

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1976, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VIII

Équipement.

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuill, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 17),
1921 (tome XI) et in-8 360.

Sénat : 61 et 62 (tomes I, II et III, annexe 12) (1975-1976).

Lois de finances. — Équipement - Routes - Navigation intérieure.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — ROUTES :	
A. — <i>Entretien</i>	5
B. — <i>Equipement.</i>	
1° Les crédits ouverts pour 1976.....	7
2° Les autoroutes	9
3° Le réseau national « classique ».....	11
C. — <i>La sécurité routière.</i>	
1° L'évolution du nombre des accidents et des victimes.....	14
2° Les causes et les circonstances des accidents.....	14
3° Les accidents concernant les cyclomotoristes	16
4° La recherche d'une meilleure sécurité.....	16
II. — VOIES NAVIGABLES :	
A. — <i>Les voies à petit et moyen gabarit</i>	20
B. — <i>Les voies à grand gabarit</i>	22
C. — <i>Les grands projets d'aménagement</i>	24
Conclusion	27
Observations de la commission	28

*
* *

ANNEXE 1. — Le programme autoroutier.

ANNEXE 2. — Carte de repérage des voies navigables avec indication de l'enfoncement.

Mesdames, ~~Messieurs~~,

Avant d'examiner le détail des crédits affectés aux routes et aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1976, il faut noter que l'enjeu actuel dépasse le simple cadre budgétaire, puisque le Parlement va, dans les prochains mois, être appelé à débattre des suites données aux orientations préliminaires du VII^e Plan.

En ce qui concerne les routes et voies navigables, il n'est peut-être pas inutile d'en rappeler les grandes orientations votées lors de la session de printemps 1975 :

« Les actions qui seront retenues dans le domaine des grandes infrastructures tiendront compte non seulement des inflexions dans les prévisions de trafic mais aussi des orientations retenues en matière de cadre de vie et d'aménagement du territoire. Elles s'inscriront dans des schémas nationaux d'infrastructure dont deux restent à établir : les voies navigables et le réseau ferré.

« C'est ainsi que sur l'ensemble du territoire sera poursuivie la réalisation du programme de modernisation des grands itinéraires routiers nationaux. En matière autoroutière on privilégiera les liaisons interrégionales essentielles au désenclavement de l'Ouest et du Sud-Ouest. Le potentiel des ports maritimes sera renforcé et valorisé afin d'accroître sa compétitivité internationale ; il convient en particulier de mieux desservir et d'étendre leur hinterland.

« Enfin, les décisions relatives aux grandes liaisons structurantes nouvelles (et notamment les voies navigables et les projets de franchissement des seuils) seront subordonnées aux résultats d'études qui seront menées pendant la deuxième phase de préparation du VII^e Plan. Elles prendront en compte les objectifs définis dans les plans précédents, dans la mesure où ces objectifs n'appellent pas d'inflexion, et porteront une attention particulière aux effets attendus de ces liaisons en matière d'aménagement du territoire. »

Mais votre commission voudrait d'abord souligner que l'examen des documents qui nous sont présentés ne permet pas de se faire une idée précise de la modernisation des méthodes de travail et de l'évolution des tâches du Ministère de l'Equipement qui se sont considérablement accrues durant ces dernières années, tant du point de vue de la quantité que du point de vue de la complexité, dans toutes les branches d'activité de ce Ministère.

De même, aucune information n'est donnée sur les diverses mesures intervenues en faveur du personnel.

Il paraît donc souhaitable que, dans le document « Budget de programmes », une « introduction » soit faite par le Ministre rappelant brièvement l'action de son département au cours de l'année écoulée, tant sur le plan du personnel que sur le plan de l'exécution des décisions arrêtées par le Parlement et donnant les grandes orientations qui ont inspiré les propositions arrêtées par le Gouvernement et soumises au Parlement.

Ce bref rappel ayant été fait, nous examinerons successivement les deux domaines couverts par le budget qui nous est soumis : les routes et les voies navigables.

I. — ROUTES

La crise économique n'a pas supprimé la nécessité d'achever la modernisation de nos routes et de rattraper le retard de l'infrastructure sur son trafic actuel ou prévisible. C'est pourquoi, au moment où s'amorce une reprise, ce secteur important de notre économie devrait avoir les moyens d'y participer largement.

A. — Entretien.

Cette année encore, les crédits consacrés à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier sont en augmentation, puisqu'ils passent de 693,4 millions de francs prévus par la loi de finances initiale de 1975 à 911,5 millions pour 1976.

Cet accroissement sensible des crédits doit être cependant rapproché des conséquences de la majoration du prix du pétrole. Son renchérissement entraîne non seulement une majoration directe du prix du bitume, mais encore une hausse de plusieurs autres postes, notamment celui des dispositifs de chauffage nécessaires à la mise en œuvre des matériaux et celui du carburant des véhicules et des engins utilisés pour les travaux.

Ainsi, compte tenu de ces divers facteurs, on peut estimer que depuis deux ans l'augmentation du prix du pétrole a entraîné une hausse de 50 % du coût de revêtement des chaussées. Néanmoins, en 1974, 4 000 kilomètres de routes environ ont été revêtus sur les 27 200 kilomètres inscrits au schéma directeur.

Le revêtement consiste en la pose d'un enduit superficiel qui conserve l'uni de la chaussée. C'est une opération d'entretien courant mais qui ne garantit pas contre les risques de destruction de la route en profondeur. Cette réfection de la couche de roulement doit parfois être accompagnée de renforcement plus ou moins lourd. Le renforcement consiste à mettre en place une couche de base en grave-laitier ou grave-bitume recouverte d'un tapis d'enrobé. C'est ainsi qu'en 1974, 1 500 kilomètres de routes ont été renforcés.

Pour 1975, ces chiffres sont sensiblement identiques : 4 000 kilomètres de routes revêtus, dont 1 550 environ renforcés, auxquels viendront s'ajouter 800 kilomètres supplémentaires prévus par le programme de soutien à l'économie.

Pour 1976, le crédit de 750 millions de francs consacré au *programme de renforcements coordonnés* permettra la réfection de 1 600 kilomètres environ concernant particulièrement les grands axes routiers qui supportent la plus large part de l'accroissement du trafic.

Engagé en 1969, ce programme de rénovation, qui vise à remettre en état l'ensemble du réseau national à l'horizon 1980, aura permis à la fin de 1975 de rénover 9 320 kilomètres d'itinéraires.

D'autre part, en 1976, 9 480 kilomètres de routes nationales seront soumis à un entretien préventif et sur le reste du réseau un entretien classique sera effectué en fonction des possibilités.

Depuis 1970, le taux d'entretien par kilomètre des routes du schéma directeur a évolué dans les conditions suivantes (en francs par kilomètre) :

1970	1971	1972	1973	1974	1975
6 256	6 256	7 630	14 868	21 438	22 717 (1) 32 545

(1) Compte tenu des crédits supplémentaires accordés au titre du plan de soutien.

Nous avons déjà dans notre dernier rapport souligné l'intérêt que portait votre commission à l'effort entrepris pour enrayer la dégradation du réseau routier et nous précisions alors que l'économie réalisée en effectuant à temps les travaux de modernisation et d'entretien nécessaires pouvait atteindre pour une chaussée de 7 mètres 350 000 F par kilomètre.

C'est pourquoi, compte tenu du transfert au 1^{er} janvier 1975 de 53 300 kilomètres, dont 1 567 étalés dans le temps, de routes nationales secondaires dans la voirie départementale, il nous paraît du plus grand intérêt que les crédits ainsi dégagés permettent l'accélération de la rénovation de notre réseau routier national ainsi ramené à 29 500 kilomètres.

B. — Equipement.

1° LES CRÉDITS OUVERTS POUR 1976

a) *Dotation intéressant le réseau national.*

Les crédits consacrés à l'équipement du réseau routier national ont évolué, de 1975 à 1976, comme suit (en millions de francs) :

	1975	1976
Construction d'autoroutes en rase campagne :		
Fonds routier	750	929
Equipement	50	11
Sous-total	800	940
Réseau national en rase campagne :		
Fonds routier	1 000	1 345
Equipement	450	25
Sous-total	1 450	1 370
Voirie en milieu urbain :		
Fonds routier	1 621	1 652
Equipement	253	40
Sous-total	1 874	1 692
Total	4 124	4 002

Nous ne pouvons que déplorer la dégradation des crédits consacrés à l'amélioration et à l'extension du réseau national en rase campagne et en milieu urbain.

Ces chiffres montrent que l'effort routier a été concentré sur le secteur prioritaire des autoroutes pour lesquelles le montant du financement privé devrait également augmenter sérieusement en 1976, et sur l'entretien du réseau national.

Il est clair que, compte tenu de l'inévitable augmentation des prix entre 1975 et 1976, le budget de 1976 se traduira par une nouvelle diminution du volume global des travaux annuels. Notons toutefois que, très heureusement, le programme de soutien de l'économie, dont les travaux seront pour la plupart exécutés en 1976, est venu atténuer les effets de cette régression.

b) *Le Fonds spécial d'investissement routier.*

La dotation globale de ce Fonds est en nette progression (+ 15,9 %) par rapport à l'exercice 1975. En millions de francs, elle se présente ainsi :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Réseau national.....	3 957	3 752
Voirie départementale.....	91	78
Centres urbains.....	227	174
Voirie communale.....	65	55
Ponts détruits par faits de guerre.....	50	20
Frais de fonctionnement.....	>	22
Dépenses diverses.....	199	154
	4 590	4 255

L'accroissement sensible des ressources, conséquence de l'évolution de la consommation des produits pétroliers cette année, profite essentiellement au réseau national (+ 17,2 %) tandis que la dotation départementale ne progresse que de 3 millions de francs et que celle de la voirie communale voit même ses crédits amputés de 5 millions.

Nous ne pouvons donc, une fois de plus, que regretter le sort fait à la voirie locale, d'autant que l'évolution du montant de la subvention (+ 6,3 %) accompagnant la prise en charge par les départements d'une partie du réseau routier national déclassé, est très inférieure à la progression réelle du coût des travaux.

2° LES AUTOROUTES

a) L'évolution du réseau autoroutier.

En un an le réseau autoroutier français aura évolué ainsi :

	31 décembre 1974.	PREVISIONS au 31 décembre 1975.
	Kilomètres.	
Autoroutes de liaison.....	2 048	2 433
Voies rapides urbaines.....	795	869
Total	2 843	3 302

Cette année, 459 kilomètres d'autoroute auront donc été mis en service. Ce chiffre, quoique non négligeable, est en retrait par rapport aux prévisions de 1974 ; toutefois, en 1976, c'est près de 600 kilomètres de voies nouvelles qui devraient être mises en service.

La crise économique et l'augmentation du coût des travaux entraîneront cependant un retard d'au moins un an dans l'exécution du programme des 6 000 kilomètres initialement prévus pour fin 1978 ; néanmoins, notons qu'en ce domaine, *les objectifs prévus au VI^e Plan ont été réalisés à 121,66 %.*

Il s'agit là d'un effort exceptionnel et méritoire qui doit être signalé tout particulièrement.

Dans un proche avenir, plusieurs grandes liaisons autoroutières seront ouvertes à la circulation dans les délais suivants :

Chartres—Le Mans—Rennes :

Chartres—La Ferté-Bernard ...	Fin 1975.
La Ferté-Bernard—Le Mans....	1978.
Le Mans—Rennes	1978-1979.

Tours—Poitiers

Fin 1977.

Bordeaux—Toulouse—Narbonne :

Laprade—Langon	Fin 1975.
Langon—Buzet (Agen)	Fin 1978.
Buzet—Bruguières	1980.
Bruguières—Toulouse	Fin 1978.
Toulouse—Narbonne	Fin 1978.

Clermont-Ferrand—Saint-Etienne :

Clermont—Thiers	Fin 1979.
Thiers—Chabreloche	1977.
Chabreloche—Saint-Etienne	1980-1981.

b) Les aspects financiers du secteur autoroutier.

Fin septembre 1975, le financement des 1 069 kilomètres d'autoroutes en chantier était assuré ainsi :

— à la charge de l'Etat	179 kilomètres.
— à la charge des sociétés d'économie mixte	466 —
— à la charge des sociétés privées	424 —

Si l'on considère la situation financière des sociétés d'autoroutes, leurs recettes de péage se répartissaient pour 1974 de la façon suivante :

	Millions de francs.
Société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur (Escota)	112,2
Société de l'autoroute Paris-Normandie (S.A.P.N.)	52,4
Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.)	152,9
Société de l'autoroute Paris-Lyon (S.A.P.L.)	300,6
Société des autoroutes du Sud de la France (A.S.F.)	274,7
Société du Tunnel routier sous le Mont Blanc (S.T.M.B.)	6,1
Société des autoroutes Rhône-Alpes (Area)	23,3
Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute)	109
Société de l'autoroute de la Côte Basque (Acoba)	3,2
Total	1 034,4

Les résultats du premier semestre 1975 font apparaître, par rapport à la même période de l'année précédente, un accroissement du trafic un peu supérieur à 10 %.

Il semble qu'après une certaine pause, la croissance du trafic sur autoroutes reprenne à un rythme proche de celui constaté dans le passé (10 à 15 % par an).

La situation financière des sociétés concessionnaires est variable ; en particulier, elle est plus difficile pour les sociétés les plus récentes qui ne disposent pas encore de réseau en service. De plus, les incidences de la crise de l'énergie, ainsi que le climat inflationniste, ont été particulièrement sensibles en 1974 :

— ainsi le taux d'intérêt des emprunts est passé de 8 % à 11 % ;

— de même, la variation de l'index national des travaux publics T.P. 34 a été de 30 % environ entre septembre 1973 et septembre 1974, enfin un léger ralentissement du trafic dont l'accroissement n'était que de 4 % en 1974 s'était fait sentir.

L'environnement économique semble à présent moins perturbé :

— l'index T.P. 34 est stabilisé depuis la fin de 1974 et l'on peut penser que, dans l'avenir, il évoluera comme l'indice général des prix ;

— le taux d'intérêt est actuellement proche de 10 % ;

— l'accroissement du trafic est supérieur à 10 %.

Cependant, certaines aides de l'Etat peuvent être envisagées à titre exceptionnel pour permettre aux sociétés les plus touchées de passer le cap des premières années d'exploitation.

En dépit du coût kilométrique relativement élevé d'une autoroute de liaison, estimé actuellement à 6 millions de francs pour deux chaussées à deux voies et à 7 millions de francs pour deux chaussées à trois voies, alors qu'une route à deux fois deux voies n'a un coût moyen au kilomètre que de 5 millions de francs, nous ne devons pas perdre de vue qu'une telle route n'a un débit que de 15 000 véhicules par jour, alors que la circulation sur autoroute reste satisfaisante jusqu'à un trafic de 30 000 véhicules.

Cette supériorité du trafic autoroutier, joint à la plus grande sécurité qu'il procure, devrait nous inciter plus fortement à combler notre retard vis-à-vis de l'Allemagne fédérale et de l'Italie.

3° LE RÉSEAU NATIONAL « CLASSIQUE »

Les données au 30 juin 1975 n'étant pas disponibles actuellement, nous nous limiterons donc aux kilométrages des routes nationales au 1^{er} janvier 1974, date du dernier état statistique routier.

A cette date, on décomptait 37 825 kilomètres de routes nationales dont 26 615 kilomètres au schéma directeur.

	KILOMETRAGE total.	DONT au schéma directeur.
(Kilomètres.)		
Chaussées uniques :		
2 voies	32 345	21 529
3 voies	3 505	3 226
4 voies et plus	865	795
Total des routes à chaussée unique.	36 715	25 550
Chaussées séparées :		
2 × 2 voies	1 055	1 018
2 × 3 voies et plus	55	47
Total des routes à chaussées séparées	1 110	1 065

Ces kilométrages incluent les sections urbaines des routes nationales.

En 1974, en rase campagne, les réalisations ont été les suivantes :

Déviations et routes nouvelles :

Déviations à 2 × 2 voies	67,7	kilomètres
Déviations à 3 voies	20,0	—
Déviations à 2 voies	38,75	—
Total	126,45	kilomètres

Elargissements :

Elargissements de 2 à 4 voies	68,5	kilomètres
Elargissements de 3 à 4 voies	10,6	—
Elargissements de 2 à 3 voies	13,3	—
Créneaux de dépassement à 4 voies	31,2	—
Créneaux de dépassement à 3 voies	20,5	—
Total	144,1	kilomètres

Notons que l'ensemble de ces travaux ont été réalisés sur les routes inscrites au schéma directeur qui, à terme, constitueront le réseau des routes restant nationales.

Réseau routier national déclassé.

La subvention prévue au budget au profit des départements ayant accepté le déclassement passe (pour 55 000 kilomètres) de 345 millions de francs en 1975 à 367 millions en 1976, soit une majoration de 6 % environ.

Cette majoration, comparée à la hausse du coût des travaux d'entretien en 1975 (+ 26 %) montre que cette subvention entraînera une baisse de 20 % de la masse globale des travaux à réaliser en 1976.

Or, on constate que les établissements publics régionaux, si l'on examine les budgets pour 1974 et 1975, poursuivent une politique bien plus favorable à la route.

Certes, il est sans doute trop tôt pour porter un jugement définitif et rigoureux sur l'effort qu'ils consentent puisqu'ils n'ont que deux années d'existence. Mais on peut, dès à présent, affirmer que *les régions attachent un intérêt tout particulier, parfois prioritaire, à la circulation routière* et y consacrent une partie importante des ressources de leurs budgets.

Bien que les redevances d'infrastructure régionales prélevées sur l'usage de l'automobile représentent en moyenne plus de 30 % des ressources fiscales régionales, le financement des investissements routiers exige le plus souvent non seulement une majoration de ces redevances, mais également le recours à des emprunts parfois très élevés.

Dans ces conditions, et plutôt que de continuer à augmenter le taux des redevances d'infrastructure régionales, il serait sans doute préférable que l'État reverse aux régions une part plus importante des taxes qu'il perçoit déjà.

Il semble que la création d'une tranche régionale du Fonds spécial d'investissement routier serait de nature à faciliter la tâche importante que les établissements publics régionaux désirent assumer dans le développement et la modernisation de notre réseau routier.

C. — La sécurité routière.

1° L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES

Au cours des années 1970 à 1974, le nombre des accidents et des victimes sur l'ensemble du réseau routier a évolué comme suit :

	1970	1971	1972	1973	1974	VARIATION 1973-1974.
Accidents	228 050	242 464	259 965	261 182	247 365	— 5,6 %
Tués	15 034	16 061	16 545	15 469	13 420	— 15,3 %
Blessés	321 556	345 463	371 818	366 310	338 310	— 8,3 %

La tendance à la baisse du nombre des accidents s'est amorcée en fait au cours du deuxième semestre 1972 ; depuis, cette tendance s'est confirmée avec une baisse très sensible du nombre des tués en 1974 : 2 049 tués en moins en 1974 par rapport à 1973 et 1 076 tués en moins en 1973 par rapport à 1972.

2° LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

En observant les statistiques des circonstances des accidents pour 1973, nous remarquons que 72 % de ceux-ci ont lieu le jour ; 85 % ont lieu lors de conditions atmosphériques favorables et 79 % des accidents ont lieu sur une chaussée sèche, normale.

Cependant, il y a plus d'accidents mortels de nuit (43 % au lieu de 28 % pour les accidents corporels) ; légèrement plus dans des conditions atmosphériques défavorables (17 % au lieu de 15 % pour tous les accidents corporels), ainsi que sur une chaussée dont l'état est modifié par rapport aux conditions normales (23 % au lieu de 21 % pour la moyenne des accidents corporels).

Les différentes causes des accidents de la route sont répertoriées dans le tableau suivant :

Accidents hors agglomération.

CAUSES IMMEDIATES	POURCENTAGES		
	Ensemble du réseau (y compris autoroutes).		
	1973	1974	Accidents mortels 1974
Vitesse excessive	23,7	22,8	27,5
Inobservation de la priorité et absence de précaution aux intersections.....	17,5	17,7	11,4
Inattention ou distraction.....	8	8,2	5,4
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique..	8	8,4	6,8
Circulation à gauche.....	8	8,1	7,5
Infractions commises par les piétons.....	7,5	7,6	11,3
Changement de direction sans précaution....	6,1	5,7	3,5
Dépassement interdit ou irrégulier.....	5,2	4,9	4,8
Fatigue ou malaise soudain.....	2	2,1	3,6
Etat défectueux des véhicules et chargement défectueux	1,4	1,4	1,3
Manœuvre pas ou mal signalée.....	0,8	0,9	0,6
Total des causes liées à un compor- tement infractionnel	88,2	87,8	83,7
Mauvais état de la chaussée et anomalies de la signalisation	0,3	0,5	0,4
Intempéries	1,4	0,8	0,7
Total des causes liées à l'environne- ment	1,7	1,3	1,1
Causes diverses ou indéterminées.....	10,1	10,9	15,2
Total général	100 %	100 %	100 %

La vitesse excessive, qui ne doit pas être confondue avec le dépassement des vitesses limites, reste la « cause immédiate » principale des accidents mortels.

Quant au nombre d'accidents dus à l'alcool, on note une certaine aggravation de 1973 à 1974 sans que l'on puisse savoir si cette variation est fortuite ou si elle traduit une dégradation des comportements.

Une faute humaine est à l'origine de la quasi totalité des accidents alors que la défaillance mécanique, la défektivité de l'infrastructure, les conditions météorologiques ne sont responsables que de très peu d'accidents.

3° LES ACCIDENTS CONCERNANT LES CYCLOMOTORISTES

Les données statistiques des accidents mettant en cause les cyclomotoristes et des motocyclistes ne sont pas encore disponibles pour l'année 1974. Cependant, pour l'année 1973, elles sont résumées dans le tableau ci-dessous :

	Tués.		Blessés.	
	Nombre.	Pourcent.	Nombre.	Pourcent.
Cyclomotoristes	2 526	16,3	78 838	21,5
« 2 roues » de plus de 50 cm ³	739	4,8	20 610	5,6
Total	3 265	21	99 448	27,1

On peut remarquer que la proportion des cyclomotoristes et motocyclistes blessés est plus grande (27,1 %) que celle des tués (21 %). Devant la gravité de ces accidents, nous ne pouvons qu'approuver les mesures gouvernementales que nous préconisons dans notre avis de l'année passée.

Ces mesures relatives notamment à l'utilisation des feux de croisement des motocyclettes et à la généralisation de l'obligation du port du casque à compter du 1^{er} juillet 1976 devraient toutefois, à notre avis, s'accompagner d'un renforcement du contrôle du respect des limitations de vitesse.

4° LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE SÉCURITÉ

Les modifications apportées à une vingtaine d'articles de la partie réglementaire du Code de la route depuis le 1^{er} janvier 1973 concernent en particulier la recherche d'une meilleure sécurité.

A la suite d'un Comité interministériel, tenu le 12 juin 1973, sur la sécurité routière, un certain nombre de mesures destinées à réduire les causes des accidents de la route ont été retenues.

Le Code de la route a été alors modifié pour introduire les mesures suivantes :

— limitation de la vitesse à 100 kilomètres-heure sur le réseau routier, sauf sur les autoroutes ;

— obligations du port du casque pour les conducteurs et passagers de motocyclettes à l'intérieur des agglomérations et pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs à l'extérieur des agglomérations ;

— obligation du port de la ceinture de sécurité pour certains occupants des voitures particulières ;

— limitations de circulation de certains véhicules poids lourds, notamment de ceux transportant des matières dangereuses ;

— relèvement à dix-huit ans au lieu de seize de l'âge requis pour conduire les motocyclettes.

D'autre part, le décret n° 73-1073 du 3 décembre 1973 donne la possibilité, lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, de restreindre par voie réglementaire à titre temporaire la vitesse des véhicules par dérogation aux règles normalement applicables en la matière.

C'est ainsi que le même jour la vitesse avait été limitée respectivement à 90 kilomètres-heures et 120 kilomètres-heures sur routes et autoroutes.

Par la suite, ces vitesses ont été davantage différenciées pour tenir compte des caractéristiques du réseau routier :

— ainsi le décret n° 74-234 du 13 mars 1974 a plafonné les vitesses à :

— 140 kilomètres-heure sur autoroutes ;

— 120 kilomètres-heure sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

— 90 kilomètres-heure sur les autres routes ;

— puis le décret n° 74-929 du 6 novembre 1974, actuellement en vigueur les a fixées au maximum à :

— 130 kilomètres-heure sur les autoroutes, sauf sur les autoroutes urbaines où la vitesse est fixée à 110 kilomètres-heure ;

— 110 kilomètres-heure sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

— 90 kilomètres-heure sur les autres routes.

En janvier 1975, un permis de conduire spécial (dit permis C 1) a été créé pour la conduite :

- des véhicules isolés d'un poids total autorisé en charge supérieur à 19 tonnes ;
- des ensembles de véhicules ou des véhicules articulés d'un poids total roulant autorisé supérieur à 12,5 tonnes.

L'utilisation massive des automobiles en agglomération ayant pour corollaire un stationnement plus ou moins anarchique, il a paru opportun de prendre en mars dernier des mesures d'intimidation en sanctionnant sévèrement l'arrêt et le stationnement gênants et dangereux, tout particulièrement sur les voies réservées à la circulation de certaines catégories de véhicules.

Enfin, rappelons que, lors du Comité interministériel du 28 novembre 1974, avaient été adoptées des mesures relatives :

- aux conditions d'utilisation des feux de croisement des véhicules automobiles et spécialement des motocyclettes ;
- à l'interdiction de placer les enfants aux places avant des véhicules ;
- à l'obligation pour les piétons de circuler hors agglomération sur la partie gauche de la chaussée ;
- à l'introduction dans le Code de la route de nouvelles sanctions liées aux mesures précédentes.

Ces mesures entrées récemment en application devraient améliorer sensiblement la sécurité des usagers de la route.

*
* * *

Les gains de sécurité que nous avons déjà pu constater ne s'expliquent pas par le seul fait de la limitation de vitesse. En effet, ces gains doivent être également attribués aux investissements de sécurité, au port de la ceinture de sécurité, à la mise en service de nouvelles sections d'autoroute plus sûres que les routes nationales ainsi qu'à la baisse relative du trafic en 1974, due à la crise pétrolière.

L'effort poursuivi dans l'amélioration de la réglementation routière doit donc s'accompagner, nous ne saurions le dire trop souvent, d'un effort soutenu d'entretien et de modernisation de notre réseau routier.

II. — VOIES NAVIGABLES

Les circonstances économiques actuelles ont mis l'accent sur l'intérêt nouveau que pouvait présenter la navigation intérieure du fait de sa faible consommation énergétique et de son caractère peu polluant. Aussi peut-on s'attendre à ce que sa part dans le trafic intérieur cesse de diminuer comme elle l'a fait ces dernières années, notamment depuis 1969 :

Répartition du trafic intérieur (t/km) entre les modes de transport.
(En pourcentage.)

MODE DE TRANSPORT	1969	1972	1973
Route	38	39	42,3
Fer	40	35,9	33,7
Oléoducs (transit compris)	13,2	17,5	17,5
Navigation intérieure (transit compris)	8,8	7,6	6,5

Il est alors nécessaire, pour que la navigation intérieure saisisse la chance qui lui est offerte, que le budget de l'Etat affecte plus de moyens à l'entretien et au développement des voies navigables.

Les crédits inscrits au budget du Ministère de l'Equipement qui regroupe la quasi-totalité des dépenses de l'Etat concernant les voies navigables avaient déjà connu une croissance assez modeste au cours de ces dernières années ; atteignant 508 millions de francs en 1975, ils n'étaient en augmentation que de 18,5 % par rapport à 1973, soit une régression en termes réels puisque, dans le même temps, l'indice des prix correspondant, l'index TP 342, augmentait de 25 %.

Cette tendance à la *stagnation des crédits nominaux* et à la *régression de l'effort réel* semble se confirmer dans le projet de loi de finances pour 1976 : les crédits prévus se montent à 519 millions, soit seulement 2 % d'augmentation par rapport à 1975, alors que l'augmentation prévue de l'index TP 342 est de 15 %.

Cette évolution semble même être plus marquée pour les opérations d'**investissements** qui n'atteignent que 345 millions de francs dans le projet de budget contre 365 millions de francs pour l'année précédente. En fait, ces chiffres masquent une certaine intensification des efforts entrepris pour les voies navigables si l'on tient compte des 100 millions que leur a affectés la troisième loi de finances rectificative pour 1975 votée en septembre dernier ; cette dotation supplémentaire représente en effet un accroissement de près de 30 % du budget initial.

En revanche, les dépenses d'**entretien** continuent de progresser pour atteindre 175 millions de francs contre 150 millions l'année dernière, soit une augmentation de 22,5 % en un an.

Ce **redéploiement des crédits vers les dépenses courantes** ainsi que la nature des crédits supplémentaires accordés par le collectif traduisent la préoccupation de *réinjecter du pouvoir d'achat dans l'économie*. De ce point de vue, leur répartition entre régions est particulièrement intéressante : sur 100 millions, 55,5 vont au Nord, Pas-de-Calais (dont un cinquième pour le réseau à petit gabarit), 21 sont affectés à la Seine et 8 à Nancy pour le canal de la Marne au Rhin.

La politique menée par le Ministère diffère selon le type de réseau ; aussi envisagera-t-on les crédits et les actions qu'ils recouvrent selon qu'ils concernent les voies à petit ou grand gabarit. On complétera ce tableau des programmes entrepris par une mise au point sur les intentions gouvernementales concernant les liaisons structurantes.

A. — Les voies navigables à petit et moyen gabarit.

Il s'agit des voies navigables autorisant la circulation de bateaux transportant jusqu'à 1 000 tonnes de charge. En 1975, la France comptait 4 153 kilomètres de voies à petit gabarit (jusqu'à 399 tonnes) et 955 kilomètres pour les voies à moyen gabarit (de 400 à 999 tonnes). Ces chiffres prévus pour 1976 sont respectivement de 4 074 kilomètres et de 955. Cette stagnation ne traduit pas l'intérêt porté par le Gouvernement à ce réseau dit Freycinet. Sa remise en état a été systématiquement entreprise avec le VI^e Plan dont le taux de réalisation atteint 110 %. Cependant, il faut noter que, dans le

cadre de la diminution générale de la dotation du chapitre 53-31 « Equipement des voies navigables », les crédits pour 1976 d'un montant de 65 millions de francs sont nettement inférieurs à ceux de l'année dernière qui étaient de 87 millions de francs.

Ces crédits intéressent notamment les régions Picardie, Champagne, Ardennes, pour plus de 17 millions de francs, Lorraine pour 10 millions, du Centre pour 6,5 millions, du Nord pour également 6,5 millions et d'Alsace pour 7,2 millions.

Cette régression des crédits d'investissement regrettable devrait être partiellement compensée par le fort accroissement des crédits d'entretien qui, augmentant de 20 millions, atteignent 121,5 millions de francs ; ils devraient bénéficier à 85 % au réseau à petit gabarit.

En ce qui concerne les actions à moyen terme, la politique du Gouvernement s'appuie sur les travaux d'un groupe de travail composé des professionnels intéressés, institué en juillet 1973 ; celui-ci avait été chargé de procéder à l'inventaire de la totalité des travaux à effectuer sur le réseau des voies navigables au « gabarit Freycinet » en vue du rattrapage reconnu nécessaire, de chiffrer le montant des crédits nécessaires pour réaliser ces travaux, et d'établir un programme pluriannuel, compte tenu de l'ordre d'urgence des diverses opérations et de leur intérêt pour l'économie nationale.

Le *groupe de travail du réseau Freycinet* a décidé de fonder ses choix, sauf cas particulier, sur le *critère de la densité du trafic* : parmi les voies relativement fréquentées, le groupe de travail a remarqué le canal de la Marne au Rhin entre Vitry-le-François et Troussey ; son trafic a baissé de 25 % de 1970 à 1972 mais ce serait la conséquence d'une action commerciale insuffisante des transporteurs fluviaux. Pour certaines voies représentant une densité de trafic faible, le groupe de travail a considéré que leur situation particulière justifiait une attention spéciale, donc des travaux relativement importants ; ils s'agit des voies suivantes : le canal des Houillères de la Sarre, le canal de la Marne à la Saône (sous réserve d'études complémentaires) le canal de Briare et le canal de Furnes.

Le groupe a proposé, en conclusion, un programme financier pluriannuel pour l'ensemble des années 1974 à 1977 se montant à 295 millions de francs 1973.

Le Ministre a approuvé le rapport en août 1974 et s'est engagé à respecter ce programme pluriannuel. Compte tenu du montant des crédits d'équipement prévus pour 1976, il n'est pas sûr que cet engagement puisse être tenu.

B. — Les voies à grand gabarit.

Depuis plusieurs années, pour le réseau à grand gabarit, la priorité est donnée à l'amélioration de la desserte de l'arrière-pays des grands complexes portuaires de Dunkerque, de la Basse-Seine et de Marseille, et de l'infrastructure des zones intérieures de forte densité industrielle et démographique.

a) Les **principaux investissements réalisés en 1974 et prévus en 1975** se répartissent entre les bassins de la façon suivante :

1° BASSIN DU NORD :

Dans ce bassin, on a poursuivi la mise à grand gabarit de la section Haubourdin—Lille et l'aménagement partiel de la section Lille—Marquette, ainsi que, sur l'Escaut, en aval de Denain, l'achèvement de la mise à grand gabarit du bief de Trith et l'aménagement partiel de la section Trith—Fresnes. Le total des sommes engagées en 1974 et 1975 atteint 82 millions de francs.

2° BASSIN DE LA SEINE :

Sur la Seine, les opérations suivantes ont été engagées ou poursuivies pour un montant total de 141 millions de francs dont 113 millions de crédits budgétaires ; il s'agit de la mise au mouillage de 4 mètres de la section de Paris—Gennevilliers, de la mise à grand gabarit du chenal de la Petite Seine entre Montereau et Bray avec la construction d'une nouvelle écluse à la Grande Bosse et de l'aménagement des abords de la Grande Bosse. Sur l'Oise, la construction de cinq écluses entre Boran et Compiègne a été achevée ; l'aménagement du chenal se poursuit.

3° BASSIN DE LA MOSELLE :

Sur la Moselle, l'aménagement à grand gabarit de la section Frouard—Toul s'est poursuivi par des travaux dans le bief de Fontenoy, celui de la section Toul—Neuves-Maisons par la construction de l'écluse et du pont-rail de Neuves-Maisons ainsi que du barrage et de l'écluse de Villay-le-Sec. Le coût de ces réalisations s'élève à 116 millions de francs.

4° BASSIN DU RHONE ET DE LA SAONE :

En 1974 et 1975, 70 millions de francs ont été versés par l'Etat à la Compagnie nationale du Rhône pour la réalisation de divers travaux d'aménagement dont ceux du palier d'Arles et de Caderousse. Les travaux se poursuivent à Péage-de-Roussillon.

Sur la Saône, l'aménagement à grand gabarit de la section Lyon—Auxonne s'est poursuivi en 1974 et 1975. Ont notamment été effectuées les opérations suivantes : achèvement de l'écluse d'Ecuelles, terrassement, de la dérivation de Pagny—Seurre et construction du barrage-écluse de Gigny. L'ensemble de ces réalisations a fait l'objet de près de 100 millions de francs d'engagement.

b) Principaux investissements projetés en 1976 :

BASSIN DU NORD :

Sur l'Escaut, à l'aval de Denain, continuation de l'aménagement partiel de la section Trith-Fresnes (poursuite de la traversée d'Usinor, calibrage entre Vert-Gazon et Notre-Dame, reconstruction des barrages Folien et Folie).

BASSIN DE LA SEINE :

Sur l'Oise, achèvement de l'aménagement du chenal.

BASSIN DE LA MOSELLE :

Poursuite de l'aménagement à grand gabarit de la section Toul—Neuves-Maisons.

BASSIN DU RHIN :

Aménagement du Rhin à l'aval de Strasbourg : participation à la réalisation de la chute de Neuburgweier, dans le cadre d'un accord franco-allemand.

BASSIN DU RHONE ET DE LA SAONE :

Participation du budget des voies navigables aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône qui permettra de poursuivre les travaux à Péage-de-Roussillon et d'entreprendre la réalisation de la chute de Vaugris.

C. — Les grands projets d'aménagement.

La commission a constamment manifesté son intérêt pour la réalisation de grandes liaisons structurantes. Avant de faire le point des intentions du Gouvernement en ce qui concerne ces grands projets, on peut brièvement rappeler le principe des études effectuées par l'administration pour apprécier la rentabilité de l'opération, et pour lesquelles le Gouvernement fait constamment référence pour justifier ses décisions.

a) Le principe des **études sur la rentabilité** de ce genre d'investissement repose sur la comparaison de ses avantages et de ses coûts, compte tenu d'un taux de rentabilité jugé minimal. Or, si l'estimation des coûts est relativement simple, il n'en est pas de même des avantages : il faut pouvoir apprécier le trafic supplémentaire induit par la diminution des coûts de transport, l'éventuelle diminution du coût d'entretien du réseau et même, dans certains cas, les avantages à attendre en matière d'écoulement des eaux.

Ces études techniques sont naturellement complétées par la prise en considération d'avantages non chiffrables, mais bien souvent déterminants, liés à l'aménagement du territoire, l'environnement ou la politique générale du Gouvernement.

Il faut rappeler, d'autre part, qu'une politique d'aménagement des infrastructures doit, pour être pleinement efficace, s'accompagner d'une série d'actions complémentaires concernant :

1° Les *conditions d'exploitation* qui devront être aménagées pour permettre l'utilisation plus intensive du réseau souhaité par les professionnels ; il s'agit notamment de l'ouverture à la navigation tous les jours avec des horaires rendant possible la navigation continue pour les voies à grand gabarit, et de la mise en exploitation normale (ouverture à la navigation tous les jours avec horaires diurnes) ou réduite (ouverture à la navigation les jours ouvrables seulement), pour les voies à petit gabarit, suivant le trafic potentiel ;

2° L'aménagement coordonné des *ports fluviaux* et des implantations industrielles et commerciales au bord de l'eau, ainsi que la promotion du dynamisme commercial de la batellerie.

b) Les **grands projets d'aménagement** sont, nous vous le rappelons, les suivants :

1° LIAISON RHIN—RHONE :

Cette liaison semble devoir être entreprise dans le cadre du VII^e Plan, vu le soutien actif qu'elle a reçu de la part des assemblées régionales et des plus hautes instances gouvernementales. C'est l'ouverture de l'Alsace et de la Ruhr au monde méditerranéen. Ce projet serait soumis à l'avis du Commissariat au Plan et au vote du Parlement lors de la prochaine session de printemps. Ce délai devrait nous permettre de manifester notre attachement à la réalisation des projets Seine—Est et Seine—Nord.

2° LIAISON SEINE—EST :

Selon le Gouvernement, les études entreprises auraient fait apparaître l'importance du coût de l'opération. Aussi, dans la mesure où la Lorraine est déjà desservie par la Moselle canalisée à grand gabarit, il n'est pas envisagé de réaliser cette liaison dans le cadre du VII^e Plan. En revanche, l'intérêt d'une première antenne dans la vallée de l'Aisne, desservant les pôles de Soissons et de Berry-au-Bac avec un prolongement jusqu'à Reims, serait examiné.

3° LIAISON SEINE—NORD :

Aucune décision n'a encore été prise en ce qui la concerne ; le Gouvernement attend les résultats d'études à entreprendre lors de la deuxième phase du VII^e Plan.

Les convois poussés de 4 000 tonnes sur ces liaisons apporteraient une économie de 50 % par rapport au coût du transport fluvial actuel, ils permettraient une économie très sensible d'énergie par tonne kilométrique transportée par rapport à tous les autres modes de transport.

Ils sont, de plus, un élément capital dans la politique d'aménagement du territoire.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan tient à faire connaître sa déception devant le peu d'intérêt porté par le Gouvernement à ces deux liaisons fluviales.

4° LIAISON ATLANTIQUE—MEDITERRANEE :

Une étude serait en cours pour évaluer les investissements nécessaires pour porter le canal du Midi au gabarit Freycinet comme cela a été fait pour le canal latéral de la Garonne. L'effort semble important pour un trafic assez faible actuellement puisqu'il représente une densité à peine supérieure à 100 000 tonnes.

*
* *

Ces projets représentent bien peu de choses face à l'effort qui devrait être entrepris pour les liaisons fluviales à grand gabarit et sur lequel votre commission avait mis l'accent dans son précédent rapport pour avis.

Si le Gouvernement maintient une priorité pour l'axe Rhin—Rhône, nous constatons une fois de plus que l'axe fluvial à grand gabarit Paris—Nord par l'Oise et le canal de Saint-Quentin n'a fait l'objet d'aucune décision et qu'il n'est même pas mentionné dans les documents budgétaires. Ce qui signifie que rien ne sera fait en 1976.

De même, pour l'axe fluvial à grand gabarit Seine—Est. Rien n'est prévu pour la section Compiègne—Reims.

Or, de l'avis même du Ministre de l'Equipement, ce tronçon ne pose pas de problème et peut être mis à grand gabarit très rapidement. Une partie importante de cette liaison (Seine—Oise—Aisne) devrait présenter une rentabilité certaine dans la mesure où les travaux d'aménagement sont peu onéreux et où un important trafic est attendu.

Il est certain que ces projets prennent dans le contexte économique actuel une très grande importance.

CONCLUSION

L'an dernier, votre commission avait regretté que les crédits destinés aux routes et voies navigables aient supporté une large part des sacrifices rendus nécessaires par la lutte contre l'inflation.

Cette année, elle peut se féliciter de la place importante faite par la troisième loi de finances rectificative pour 1975, aux routes et aux voies navigables du réseau Freycinet et, par conséquent, du rôle moteur qu'elles ont dans la reprise économique. Elle regrette, en revanche, que cet effort s'impute partiellement sur les crédits prévus par la loi de finances pour 1976 qui, dans ces conditions, n'ont guère connu de progression.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

C'est au cours de sa réunion du *mercredi 22 octobre 1975* que la Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné les crédits consacrés aux routes et aux voies navigables.

A la suite de l'exposé de M. Bouquerel, divers commissaires sont intervenus :

M. Debesson a souhaité que l'affirmation de la vocation des établissements publics régionaux en matière d'infrastructure routière soit l'occasion d'insister sur la nécessité d'accompagner tout transfert de charge aux collectivités locales par un transfert de ressources suffisant.

M. Malassagne s'est interrogé sur l'efficacité réelle du plan de relance et a attiré l'attention du rapporteur sur la nécessité d'une véritable procédure d'urgence en matière d'expropriation et sur l'insuffisance des dotations en personnel des directions départementales de l'équipement.

M. Barroux a demandé au rapporteur de se renseigner sur le montant des travaux effectués par les départements sur les routes nationales récemment déclassées ; il a, d'autre part, émis des doutes au vu de l'expérience actuelle des départements sur l'opportunité d'une intervention des régions en matière routière ; il a enfin reproché aux compagnies d'assurances de ne pas répercuter la baisse récente du nombre des accidents.

M. Létouart a mis l'accent sur les problèmes des pistes cyclables et du manque de personnel dans les subdivisions de l'administration de l'équipement, mais surtout sur celui du sort des autoroutes A 16 et A 26 à la suite de l'abandon du tunnel sous la Manche.

M. Braconnier a insisté sur la nécessité de définir un schéma autoroutier stable assurant la réalisation de liaisons transversales.

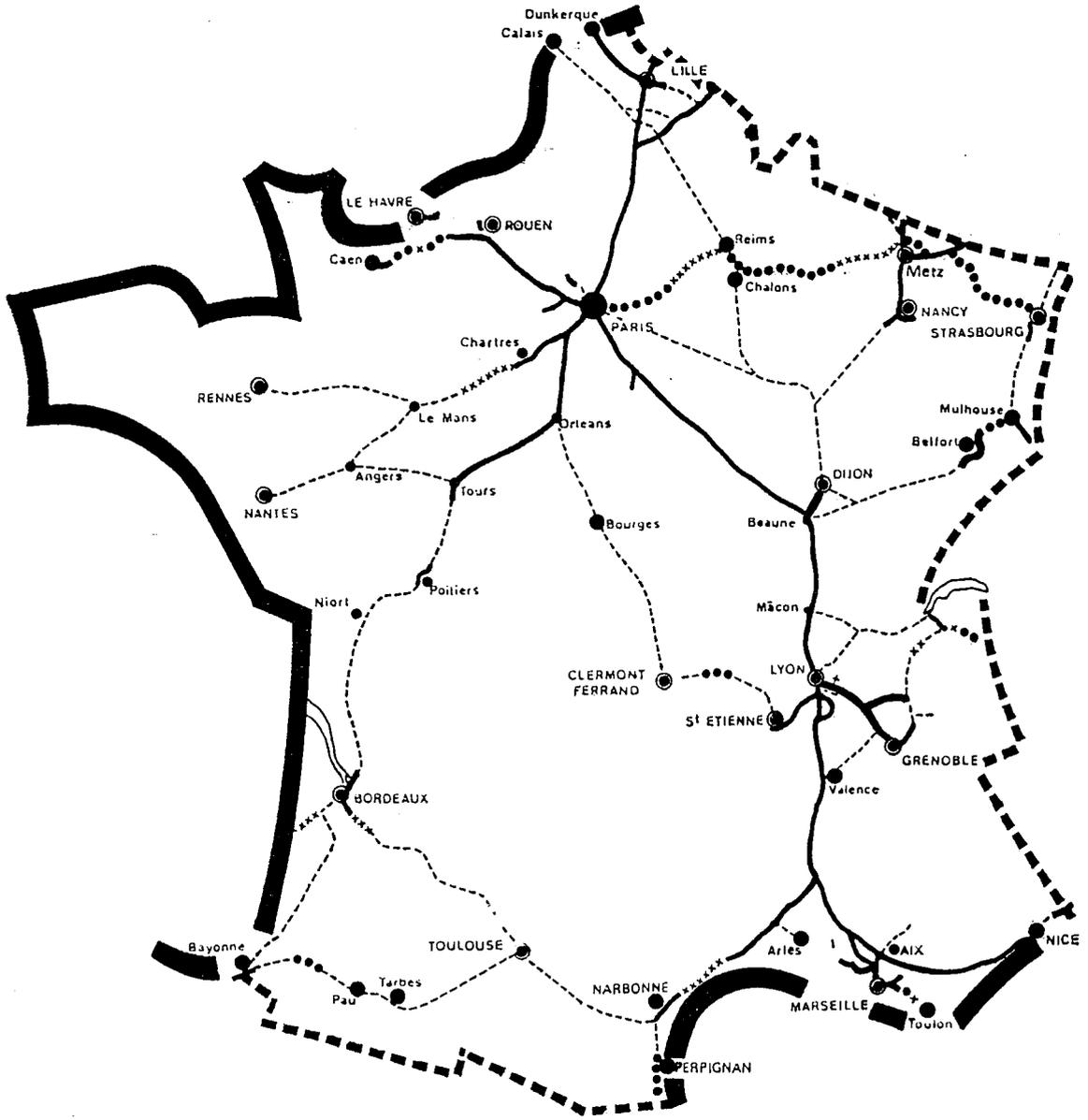
A l'occasion des réponses fournies par M. Bouquerel aux questions posées par les commissaires, **M. Chupin** est intervenu pour dénoncer la pratique courante par l'administration de l'équipement qui consiste à abandonner à des sociétés privées la responsabilité de la procédure d'expropriation.

*
- * *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter les dispositions de la loi de finances pour 1976 relatives aux routes et aux voies navigables.

ANNEXE 1

PROGRAMME AUTOROUTIER



- | | |
|--|--|
|  En service fin 1974 |  Mises en service prévues pour 1976 |
|  Mises en service prévues pour 1975 |  Mises en service ultérieures |

