

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XI

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légial.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 41), 1297 (tome XXII) et in-8° 227.

Sénat : 49 et 50 (tome III, annexe 31) (1979-1980).

Loi de finances. — Routes - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE — Les Routes	5
A. — Le programme d'entretien	8
B. — Le programme développement de l'infrastructure	13
C. — Les programmes d'action prioritaires	19
D. — Le programme d'équipement et d'exploitation	23
E. — Les subventions aux collectivités locales	26
DEUXIÈME PARTIE. — Les voies navigables	31
A. — Le programme d'action prioritaire n° 6	32
B. — Les autres opérations d'équipement	35
C. — Les crédits d'entretien et d'exploitation	42
D. — L'aide aux professionnels du transport fluvial	43
Examen en Commission	47

MESDAMES, MESSIEURS,

Prenant la succession de M. Amédée Bouquerel auquel il veut rendre un hommage tout particulier pour la compétence avec laquelle il assura sa charge pendant de si nombreuses années, le Rapporteur pour avis aurait souhaité pouvoir manifester de l'enthousiasme dans l'examen des crédits des Routes et des Voies navigables. Mais la constatation du ralentissement, voire de la stagnation de l'effort budgétaire, l'oblige à faire preuve de sentiments plus que mitigés sur la politique du ministère des Transports en matière d'infrastructures routières et fluviales.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan a suivi son Rapporteur et déploré que la croissance modeste des dotations, voire leur régression en francs constants, n'ait permis le plus souvent la réalisation de certains objectifs prioritaires qu'au détriment des autres besoins, tant en ce qui concerne les routes que les voies navigables.

I. — LES ROUTES

En croissance de près de 15 % — en termes de moyens d'engagement — pour atteindre près de 6,5 milliards de francs, le budget des routes pour 1980 marque un certain redressement pour se stabiliser, en francs constants, au niveau de 1968. Ainsi, la croissance très rapide qu'il a connue au début des années 1970 apparaît *plus comme une impulsion éphémère que comme une tendance lourde de notre politique d'aménagement du territoire.*

Tout se passe comme si le réseau routier tendait désormais à se maintenir autour d'un *état stationnaire* — au moins sur le plan financier — duquel il ne s'éloigne que pour des fluctuations dues à des nécessités conjoncturelles. Sans doute une telle évolution serait-elle normale si le réseau routier français — et notamment autoroutier — pouvait être considéré comme ayant atteint sa maturité. En réalité, les infrastructures routières sont encore loin d'avoir atteint une densité et une qualité satisfaisantes. Malgré les efforts accomplis — qui vont néanmoins permettre à la France d'approcher sinon de rattraper la République fédérale allemande — en terme de longueur de réseau autoroutier, on ne peut que constater que certaines ambitions — autour desquelles on a peut-être fait trop de publicité — ne seront pas suivies d'effets.

Cette situation s'explique principalement par le ralentissement de la croissance économique et par une inflation particulièrement forte dans le domaine des travaux routiers.

Malgré les mesures de relance d'août dernier, le budget des routes pour 1980 n'est relativement favorable que du point de vue des autorisations de programme. Il apparaît, en réalité, assez médiocre lorsqu'on le considère en termes de dépenses ordinaires ou que l'on tient compte de la forte hausse des coûts qui résultera inévitablement de l'augmentation de 50 à 60 % des prix des produits pétroliers. Bien que le coût des travaux routiers se décompose en éléments très hétérogènes (études, acquisitions foncières, etc.) et dépende de la conjoncture et des conditions de la concurrence, on peut faire référence pour en retracer l'évolution aux deux index T.P. 08 routes et aérodromes (avec fournitures, sauf fourniture et répandage d'enrobés) et T.P. 09 travaux d'enrobés (fabrication et mise en œuvre avec fourniture de bitume et de granulat).

Pour les quatre premiers mois de 1979, on peut constater que ces deux index T.P. 08 et T.P. 09 connaissent, en rythme annuel, des taux de croissance respectifs de 12,8 % et 10,4 %.

Dans ces conditions, il est normal que votre Commission se soit attachée à retracer, chaque fois que cela était possible, des *évolutions en francs constants*, le taux d'inflation comme référence étant celui de la formation brute de capital fixe des administrations, dont l'évolution est sensiblement moins rapide que celle des deux index ci-dessus.

Le tableau ci-joint permet de constater que, tant en ce qui concerne le budget de la Direction des routes *stricto sensu*, que les ressources financières totales des routes nationales et autoroutes, l'effort de l'Etat s'était accru très rapidement de 1970 à 1975 pour retomber depuis 1978 à un niveau proche de celui atteint à la fin des années 1960.

Une telle **diminution des dépenses publiques en francs constants** sur le réseau national est d'autant plus regrettable que, malgré la crise, le *trafic automobile* continue de croître, augmentant notamment en 1978 de près de 4 %. En outre, cette évolution largement amplifiée par des fluctuations conjoncturelles, ne manque pas d'affecter très défavorablement le secteur des travaux publics. Le budget des routes pour 1980 ne va pas contribuer à remédier à la situation, puisque si les autorisations de programme évoluent favorablement, il n'en est pas de même des crédits de paiement : ceux-ci devraient croître de 5,2 % en 1980, contre une diminution de 3,5 % cette année.

L'Etat, les entreprises publiques, les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées concessionnaires représentent près de 40 % du chiffre d'affaires d'un secteur comprenant près de 6.000 entreprises employant 350.000 personnes. Si l'on y ajoute les collectivités locales, *c'est plus des trois quarts de l'activité de ce secteur qui dépend des commandes publiques.*

Ainsi, sauf en 1976 et en 1977 par suite des effets bénéfiques du plan de soutien de l'économie, le nombre des défaillances d'entreprises a crû très rapidement.

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES DANS LE SECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS

Années	Nombre d'entreprises	Taux de croissance en pourcentage
1973	185	»
1974	253	+ 36,7
1975	321	+ 26,9
1976	265	— 17,4
1977	286	+ 7,9
1978	347	+ 21,3

Le ralentissement des commandes publiques a pour conséquence une détérioration de la situation de l'emploi : à la fin du premier semestre (mai) dernier, la main-d'œuvre productive employée dans les travaux publics avait diminué de 2,3 % par rapport à la période correspondante de 1978.

Le secteur paraît d'autant plus mal placé qu'il ne semble plus pouvoir trouver de débouchés faciles à l'étranger : le taux de croissance des exportations, après avoir été particulièrement élevé de 1975 à 1977, soit respectivement + 44 %, + 52 % et + 24 %, n'a plus atteint que 5 % en 1978. Nos ventes de grands travaux ont même baissé de 13 % au cours du premier trimestre 1979 par rapport à la période correspondante de 1978.



Votre Commission estime qu'il est absolument nécessaire d'envisager, au-delà de simples mesures conjoncturelles, une relance de la politique routière non seulement pour redonner de la vigueur à un secteur essentiel de notre économie, mais encore pour moderniser et compléter un réseau dans la double perspective de l'adaptation de l'économie française et de l'amélioration du cadre de vie des Français. De ce point de vue, il n'est pas suffisant de ne considérer que les seuls crédits de la Direction des routes et de la circulation routière. Aussi, examinera-t-on, après les crédits des programmes d'entretien, de développement de l'infrastructure et d'équipement et d'exploitation, ceux des subventions aux collectivités locales.

Sur ces trois programmes, seul celui relatif à l'équipement et à l'exploitation du réseau voit ses dotations augmenter très fortement. Le programme de développement de l'infrastructure connaît une évolution de ses crédits encore assez favorable, au moins pour le réseau urbain. Enfin, le programme d'entretien et, notamment, les renforcements coordonnés apparaissent, au contraire, « sacrifiés », puisque les crédits qui y sont consacrés diminuent notablement en francs constants. Dans tous les cas, on constate que la comparaison *des crédits en termes de moyens de paiement apparaît beaucoup moins favorable qu'en termes d'autorisations de programme*, ce qui ne fait que traduire un certain étalement des opérations qui risque de mettre en péril la trésorerie des entreprises.

A. — LE PROGRAMME ENTRETIEN

Les crédits affectés à ce programme s'accroissent de 8,1 % en termes de moyens d'engagement mais de 6,2 % en termes de moyens de paiement, pour atteindre respectivement 1.899 millions de francs et 1.876,7 millions de francs. Compte tenu de la hausse prévisible des coûts, cela correspond donc à des dépenses d'entretien en valeur réelle en baisse de 5 % environ, poursuivant ainsi la tendance observée depuis 1972 : comme permet de le constater le tableau ci-joint, à l'exception de celles de 1975, les dotations en francs constants diminuent pour se situer, en 1980, à un niveau inférieur de 15 % environ à celui de 1972.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN (1972-1980)

	Renforcements coordonnés	Indice 1972 = 100 francs constants	Entretien	Indice	Viabilité hivernale	Indice	Parcs et centres autoroutiers	Indice	Total	Entretien indice
1972	455,1	100	455,1	100	51,5	100	30,5	100	992,2	100
1973	505,2	101,2	453,6	90,9	56,5	100	49	146,5	1.064,3	97,8
1974	580	99	522,9	89,3	55,2	83,3	54,9	139,9	1.213	95
1975 :										
— Prévisions initiales	714,5	109	621,3	94,7	52	70	32,1	73	1.419,9	99,3
— Après plan de dévelop- pement de l'économie ...	1.150,5	175,4	856,3	130,6	52	70	32,1	73	2.090,9	146,2
1976	750	103,8	740	102,4	66	80,7	43	88,8	1.599	101,5
1977 (prévisions initiales com- parables aux années précé- dentes)	(600)	75,7	(890,3)	112,3	(69)	76,9	(46,1)	86,8	(1.605,4)	92,9
— Prévisions initiales après reclassement des dépenses	586,3	73,9	826,4	104,2	61,6	68,7	46,1	86,8	1.520,4	88
— Fonds d'action conjonc- turelle	105	»	»	»	»	»	»	»	165	»
Total	751,3	94,8	826,4	104,2	61,6	68,7	46,1	86,8	1.685,4	97,5
1978	498,4	57,6	902,8	104,3	73,6	75,2	38,7	66,7	1.513,5	80,2
1979	578,3	61,2	1.058	112,1	76,6	71,7	44,1	70	1.757	85,4
1980 (projet)	554,5	54,5	1.205,9	118,4	89	77,2	50	73,3	1.899,4	85,6

Dans le cadre de cette enveloppe de 1.899,4 millions de francs de crédits d'engagement, la priorité est donnée :

— aux **opérations d'entretien**, dont les dotations doivent augmenter de 14 %, de façon à poursuivre la politique d'entretien préventif, notamment pour les chaussées déjà **renovées** ;

— à l'**amélioration de la viabilité hivernale** (+ 16,2 %) et aux moyens des *parcs* des ponts et chaussées qui en assurent le maintien (+ 13,3 %).

En fait, cette politique de *préservation de l'acquis* ne peut se faire qu'*au détriment des renforcements coordonnés*, dont les crédits diminuent de 4,1 % en termes de moyens de paiement : c'est donc seulement 650 kilomètres de routes qui seront renforcés en 1980, contre 740 *kilomètres en 1979*, chiffre presque *inférieur de moitié à la moyenne des années 1971 à 1979*.

L'examen de l'évolution en francs constants des crédits du programme entretien confirme la tendance actuelle : depuis 1972, tandis que les crédits des opérations d'entretien proprement dit s'accroissent de 18 % en termes réels, ceux destinés à l'amélioration de la viabilité hivernale diminuaient de 23 % et ceux des renforcements coordonnés de plus de 55 %.

Le tableau ci-joint donne le nombre de kilomètres de chaussées renforcées — neuves ou en bon état — par région entre 1978 et 1979.

LONGUEURS D'ITINÉRAIRES RENFORCÉS (*)

(Estimations provisoires en kilomètres.)

Régions	Au 1 ^{er} janvier 1978	Au 1 ^{er} janvier 1979
01 Nord	495	550
02 Picardie	905	950
03 Ile-de-France	470	500
04 Centre	1.025	1.075
05 Haute-Normandie	500	525
06 Basse-Normandie	400	550
07 Bretagne	520	525
08 Pays-de-Loire	800	825
09 Poitou-Charentes	620	650
10 Limousin	425	425
11 Aquitaine	655	700
12 Midi-Pyrénées	890	900
13 Champagne	960	1.000
14 Lorraine	800	850
15 Alsace	350	350
16 Franche-Comté	690	700
17 Bourgogne	590	650
18 Auvergne	545	600
19 Rhône-Alpes	1.190	1.425
20 Languedoc	430	450
21 Provence	365	450
22 Corse	120	200
Total	13.745	14.850

(*) Y compris les itinéraires non renforcés en bon état et les chaussées neuves.

**ÉVOLUTION EN FRANCS COURANTS ET EN FRANCS CONSTANTS
DES CRÉDITS DES PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE (1972-1980)**

	Construction d'autoroutes en rase campagne		Amélioration et extension du réseau routier en rase campagne		Amélioration et extension du réseau urbain		Total développement de l'infrastructure	
	En millions de francs courants	Indice en francs constants	En millions de francs courants	Indice en francs constants	En millions de francs courants	Indice en francs constants	En millions de francs courants	Indice en francs constants
1972	395	100	1.100	100	1.484	100	2.979	100
1973	657,2	151,8	1.191	98,8	1.537	94,5	3.385,2	103
1974	785,7	154,6	1.395	98,6	1.633	85,5	3.813,7	99
1975 :								
— prévisions initiales	900	158,3	1.429	90,3	1.508	70,6	3.837	89
— après plan de développement de l'économie	900	158,3	1.978	125	1.698	79,5	4.576	106
1976	1.065	169,9	1.313,9	75,3	1.592,6	67,6	3.971,5	84
1977 (prévisions initiales comparables aux années précédentes)	(1.291,1)	(187,9)	(1.317)	(68,8)	(1.330,9)	(51,5)	(3.939,8)	(76)
— prévisions initiales après reclassement des dépenses	1.175,1	170,9	1.358,2	70,9	1.055,4	40,8	3.588,7	69
— Fonds d'action conjoncturelle	85	»	566,8	»	280	»	931,8	»
Total	1.260,1	183,2	1.925	100,5	1.335,4	51,7	4.520,5	87
1978	1.435	191,3	1.241,2	59,4	900,8	32	3.577	63
1979	1.270	155,2	1.428,1	62,7	1.073	34,9	3.771,1	61
1980 (projet)	1.240	140,3	1.749,7	71,1	1.370	41,3	4.359,7	65

B. — LE PROGRAMME DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

La croissance de ce groupe de programme apparaît globalement satisfaisante en moyens d'engagement : d'un montant de 4.359,7 millions de francs, les dotations augmentent de 15,6 % par rapport à 1979. Un examen détaillé de celles-ci conduit à une appréciation plus réservée des crédits pour 1980. D'une part, ceux-ci ne croissent que de 4,1 % en moyens de paiement — pour atteindre 3.907,3 millions de francs —, ce qui correspond à une diminution de plus de 5 % en valeur réelle. D'autre part, l'augmentation des crédits apparaît sensiblement différente selon les catégories d'infrastructures : les dotations prévues pour 1980 seront surtout orientées vers la réalisation des programmes prioritaires d'initiative régionale et les travaux d'accueil des autoroutes de liaison en milieu urbain, et cela assez largement **au détriment des autoroutes de liaison**, compromettant ainsi la réalisation du programme de juin 1977. Ces priorités du budget pour 1980, comme celles des deux précédents budgets, vont ainsi, dans une certaine mesure, à l'encontre de la tendance à long terme de l'effort de l'Etat, tel qu'il résulte de l'évolution des dotations en francs constants entre 1972 et 1977 : le tableau ci-joint permet de constater que, depuis 1978, **on cesse de mettre l'accent quasi exclusif sur les autoroutes dont les crédits commencent à régresser en francs constants, tandis qu'augmentent** — après des diminutions drastiques de 60 à 70 % — **ceux des réseaux routiers en rase campagne et en milieu urbain.**

D'un point de vue régional, il est en particulier prévu :

— de doter les plans spéciaux pour les Vosges (40 millions de francs) et le bassin sidérurgique lorrain (100 millions de francs) au niveau des engagements pris par le Gouvernement vis-à-vis de la Lorraine. Par ailleurs, un effort particulier sera fait pour le Douaisis dans le cadre du programme autoroutier ;

— de poursuivre le plan routier breton au rythme prévu par le VII^e Plan (250 millions de francs) ;

— d'accélérer l'aménagement de la Route nationale 9 dans le cadre du plan routier Massif Central (340 millions de francs) ;

— de doubler la dotation réservée au financement des opérations concertées avec les régions (P.A.P.I.R.) : 440,5 millions de francs.

Si le sous-programme investissements routiers en rase campagne et dans les D.O.M. augmente fortement en moyens d'engagement

(+ 22,5 %), il stagne en termes de moyens de paiement, atteignant respectivement 1.749,7 millions de francs et 1.397,3 millions de francs. Le total des autorisations de programme pour 1980, 1.628 millions de francs, se répartirait ainsi entre les régions (1) :

(En milliers de francs.)

Régions	1979	1980
Région parisienne	10.000	6.100
Champagne-Ardennes	2.500	10.300
Picardie	11.300	7.100
Haute-Normandie	25.700	35.900
Centre	19.900	46.400
Nord	16.800	47.900
Lorraine	17.300	103.700
Alsace	20.000	46.800
Franche-Comté	1.900	5.500
Basse-Normandie	11.500	32.600
Pays de la Loire	60.200	55.600
Plan routier breton	220.000	230.000
Plan routier Massif central	210.000	300.000
Poitou-Charentes	2.600	28.400
Aquitaine	17.200	47.900
Midi-Pyrénées	8.000	9.500
Bourgogne	5.300	2.100
Rhône-Alpes	28.700	72.400
Languedoc-Roussillon	19.200	30.300
Provence-Côte d'Azur	20.200	20.300
Corse	30.000	22.000
Total régionalisé n° tropole	758.300	1.160.800
Pour mémoire D.O.M.-T.O.M.	26.000	26.000
non régionalisé	481.690	441.572
Total général	1.239.990	1.628.372

(1) Il convient de noter qu'il ne s'agit là que d'une régionalisation prévisionnelle : en effet, en ce qui concerne l'année 1980, il n'est pas possible, en l'état actuel de préparation du prochain exercice budgétaire, de fournir une répartition exacte des crédits qui seront réservés à chaque région au cours de l'année qui vient ; pour ce qui est de l'année en cours, les autorisations de programme ne sont affectées qu'au fur et à mesure des demandes des Directions départementales de l'Équipement et en fonction de l'état d'avancement administratif et technique des projets routiers. Ce n'est donc qu'une fois l'année budgétaire revenue que pourra être connu précisément le montant des crédits affectés à chaque région.

Les crédits d'investissements routiers en milieu urbain — 1.370 millions de francs pour 1980 — connaissent une croissance assez forte en moyens d'engagement (+ 27,7 %). Bien que moins nette en moyens de paiement (+ 8,7 %), cette évolution traduit un renversement de tendance : la voirie urbaine, nécessairement plus complexe et plus coûteuse, cesse d'être délaissée au profit des autoroutes de liaison.

Les crédits autoroutiers diminuent, en effet, de 2,4 % en autorisations de programme. Leur augmentation est toutefois de 4,2 % en moyens de paiement. Pour 1980, ils atteignent respectivement 1.240 millions de francs et 1.350 millions de francs.

Une telle politique implique-t-elle la **remise en cause du programme autoroutier**, adopté par le Conseil des ministres le 15 juin 1977, qui prévoyait la réalisation de 1.635 kilomètres entre 1977 et 1980, ainsi que de 1.500 kilomètres de voies entre 1980 et 1983 ? La réponse du Ministre est particulièrement évasive : le programme de 1977 ferait actuellement l'objet d' « études intégrant les nouvelles conditions économiques et financières » ; celles-ci ne remettraient pas en cause « le schéma de liaison » mais viseraient à proposer « des aménagements notamment des dates de mise en service ».

En clair, ce qui est remis en question, c'est bien le programme lui-même, dont la nouveauté et les ambitions résidaient non dans le contenu des opérations mais dans leur calendrier de réalisation.

On constate aussi une baisse de rythme de réalisation des liaisons autoroutières qui atteint maintenant environ 250 kilomètres par an, soit la moitié de ce qui est nécessaire à la réalisation du programme. En outre, votre Commission souligne un *décalage systématique entre les prévisions de réalisation* fournies par la Direction des routes pour l'année en cours et les mises en service effectives.

Ainsi, en 1978, ce n'est que 264 kilomètres d'autoroutes de liaison qui ont été ouvertes à la circulation par rapport à une prévision de 370 kilomètres, ce décalage étant dû pour une part aux retards consécutifs aux intempéries. Dans le rapport de l'année dernière, nous avons annoncé, pour 1979, la réalisation des sections d'autoroutes suivantes :

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

Les prévisions actuelles pour 1979 sont les suivantes :

	En kilomètres
	—
A 8 La Turbie - Roquebrune	6
C 27 Déviation de Millonfosse	3,3
A 36 Gendrey - Besançon-Ouest	16
A 36 Mulhouse - Echangeur de Peugeot - R.N. 422 .	3
A 41 Annecy Nord - Villy-le-Pelloux (Cruzeilles) . .	7
F 42 Rocade Nord-Est de Mâcon (R.N. 6 - R.N. 79) .	7
A 61 Langon - Marmande	37
Marmande - Buzet	29
Toulouse - Villefranche	25
Villefranche - Bram	40
Bram - Carcassonne	26
A 63 Cestas - Mios	12
Total	<u>211,3</u>

Routes express intégrables :

	En kilomètres
	—
B 63 Mios - Facture	10,2
R.N. 4 Rocade Sud de Toul (C.D. 904 - C.D. 960)	2

La différence entre les données fournies en fin 1978 et en fin 1979 pour cette dernière année atteint donc presque 130 kilomètres ; elle s'explique principalement par le report de l'ouverture de la section Le Mans-Vitré de l'autoroute F 11 (98 kilomètres). Plus précisément, cet écart de 127 kilomètres correspond aux ajustements suivants :

— 16 kilomètres ont été mis en service dès 1978 : la section Pontcharra-Chambéry Sud de A 41 ;

— 110 kilomètres ne seront mis en service qu'en 1980. Il s'agit des liaisons :

	En kilomètres
• F 11 Le Mans - La Gravelle	98
• A 63 Bayonne-Sud - Bayonne-Nord	6
• A 71 Orléans - La Source	6

— 6 kilomètres correspondant à la section Lyon - Saint-Maurice-de-Beynost ne seront mis en service qu'en 1981 (difficultés au niveau des acquisitions foncières) ;

— 5 kilomètres de liaisons non prévues en 1979 seront ouverts en 1979 ; il s'agit de :

	En kilomètres
• C 37 Déviation de Millionfosse	3
• A 33 Rocade Sud de Toul	2

Prévisions actuelles de mises en service pour l'année 1980 :

	En kilomètres
A 11 Angers - Nantes	67
F 11 Le Mans - La Gravelle	98
C 27 Millonfosse - Beuvry	3,8
A 35 Ile Napoléon - Rixheim	5
Déviation de Sélestat	16
A 36 Echangeur de Peugeot - Rhin	7
Gendrey - Beaune	67
A 41 Villy-le-Pelloux (Cruzeilles) - Col d'Evires	
Col d'Evires - Scientrier	12,5
A 61 Buzet-sur-Baise - Agen	27
Montauban - Bruguères	26
Bruguères - Toulouse	8
A 63 Bayonne-Sud - Bayonne-Nord	6
Mios - Le Muret	25
A 71 Orléans - La Source	6
Total	383

Votre Commission estime que le jeu de reports de mise en service ne devrait pas aboutir à une surestimation permanente des prévisions pour donner l'illusion d'un rattrapage alors qu'augmente en réalité le retard des réalisations par rapport aux objectifs fixés.

Elle déplore le retard pris par le programme autoroutier sans pour autant méconnaître les difficultés croissantes que rencontre sa réalisation. Un effort considérable a déjà été accompli par la construction d'autoroutes entre 1960 et 1979. Avec 4.604 kilomètres, la France se situe au troisième rang européen derrière l'Italie (5.760 kilomètres) et l'Allemagne fédérale (7.064 kilomètres). On peut dire que le plus facile a été fait : les grands axes les plus rentables ont été ouverts à un rythme accéléré grâce à la perception de péages. Il reste maintenant à **rééquilibrer le réseau autoroutier français par la réalisation de liaisons transversales** : il est clair que ces dernières, qui participent à une politique volontariste d'aménagement du territoire, aurait un trafic trop faible pour justifier l'instauration de péages. *Cette seconde génération d'autoroutes, indispensable au dynamisme régional, suppose un effort accru de l'Etat.* Sans doute peut-on envisager de confier la réalisation de ces liaisons aux sociétés existantes, mais une telle politique pourrait être compromise par des pressions trop brutales : ainsi, les difficultés de la Société des Autoroutes Paris-Est - Lorraine (A.P.E.L.) ne peuvent être transférées autoritairement à la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.) sans mettre en péril les projets de liaisons régionales de ce dernier organisme, aboutissant ainsi à faire payer aux régions du Nord des erreurs de prévision, de conception, voire de gestion, qui ne leur sont pas imputables.

Dans tous les cas, il semble que, par suite des contraintes financières, ces autoroutes de la seconde génération devraient se rapprocher des voies express par leurs caractéristiques pour ne conserver que les avantages fondamentaux des liaisons de type autoroutier, fluidité et sécurité du trafic.

La stagnation de l'effort public routier s'est toutefois trouvée limitée pour les régions, essentiellement la Bretagne et le Massif central, qui ont bénéficié du programme d'action prioritaire n° 5 ou obtenu la participation de l'Etat à un programme d'action prioritaire d'initiative régionale.

C. — LES PROGRAMMES D'ACTION PRIORITAIRES

Comme le montre le tableau ci-dessous, le taux d'exécution financière du *programme d'action prioritaire n° 5* relatif au désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central devrait atteindre 90 % pour l'ensemble du VII^e Plan, soit un niveau légèrement inférieur à la moyenne des programmes d'action prioritaire.

Dans le budget pour 1980, c'est 1.580 millions de francs qui seront consacrés à ce programme, dont 250 millions de francs pour la Bretagne et 275 millions de francs pour le Massif central, auquel il faut ajouter 65 millions de francs destinés à accélérer l'aménagement de la Route nationale 9.

Sur le plan des réalisations physiques et sous les réserves émises ci-dessus, en ce qui concerne les prévisions fournies à l'occasion de la discussion budgétaire, ce sont 259 kilomètres d'autoroutes de liaison qui devraient être mises en service, dont les sections suivantes :

— Le Mans-La Gravelle assurant la liaison Paris-Rennes ;

— Angers-Nantes ;

— Buzet-Agen et Montauban-Toulouse, pour réaliser la liaison autoroutière Bordeaux-Narbonne, à l'exception de la section Agen-Montauban, dont le chantier sera ouvert en 1980.

Si les dates d'ouverture de certaines autoroutes ont été avancées — Tours-Poitiers (ouvert en 1977), certaines sections de l'autoroute Bordeaux-Narbonne et probablement Poitiers-Bordeaux, qui devrait être achevée avant la date prévue par le P.A.P. (1982-1983) — des retards sont, selon la Direction des routes prévisibles pour d'autres sections, en particulier celles pour lesquelles les difficultés rencontrées se situent au niveau des procédures (Orléans-Bourges et Tours-Angers).

TABLEAU I
EXÉCUTION FINANCIÈRE DU P.A.P. N° 5

Années	Millions de francs contractés	Millions de francs 1975	Cumul en millions de francs 1975	Taux d'exécution en pourcentage
1976	850	771	771	13,8
1977	1.309	1.082	1.853	33,1
1978 (provisoire)	1.539	1.166	3.019	54
1979 (prévisions)	1.510	1.049	4.068	72,8
1980 (projet)	1.580	1.016	5.084	90,9

Les programmes d'action prioritaire d'initiative régionale relatifs aux réseaux routiers présentent des taux d'exécution beaucoup plus inégaux. Au cours du VII^e Plan, quatorze régions ont signé des accords avec l'Etat dans le cadre de P.A.P.I.R. Ceux-ci font l'objet d'un financement mixte d'égal montant entre les deux parties, à l'exception de ceux conclus avec les établissements publics régionaux d'Alsace et de Lorraine pour la réalisation desquels les régions ne contribuent respectivement qu'à 20 % et 30 %.

Certaines régions bénéficient, en outre, d'engagements complémentaires. Ainsi pour la région Nord-Pas-de-Calais, un crédit global de 40 millions de francs, dont 20 millions à la charge de l'Etat et 20 millions à la charge de l'Etablissement public régional, s'ajoute aux engagements initiaux, soit 109 millions de francs, part Etat, et 109 millions de francs, par Etablissement public régional.

Ce crédit supplémentaire est destiné à la poursuite de l'aménagement de la R.N. 42, entre Boulogne et Saint-Omer, à la suite des mesures qui viennent d'être prises par le Gouvernement en faveur des régions du Nord et de l'Est. Dès 1979, une dotation globale de 1,5 million de francs sera mise en place en vue d'effectuer des études techniques sur cet itinéraire dont la modernisation, déjà entreprise, s'inscrit dans le cadre de la réanimation économique du Bassin bouillonnais.

— Pour la région Poitou-Charentes.

Un crédit global de 75 millions de francs, dont 37,5 millions à la charge de l'Etat, 26,52 millions à la charge de l'Etablissement public régional et 11,25 millions à la charge des départements de

la Charente, de la Charente-Maritime et des Deux-Sèvres, venant s'ajouter aux engagements initiaux, soit 31 millions de francs, part Etablissement public régional.

(En millions de francs.)

Régions	Engagements globaux des P.A.P.I.R.			Bilan des P.A.P.I.R.		
	Etat	E.P.R.	C.L.	Affecté à fin 1978 (A.P. Etat)	Prévu en 1979 (A.P. Etat)	Total
Nord-Pas-de-Calais	109	109	16,65	38,897	41,100	79,997
Picardie	30,3	30,3	11,750	18,440	12,368	30,808
Centre	38,850	38,850	7,100	16,227	16,725	32,952
Haute-Normandie	93	93	»	5,645	25,987	31,630
Basse-Normandie	40	40	»	13,703	22,180	35,883
Pays de la Loire	100	100	57,8	44,327	41,393	85,720
Poitou-Charentes	31	31	32,7	4,907	22,552	27,459
Aquitaine	48	48	»	19,092	17,547	36,639
Champagne-Ardennes	20	20	»	4,425	8,300	12,725
Rhône-Alpes	87,5	87,5	2	14,788	31,500	46,288
Languedoc	37	37	»	11,271	17,743	29,014
Alsace	536	134	»	291,200	94,637	385,837
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63,5	50,5	»	1,500	20,100	21,600
Lorraine (plan Vosges)	318	71,550	117,450	37,330	36,673	77,003
(Plan sidérurgique)	193,3	43,5	108,2	»	3,000	
Total général	1.745,450	934,200	353,650	521,750	411,805	933,555

Cette dotation supplémentaire de 75 millions de francs doit permettre, d'une part, d'améliorer les conditions de circulation sur la liaison Niort-La Rochelle, avec raccordement de la R.N. 11 à l'Autoroute A. 10, grâce à la réalisation des déviations de Dompierre et d'Epannes et, d'autre part, de financer l'élargissement à trois voies de la R.N. 10 au sud d'Angoulême.

En ce qui concerne les autoroutes concédées, le montant global des engagements pris par l'Etat et les Etablissements publics régionaux, pour chacune des régions concernées est le suivant :

(En millions de francs.)

Régions	Engagements globaux		
	Etat	E.P.R.	C.L.
Champagne-Ardenne	87	87	»
Lorraine	150	150	»
Bourgogne	54	54	»
Total	291	291	»

D. — LE PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

Ce programme, qui bénéficie par ailleurs de l'essentiel des mesures prises pour le soutien du secteur des travaux publics, apparaît relativement privilégié au sein du budget de la Direction des routes pour 1980, afin de traduire dans les faits l'objectif retenu par le Gouvernement en novembre 1977 d'une *réduction à terme de 10.000 du nombre des tués sur les routes*. L'ensemble des crédits de ce programme croissent de 31,9 % pour atteindre 755,6 millions de francs en termes de moyens d'engagement. L'augmentation des dotations en termes de crédits de paiement est un peu moins importante puisqu'elle n'atteint que 18,1 %.

Au sein de ce programme, ce sont les actions relatives à la sécurité qui se développent le plus fortement : + 38,5 % en moyens d'équipement, + 20,8 en crédits de paiement. Ainsi, l'équipement du réseau national en dispositifs de sécurité sera notablement accéléré : 2.500 kilomètres de routes vont être équipés en 1980 au lieu 1.300 seulement cette année.

Les statistiques d'accidents, telles que les rappelle le tableau ci-joint, ne manifestent pas de tendance bien nette au cours des six derniers mois : il semble que l'augmentation du trafic (6 % environ en rythme annuel) s'accompagne d'une certaine augmentation du nombre d'accidents et de celui des blessés. En revanche, sauf en milieu urbain, le nombre de tués continue de régresser légèrement.

ACCIDENTS DE LA ROUTE AU PREMIER SEMESTRE 1979

Type de réseau		1 ^{er} semestre 1978	1 ^{er} semestre 1979	Pourcentage d'évolution 1979/1978
Accidents	Milieu urbain	89.798	90.521	+ 0,8
	Rase campagne	27.288	27.537	+ 0,9
	Ensemble des réseaux	117.086	118.058	+ 0,8
Tués	Milieu urbain	2.195	2.207	+ 0,5
	Rase campagne	3.377	3.353	— 0,7
	Ensemble des réseaux	5.572	5.560	— 0,2
Blessés	Milieu urbain	115.099	117.422	+ 2,0
	Rase campagne	45.384	46.222	+ 1,8
	Ensemble des réseaux	160.483	163.644	+ 2,0

La situation en milieu urbain, qui représente 45 % des tués, est à l'origine de certaines des mesures en faveur de la sécurité routière prises par le Conseil des ministres le 11 juillet 1979. Celui-ci a en effet décidé, outre l'aménagement de 11.000 kilomètres de routes en équipements de sécurité dans un délai de quatre ou cinq ans, soit 20.000 kilomètres pour l'ensemble du réseau national compte tenu des sections déjà pourvues, les mesures réglementaires suivantes.

1. Le port de la ceinture de sécurité en agglomération le jour.

Cette mesure est entrée en application le 1^{er} octobre 1979. Le nouvel arrêté abroge et remplace l'arrêté du 26 décembre 1974 modifié, qui imposait déjà le port de la ceinture aux conducteurs et aux occupants des places avant des voitures particulières, hors agglomération, en agglomération sur les voies exclusivement réservées à la circulation des véhicules à moteur et entre 22 heures et 6 heures sur toutes les catégories de voies.

Outre les exemptions en vigueur qui demeureront valables, des dérogations supplémentaires sont accordées pour certaines professions, en nombre limité (taxis, véhicules d'urgence, livreurs, P.T.T....).

2. Le port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs en agglomération.

Les conducteurs de cyclomoteurs, au même titre que les conducteurs et passagers de vélomoteurs et motocyclettes, étant déjà soumis au port du casque hors agglomération en application de l'arrêté du 8 juillet 1976, il a été décidé d'étendre, à dater du 1^{er} janvier 1980, cette mesure aux conducteurs de cyclomoteurs en agglomération.

3. Obligation d'allumer les feux de croisement la nuit.

Cette obligation a fait l'objet de certaines critiques. Devant votre Commission, le Ministre a indiqué que la mesure était bonne, notamment en dehors des très grandes agglomérations comme Paris, mais que ce n'était qu'au bout d'une certaine durée que l'on pourrait juger de son efficacité et, le cas échéant, en modifier les modalités d'application.

4. La réforme des deux roues à moteur.

Cette réforme comporte les mesures suivantes :

— regroupement sous le terme « motocyclette » des vélomoteurs (de 50 à 125 cm³) ;

— création de trois catégories de motocyclettes :

- motocyclettes de première catégorie (de 50 à 80 cm³),
- motocyclettes de deuxième catégorie (de 80 à 400 cm³),
- motocyclettes de troisième catégorie (supérieure à 400 cm³) ;

— introduction d'une épreuve pratique pour la conduite des motocyclettes de 50 à 80 cm³ et renforcement de l'actuelle épreuve pratique du permis A pour celles d'une cylindre supérieure à 400 cm³.

E. — LES SUBVENTIONS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES

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

L'entretien du réseau routier national déclassé.

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

En fait, malgré une hausse considérable des coûts des travaux d'entretien, cette subvention n'a que peu augmenté, passant de 300 millions de francs à 455 millions de francs en 1979, soit 25 millions de francs de plus qu'en 1978.

Cette augmentation avait été jugée insuffisante par les députés. En signe de protestation, la commission des Finances avait repoussé l'article 56 qui en fixe le montant. M. Torre, son Rapporteur, avait, au cours du débat, invité le Ministre à lui faire des propositions tenant compte de l'érosion monétaire. Celui-ci avait demandé la réserve de l'article pour rechercher les moyens de donner satisfaction aux députés. Mais rien n'a été fait. Aussi votre Commission vous demande-t-elle par amendement la suppression de l'article 56 afin d'attirer l'attention du Gouvernement sur la grave insuffisance de cette subvention.

**EVOLUTIONS COMPAREES EN FRANCS CONSTANTS 1972
ET EN FRANCS COURANTS DE LA SUBVENTION AU DECLASSEMENT ET DU BUDGET DES ROUTES**

	Budget total de la D.R.C.R.		Crédits du groupe de programmes « Entretien »		Crédits du programme « Entretien »		Crédits du groupe de programmes « Développement de l'infrastructure »		Subvention au réseau déclassé	
	Millions de francs courants	Millions de francs 1972	Millions de francs courants	Millions de francs 1972	Millions de francs courants	Millions de francs 1972	Millions de francs courants	Millions de francs 1972	Millions de francs courants	Millions de francs 1972
1972	3.653,8	3.653,8	986,5	986,5	468,1	468,1	2.513,6	2.513,6	300	300
1973	4.411,2	4.028	1.031	942	456,3	417	3.154	2.880	310	283
1974	4.941,2	3.842	1.161,8	903	522,9	407	3.502,2	2.723	325	253
1975	7.078	4.919	2.088,4	1.451	856,3	595	4.613	3.206	345	240
1976	5.682,3	3.981	1.548,3	976	782,5	493	3.778,5	2.381	380	239
1977	5.961,5	3.424	1.624	933	826,4	475	3.928	2.256	395	227
1978	6.134,9	3.231	1.604,3	845	902,8	475	3.975,7	2.094	405	213
1979	6.067,65	2.928	1.767,5	853	1.058	511	3.754,5	1.812	430	208
1980 (projet)	6.428,2	2.874	1.876,7	839	1.205,7	539	3.907,3	1.747	455	203

EN POURCENTAGE

	Budget total de la D.R.C.R.		Budget du groupe de programmes « Entretien » (D.O. + C.P.)		Budget du programme « Entretien » (D.O. + C.P.)		Budget du groupe de programmes « Développement de l'infrastructure » (D.O. + C.P.)		Subvention au déclassé	
	Francs 1972	Francs courants	Francs 1972	Francs courants	Francs 1972	Francs courants	Francs 1972	Francs courants	Francs 1972	Francs courants
De 1972 à 1980	- 21	+ 75,9	- 15	+ 90,2	+ 15,1	+ 157,6	- 30,5	+ 55,4	- 32,3	+ 51,7
De 1973 à 1980	- 28,6	+ 45,7	- 10,9	+ 82	+ 29,2	+ 164,2	- 39,3	+ 23,9	- 28,3	+ 46,8
De 1974 à 1980	- 25,2	+ 30,1	- 7,1	+ 61,5	+ 32,4	+ 130,6	- 35,8	+ 11,6	- 19,8	+ 40
De 1975 à 1980	- 41,6	- 9,2	- 42,2	- 10,1	- 9,4	+ 40,8	- 45,5	- 15,3	- 15,4	+ 31,9

En effet, votre Commission constate, en francs constants, une diminution de près d'un tiers des crédits destinés à permettre aux collectivités locales d'entretenir le réseau déclassé, soit une **diminution sensiblement plus importante que celle des dotations de la Direction des routes** (— 21 %) **du groupe de programme entretien** (— 15 %), du groupe de programme développement de l'infrastructure (— 30,5 %). Le programme entretien *stricto sensu* a même crû de 15 % depuis la même date, par suite de l'extension progressive des techniques de l'entretien préventif. Ces évolutions sont moins défavorables si l'on prend pour base 1975, ce qui est assez logique dans la mesure où cette année a justement eu une augmentation exceptionnelle des crédits de la plupart des postes du budget des routes, sauf en ce qui concerne la subvention au réseau routier déclassé.

Dans tous les cas, votre Commission ne peut que rejoindre le Rapporteur de la commission des Finances de l'Assemblée nationale pour réclamer le **rattachement de ces crédits au ministère de l'Intérieur**.

On peut rappeler que, sur le plan de la technique budgétaire, la subvention au réseau routier déclassé est imputée sur le chapitre 01 du Fonds spécial d'investissement routier, puis transférée, en général vers le printemps, au chapitre 63-51 du ministère de l'Intérieur. Les crédits ne sont donc *effectivement versés* aux départements qu'*au début de l'été* soit, compte tenu de la hausse actuelle des prix, une amputation du pouvoir d'achat de la subvention de 5 % environ.

Votre Commission estime qu'une telle situation n'est pas tolérable et devrait être réglée rapidement dans la foulée de la réforme en cours de discussion des relations financières entre l'Etat et les collectivités locales. La mise en cause de ce système conduit à remettre en question le fonctionnement actuel du F.S.I.R., voire son existence même.

Le budget pour 1980 prévoit le maintien des dotations des **tranches locales du F.S.I.R.** en francs courants à 650 millions de francs de crédits de paiement, soit *une diminution des moyens réels des collectivités locales de 23 millions de francs environ en un an*.

A l'Assemblée nationale, les rapporteurs se sont interrogés sur l'utilité même du F.S.I.R. qui ne fonctionne pas réellement comme un compte spécial.

En principe, le F.S.I.R. est un compte spécial alimenté par un pourcentage de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. La présente loi de finances propose d'ailleurs de faire passer ce pourcentage de 12,16 % à 12,35 % pour que la stagnation des recettes attendues de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ne se traduise pas par une diminution des ressources.

	1977	1978	1979	1980
En millions de francs courants	441,60	485,36	650,36	650,36
En millions de francs constants (1)	253,48	255,30	313,47	290,71

Une telle augmentation du taux de prélèvement, souhaitable par ses conséquences favorables sur les crédits routiers, n'en marque pas moins le *caractère assez fictif de ce compte d'affectation spéciale* : contrairement aux principes mêmes qui en justifient normalement la création, ce ne sont pas les dépenses du Fonds qui s'adaptent aux recettes mais les recettes qui sont calculées en fonction des dépenses projetées : c'est ce qui traduit les variations amples et fréquentes du taux de prélèvement sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui est passée de 7,7 % en 1960 à maximum de 22,5 % en 1975 pour retomber à 12,36 % pour 1980.

Créée en 1951 pour répondre à un besoin de clarté — financement des dépenses courantes pour le budget général et des dépenses de modernisation par le F.S.I.R. — qui est toujours d'actualité, cette procédure a, dans une certaine mesure, compliqué la gestion budgétaire sans permettre un meilleur contrôle parlementaire.

II. — LES VOIES NAVIGABLES

Le budget des voies navigables et des ports fluviaux pour 1980, année terminale du VII^e Plan, apparaît particulièrement défavorable, malgré l'intérêt porté par le Plan et les collectivités locales au transport par eau, qui s'était traduit dans l'ambitieux programme d'action prioritaire n° 6 « Assurer la liaison mer du Nord - Méditerranée ». Les dotations pour 1980 diminuent par rapport à 1979 de 14,2 % en autorisations de programme et de 8,8 % en crédits de paiement, pour se monter respectivement à 350,6 et 404,3 millions de francs. En fait, pour tenir compte d'un reclassement de crédits consécutif au transfert au ministère de l'Environnement du service central hydrologique, il y a seulement stagnation en terme d'autorisations de programme et augmentation de 2 % en crédits de paiement. Cela équivaut à une régression de 8 à 10 % en francs constants, par rapport à 1979, et, depuis 1972, de près de 50 % pour les crédits d'équipement.

Dans le domaine de la voie d'eau, il n'y a pas simplement décalage entre les intentions gouvernementales — telles que les enregistre le Plan — et les votes budgétaires, mais divergence, voire contradiction.

Les priorités sont réaffirmées mais l'insuffisance des moyens financiers est telle que, non seulement le P.A.P. n° 6 a dû être « adapté » pour tenir compte de l'évolution réelle de l'opération, mais encore que ce retard n'a pas eu pour conséquence un meilleur traitement du réseau hors P.A.P. n° 6 qui, si la tendance actuelle se poursuit, risque de se dégrader par suite de l'insuffisance de l'entretien.

Le réseau français est donc soumis à un double handicap : la diminution du trafic et celle de l'effort de modernisation cumulent et renforcent leurs effets défavorables, notamment sur le dynamisme des professionnels de la voie d'eau.

A. — LE PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE N° 6

La réalisation de ce programme supposait que soient assurées :

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

— sur le Rhône, la participation de l'Etat à l'équipement des chutes du Péage-de-Roussillon et de Vaugris ainsi que le raccordement à grand gabarit du port de Fos ;

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

— sur le canal Rhin-Saône, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet, à concurrence des trois quarts de l'emprise totale, ainsi que la construction de deux écluses à grand gabarit à Niffer — point de jonction avec le Rhin — et à Brunstatt.

Le coût total de la liaison avait été évalué, lors de la préparation du VII^e Plan, à 4,9 milliards de francs 1975 hors taxe, soit 5,6 milliards de francs 1975, toutes taxes comprises. Aux conditions de juillet 1978, le coût de réalisation atteindrait 7,5 milliards de francs hors taxes.

Le retard dans la réalisation du seuil de Bourgogne rendit nécessaire une révision du P.A.P. n° 6 lors de l'adaptation du VII^e Plan, réduisant de 1.550 à 780 millions de francs le montant des crédits budgétaires devant y être consacrés. Malgré ce réajustement de l'objectif, le tableau ci-dessous permet de constater que le taux d'exécution reste très modeste, puisqu'il n'atteindra, en 1980, que 57 % en francs constants.

La faiblesse de ce taux tient essentiellement au **retard pris dans le franchissement du seuil Saône-Rhin** : en 1980, n'auraient été dépensés que 56,7 millions de francs courants de crédits d'études — notamment en matière d'urbanisme et d'environnement —, soit un tiers seulement en francs constants des dépenses. La réalisation de cette opération prévue par le P.A.P. n° 6 révisé devrait s'accélérer avec le projet de loi (n° 1276 A.N.) déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale, confiant à la Compagnie nationale du Rhône la maîtrise de l'ouvrage. La discussion de ce projet devrait permettre de clarifier les modalités d'exécution de ce programme actuellement encore très imprécises, notamment en ce qui concerne le financement.

Opérations	VII ^e Plan révisé (M.P. 1975)	Millions de francs courants				
		1976	1977	1978	1979 (prévision)	1980 (prévision)
1 ^o Liaisons Rhône-Fos	200	0,3	1,2	70,0	83,0	70,0
2 ^o Rhône (C.N.R.)	105	70,0	45,0	»	»	»
3 ^o Saône	150	18,4	27,9	41,8	33,0	25,0
4 ^o Franchissement du seuil (Saône-Rhin)	125	»	9,6	6,7	15,0	35,0
5 ^o Rhin	200	60,3	64,6	1,5	2,0	3,0
Totaux francs courants	780	149,0	148,3	120,0	133,0	133,0
Totaux M. 1975	780	135,7	124,7	92,09	93,27	85,6

A ce sujet, le Ministre a déclaré, au cours du débat budgétaire à l'Assemblée nationale, qu'il préciserait ses positions lors de la discussion, en novembre prochain, du projet de loi. Pour l'instant, votre Commission ne peut qu'enregistrer les propos prudents contenus dans les réponses à son questionnaire :

« — en matière de financement, les modalités suivantes ont été examinées :

- « ● *les établissements publics régionaux, les collectivités locales et organismes consulaires participeraient au niveau de 20 % du coût final de l'ouvrage, mais les intéressés n'ont pas encore été amenés à prendre position,*
- « ● *les dotations budgétaires qui seraient de l'ordre de grandeur actuel jusqu'en 1983 seraient revues ensuite,*
- « ● *l'intervention de la Compagnie nationale du Rhône, si le projet de loi était adopté, permettrait de dégager d'autres ressources :*

« les problèmes sont subordonnés à l'accueil que le Parlement fera du projet de loi confiant la maîtrise d'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône. »

Le reste du programme évolue plus normalement : si on enregistre un certain retard en ce qui concerne le contournement de Mâcon sur la Saône et l'aménagement des chutes de Neuburgweier — par suite de difficultés rencontrées par nos partenaires allemands —, d'autres opérations devraient être réalisées dans des délais plus brefs. Les travaux d'aménagement de la chute de Vaugris devraient être achevés en 1980. Le décret déclarant d'utilité publique la liaison Rhône-Fos est paru en août dernier ; les travaux devraient pouvoir commencer dès la fin de cette année et être terminés pour 1982.

Ce bilan un peu moins décevant, puisqu'il devrait permettre la **mise à grand gabarit de la Saône et du Rhône pour 1982**, s'est effectué en fait au détriment du reste du réseau. D'abord, parce que le financement sur un budget en décroissance réelle d'une opération de cette ampleur, **empêche la réalisation d'autres liaisons à grand gabarit**, telle **Seine Est et Seine Nord**, dont le coût apparaît sensiblement moins élevé — près de 6,5 millions de francs pour Seine Est et 1,9 à 4 millions pour Seine Nord — pour une rentabilité économique du même ordre, si ce n'est supérieure. La réponse du Ministre au questionnaire est très nette : le P.A.P. n° 6 « ne permet pas de penser raisonnablement que l'on puisse engager, pendant la même période (ou des prochaines années) d'autres franchissement du seuil d'un coût pratiquement équivalent ». Mais ensuite parce que **le seul aménagement du Rhône et de la Saône a eu pour conséquence le renoncement à toute opération de quelque envergure sur les autres réseaux.**

B. — LES AUTRES OPÉRATIONS D'ÉQUIPEMENT

Au chapitre 53-35 (art. 20) qui regroupe les dotations destinées à l'équipement des voies navigables et des ports fluviaux, le budget pour 1980 prévoit l'inscription de 330 millions de francs d'autorisations de programme et 307 millions de francs de crédits de paiement, soit une diminution de 1,7 % et de 4,2 % en francs courants par rapport à 1979.

Sur ces crédits, 140 millions de francs vont à la liaison Rhin-Rhône. A noter que 6 millions de francs sont prélevés, afin de permettre une participation du ministère des Transports à la reconstruction de la passerelle des arts. Sur le solde, il convient de souligner que 40 millions de francs seulement vont aux autres voies à grand gabarit, y compris le P.A.P.I.R. des voies navigables du Nord. Les tableaux ci-joints, qui retracent depuis 1972 l'évolution des crédits destinés à ce type de voie, se passent de commentaires ; la baisse des dotations en francs constants atteint 88 % !

Dans le cadre des mesures de soutien de l'économie, décidées en juillet dernier, 45 millions de francs ont été affectés à la reconstruction du barrage d'Ablon, dont l'état de vétusté requérait une intervention urgente.

Ainsi, l'examen des crédits d'équipement, hors P.A.P. n° 6, révèle trois priorités :

— la poursuite dans le cadre du P.A.P.I.R. du Nord des huit travaux de raccordement au réseau belge simultanément par le Bas Escaut, le canal de Mons à Condé et par la basse Deûle.

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

Évolution en francs courants des crédits d'engagement affectés de 1972 à 1980.

(En millions de francs courants.)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 (provisoire)	1980 (prévision)
Bassin du Nord :									
— Crédits budgétaires	37,29	75,54	59,85	90,92	26,56	27,18	56,90	49,21	47,8
— Fonds de concours	26,20	30,53	17,38	3,64	9,20	14,90	15,64	16,10	13,6
Total	63,49	106,07	77,23	94,56	35,76	42,08	72,54	65,31	61,4
Bassin de la Seine :									
— Crédits budgétaires	101,66	27,28	52,51	87,59	17,88	71,46	25,53	(1) 65,34	(1) 23,0
— Fonds de concours	85,49	22,92	38,39	8,15	»	10,56	3,22	3,84	2,7
Total	187,15	50,20	90,90	95,74	17,88	82,02	28,75	69,18	25,7
Bassin de la Moselle :									
— Crédits budgétaires	17,25	31,36	23,80	44,43	66,35	34,71	26,09	29,07	15,0
— Fonds de concours	5,37	8,70	6,58	36,96	12,23	9,79	3,41	0,88	0
Total	22,62	40,06	30,38	81,39	78,58	44,50	29,50	29,95	15,0
Bassin du Rhin :									
— Crédits budgétaires	0,90	0,82	0,92	0,91	1,07	0,38	2,15	»	»
Bassins du Rhône et de la Saône :									
— Crédits budgétaires	94,04	126,76	104,66	114,42	88,66	4,10	»	»	»
— Fonds de concours	4,15	9,39	6,38	7,83	3,74	»	»	»	»
Total	98,19	136,15	111,04	122,25	92,40	4,10	»	»	»
Divers :									
— Crédits budgétaires	7,43	17,76	12,45	8,07	»	»	»	»	»
Crédits budgétaires	258,57	279,52	254,19	346,34	200,52	137,83	110,67	143,62	85,8
Fonds de concours	121,21	71,54	68,73	56,58	25,17	35,25	22,27	20,82	16,3
Total général	379,78	351,06	322,92	402,92	225,69	173,08	132,94	164,44	102,1

(1) Dont 35 millions de francs en 1979 et 10 millions de francs en 1980, engagés au titre de l'avance de 45 millions de francs.

(Unité : Millions de francs.)

	1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978		1979 (provisoire)		1980 (prévision)	
	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices	Crédits	Indices
Crédits budgétaires	373,12	100	368,27	98,70	285,61	76,55	346,34	92,82	181,14	48,55	112,98	30,28	83,89	22,48	(1) 100,10	26,83	(1) 54,40	14,5
Fonds de concours	174,91	100	94,26	53,89	77,22	44,15	56,58	32,35	22,74	13	28,89	16,52	16,88	9,65	14,51	8,30	10,33	5,91
Total	548,03	100	462,53	84,40	362,83	66,21	402,92	73,52	203,88	37,20	141,87	25,89	100,77	18,39	114,61	20,91	64,73	11,8

(1) Dont 35 millions de francs en 1979 et 10 millions de francs en 1980, engagés au titre de l'avance de 45 millions de francs.

— **L'aménagement de la Petite Seine** sera poursuivi à l'amont de la Grande Bosse avec, notamment, l'engagement des opérations préliminaires à la construction du barrage et de l'écluse de Vezoult.

— **La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau Freycinet.**

Le tableau ci-après retrace l'effort en faveur de ce dernier réseau : 89 millions de francs devraient y être consacrés en 1979, soit 10 millions de moins qu'en 1978. Depuis 1975, la baisse des dotations en francs constants atteint près de 20 %. L'augmentation des dotations, qui sont passées de 84,1 millions de francs en 1977 à 99,2 millions de francs, tient essentiellement d'un développement des fonds de concours apportés par les régions, alors que l'effort budgétaire diminuait en francs courants, passant de 79 à 76,1 millions de francs.

Cette **participation accrue des régions** résulte essentiellement de la réalisation de **deux programmes triennaux** intéressant des grands itinéraires fluviaux :

— un programme de restauration des **canaux du Loing, de Briare et latéral à la Loire**, entre Saint-Mammès et le Guétin (près de Nevers) estimé à 48 millions de francs et lancé en 1978 auquel les régions Ile-de-France et Centre apportent un fonds de concours de 45 % ;

— un programme triennal de modernisation du **canal du Midi** par allongement des écluses estimé à 70 millions de francs, dont 40 % de fonds de concours et lancé en septembre 1977 à la demande des établissements publics régionaux.

Ce programme doit être prolongé en 1980 avec la construction d'une nouvelle écluse à Fonserannes en remplacement de l'échelle actuelle de sept écluses devenue désuète.

ÉVOLUTION DES DOTATIONS CONSACRÉES AU RÉSEAU FREYCINET

En millions de francs courants	1975	1976	1977	1978	1979 (provisoire)
Catégorie I					
Crédits budgétaires ...	78,1	55,9	79,0	76,1	64,9
Fonds de concours ...	3,4	2,8	5,1	23,1	24,1
Total catégorie I	81,5	58,7	84,1	99,2	89,0
catégorie II	6,5	8,9	11,6	7,5	6,0

En millions de francs 1975	1975	1976	1977	1978	1979 (provisoire)
Catégorie II					
Crédits budgétaires ...	78,1	50,7	65,3	57,7	45,2
Fonds de concours ...	3,4	2,5	4,2	17,5	16,8
Total catégorie I	81,5	53,2	69,5	75,2	62,0
catégorie II	6,5	8,1	9,6	5,7	4,2

Pour 1980, les perspectives de travaux sont plus modestes. Le plafonnement des apports régionaux, qui ne devraient augmenter que d'un million de francs, ne compense pas la diminution de plus de 11 millions de francs de la contribution de l'Etat.

Les opérations concernées seraient les suivantes :

— achèvement du programme triennal de restauration de l'itinéraire Saint-Mammès le Guétin ;

— le raccordement au gabarit Freycinet du canal du Midi et au canal du Rhône à Sète par la nouvelle écluse de Fonserannes ;

— le lancement d'un programme de sauvegarde des ouvrages existants ;

— l'engagement d'un nouveau programme d'automatisation d'écluses.

L'examen de l'évolution des dotations budgétaires en francs constants depuis 1975 confirme le désengagement de l'Etat : les crédits budgétaires diminuent de plus de 40 % tandis que les fonds de concours sont presque multipliés par 5.

Le désengagement budgétaire ne s'effectue pas dans des conditions satisfaisantes, non seulement à cause de sa rapidité, mais surtout parce qu'il ne procède pas d'une vision à long terme du partage des responsabilités entre l'Etat et les collectivités locales.

De ce point de vue, votre Commission ne peut que regretter le retard pris dans l'établissement d'un schéma directeur des voies navigables.

Sur cette question délicate, on ne peut que citer la réponse du Ministère au Rapporteur de votre Commission :

« L'établissement d'un schéma directeur de voies navigables ne présente pas de problèmes s'il ne s'agit que d'y introduire les voies existantes et celles sur lesquelles des travaux ont été décidés. Il n'en va pas de même s'il s'agit d'introduire dans un tel schéma des voies sans qu'un calendrier de réalisation puisse être fixé.

« L'importance des grands projets en présence, notamment : Rhin-Rhône (6,5 milliards de francs pour la seule section Saône-Rhin), Seine-Nord : 1,9 ou 4 milliards de francs selon le tracé et le gabarit choisis, Seine-Est aux environs de 6,5 milliards, impose avant toute décision d'ordre administratif, c'est-à-dire avant toute définition d'un schéma directeur, que des choix de nature politique soient arrêtés au niveau du Parlement.

« Celui-ci aura l'occasion de se prononcer sur ces choix lors du vote des crédits budgétaires et lors de l'examen du Plan.

« Ces débats et les votes qui vont les conclure fourniront les orientations générales et permettront, en adoptant une démarche réaliste, de préciser les axes de développement du réseau fluvial.

« Si l'élaboration d'un schéma directeur assorti d'hypothèses sur les moyens de financement à long terme semble pour l'instant prématuré, il a paru qu'un effort global de réflexion sur le réseau était nécessaire.

« Cette réflexion s'est inspirée des orientations suivantes :

« — assurer, aux meilleures conditions de coût, les transports de lots unitaires importants lorsque le volume et la nature des trafics existants et potentiels le justifient ;

« — raccorder nos voies navigables aux voies navigables européennes, en particulier celles de la Belgique ;

« — sauvegarder en France un réseau correctement maillé pour favoriser des transports équilibrés ;

« — recenser les voies qui n'ont plus de vocation commerciale.

« Trois réseaux d'intérêts différents ont alors été esquissés :

« — Réseau d'intérêt national : Il comprendrait les voies à grand gabarit existantes ou projetées à moyen terme ainsi que leurs antennes et, parmi les voies à petit gabarit (350 tonnes), celles qui assurent un maillage correct et relient ou traversent des zones où le trafic existe. L'effort de l'Etat irait en priorité à ce réseau. Il compterait environ 4.000 kilomètres de voies.

« — Réseau d'intérêt régional : Il serait composé de voies dont la restauration ou la modernisation dépendraient de l'effort consenti en leur faveur par les régions et les collectivités locales. L'Etat y ajouterait des subventions dont le taux ne saurait être supérieur à 50 %. Ce réseau comprendrait à peu près 1.900 kilomètres de voies à petit gabarit.

« — Réseau d'intérêt local : Il s'agit des voies qui ne présentent plus d'intérêt pour le transport et dont il convient d'envisager la concession, voire le déclassement.

« Les réflexions conduites sur ces trois réseaux impliquent la concentration des moyens de l'Etat et l'intensification des « programmes prioritaires d'initiative régionale ». Elles invitent à une prise de conscience, au niveau local, des avantages de la voie d'eau. Bien entendu, les usagers du transport fluvial ont eu et auront encore l'occasion de se prononcer sur ce classement qui n'est qu'une esquisse.

« En ce qui concerne le partage des compétences entre les collectivités locales et l'Etat, il n'a pas fait l'objet d'une étude approfondie à l'occasion du projet de classement des voies exposé ci-dessus. On peut donc seulement formuler quelques remarques à ce sujet.

« Les voies d'intérêt national et régional resteraient dans le domaine public de l'Etat. Leur modernisation serait toutefois effectuée à l'initiative de l'Etat dans le premier cas et à l'initiative des régions dans le second.

« Le financement pourrait rester croisé dans la mesure où l'Etat demanderait des fonds de concours pour les travaux à effectuer sur le réseau national et accorderait des subventions pour les travaux à exécuter sur le réseau régional.

« Le réseau d'intérêt local regrouperait les voies dont la concession serait proposée aux collectivités locales dans le cadre notamment de la promotion du tourisme fluvial. »

C. — LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

La diminution en francs constants des dotations d'entretien — compte tenu de certains reclassements de crédits — apparaît plus limitée que celle des crédits d'équipement, elle n'en reste pas moins préoccupante. L'insuffisance des opérations d'entretien crée des risques d'incidents préjudiciables au développement du transport fluvial.

Les principaux incidents constatés au premier semestre 1979 se sont produits, dans la plupart des cas, à la suite de crues ou d'orages très violents qui ont provoqué des dégâts importants à des ouvrages anciens et fragiles (rupture de digues en particulier).

Au début du deuxième semestre, une grave avarie survenue à la porte levante d'une écluse a bloqué pendant plusieurs jours la navigation sur le canal Dunkerque-Valenciennes. Pour prévenir ces défaillances d'ouvrages, le Ministère a décidé de s'engager dans *une politique d'entretien préventif*, créant dans ce but, au budget 1979, une nouvelle ligne budgétaire (chapitre 53-31, art. 30, grosses réparations) dotée de 20 millions de francs.

Le budget pour 1980 marque cette volonté d'assurer un meilleur entretien : les dotations augmentent de 17,2 millions de francs (+ 38 % en francs courants) pour atteindre 61,3 millions de francs, soit, en francs constants, un niveau supérieur de 10 % à celui de 1977.

Chapitre 53-31, art. 10 : Crédits d'entretien en milliers de francs	1975	1976	1977	1978 (1)	1979	1980
En francs courants	92.527	121.522	41.879,5	41.879,5	44.054,5	61.304
En francs constants 1975	92.527	110.828	35.220,7	31.995,9	30.882,2	39.067

La politique à long terme des voies navigables ne concerne donc pas seulement les infrastructures. Elle suppose toute une série de mesures destinées à assurer une meilleure intégration aux activités économiques, qui lui sont liées, et notamment le soutien actif aux professionnels de la voie d'eau.

D. — L'AIDE AUX PROFESSIONNELS DU TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial, malgré des avantages bien connus, notamment en matière d'économies d'énergie, n'a pas actuellement la place qui lui revient par rapport aux autres modes de transport : sa part, dans l'ensemble des transports terrestres, a régressé de 8,8 % en 1965, à 5,5 % en 1978 ; au cours de cette même période, le tonnage transporté sur les voies navigables a déchu de 8 % tandis qu'augmentait celui des autres modes de transport : + 4 % seulement pour les chemins de fer, mais + 105 % pour les routes, + 168 % pour les oléoducs.

Le tableau ci-dessous donne, depuis 1974, l'évolution des tonnages transportés par type de marchandise.

EVOLUTION DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR TYPE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes/kilomètres	1974	1975	1976	1977
Matériaux de construction	4,4	4	3,6	3,2
Produits pétroliers	2,9	2,4	2,6	2,4
Combustibles minéraux solides	0,8	0,8	1,1	1,3
Produits agricoles	2,6	2,2	2,1	1,6
Totaux	10,7	9,4	9,4	8,7 *

En 1978, pour la première fois depuis quatre ans, une légère remontée du trafic a pu être enregistrée. En effet, le tonnage global transporté par voie d'eau en 1978 s'est élevé à 91,6 millions de tonnes contre 91,2 millions de tonnes en 1977, marquant ainsi une augmentation de 0,4 %. Exprimé en tonnes/kilomètre, le trafic total atteint 11,6 milliards de tonnes/kilomètre contre 11,3 milliards de tonnes/kilomètre en 1977, soit une augmentation de 2,7 %.

Les prévisions pour 1979 sont également encourageantes grâce à une demande soutenue de transport de céréales à l'exportation et malgré l'effritement continu du trafic des sables et graviers.

Ces résultats sont très appréciables parce que certaines industries, traditionnellement clientes de la voie d'eau (charbonnages,

sidérurgie, bâtiment) ne sont pas encore sorties de la crise et que se poursuit la tendance, en longue période, à la « dématérialisation » des économies occidentales qui est à l'origine de la régression des industries de base.

Dans ces conditions, il faut inciter la profession à s'organiser pour faire face à l'évolution de la demande et améliorer à court terme sa politique commerciale. La politique du ministère du Transport a, dans cette perspective, essentiellement quatre objectifs :

— *Aider la batellerie artisanale*, notamment par le rachat aux bateliers âgés de plus de cinquante-cinq ans de leurs bateaux vétustes ou de conception périmée — opération qui a concerné près de 500 personnes — par la mise en place d'une société de caution mutuelle ainsi que par diverses aides au groupement d'artisans ou à la modernisation du matériel ; on peut également mentionner une aide aux bateliers artisans, lorsque l'attente à l'affrètement est anormalement longue (plus de quinze jours).

— *Réformer le système tarifaire applicable aux transports conclus en bourse d'affrètement* : la tarification actuelle fixant les barèmes obligatoires soumis à approbation administrative, s'est révélée complexe et peu adaptée aux exigences de la négociation commerciale. L'assouplissement des frets obligatoires ne peut en effet résulter que de l'intervention de commissions composées de représentants de l'Administration et de professionnels, ce qui entraîne lenteurs et rigidités. Le nouveau système qui est encore à définir, devra permettre de restaurer une certaine liberté de négociations entre chargeurs et transporteurs à l'intérieur de certaines marges permettant de garantir aux bateliers une rémunération suffisante.

— *Améliorer les moyens de transport fluvial* : le niveau global de la cale en service est soumis à un contingentement strict qui réglemente l'utilisation de chaque bateau en fonction de sa catégorie du point de vue technique, de son affectation à un transport public ou privé et de sa zone d'activité. Ces distinctions rigides et restrictives forment un frein au développement du transport fluvial et devront être assouplies, même si le maintien d'un contingentement global du parc est nécessaire pour permettre le contrôle des aides accordées par l'Etat pour la modernisation du matériel fluvial. Par ailleurs, le champ d'application de l'arrêté du 20 novembre 1978 sur la modernisation du matériel pourra être élargi en assouplissant les conditions d'accès à l'aide, notamment en faveur des jeunes et en élargissant les possibilités d'achat de bâtiment de gros tonnage, éventuellement à l'étranger, ce qui permettra d'adapter la cale française aux caractéristiques du réseau européen.

— *Mettre en place une organisation professionnelle plus intégrée* : la restauration de l'image de marque du transport fluvial

impose une unité de la profession, trop divisée actuellement entre ses différentes composantes. La prise de conscience des intérêts communs aux artisans et non-artisans devra se développer au sein d'une organisation professionnelle qui bénéficiera progressivement du transfert de certaines attributions exercées actuellement par l'Office national de la navigation ou l'administration. Cette organisation pourrait prendre la forme d'un comité professionnel de développement économique de la loi du 22 juin 1978.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la discussion qui a suivi l'exposé de M. Braconnier, rapporteur pour avis, M. Bouquerel est d'abord intervenu pour insister sur la qualité des personnels et ingénieurs ayant la charge de notre réseau routier, pour demander l'augmentation de la dotation du F.S.I.R. et proposer que l'Etat aide les communes à assurer l'entretien des berges des voies navigables.

M. Javelly a ensuite rappelé que l'on avait, lors du déclassement du réseau routier national, promis une révision des schémas directeurs, notamment en ce qui concerne son département.

Après que M. Malassagne eut fait remarquer que sa région était mal desservie par le réseau autoroutier, M. Lefort est intervenu pour demander à la Commission de protester vigoureusement contre l'insuffisance des crédits, et M. Ehlers, pour souligner l'incohérence de la politique des voies navigables.

Enfin, M. Durieux a mis en cause l'obligation de rouler en feux de croisement dans les agglomérations.

Après que M. Braconnier eut répondu aux intervenants, la Commission, sur proposition de celui-ci, a approuvé les observations et l'**amendement** contenus dans son rapport mais décidé, compte tenu de l'insuffisance des dotations, de soumettre les crédits des **routes et voies navigables** à l'**appréciation du Sénat** qui se déterminera lors du débat budgétaire en fonction des réponses du Ministre.