nemours.

Loiret :

Elargissement de trois à quatre voies entre Dordives et Montargis-Nord.

Allier :

Créneaux à deux fois deux voies entre Moulins et la Nièvre.

Axe Centre Europe Atlantique :

Une étude complémentaire est en cours pour examiner l'aménagement de cet itinéraire en 1973. Cette étude sera disponible fin octobre 1972.

Aménagement des points noirs.

Ce genre d'aménagements comportant un très grand nombre de petites opérations en 1972 (390 pour l'ensemble de la France), il est impossible de les citer toutes, aussi seules quelques-unes, les plus intéressantes, sont citées :

Nord :

R. N. 353. — Carrefour avec la R.N. 357 à Orchies.

Picardie :

R. N. 44. — Carrefour de la R.N. 325 au Nord-Ouest de Berry-au-Bac.

Région parisienne :

R. N. 20. — Construction d'un passage inférieur à La Grange-aux-Cercles.

R. N. 303. — Carrefour des R.N. 303 et 371 à Collégie.

Haute-Normandie :

R. N. 23. — Virages à l'Est de Courvilles.

Basse-Normandie :

R. N. 815. — Carrefour du C.D. 228 à Demouville.

Bretagne :

R. N. 165. — Carrefour Est d'Auray.

Pays de la Loire :

R. N. 23. — Carrefour du C.D. 106 à Beaucouzy.

Aquitaine :

R. N. 10. — Virage à la sortie Sud de Belin.

Lorraine :

R. N. 412. — Carrefour C.D. 52 à Marange-Silvange.

Bourgogne :

R. N. 5. — Carrefour C.D. 116 à Longeault.

Auvergne :

R. N. 89. — Echangeur de Lempdes—C. D. 8.

Rhône-Alpes :

R. N. 203. — Virage de Daudens à Evires.

Provence-Côte d'Azur :

R. N. 113. — Carrefour C.D. 5 à Samatanne.