

N° 62

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES  
(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 35

**Transports.**

**III. Transports intérieurs**

**VOIES NAVIGABLES**

*Rapporteur spécial : M. Jean-Pierre MASSERET.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Moinet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 1728 et annexes, 1735 (annexe n° 40), 1740 (tome XV) et in-8° 458.  
Sénat : 6 (1983-1984)

Loi de Finances - Voies navigables.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	3
<b>I. Principales observations de la Commission</b> .....	5
<b>II. Examen en Commission</b> .....	8
<b>CHAPITRE I :</b> <b>La crise du transport fluvial</b>	
<b>I. Les retards de la voie d'eau</b> .....	9
<b>II. La concurrence de la route et du rail</b> .....	12
<b>CHAPITRE II :</b> <b>Un projet de schéma directeur</b>	
<b>I. Le constat et les objectifs</b> .....	15
<b>II. Les contraintes financières</b> .....	16
<b>CHAPITRE III :</b> <b>Les crédits des voies navigables en 1984</b>	
<b>I. Les infrastructures fluviales</b> .....	22
<b>II. Les crédits relatifs à l'exploitation réglementée des voies navigables et à l'amélioration des structures de la batellerie</b> .....	26
<b>ANNEXE :</b> .....	29
<b>1 et 2 : Le trafic fluvial en 1981, 1982, 1983 (6 mois)</b> .....	29
<b>3 : Les crédits des voies navigables depuis 1981 par opération</b> .....	31

## AVANT-PROPOS

Ce rapport ne concerne que les dépenses spécifiques au domaine des voies navigables. Il ne tient pas compte des dépenses de l'administration centrale (inscrites à la section commune du budget des transports) ni des services extérieurs communs à plusieurs domaines, inscrits au budget de l'Urbanisme et du logement.

Il traite par contre des crédits de la batellerie, auparavant étudiés au titre des transports terrestres.

## **I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION**

### **A. PRESENTATION DES CREDITS**

L'ensemble des crédits affectés au secteur des voies navigables ressort, dans le budget pour 1984, à un montant de 535 millions, en progression de 8,67 % par rapport à 1983.

- Les dépenses d'entretien des voies navigables s'élèvent à 101,8 millions de francs, en augmentation de 5,7 % par rapport à 1983, ce qui doit permettre de faire face à l'augmentation des coûts.

- Les crédits d'équipement des voies navigables et de grosses réparations sont majorés de 7 % en autorisations de programme et de 3,5 % en crédits de paiement.

- Les crédits pour la protection contre l'érosion des berges et la lutte contre la pollution des voies intérieures sont transférés à la dotation globale d'équipement.

- Les subventions aux ports fluviaux voient leur dotation maintenue (en C.P.) à hauteur de 10 millions de francs depuis deux ans.

- La subvention à l'Office national de la navigation (35,8 millions de francs) rémunère les missions que celui-ci effectue pour le compte de l'administration.

Le tableau ci-après répartit ces crédits selon leur destination fonctionnelle :

**Crédits des voies navigables  
Comparaison 1983/1984**

(en milliers de F)

	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>%</u>
Matériel et fonctionnement des services	96.244,4	101.775,3	+ 5,7
Subvention à l'O.N.N.	28.985,1	35.869	+ 23,7
Subvention au Port de Paris	1.710,7	-	-
Batellerie	33.537	55.717,0	+ 66,1
<u>Dépenses ordinaires</u>	<u>160.477,2</u>	<u>193.361,4</u>	<u>+ 20,5</u>
Equipement des voies navigables et ports	<u>327.000</u>	<u>338.300</u>	<u>+ 3,5</u>
Protection des berges et lutte contre la pollution	4.884	3.400	- 30,3
<u>Dépenses en capital</u>	<u>331.884</u>	<u>341.700</u>	<u>+ 2,96</u>
<b>Total général</b>	<u>492.361,2</u>	<u>535.061,4</u>	<u>+ 8,67</u>
<hr/>			
<u>Autorisations de programme</u>			
Equipement des voies navigables et ports	391.510	417.359	6,6
Protection des berges et lutte contre la pollution	5.684	795	- 86
	<u>397.194</u>	<u>418.154</u>	<u>+ 5,28</u>

**B. PRINCIPALES OBSERVATIONS**

Le budget de 1984, s'il marque une pause dans le lancement d'investissements nouveaux, témoigne également de la continuation de l'effort entrepris en 1982 et 1983 pour la rénovation du réseau de voies navigables français et la restructuration de la batellerie.

**a) La continuation de l'effort entrepris.**

- L'essentiel des crédits porte sur les travaux de restauration du réseau existant de manière à satisfaire les objectifs proposés par la Commission Grégoire.

- Les opérations engagées sont poursuivies : achèvement du raccordement du Port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables ; poursuite des travaux sur le canal du Rhône à Sète et sur les liaisons avec la Belgique, engagement des travaux de la déviation de Mâcon.

- L'amorce d'opérations nouvelles est financée :

- liaison Compiègne-Soissons par construction d'un barrage,
- acquisitions foncières Frouard-Dombasle.

**b) La restructuration de la batellerie française s'opère dans deux directions :**

- aide à la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR) afin de franchir l'année 1984, année transitoire lui permettant de réaliser son plan de restructuration.

- Mise en oeuvre des conclusions du rapport Grégoire consistant à confier à la Chambre nationale de la batellerie artisanale la gestion du fonds de soutien auquel les bateliers pourront faire appel en période de mauvaise conjoncture.

Avec le schéma directeur des voies navigables approuvé en Conseil des Ministres le 1er juin, et la Chambre nationale de la batellerie, les objectifs sont tracés et les moyens administratifs réorganisés. Les moyens financiers, s'agissant d'un secteur où les opérations portent sur le long terme, seront échelonnés dans le second projet de loi du plan.

## II. EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 19 octobre 1983, présidée par M. Edouard BONNEFOUS, Président, la Commission a procédé à l'examen des crédits des voies navigables sur le rapport de M. Jean MASSERET, rapporteur spécial.

Celui-ci a, dans un premier temps, présenté les grandes lignes du projet de budget (voir ci-dessus I). Il a émis un certain nombre d'observations, touchant à l'évolution divergente des lignes de crédit. Alors que les crédits à la batellerie progressent de 66 %, les crédits d'équipement augmentent à un taux très modéré (2,96 %). Le schéma directeur des voies navigables ayant été approuvé dans ses principes et les grandes orientations par le Gouvernement au conseil des Ministres du 1er juin, la consultation des régions est engagée.

M. Christian PONCELET est intervenu pour souligner la forte baisse des crédits de protection des berges. M. MASSERET a fait observer que les autorisations de programme à ce titre font l'objet d'une globalisation au sein de la Dotation globale de fonctionnement.

M. Maurice SCHUMANN a exprimé son souci de voir achevée l'opération de raccordement du Port-Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables.

M. Edouard BONNEFOUS, président, s'est interrogé sur les objectifs des pouvoirs publics s'agissant de la liaison Rhin-Rhône et M. BLIN, Rapporteur général, sur sa branche Lorraine.

Après que M. Jean MASSERET eût répondu aux intervenants et proposé l'adoption des crédits des voies navigables, la Commission, dans sa majorité, a décidé de les soumettre à l'appréciation du Sénat.

## CHAPITRE PREMIER

### LA CRISE DU TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial traverse en France une crise profonde. La prise de conscience aiguë de crise accélérée par les très mauvais résultats de 1981 et 1982 a conduit les pouvoirs publics à engager un effort de réflexion qui s'est concrétisé par les travaux de la Commission Grégoire et s'est conclu par l'élaboration d'un schéma directeur, base d'une renaissance de ce type de transport dans notre pays réclamée par tous les professionnels.

#### I. LES RETARDS DE LA VOIE D'EAU

##### **A. LES COMPARAISONS INTERNATIONALES SONT DEFAVORABLES A LA FRANCE**

La mise en valeur de la voie d'eau est nettement plus poussée chez nos voisins de l'Europe Rhénane que chez nous. Le réseau des voies navigables françaises est insuffisant et dégradé du fait, notamment de la constante diminution des crédits : de 1962 à 1981, soit en vingt ans, la part des investissements en infrastructures de transport que lui ont consacré les budgets cumulés de l'Etat et des collectivités locales est passée de 7,3 % à 1,6 %. Le dernier pourcentage doit être comparé à ceux de nos voisins : 3,8 % en République Fédérale d'Allemagne, 4,3 % aux Pays-Bas et 9,6 % en Belgique.

Le trafic en France reste notablement inférieur à celui de ses partenaires (compte tenu de l'importance relative des pays).

Le tableau ci-après précise les volumes de transport assurés par le transport fluvial dans ces quatre pays :

En millions de tonnes par kilomètre	1980
France	12.150
Allemagne	51.435
Belgique	5.853
Pays-Bas	33.478

**B. LES RESULTATS DES DERNIERES ANNEES SONT PARTICULIEREMENT MAUVAIS**

Pour la deuxième année consécutive le trafic fluvial a baissé en France de 8,6 % s'il est exprimé en tonnes et de 8 % en tonnes-kilomètres. Par comparaison avec les autres modes de transport, les évolutions de trafic sont nettement plus mauvaises pour le trafic fluvial que pour les autres formes de trafic.

**Evolution du trafic de marchandises selon le mode de transport.**

Exprimée en milliards de tonnes-kilomètres et en pourcentage, cette évolution se traduit comme suit :

	1965	1970	1975	1981	1982
Route	46,9	66,9 (+ 43%)	78,5 (+ 17%)	87,9 (+ 12%)	85,3 (- 3%)
Fer	64,6	70,4 (+ 9 %)	64,0 (- 9%)	64,3 (-)	60,6 (- 6%)
Voie d'eau	12,5	14,2 (+ 14%)	12,1 (- 15%)	11,1 (- 8%)	10,2 (- 8%)
		29,0	32,0 (+ 10%)	28,8 (- 10%)	25,3 (- 12%)

### **C. PERSPECTIVES A MOYEN ET LONG TERMES DU TRAFIC FLUVIAL**

Les perspectives du trafic fluvial sont fortement dépendantes de celles des principaux produits transportés par la voie d'eau.

L'évolution du trafic fluvial de produits énergétiques est pour une part importante liée à la politique d'approvisionnement des centrales électriques ; en ce qui concerne les charbons, les perspectives faites par E.D.F. conduisent pratiquement à un arrêt des transports de charbons effectués par le transport fluvial.

Si le trafic de matériaux de construction a subi depuis 1970 une baisse du fait de la réduction des chantiers routiers et du rapprochement des chantiers de construction de logements des lieux de production, il pourrait s'accroître avec le développement des extractions marines.

Le transport de céréales devrait maintenir sa croissance, et la voie devra montrer sa capacité à participer à ce développement.

Dans d'autres secteurs, comme les denrées alimentaires, les engrais, les conteneurs et les masses indivisibles, un potentiel de trafic existe pour la voie d'eau.

En 1982, toutes les marchandises transportées enregistrent des baisses sauf les engrais : le pétrole baisse de 8,8 % et les produits agricoles de 8,6 % (en tonnes).

Les six premiers mois de 1983 révèlent un net ralentissement de cette chute en tonnages et un maintien des trafics à leur niveau de 1982, mais le second semestre de 1983 paraît assez difficile en raison de la diminution du programme d'importation de charbon (cf. annexe 1).

### **D. LES PERTES DE TRAFIC AFFECTENT PLUS LE SECTEUR DIT ARTISANAL QUE LE SECTEUR INDUSTRIEL**

Fin 1982, et par rapport la chute de trafic pour le secteur artisanal est de plus de 20 %, liée essentiellement à la baisse du trafic céréalier qui représentait en 1981, 46 % du trafic et dont la part est tombée à 39 %.

Les facteurs de cette chute sont très certainement liés à la concurrence entre les différents modes de trafics. La crise sévissant sur les autres secteurs de l'économie a exacerbé la concurrence sur les transports de céréales. Dans cette lutte c'est le rail qui l'a emporté.

## II. LA CONCURRENCE DE LA ROUTE ET DU RAIL S'INTENSIFIE VIS-A-VIS DE LA VOIE D'EAU

Il semble que dans ce climat de crise économique, le transport routier et la S.N.C.F. n'hésitent pas à consentir des baisses importantes pour conserver, voire acquérir certains trafics.

L'obligation où se trouve la Compagnie française de navigation Rhénane de s'aligner et de consentir des tarifs de frets très bas rend très critique sa situation financière. Celle-ci justifie même qu'elle reçoive des subsides importants en 1983 et 1984 de la part de l'Etat (cf. V plus loin).

L'évolution des tarifs sur six ans (en base 100 en 1975) se présente comme suit :

	1971	1975	1980	1981	1982
Route	71,2	100,0	163,4	188,2	212,5
Fer	78,9	100,0	164,5	186,3	197,4
Voie d'eau	71,9	100,0	165,0	188,8	218,8

La première application de cette orientation est intervenue avec la décision prise le 1er mars 1983 d'augmenter la tarification routière obligatoire de 2,5 % à 3 % de plus pour tenir compte du surcoût social résultant du décret du 26 janvier 1983 aménageant la durée du travail dans le transport routier.

Cette tendance à la revalorisation des prix de transport de marchandises, outre qu'elle ne touche pas encore la S.N.C.F., pourtant subventionnée, se heurte aux objectifs généraux de politique économique du Gouvernement.

Néanmoins, à long terme, cette revalorisation devrait augmenter la marge de manœuvre du transport fluvial.

Le transport fluvial a un coût social extrêmement faible. Selon les études de l'O.N.N. et du Ministère des Transports, il ne représente que 12,7 centimes par tonne-kilomètre, contre 25,8 centimes au fer et 61 centimes à la route (chiffres de 1979 et coût des nuisances exclu).

C'est sur ces atouts à long terme que le transport fluvial doit jouer comme le rapport Grégoire l'a montré. Diagnostiquant les causes conjoncturelles et structurelles de la crise des transports, il met au premier rang de celles-ci la vétusté du réseau.

Les pertes de trafics ont été plus de deux fois plus importantes sur le réseau à petit gabarit (Réseau Freyssinet) que sur le réseau à grand gabarit.

Ainsi, le projet de schéma directeur établi sur les bases de la Commission Grégoire rassemble-t-il les éléments d'une politique fluviale profondément novatrice.

## CHAPITRE II

### UN AMBITIEUX PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR POUR LES VOIES NAVIGABLES, COMPTE TENU DES CONTRAINTES FINANCIERES

Le 5 mars 1982, le Ministre des Transports confiait à M. R. GREGOIRE, Président de section honoraire au Conseil d'Etat, la présidence d'une Commission chargée d'établir un schéma directeur des voies navigables fixant « les objectifs à atteindre pour donner à la voie navigable et à la batellerie la place qui leur revient dans l'ensemble des transports intérieurs français ».

Le 1er juin 1983, une communication était présentée au Conseil des Ministres et le Gouvernement à la suite a approuvé le « projet de schéma directeur d'infrastructure à long terme » ; le programme des travaux pour les prochaines années sera précisé, indiquait le communiqué du Conseil des Ministre, dans la deuxième loi de plan.

#### I. LE CONSTAT ET LES OBJECTIFS

##### A. LE CONSTAT

Le réseau présente de graves insuffisances et dégradations du fait du mauvais entretien consécutif aux manques de crédits. Des accidents relativement nombreux provoquent des interruptions de navigation.

- Le réseau français souffre d'être mal relié au réseau européen. Les voies de grand gabarit françaises restent en cul-de-sac et ne sont reliées au réseau européen que par des voies de petit gabarit.

- L'accès au réseau par les usagers non directement riverains des voies d'eau est particulièrement difficile du fait du coût élevé des approches et manutentions. Alors que la S.N.C.F. finance largement et à des conditions avantageuses les embranchements particuliers, les embranchements fluviaux sont encore trop peu encouragés.

● Les points terminaux des ports maritimes français sont moins bien équipés pour le transbordement direct que les ports du Bénélux et surtout le coût de la manutention, du fait du statut particulier des dockers est deux fois plus élevé dans le cas de la péniche que dans celui du train ou du camion.

● L'organisation du transport fluvial, et particulièrement l'affrètement artisanal au tour de rôle, ne permet pas à l'artisan de bien gérer sa cale et d'améliorer sa productivité globale. Ce constat débouche sur des propositions d'amélioration de l'organisation de la batellerie artisanale afin d'offrir aux chargeurs une souplesse commerciale analogue à celle des autres modes.

## **B. LES OBJECTIFS**

Le projet de schéma directeur établit l'ordre de priorité suivant :

1. entretien du réseau,
2. la restauration du réseau,
3. les aménagements de vallées,
4. les liaisons interbassins.

1. Les crédits affectés à l'entretien doivent être rétablis à un niveau suffisant. Le chiffre que la Commission Grégoire estime être proposé est celui de 180 millions de francs par an (à mettre au regard des du budget de 1983).

2. Le retard pris dans les travaux d'entretien est tel qu'un effort de restauration est nécessaire afin que le réseau retrouve ses caractéristiques originelles. Le chiffrage de cette restauration à étaler sur 10 ans est de 1 milliard de franc en ce qui concerne le réseau Freycinet et de 590 millions pour le réseau à grand gabarit.

3. La construction d'un véritable réseau à grand gabarit est la véritable option fondamentale du schéma directeur. Seule la navigation sur les voies à grand gabarit génère une bonne concurrence entre les modes de trafic, induit également des complémentarités.

Restaient à prévoir les aménagements de bassins et les liaisons interbassins.

— Les aménagements en vallées (Seine, Oise, Aisne, canal Dunkerque-Valenciennes, Escaut, Deule, Lys-Mitoyenne, Rhône, Haut-Rhône, Saône, Moselle, Rhin, antennes Rhône-Saône et Frouard Dombasle), sont à réaliser en priorité là où ils n'ont pas été achevés.

**Mais elles ne sont pleinement justifiées que si les liaisons interbasins, les franchissements de seuil sont opérés :**

**1. Une liaison à grand gabarit Seine-Nord qui emprunte le tracé de Saint-Quentin et double le canal du Nord saturé. Son coût serait de 6,2 milliards de francs.**

**2. Le coût de la liaison Saône-Rhin est estimé à 11,8 milliards de francs et est celui de tous les projets qui est le plus avancé sur le plan technique.**

**Les instruments juridiques sont en place et la loi du 4 janvier 1980 a donné à la Compagnie nationale du Rhône la maîtrise de l'ouvrage et de l'exploitation de la future voie.**

**La liaison Saône-Moselle pourrait être envisagée comme alternative à Saône-Rhin, dans le cadre de la réalisation de Seine-Est, qui est encore au stade des études complémentaires auxquelles la région Champagne-Ardenne devra être étroitement associée : (coût 12,5 milliards).**

**Ces perspectives à long terme servent de cadre à l'établissement d'une programmation à moyen terme pour le IXème Plan. Les objectifs à atteindre à l'issue du IXème Plan sont :**

**1. le rattrapage de la montée du retard à l'entretien du réseau existant ;**

**2. l'achèvement d'opérations déjà engagées : le raccordement du port de Dunkerque-Ouest au canal Dunkerque-Valenciennes (80 millions de francs), la dérivation de la Saône à Macon (100 millions de francs), l'aménagement de la Lys mitoyenne (150 millions de francs), l'achèvement d'une première phase d'aménagement du canal du Rhône à Sète (140 millions de francs).**

**Dans le même temps, devra être amorcée l'extension du réseau à grand gabarit, concernant l'aménagement des vallées.**

**Mais le choix des opérations concernant cet objectif ne peut intervenir que dans le cadre d'hypothèses financières.**

## II. LES CONTRAINTES FINANCIERES

### A. LES MOYENS DE FINANCEMENT

Les ressources à affecter au financement des opérations sont les suivantes :

1. Les crédits d'investissement ouverts par l'Etat,
2. Les fonds de concours des collectivités locales de 1.460 à 1.981. Les participations ont représenté 28 % des crédits d'Etat.

Le tableau suivant indique quelle a été la contribution de chacun des établissements publics régionaux à l'équipement des voies navigables pour les années 1978, 1979, 1980 et 1981, les établissements publics régionaux ne participant pas à l'entretien des voies navigables.

Nature des opérations	Coûts budgétaires en millions de francs
<b>A. <u>Restauration du réseau</u></b>	
Opérations de sécurité	50
Restauration du réseau à grand gabarit	40
Restauration et rénovation du réseau Freycinet	125
<b>Sous-total A</b>	<b>215</b>
<b>B. <u>Investissements</u></b>	
Liaisons Nord-Belgique	50
Canal du Rhône à Sète	15
Raccordement du port Ouest de Dunkerque	20
Liaison Saône-Rhin (acquisitions foncières)	15
Saône (dérivation du pont de Mâcon)	24
Etudes Seine-Nord et Compiègne-Soissons	7
Compiègne-Soissons (barrage)	23
Frouard-Dombasle	14
<b>Sous-total B</b>	<b>168</b>
<b>C. <u>Modernisation des moyens d'exploitation</u></b>	<b>25</b>
<b>Sous-Total C</b>	<b>25</b>
<b>Total</b>	<b>408,36</b>

3. Le principe semble acquis d'une affectation à la voie navigable d'une partie des tranches du fonds des grands travaux.

4. Les ressources budgétaires qui pourront être dégagées sur l'ensemble du réseau devraient, selon les travaux de la Commission Grégoire, être affectées au financement d'investissements nouveaux.

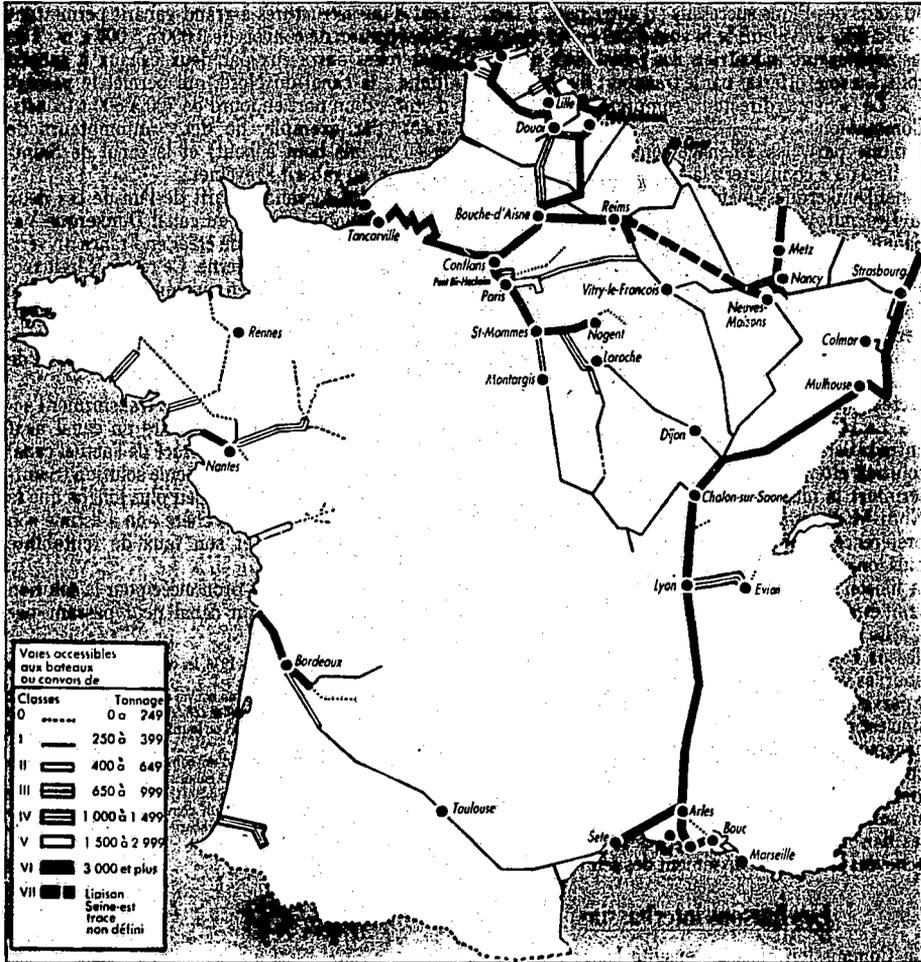
5. D'autres types de ressources sont négligeables quant à l'apport attendu : les ressources d'emprunt gagées sur les taxes dites de la loi Morice et les contributions communautaires.

## II. LES HYPOTHESES DE FINANCEMENT

Elles ont été regroupées dans le tableau ci-après. L'hypothèse I poursuit la tendance du VIIème Plan (1975-1980), l'hypothèse II correspond aux crédits totaux consacrés aux voies navigables pendant le Vème Plan (1966-1970). L'hypothèse III reprend les crédits du VIème Plan (1971-1975)

Hypothèses de financement		Numéro de l'hypothèse				
		1	2	3	4	5
Montant annuel (en millions)		500	750	900	1 200	1 500
Montant global IX <sup>e</sup> Plan (en millions)		2 500	3 750	4 500	6 000	7 500
Restauration du réseau						
- petit gabarit		520	520	520	520	520
- grand gabarit		130	130	130	130	130
- barrages à fermettes		150	150	150	150	150
<b>Total partiel</b>		<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>
Achèvement des opérations engagées :						
- Dunkerque-Canal de Valenciennes		80	80	80	80	80
- dérivation de Mâcon		100	100	100	100	100
- Lys mitoyenne		150	150	150	150	150
- Canal du Rhône à Sète		140	140	140	140	140
<b>Total partiel</b>		<b>470</b>	<b>470</b>	<b>470</b>	<b>470</b>	<b>470</b>
Amélioration des caractéristiques du réseau						
Freycinet :						
- Canal de Calais	Coût total de chaque projet	60	30	30	30	60
- Canal de Midi		350	-	250 (*)	250 (*)	250 (*)
- Saint-Mammès-Montargis		200	-	-	150	200
- Yonne		100	-	-	50	50
- Lys française		75	-	-	-	75
- Canal de Bourgourg		25	-	-	-	25
<b>Total partiel</b>		<b>30</b>	<b>30</b>	<b>280</b>	<b>480</b>	<b>660</b>
Extension du réseau à grand gabarit :						
- Dôle	Coût total de chaque projet	190	190	190	190	190
- Frouard-Dombasle		550	-	100	100	100
- Haut-Rhône		520	450	240	290	480
- Niffer-Mulhouse		340	-	340	340	340
- Chalon-sur-Saône-Dôle		1 400	-	640	640	1 350
- Bray-Nogent		420	-	-	280	280
- Compiègne-Soissons		1 200	560	640	610	660
- Compiègne-Chauny-Beautour		1 400	-	400	500	850
<b>Total partiel</b>		<b>1 200</b>	<b>2 450</b>	<b>2 950</b>	<b>4 250</b>	<b>5 570</b>
<b>Total général</b>		<b>2 500</b>	<b>3 750</b>	<b>4 500</b>	<b>6 000</b>	<b>7 500</b>

(\*) Certains membres de la Commission ont exprimé le souhait que, dans le cadre des hypothèses 3, 4, 5, la totalité de l'achèvement de l'aménagement du canal du Midi soit prévue.



*Le projet de schéma directeur propose par la Commission Gregoire.*

### CHAPITRE III

#### LES CREDITS DES VOIES NAVIGABLES POUR 1984

L'ensemble des crédits affectés au secteur des voies navigables ressort, dans le budget pour 1984, à un montant de 535 millions, en progression de 9,67 % par rapport à 1983.

Le tableau ci-dessous répartit ces crédits selon leur destination fonctionnelle :

#### Crédits des voies navigables Comparaison 1983/1984

(en milliers de F)

	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>%</u>
Matériel et fonctionnement des services	96.244,4	101.775,3	+ 5,7
Subvention à l'O.N.N.	28.985,1	35.869	+ 23,7
Subvention au Port de Paris	1.710,7	-	-
Batellerie	33.537	55.717,0	+ 66,1
<u>Dépenses ordinaires</u>	<u>160.477,2</u>	<u>193.361,4</u>	<u>+ 20,5</u>
Équipement des voies navigables et ports	327.000	338.300	+ 3,5
Protection des berges et lutte contre la pollution	4.884	3.400	- 30,3
<u>Dépenses en capital</u>	<u>331.884</u>	<u>341.700</u>	<u>+ 2,96</u>
<b>Total général</b>	<b>492.361,2</b>	<b>535.061,4</b>	<b>+ 8,67</b>
<hr/>			
<u>Autorisations de programme</u>			
Équipement des voies navigables et ports	391.510	417.359	6,6
Protection des berges et lutte contre la pollution	5.684	795	- 86
	<u>397.194</u>	<u>418.154</u>	<u>+ 5,28</u>

## I. LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES :

### UN BUDGET D'ATTENTE DANS UNE SITUATION FINANCIERE

#### D'AUSTERITE

#### A. L'ENTRETIEN ET LE FONCTIONNEMENT

La progression des crédits relatifs à l'entretien des voies navigables a toujours été irrégulière : faible progression en 1979, forte progression en 1980. En 1981, la majoration couvrait l'augmentation des coûts (+ 13,2 %) ; elle s'est accélérée en 1982 et 1983 comme le montre l'évolution depuis 1978 des crédits (en millions de francs courants) ;

- 1978 : 41,9,
- 1979 : 44,0,
- 1980 : 61,3,
- 1981 : 69,4,
- 1982 : 86,24,
- 1983 : 96,24.

En 1984, la dotation correspondante est de 101,77 et couvre l'augmentation des coûts.

Elle se décompose ainsi par chapitres et articles :

N° de chapitre et années		1983	1984	%
34-94-20	Carburants - Lubrifiants	13.000.000	13.000.000	-
34-98-30	Services extérieurs : informatique (nouveau)	-	-	-
35-41-10	Entretien et exploitation	83.244.459	88.655.359	+ 6,5
	<b>Total</b>	<b>96.244.459</b>	<b>101.775.359</b>	<b>+ 5,7</b>

**B. L'équipement des voies navigables et ports passe de 331,9 millions de francs à 341,7 millions de francs, soit une progression de 2,96 %.**

Les crédits d'équipement figurent dans le tableau ci-dessous :

Chapitre	Intitulé	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
		1983	1984	%	1983	1984	%
53-45	Equipement (investissements directs)	381.510	408.359	+ 7	317.000	328.300	+ 3,56
63-45	Parts (subventions)	10.000	9.000	- 10	10.000	10.000	-
53-46	Problèmes de l'eau Protection des berges	884	795	- 10	884	500	-48,44
63-46	Protection des berges (subvention)	4.800	0	-	4.000	2.900	-27,5
<b>TOTAL</b>		<b>397.194</b>	<b>418.154</b>	<b>5,28</b>	<b>331.884</b>	<b>341.700</b>	<b>+ 2,96</b>

Au sein du chapitre 53-45, une nouvelle ligne budgétaire intitulée « grosses réparations » a été créée en 1979. Sa dotation complète les crédits d'entretien et permet de réaliser de gros travaux de réparations rendus nécessaires par les retards accumulés au niveau de l'entretien courant.

L'évolution des dotations affectées à cette ligne est la suivante (en millions de francs courants) :

- 1979 : 20,
- 1980 : 14,
- 1981 : 36,
- 1982 : 40,
- 1983 : 50.

En 1984, les crédits plafonnent à 50 millions. C'est regrettable compte tenu de l'ampleur des travaux de restauration à entreprendre.

### ***C. LES OPERATIONS PROGRAMMEES***

Les lignes directrices du budget d'équipement sont donc les suivantes :

- faire porter l'essentiel de l'effort sur les travaux de restauration du réseau existant de manière à satisfaire les objectifs contenus dans le rapport Grégoire et repris dans le cadre de la communication sur les voies navigables au Conseil des Ministres du 1er juin ;

- poursuivre les opérations engagées : achèvement du raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables ; poursuite des travaux sur le canal du Rhône à Sète et sur les liaisons avec la Belgique ; engagement des travaux de la dérivation du pont de Mâcon ;

- engager l'aménagement de la liaison Compiègne-Soissons, déclaré prioritaire par la Commission Grégoire, par la construction d'un barrage ;

- financer la part de l'Etat dans les acquisitions foncières de Frouard-Dombasle.

On voit que les moyens dégagés par le budget ne permettent d'engager aucune grosse réparation nouvelle.

Mais la deuxième tranche du Fonds des grands travaux devrait ajouter 150 millions de francs aux dotations budgétaires.

**II. LES CREDITS RELATIFS A L'EXPLOITATION REGLEMENTEE  
DES VOIES NAVIGABLES ET A L'AMELIORATION  
DES STRUCTURES DE LA BATELLERIE.**

Chapitre	Paragraphe	Intitulé	1983	1984	%
44-41	10	Exploitation réglementée des voies navigables	28.985.104	35.869.136	+ 23,74
	20	Port autonome de Paris	1.710.670	-	-
45-47	10	Amélioration des structures de la batellerie	33.537.000	55.716.905	+ 66,14

## **A. L'OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION**

La contribution de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de l'Office national de la navigation, par les missions que celui-ci effectue pour le compte de l'Administration, s'élève à 35,8 millions de francs en 1984.

Il est rappelé que l'Office national de la navigation est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, composé outre des services centraux de Paris, de neuf directions régionales qui, dans le cadre d'arrondissement, d'exploitation commerciale assurent la gestion de 33 bureaux d'affrètement.

Les missions de l'Office sont multiples et peuvent être regroupées en quatre essentielles :

- une fonction d'études,
- une gestion de tutelle et de représentation de la profession,
- une fonction financière : c'est par l'Office que transitent les subventions et aides diverses de l'Etat, et c'est lui qui collecte les taxes et péages,
- une fonction de développement du marché des transports fluviaux, par le rapprochement des courtiers et des marinières.

Sur le même chapitre, l'Etat versait jusqu'en 1983 une contribution au Port autonome de Paris qui est supprimée en 1984.

## **B. L'AMELIORATION DES STRUCTURES DE LA BATELLERIE**

### **1. L'artisanat.**

Le rapport Grégoire avait proposé la création d'une chambre de la batellerie artisanale, qu'a confirmée la loi sur les transports intérieurs.

Cette proposition n'est pas nouvelle. Déjà le décret du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports prévoyait l'institution de chambres de batellerie que l'Office national de la navigation suppléait en grande partie.

Il convient en effet de regrouper les 2.800 bateliers qui exploitent 3.400 bateaux représentant 66 % de la capacité totale du transport fluvial dans un organisme unique, qui redonne l'initiative à la profession.

L'une des conclusions du rapport Grégoire adoptée par le Gouvernement consiste à confier à la Chambre nationale de la batellerie artisanale la gestion du Fonds de soutien auquel les bateliers pourront faire appel en période de mauvaise conjoncture, Fonds à l'alimentation duquel la profession devra participer. Grâce à cet apport financier qui viendra en déduction des sommes que jusqu'alors seul l'Etat apportait au titre des indemnités pour attente d'affrètement, il devient possible de favoriser d'autres actions éminemment nécessaires, orientées vers la modernisation de l'outil de production et qui n'avaient pu être auparavant encouragées avec l'ampleur souhaitable compte tenu du retard pris en la matière.

**2. Les crédits permettent de poursuivre l'effort entrepris et de restructurer la Compagnie de navigation rhénane.**

Alors que l'Etat devrait consacrer en 1983, 43,5 millions de francs aux actions financées sur le chapitre 44-47, 33,5 millions de francs en dotation initiale, plus 10 millions de francs redéployés au sein du Budget du Ministère des Transports, il apparaît nécessaire de porter cette intervention à 55,7 millions de francs en 1984.

**Au cours de sa séance du 19 octobre 1983, présidée par M. BONNEFOUS, Président, la Commission a procédé à l'examen des crédits des voies navigables sur le rapport de M. Jean MASSERET, rapporteur spécial.**

**La Commission a décidé, dans sa majorité, de soumettre les crédits pour 1984 à l'appréciation du Sénat.**

## ANNEXE N° 1

Trafic exprimé en millions de tonnes

Groupes de marchandises transportées	1981		1982		1983	
	1er semestre	année pleine	1er semestre	année pleine	1er semestre	année pleine
0. Produits agricoles	4,726 (- 2,5 %)	9,161 (- 3,6 %)	3,982 (-15,7 %)	8,378 (- 8,6 %)	4,327 (+8,7 %)	
1. Denrées alimentaires et fourrages	1,837 (+ 0,9 %)	3,691 (- 3,7 %)	1,693 (- 7,8 %)	3,465 (- 6,1 %)	1,464 (-13,5%)	
2. Combustibles minéraux solides	4,960 (-10,2 %)	10,132 (- 9,0 %)	4,140 (-16,5 %)	9,273 (- 8,4 %)	4,731 (+14,3 %)	
3. Produits pétroliers	7,410 (-21,3 %)	14,827 (-19,4 %)	6,983 (- 5,8 %)	13,526 (- 8,8 %)	6,743 (- 3,4 %)	
4. Minerais et déchets pour la métallurgie	1,485 (- 4,1 %)	2,680 (-11,3 %)	1,326 (-10,7 %)	2,512 (- 6,2 %)	1,024 (-22,7 %)	
5. Produits métallurgiques	1,645 (-16,4 %)	3,246 (-10,4 %)	1,657 (+ 0,7 %)	3,025 (- 6,8 %)	1,387 (-16,3 %)	
6. Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	17,615 (- 9,1 %)	35,679 (- 6,5 %)	15,854 (-10,0 %)	32,237 (- 9,6 %)	14,679 (- 7,4 %)	
7. Engrais	1,046 (-11,2 %)	2,037 (-11,1 %)	1,035 (- 1,1 %)	2,087 (+ 2,4 %)	1,128 (+ 9,0 %)	
8. Produits chimiques	0,901 (+ 3,3 %)	1,657 (- 2,5 %)	0,758 (-15,9 %)	1,458 (- 12,0 %)	0,744 (- 1,9 %)	
9. Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.	0,249 (-16,4 %)	0,461 (- 8,0 %)	0,233 (- 6,6 %)	0,448 (- 2,7 %)	0,197 (-15,6 %)	
<b>TOTAUX</b>	<b>41,874 (-10,6 %)</b>	<b>83,571 (- 9,4 %)</b>	<b>37,661 (-10,1 %)</b>	<b>76,409 (- 8,6 %)</b>	<b>36,424 (- 3,3 %)</b>	

## ANNEXE N° 2

Trafic exprimé en milliards de tonnes- kilomètres

Groupes de marchandises transportées	1981		1982		1983	
	1er semestre	année pleine	1er semestre	année pleine	1er semestre	année pleine
0. Produits agricoles	1,070 ( - 2,2 %)	2,077 ( -5,1 %)	0,774 (-27,6 %)	1,660 (-20,1 %)	0,802 (+3,5 %)	
1. Denrées alimentaires et fourrages	0,405 ( - 2,8 %)	0,828 ( -9,4 %)	0,372 (-8,3 %)	0,771 ( - 6,9 %)	0,320 (-13,8 %)	
2. Combustibles minéraux solides	1,005 ( - 0,6 %)	2,056 ( -1,4 %)	0,800 (-20,3%)	1,973 ( - 4,0 %)	1,015 (+26,9 %)	
3. Produits pétroliers	0,856 (-24, 2 %)	1,736 (-22,0 %)	0,897 (+ 4,8%)	1,777 (+ 2,4 %)	0,889 ( - 0,9 %)	
4. Minerais et déchets pour la métallurgie	0,121 ( - 1,9 %)	0,220 (-12,7 %)	0,095 (-21,7%)	0,175 (-20,6 %)	0,073 (-23,0 %)	
5. Produits métallurgiques	0,292 (-18,0 %)	0,546 (-17,3 %)	0,283 ( - 3,2%)	0,494 ( - 9,6 %)	0,225 (-20,5 %)	
6. Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	1,368 ( - 6,8 %)	2,758 ( -5,3 %)	1,217 (-11,1%)	2,509 ( - 9,0 %)	1,120 ( - 8,0 %)	
7. Engrais	0,232 ( - 5,5 % )	0,456 ( -6,3 %)	0,240 (+ 3,4%)	0,479 (+ 5,2 %)	0,255 (+ 6,1 %)	
8. Produits chimiques	0,169 (+ 2,3 %)	0,313 ( -3,2 %)	0,148 (-12,5 %)	0,283 ( - 9,8 %)	0,135 ( - 8,6 %)	
9. Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.	0,043 (-19,3 %)	0,078 (-24,5 %)	0,038 (-11,5 %)	0,069 (-11,2 %)	0,031 (-18,3 %)	
<b>TOTAUX</b>	5,561 ( - 8,3 %)	11,068 ( - 8,9 %)	4,864 (-12,5 %)	10,190 ( - 7,9 %)	4,865 (-)	

	1981			1982			1983 (prévision)			1984 (provisoire)(1)		
	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours	Total
<b>Restauration</b>												
1. Opération de sécurité	40	-	40	40	0,6	46	37,5	-	37,5	50	-	50
2. Restauration du réseau à grand gabarit	56	7,5	63,5	31,8	2,0	33,8	25,9	2,4	28,3	40	-	40
3. Restauration et rénovation du réseau Freycinet	39,1	24,6	63,7	84,8	24,0	108,8	56,6	35	91,6	125	35	160
<b>Sous-total A</b>	<b>135,1</b>	<b>32,1</b>	<b>167,2</b>	<b>156,6</b>	<b>26,6</b>	<b>183,2</b>	<b>119,9</b>	<b>37,4</b>	<b>157,4</b>	<b>215</b>	<b>35</b>	<b>250</b>
<b>Investissements</b>												
• Liaisons Nord-Belgique	36,8	8,0	44,8	53,4	15,2	68,6	32	10,6	42,6	50	16,7	66
• Canal Rhône-Sète	4,0	-	4,0	15	6,6	21,6	17	8,8	25,8	15	5	20
• Raccordement du port Ouest de Dunkerque	-	-	-	54,7	22,3	77	26,5	8,8	35,3	20	6,6	26
• Saône-Rhin	14,6	-	14,6	15,5	-	15,5	9,3	-	9,3	15	-	15
• Saône	11,9	0,3	12,2	8,6	1,4	10	7	0,3	7,3	24	10,3	34
• Rhône-Fos-Bouc	58,8	-	58,8	14,8	1,4	16,2	35,5	-	33,5	-	-	-
• Etudes Seine-Nord et Compiègne-Soissons	-	-	-	0,4	-	0,4	3	-	3	7	-	7
• Canal de Midi(Fonserannes)	19,4	8,6	28	-	-	-	5,7	3,8	9,5	-	-	-
• Reconstruction de la passerelle de Conflans-Ste-Honorine	-	-	-	-	-	-	9,4	9,1	18,5	-	-	-
• Aménagement du Rhin	-	-	-	-	-	-	16,4	-	16,4	-	-	-
• Frouard-Dombasle (Acquisitions foncières)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	26	40
• Compiègne-Soissons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	4	27
<b>Sous-total B</b>	<b>145,5</b>	<b>16,9</b>	<b>162</b>	<b>162,4</b>	<b>46,9</b>	<b>209,3</b>	<b>159,8</b>	<b>41,4</b>	<b>201,2</b>	<b>168</b>	<b>68,6</b>	<b>236,6</b>
<b>Modernisation des moyens d'exploitation</b>	<b>11,2</b>	<b>-</b>	<b>11,2</b>	<b>3,1</b>	<b>-</b>	<b>3,1</b>	<b>6,3</b>	<b>-</b>	<b>6,3</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>25</b>
<b>TOTAL</b>	<b>291,8</b>	<b>49,0</b>	<b>340,8</b>	<b>322,1</b>	<b>73,5</b>	<b>395,6</b>	<b>286,1</b>	<b>78,8</b>	<b>364,9</b>	<b>408</b>	<b>103,6</b>	<b>511</b>

(1)Unité : million de francs