

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1990, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ
PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49. ALINÉA 3.
DE LA CONSTITUTION,

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, vice-présidents ; Bernard Barbier, Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Louis Minetti, René Trégouët, secrétaires ; MM. Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean-Éric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 17), 925 (tome VI) et T.A. 181.

Sénat : 58 et 59 (annexe n° 16 et 17) (1989-1990).

Lois de finances. — Routes - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
I. LES ROUTES : UN SECTEUR PRIVILÉGIÉ EN VUE DES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES	3
INTRODUCTION : L'enveloppe budgétaire destinée aux routes pour 1990	5
A. Un programme ambitieux de développement des infrastructures	9
1. <i>Les décisions prises aux C.I.A.T. des 13 avril 1987 et 17 novembre 1988</i>	9
a) L'extension du schéma directeur autoroutier	9
b) Le désenclavement du Massif Central	9
c) Les infrastructures en Ile-de-France	10
d) L'accélération décidée en 1988	12
2. <i>Les contrats de plan État-région</i>	15
B. L'avancement incontestable des réalisations en 1989	17
1. <i>Le réseau autoroutier</i>	17
a) Les mises en service	17
b) Les mises en travaux	18
c) La programmation autoroutière pour 1990	19
d) Le lancement d'environ 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles ..	20
e) La poursuite des études et procédures préalables sur l'ensemble des liaisons prévues au schéma directeur routier	21
2. <i>Les plans routiers spéciaux</i>	22
a) La route des estuaires	22
b) L'axe Calais-Bayonne	23
c) Le plan routier breton	25
d) Le désenclavement du Massif Central	25
e) Le programme particulier Midi-Pyrénées	26
3. <i>Les engagements prioritaires du Gouvernement</i>	28
a) Le programme parentaise	28
b) Le plan routier Transmanche	29
C. - Le sacrifice du programme d'entretien	31
1. <i>La politique suivie</i>	31
a) Le renforcement des ouvrages d'art et des chaussées	31
b) Les programmes d'actions spécifiques d'entretien des chaussées ..	32
c) L'entretien courant	33
d) L'équipement du réseau et la modernisation des services	33
2. <i>Les dotations budgétaires</i>	33
a) Le renforcement des ouvrages d'art et des chaussées	33
b) L'entretien routier	34

	Pages
D. - Les résultats encore décevants de la politique de sécurité routière	35
1. <i>Les crédits budgétaires disponibles</i>	35
a) L'aménagement du réseau national	35
b) L'encouragement aux initiatives locales de sécurité routière	35
c) L'action sur les comportements	36
d) La formation des conducteurs	36
2. <i>Les résultats de la sécurité routière</i>	37
3. <i>Les mesures mises en œuvre</i>	39
a) Les plans départementaux d'actions de sécurité routière	39
b) Les nouveaux contrats « objectif - 10 % »	40
c) L'apprentissage anticipé de la conduite	41
d) La sécurité des véhicules	42
e) L'instauration du permis à points	44
II. LES VOIES NAVIGABLES: UN SECTEUR A L'ABANDON MALGRÉ L'IMMINENCE DES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES	45
A. Des crédits budgétaires qui restent décevants	47
1. <i>Les idées directrices du budget pour 1990</i>	47
2. <i>Les dotations accordées</i>	47
a) L'entretien des infrastructures	47
b) Le développement des infrastructures	48
B. - Une politique des voies navigables bien indécise	51
1. <i>Un développement des infrastructures réduit à la portion congrue</i> ...	51
a) Les décisions du Comité interministériel du 31 juillet 1987	51
b) La mise en œuvre de ces décisions	51
c) Les perspectives d'investissements	52
2. <i>Un entretien désastreux du réseau existant</i>	53
3. <i>Le retard pris face à la concurrence européenne</i>	55
C. - Les perspectives d'évolution du secteur fluvial français	57
1. <i>Mettre un terme à la chute continue du trafic fluvial depuis 1980</i> ..	57
a) La concentration des types de marchandises transportées	57
b) Lutter contre les handicaps du transport fluvial français	58
2. <i>Intervenir en faveur du secteur de la batellerie</i>	60
a) Les dotations budgétaires destinées aux professionnels	60
b) Les mesures correspondantes	61
CONCLUSION	63

3

**I. — LES ROUTES :
UN SECTEUR PRIVILÉGIÉ
EN VUE DES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES**

0

INTRODUCTION :
L'ENVELOPPE BUDGÉTAIRE
DÉSTINÉE AUX ROUTES POUR 1990

Ainsi que l'indique le Gouvernement lui-même, « malgré les fortes contraintes qu'implique le rééquilibrage des finances publiques, le projet de budget routier 1990 traduit le strict respect des engagements pris par le Gouvernement pour les investissements routiers grâce à un effort important de sélectivité ».

Conformément aux dispositions prévues par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 17 novembre 1988 pour le financement des contrats de Plan, ce budget bénéficie d'un prélèvement sur l'excédent d'Autoroutes de France qui rembourse ainsi une partie de la créance détenue par l'État sur les sociétés d'autoroutes au titre des avances de construction remboursables. Ce complément de 638,8 millions de francs au total est inclus à hauteur de 382,8 millions dans le projet de loi de finances initial et fera l'objet, pour le solde, d'un versement de 256 millions en cours d'exercice.

Ainsi, l'enveloppe d'autorisations de programme réservée pour les contrats État-région passe, y compris le versement d'Autoroutes de France prévu au premier semestre 1990, de 4,2 milliards en 1989 à 4,8 milliards en 1990, soit une hausse de 14 %. Compte tenu des moindres besoins du « programme Tarentaise » financé pour l'essentiel en 1989, les moyens consacrés par l'État au « programme Transmanche » augmenteront de 45 %, et ceux affectés aux autres contrats État-région de 17,5 %.

Par ailleurs, 1,24 million de francs, au lieu de 1,22 en 1989, sont réservés à la modernisation en autoroute des routes nationales 20 et 9 entre Vierzon et Brive d'une part, et Clermont-Ferrand et Béziers, d'autre part.

Ces dotations correspondent aux décisions du C.I.A.T. qui avaient prévu, au cours du X^e Plan, un effort d'investissement globalement accru de moitié par rapport à celui du plan précédent. En complément, et par cohérence avec le développement du réseau autoroutier prévu par le schéma directeur, cet effort vise à assurer le désenclavement des régions encore mal desservies et à faire face à la croissance du trafic ; celle-ci s'élevait, fin mai 1989, à 5,7 % sur l'ensemble du réseau routier national pour les douze derniers mois et à plus de 10,3 % sur les seules autoroutes concédées.

Indispensable pour assurer, dans de bonnes conditions d'efficacité économique, le développement des échanges qu'induisent la reprise de notre économie et les progrès de l'Europe, la modernisation des grands axes structurants devrait permettre également d'améliorer la sécurité routière qui, si elle progresse déjà plus rapidement sur le réseau national (— 5 % de tués au cours des 12 derniers mois fin mai au lieu de — 0,6 % sur les autres réseaux), reste encore un fléau à combattre.

On peut cependant déplorer, pour des contraintes d'économies budgétaires, la pause prévue cette année encore sur le programme de renforcements coordonnés, qui mérite un effort, puisque seuls 82 % des chaussées du réseau routier national ont été traités depuis 1969.

Guère mieux loti, l'entretien du patrimoine routier national sera à peine reconduit au niveau de 1989 avec une enveloppe de 2,62 milliards de francs (+ 1,7 %) complétée d'un crédit de 230,6 millions (+ 1,8 %) pour le renforcement des ouvrages d'art.

Globalement, le projet de budget routier 1990 comporte 9,6 milliards de francs de moyens d'engagements nouveaux (dépenses ordinaires + autorisations de programmes) et 8 milliards de moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement), y compris le fonds de concours versé par Autoroutes de France. Ces moyens sont en progrès respectivement de + 1,9 % et + 5,6 % sur ceux de 1989. Toutefois, sans cet apport (deuxième tranche), ils régressent de 0,8 % en autorisations de programme et n'augmentent que de 2,2 % en crédits de paiement, soit sensiblement moins que l'ensemble du budget de l'État, ainsi qu'il ressort du tableau suivant.



Budget routes 1990

	Crédits de paiement			Autorisations de programme		
	1989	1990	Variation	1989	1990	Variation
Infrastructure :						
Construction d'autoroutes de liaison	207,6	157,4	- 24,2 %	100	70	- 30 %
Investissements routiers	3 751,3	4 266,2 [+ 256] AdF	+ 13,7 % [+ 20,6 %]	5 841,9	6 002,1 [+ 256] AdF	+ 2,7 % [+ 7,1 %]
Total	3 958,9	4 423,6	+ 11,7 %	5 941,9	6 072,1	+ 2,2 %
Entretien :						
Renforcement et aménagements qualitatifs	812	457,7	- 43,6 %	642	390	- 39,3 %
Renforcement des ouvrages d'art .	226,6	229,6	+ 1,3 %	226,6	230,6	+ 1,8 %
Entretien, viabilité hivernale ...	2 569,8	2 620,8	+ 2 %	2 576,9	2 619,8	+ 1,7 %
Total	3 608,4	3 308,1	- 8,3 %	3 445,5	3 240,4	- 6 %
Total général	7 567,3	7 731,7 [7 987,7] AdF	+ 2,2 % + 5,6 %	9 387,4	9 312,5 [9 568,5] AdF	- 0,8 % + 1,9 %

A. — UN PROGRAMME AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

1. Les décisions prises aux C.I.A.T. des 13 avril 1987 et 17 novembre 1988

Le Comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 17 novembre 1988, venant confirmer et renforcer les décisions du C.I.A.T. du 13 avril 1987, a retenu les réalisations suivantes :

a) *L'extension du schéma directeur autoroutier*

L'extension du schéma directeur autoroutier à 1 500 kilomètres de nouvelles liaisons et l'accélération de sa réalisation avaient été prévues dès 1987.

Le programme d'autoroutes de liaison concédées pouvant être réalisé sans nouvelles participations financières de l'État, le C.I.A.T. a donc décidé la suppression des avances précédemment versées aux sociétés concessionnaires et leur redéploiement au profit des deux autres priorités (RN 9 et RN 20 et roclades de l'Île-de-France).

Ces décisions ont été confirmées et amplifiées par le décret du 18 mars 1988 approuvant le schéma directeur. Il a décidé, en effet, la construction de 1 700 kilomètres de nouvelles liaisons autoroutières après avis des régions, soit au total 3 252 kilomètres, compte tenu des sections anciennes, l'ensemble du réseau devant être engagé en travaux dans les dix ans à venir.

b) *Le désenclavement du Massif central*

Le principe de l'accélération de l'aménagement à deux fois deux voies des routes nationales assurant la continuité du réseau autoroutier dans le Massif central : RN 9 et 20 entre, d'une part, Clermont-Ferrand et l'autoroute A 9 et, d'autre part, Vierzon et Brive, était arrêté en 1987. Leur modernisation, nécessitant 8 milliards de francs, devait être achevée en dix ans.

Conformément aux décisions prises, les dotations budgétaires ont d'abord été portées à 800 millions de francs en 1988 (perspective d'achèvement en dix ans fixée par le C.I.A.T. d'avril 1987) puis à 1 200 millions en 1989 en vue de réaliser ces deux itinéraires en huit ans seulement. Elles s'élèveront à 1 240,8 millions en 1990.

c) *Les infrastructures en Ile-de-France*

Depuis le début des années 1970, sous l'effet des chocs pétroliers et des difficultés économiques, les ressources consacrées aux infrastructures routières en Ile-de-France ont subi un véritable effondrement. L'effort annuel est ainsi passé de 4,2 milliards de francs en 1971 à un milliard en 1978 (francs constants 1988), niveau qu'il a plus ou moins conservé depuis lors, malgré une pointe à 2,1 milliards de francs en 1987 en raison d'un programme spécial d'un milliard financé par la région.

Ce faible niveau d'investissement ne pouvait qu'accentuer les effets de la croissance continue du trafic — 3 à 4 % par an — et contribuer à la dégradation de la situation.

C'est pourquoi, l'État et la région ont décidé de financer ensemble, au cours du X^e Plan, un programme de 2,2 milliards de francs par an, à comparer à la moyenne de 1,4 milliard du IX^e Plan (francs 1988).

Deux grands itinéraires sont en cours de réalisation : la construction de la rocade interdépartementale des villes nouvelles, entre les autoroutes A 1 et A 10¹ par l'Est de Paris devrait être achevée en 1990 ; l'accélération des travaux de l'autoroute A 86, la « périphérique d'Ile-de-France » doit permettre d'assurer sa continuité sur ses parties Sud et Est en 1992.

● **Les infrastructures à caractéristiques autoroutières**

Le contrat signé avec la région prévoit l'engagement de 11 milliards de francs de travaux sur la période 1989-1993, dont 3,2 à la charge de l'État, soit un progrès de près de 50 % par rapport au précédent contrat.

Les travaux mobiliseront plus de la moitié des crédits prévus au contrat de Plan : 5 milliards de francs pour la A 86 et 0,6 milliard pour la Francilienne.

● La concession d'opérations

L'importance considérable des sommes nécessaires pour la réalisation de ce programme prioritaire ne laissait plus, à l'État et la région, de ressources budgétaires disponibles pour assurer l'achèvement de la rocade des villes nouvelles à l'Ouest de Paris et l'accueil, en région parisienne, des liaisons autoroutières concédées Paris-Amiens et Paris-Troyes.

C'est pourquoi, le C.I.A.T. a décidé, le 13 avril 1987, de concéder cinq opérations autoroutières en Ile-de-France représentant un investissement global de l'ordre de 10 milliards de francs et un investissement annuel dépassant un milliard. L'effort de l'État et de la région se trouve ainsi, grâce aux concessions, accru de 50 %.

Les liaisons concédées à péage portent sur :

— **l'autoroute A 14**, qui reliera l'autoroute A 13 au Pont de Neuilly à la Défense, va être réalisée par la société de l'autoroute Paris-Normandie sur une longueur de 16 kilomètres environ, comprise entre Orgeval (autoroute A 13) et Nanterre (autoroute A 86). Cette opération, dont la procédure de déclaration d'utilité publique est en cours d'achèvement, devrait démarrer avant la fin de l'année pour être mise en service en 1994. Son coût est estimé à 2,4 milliards de francs ;

— **les autoroutes B 12 et A 88**, parties intégrantes de la rocade des villes nouvelles, puisque la B 12 reliera l'autoroute A 10 de Massy à la G 12 près de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, tandis que la A 88 reliera le confluent des autoroutes A 13 et A 14 (Orgeval) à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise :

l'autoroute B 12 (16 km) doit être concédée à la société Cofiroute qui a d'ores et déjà commencé les études du projet. Son coût est estimé à environ 1,9 milliard de francs ;

pour l'autoroute A 88, l'Administration a engagé une étude des conditions de sa mise à péage notamment en ce qui concerne le tracé, les échangeurs et l'implantation des gares de péage. Son coût serait de l'ordre 1,2 milliard de francs ;

— **l'accueil de l'autoroute A 16** en région Ile-de-France sera concédé à la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France qui a engagé les études de mise à péage. Son coût s'élève à 2,6 milliards de francs ;

— **l'accueil de l'autoroute A 5** entre Melun et la rocade des villes nouvelles sera concédé à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône. La section rocade des villes nouvelles restera toutefois libre de péage pour les mouvements locaux.

Conformément aux objectifs de limitation des dépenses budgétaires, le Gouvernement a décidé que ces sections seraient réalisées sans aide de l'État, les recettes de péage devant assurer intégralement la couverture des coûts, auxquelles s'ajouteraient probablement des participations ponctuelles des collectivités locales, servant à financer certains aménagements spécifiques les intéressant.

Ces sections, d'un intérêt collectif indéniable, ne pourraient être engagées avant long terme sans le recours au péage. Dans tous les cas, le trafic attendu à l'ouverture est égal ou supérieur à 25 000 véhicules/jour. Trois d'entre elles (A 16, A 88, B 12) sont les éléments de la rocade interdépartementale des villes nouvelles ou Francilienne, qui constituera, à son achèvement, la principale voie de contournement de Paris et assurera l'essentiel des échanges de la grande banlieue. Les autoroutes A 14 et A 16 remédieront à la saturation actuelle des autoroutes A 13 et A 1.

Toutes présentent également des difficultés communes. Leur insertion dans un tissu urbain dense et dans des zones forestières rares et très protégées de la région parisienne obligent à des efforts tout particuliers pour la protection de l'environnement. Il en résulte un allongement des procédures de consultation et un renchérissement des coûts par rapport aux estimations initiales qui, s'il n'était pas contrôlé, mettrait en cause leur faisabilité économique. L'exemple de la A 14 est, à cet égard, riche d'enseignements.

Bien que l'État se soit engagé à favoriser la réalisation, dans les meilleurs délais, de ces cinq opérations, le Gouvernement précise « qu'on ne peut exclure qu'un projet doive être abandonné s'il s'avérait que son coût final soit prohibitif ». En outre, aucun engagement ferme n'a été pris sur les dates de mises en service. En d'autres termes, votre rapporteur constate ici encore le flou des éléments soumis à l'appréciation du Sénat.

d) L'accélération décidée en 1988

Lors des travaux préparatoires à la révision du schéma directeur routier national de 1988^e, il a été constaté que si le réseau autoroutier pouvait être achevé en huit ans, il aurait fallu près de trente années pour terminer les réalisations dépendant de financements budgétaires.

Le schéma directeur routier national, **approuvé par décret le 18 mars 1988**, a donc prévu un recours accru aux sociétés concessionnaires pour réaliser 1 700 km de nouvelles liaisons autoroutières. Les études financières ayant montré que ce programme autoroutier pouvait être financé sans apports nouveaux de l'État, à la condition que les tarifs de péages évoluent comme les prix, il a été décidé, en conséquence, de supprimer les avances de construction versées par l'État aux sociétés concessionnaires.

Cette orientation a été confirmée par le **Comité interministériel d'aménagement du territoire le 17 novembre 1988** ; dans ces conditions, les sociétés concessionnaires financent entièrement, par emprunt ou autofinancement, le développement de leurs réseaux. De plus, le C.I.A.T. a décidé que le système autoroutier contribuerait aux investissements sur le réseau routier national non concédé par l'affectation au budget routier de 2,5 milliards de francs prélevés sur les excédents d'Autoroutes de France, au titre du remboursement des avances précédemment consenties par l'État. Ce montant, réparti sur la période 1990-1993, permettra une accélération sensible du rythme des opérations financées dans le cadre des contrats État-région.

Le Comité a décidé que le programme routier serait contractualisé sur les bases suivantes :

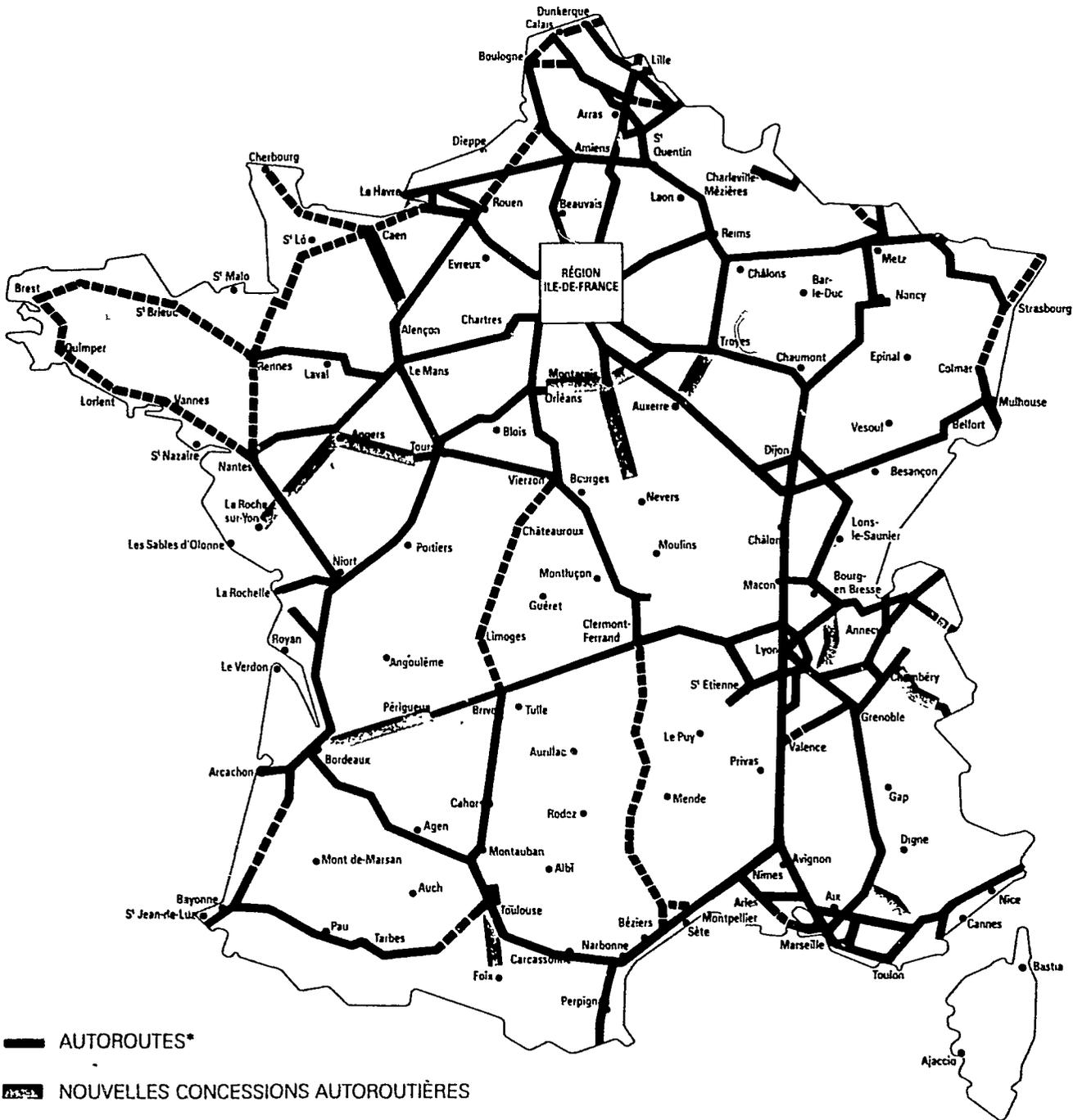
— budget 1989 reconduit sur cinq ans, soit 3,7 milliards de francs en moyenne par an ;

— financement supplémentaire de 1990 à 1993 de 2,5 milliards de francs, prélevé sur les excédents d'Autoroutes de France.

Le Comité a également approuvé les montants des engagements financiers contractuels de l'État en fixant la moyenne sur cinq ans par région. De plus, il a prévu un recours accru au système concédé pour le lancement de nouvelles autoroutes et les accueils d'autoroutes, ce qui permettra de réduire les programmes routiers à financer sur crédits budgétaires ; de nouveaux tronçons autoroutiers représentant 739 kilomètres seront proposés aux régions concernées et pourraient s'adjoindre, à leur tour, au schéma d'ensemble.

Votre rapporteur s'inquiète toutefois de l'accueil que réserveront à cette suggestion les sociétés d'autoroutes et les collectivités locales concernées. La réussite de ce projet suppose, en effet, un minimum de rentabilité des tronçons concédés, ce qui restera probablement à démontrer sur certains parcours, même si l'ensemble des sections aurait déjà été réparti entre les sociétés d'autoroutes intéressées.

LE FUTUR RESEAU AUTOROUTIER



-  AUTOROUTES*
-  NOUVELLES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES
-  LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER (LACRA)
-  NOUVELLE LIAISON ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER

*Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.

2. Les contrats de plan État-région

Les engagements pris par l'État dans le cadre des contrats État-région pour la période 1989-1993 ont été arrêtés de façon définitive lors du C.I.A.T. du 10 février 1989 et ont quelque peu modifié certaines enveloppes arrêtées par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988. Par ailleurs, le C.I.A.T. du 10 février a précisé les montants de l'engagement de l'État pour les volets Transmanche des contrats du Nord-Pas-de-Calais, de la Picardie et de la Haute-Normandie.

Il convient de souligner que l'État n'a pris aucun engagement physique portant sur l'achèvement d'opérations, mais uniquement des engagements financiers, présentés par région dans le tableau suivant :

Contrats routiers État-région 1989-1993 Engagements financiers de l'État à l'issue du C.I.A.T. du 10 février 1989

(en millions de francs d'autorisations de programmes État)

1 ^o Métropole Région	Moyenne par an	Total 1989-1993
Alsace	170	850
Aquitaine	145	725
Auvergne	130 (1)	650
Bourgogne	110 (2)	550
Bretagne	420 (3)	2 100
Centre	120	600
Champagne	150 (4)	750
Corse	77 (9)	385
Franche-Comté	110	350
Ile-de-France	640	3 200
Languedoc-Roussillon	160	800
Limousin	88 (5)	440
Lorraine	200 (6)	1 000
Midi-Pyrénées	300 (7)	1 500
Nord-Pas-de-Calais	213	1 065
Basse-Normandie	135	675
Haute-Normandie	82	410
Pays-de-la-Loire	148 (10)	740
Picardie	115	575
Poitou-Charente	145 (8)	725
P.A.C.A.	180	900
Rhône-Alpes	260	1 300
Total Métropole	4 098	20 490

2° Outre-mer	Moyenne par an	Total 1989-1993
Guadeloupe	7,5	37,5
Guyane	5	25
Martinique	6	30
Réunion	6	30
Mayotte	10	50
Saint-Pierre-et-Miquelon	0,5	2,5
Nouvelle-Calédonie	22 (11)	110
Polynésie française	8,5	42,5
Wallis et Futuna	0,5	2,5
<p>(1) 65 unilatéral + 65 co-financé (2) 33,5 unilatéral + 76,5 co-financé. (3) 200 unilatéral + 220 co-financé. (4) 30 unilatéral + 120 co-financé. (5) 58 unilatéral + 30 co-financé. (6) + 30 MF Feder (auquel se substituera l'État en cas de refus du Feder). (7) Dont 150 unilatéral + 150 co-financé. (8) Dont 40 MF unilatéral + 105 co-financé. (9) Dont 70 MF unilatéral + 7 MF co-financé. (10) 128 co-financé + 20 unilatéral. (11) Décision prise par le Premier ministre les 18 et 19 août 1988.</p> <p>Transmanche Total 1989-1993 : — Nord-Pas-de-Calais : 1 303,7 M.F. Picardie : 480 M.F. " Haute-Normandie : 310 M.F.</p>		

B. — L'AVANCEMENT INCONTESTABLE DES RÉALISATIONS EN 1989

1. Le réseau autoroutier

a) *Les mises en service*

● Effectuées en 1988

124 kilomètres d'autoroutes concédées (1) ont été ouverts à la circulation, en 1988, sur les tronçons suivants :

— A 11 : Durtal - Le Bailleul	14 km
— A 26 : Calais - Nordausques	16,5 km
— A 42 : Chazey - Pont d'Ain	19,5 km
— A 64 : Soumoulou - Tarbes Ouest	20 km
— A 71 : Vallon-en-Sully - Montmarault	38 km
— A 612 : Rocade Est de Toulouse	16 km

● Prévues en 1989

Les 346,5 kilomètres d'autoroutes concédées (2), — soit près du triple de l'année précédente — dont la mise en service devait avoir lieu au cours de l'année 1989, sont les suivants :

— A 11 : Le Mans - Le Bailleul	37 km
— A 26 : Laon - Reims	52 km
— A 31 : Tilchatel - Gevrey	42,5 km
— A 40 : Sylans - Châtillon-de-Michaille	12 km
— A 43 : Francin - Montmélian Est	3,5 km
— A 51 : Manosque - Aubignosc	40 km
— A 64 : Salies-de-Béarn - Orthez Ouest	11 km
— A 64 : Tarbes Ouest - Lanepede	24,5 km
— A 71 : Salbris - Bourges	53 km
— A 71 : Bourges - Vallon-sur-Sully	71 km

(1) Non comptée la mise en service de la deuxième chaussée d'A 8 entre La Turbie et Beausoleil (2,8 km).

(2) Non comptée la mise en service de la deuxième chaussée d'A 8 entre Beausoleil et Roquebrune (2,2 km).

b) *Les mises en travaux*

● **Effectuées en 1988**

287 kilomètres d'autoroutes concédées ont fait l'objet d'une ouverture de chantier, en 1988, sur les sections suivantes :

— A 71 : Vierzon - Bourges - St-Amand-Montrond ..	75 km
— A 64 : Salies-de-Béarn - Peyrehorade	16 km
— A 43 : Montmélian - Pont-Royal - Gilly	30 km
— A 26 : Troyes - Semoutiers	77 km
— A 57 : Cuers - Le Luc	34 km
— A 46 (Nord) : Contournement Est de Lyon	22 km
— A 51 : Aubignosc - Sisteron	13 km
— A 6-A 10 : Raccordement entre A 6 et A 40	2,7 km
— A 401 : Raccordement de Genève à A 40	2 km
— A 31 : Contournement de Dijon	10 km
— A 8 : Bretelle de Monaco	3 km
— Bretelle de Mey - Vantoux	2,3 km

● **Prévues en 1989**

Conformément au programme arrêté sous le ministère de M. Pierre Méhaignerie, environ 300 kilomètres d'autoroutes concédées (1) devraient être lancés en 1989 sous réserve des décisions du conseil de direction du F.D.E.S. du 24 novembre prochain, sur les parcours suivants :

— A 5 : Sens - Troyes	66 km
— A 26 : Châlons - Troyes	100 km
— A 46 Sud : contournement Est de Lyon	22 km
— A 49 : Voreppe - Bourg-de-Péage	62 km
— A 64 : Peyrehorade - Guiche - Briscous	28 km
— A 821 : Contournement Nord de Nantes	11 km
— A 14 : Orgeval - La Défense	16 km

(1) Non compté le lancement du deuxième tube du tunnel de l'Épine (3,2 km).

c) *La programmation autoroutière pour 1990*

↳ **L'achèvement d'environ 150 kilomètres engagés au cours du IX^e Plan**

L'année prochaine verra, en effet, la mise en service de 152,5 kilomètres de sections d'autoroutes parmi lesquelles :

— A 26 : Troyes - Semoutiers (77 km), qui permettra d'assurer la continuité autoroutière Troyes - Chaumont - Dijon ;

— A 51 : Aubignosc - Sisteron (13 km), qui constitue le dernier maillon de la liaison Aix - Sisteron de l'autoroute du Val de Durance qui reliera, à terme, Gap et Grenoble ;

— A 55 : liaison Arles - Nîmes (28,5 km), sur la liaison Nîmes - Salon.

• **La poursuite, à un rythme soutenu, des travaux sur les liaisons déjà engagées**

En vue d'une mise en service en 1991 et 1992, l'activité de construction se poursuivra activement sur les quelques 350 kilomètres déjà engagés qui ne seront pas mis en service dès l'année prochaine. Elle concernera, notamment, les sections suivantes :

— *Pour 1991 :*

— A 43 : Montmélian - Albertville (31 km)

— A 49 : Tullins - Bourg-de-Péage (53 km)

— A 64 : Urt - Peyrehorade (18 km)

— A 57 : Cuers - le Luc (34 km)

— *Pour 1992 :*

— A 26 : Châlons - Troyes (100 km)

— A 5 : Sens - Troyes (66 km)

— *Pour 1994 :*

— Orgeval - La Défense.

**d) Le lancement d'environ 300 kilomètres
d'autoroutes nouvelles**

Sous réserve des décisions prises par le Conseil de direction du F.D.E.S., le 24 novembre prochain, l'année 1990 devrait voir le lancement, comme pendant les années 1988 et 1989, d'environ 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles **parmi lesquelles les premières sections nouvelles du schéma directeur routier national arrêté en mars 1988.**

Les opérations suivantes, couvrant 296 kilomètres, sont ainsi concernées :

— A 5 : Melun - Sens (75 km), dernière section de la liaison Paris - Troyes - Chaumont et amorce d'un délestage de l'autoroute A 6 par Troyes et Dijon ;

— A 16 : L'Isle Adam - Amiens (100 km), prévue au schéma directeur de février 1986 et confirmée par le schéma directeur de mars 1988 qui l'étend jusqu'à Boulogne en direction du lien fixe Transmanche ;

— A 29 : le Havre - Yvetot (51 km) ; cette section, prévue au schéma directeur de février 1986 au titre de la liaison le Havre - Rouen, a été intégrée dans le schéma directeur de mars 1988 à la grande liaison le Havre - Amiens - Saint-Quentin ;

— Nantes - Montaigu (25 km), première partie de liaison Nantes - Niort (140 km), qui reliera l'ensemble de la Bretagne à la région Poitou-Charentes ;

— A 39 : Dijon - Dôle (35 km) amorce de la liaison Dôle - Bourg-en-Bresse, qui permettra un bon maillage des autoroutes A 31 Nancy - Dijon et A 36 Mulhouse - Beaune et, à terme doublera l'A 6 surchargée ;

— A 64 : la liaison Capvern - Pinas (10 km) prolongera vers l'Est en direction de Toulouse la section centrale actuellement en service entre Salies-de-Béarn et Capvern. Elle assurera la déviation de Lannemezan et facilitera l'accessibilité de la vallée d'Aure ;

— S'ajoute à ces opérations de rase campagne, Toulouse-Montastruc, voie de dégagement Est de l'agglomération toulousaine qui améliorera la liaison Toulouse - Albi.

**e) *La poursuite des études et procédures préalables
sur l'ensemble des liaisons prévues
au schéma directeur routier***

Les études des nouvelles liaisons du schéma directeur de mars 1988 se poursuivent en vue d'en déterminer le tracé et d'en arrêter les principales options techniques, afin d'éviter toute rupture de charge dans le programme de lancement annuel de 300 nouveaux kilomètres d'autoroutes.

Sur le plan de la procédure, une première décision ministérielle approuvant les grandes options du tracé intervient à l'issue des études préliminaires. Le tracé est ensuite affiné à l'intérieur du fuseau retenu, pour arriver au choix d'une bande de tracé, dans le cadre du dossier d'avant-projet sommaire. Cette bande est ensuite soumise à enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier.

● Les études préliminaires des liaisons suivantes sont achevées ou en voie de l'être (décision ministérielle déjà prise ou en instance à l'été 1989) : Arles - Salon, Dordives - Montargis, Grenoble - Sisteron, Saintes-Rochefort, Pont-Royal - Saint-Michel-de-Maurienne, Rouen - Alençon, Alençon - Tours, Tours - Vierzon, Périgueux - Clermont-Ferrand, Amiens - Saint-Quentin, Courtenay - Sens, Dôle - Bourg-en-Bresse, antenne de Gannat.

● Les avant-projets sommaires des liaisons suivantes seront prochainement approuvés : Nantes - Niort, Paris - Amiens, Tarbes - Martres, le Havre - Rouen Nord, permettant l'ouverture des enquêtes publiques avant la fin de l'année 1989.

● Les études préliminaires se poursuivent sur les autres sections : la Foux - Fréjus, Saint-Michel-de-Maurienne - Modane, Saint-Julien - Annecy, Brive - Montauban, autoroute du Chablais.

Sans attendre l'actualisation du schéma directeur proposé aux régions fin 1988, celles-ci ont également été engagées sur la plupart des sections nouvelles proposées en autoroutes.

2. Les plans routiers spéciaux

a) *La route des estuaires*

A la suite des décisions du C.I.A.T. du 10 février 1988, précisées par le décret du 18 mars 1988 qui a approuvé le nouveau schéma directeur routier national, et confirmées par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988, il est prévu de réaliser dans le cadre de la « Route des Estuaires » la liaison Saint-Quentin - Pont de Normandie (le Havre) en autoroute, et la liaison Nantes - Niort - Bordeaux - le Muret en autoroute et la RN 10 entre le Muret et Saint-Geours-de-Maremne en liaison assurant la continuité du réseau autoroutier.

- Le montant des autorisations de programme mises en place en 1988 au titre des investissements routiers sur la route des estuaires s'est élevé à 592 millions de francs dont 302,3 à la charge de l'État et, plus particulièrement sur l'axe Caen - Rennes, à 47 millions de francs dont 30 assurés par l'État.

- L'effort financier en 1989 s'effectue pour une très large part dans le cadre des contrats État-région relatifs à la période 1989-1993 (652,5 millions de francs, dont 338,5 assumés par l'État), mais également au titre du programme général des investissements routiers (115,3 millions de francs dont 108,7 à la charge de l'État).

Aussi, le montant total des investissements routiers au titre de la route des estuaires devrait s'élever, en 1989, à 768 millions de francs dont 447 à la charge de l'État, et plus particulièrement sur l'axe Caen - Rennes à 130 millions de francs, dont 71 en provenance du budget de l'État.

Ce montant devrait notamment permettre de financer, en 1989, au Nord du futur pont de Normandie, la poursuite des travaux relatifs à la voie nouvelle à deux fois deux voies entre Rocquemont et Neufchatel (RN 28) et le lancement des travaux de la déviation de Totes (RN 27), ainsi que la poursuite des travaux (aménagement du boulevard périphérique Sud de Caen, déviation à deux fois deux voies entre Missy et Parfouru, déviation Sud d'Avranches) et divers aménagements entre Rennes et Bordeaux.

b) *L'axe Calais - Bayonne*

● **Routes nationales**

Les décisions du C.I.A.T. du 10 février 1988, explicitées par le décret du 18 mars 1988 approuvant le nouveau schéma directeur routier national, et confirmées par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988, permettent d'améliorer la modernisation de l'axe Calais - Bayonne qui assure la liaison entre le lien fixe Transmanche et la péninsule ibérique par Rouen, Alençon et Tours.

Il sera constitué, à terme, par une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier entre Calais et Boulogne, par une autoroute entre Boulogne et Abbeville, par une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier entre Abbeville et Rouen, par une autoroute entre Rouen, Alençon, le Mans, Tours, par l'autoroute A 10 entre Tours, Niort, Bordeaux, le Muret, et par une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier (la RN 10) entre le Muret et Saint-Geours-de-Maremne.

— Les autorisations de programme en faveur des routes nationales constituant l'axe Calais - Bayonne, se sont élevées, en 1988, à 585 millions de francs, dont 240,5 à la charge de l'État.

— L'effort financier sera assuré, en 1989, pour une large part, dans le cadre des contrats État-région relatifs à la période 1989-1993 (843,6 millions de francs, dont 421,6 apportés par l'État), mais également dans le cadre du programme général des investissements routiers (14 millions de francs dont 12,8 à la charge de l'État).

Ainsi, en 1989, le montant total des investissements routiers devrait s'élever à 857,6 millions de francs, dont 434,4 à la charge de l'État, permettant, notamment, de financer :

— entre Calais et Boulogne (sur la RN 1), l'achèvement des travaux relatifs à P.N. de Marquise, le lancement des travaux relatifs à la déviation de Coquelles, au créneau de Peuplingues, à la déviation de Wimille et la poursuite des travaux de la déviation de Saint-Inglevert - Leubringhem ;

— entre Rouen, Tours et Bordeaux, la poursuite des travaux relatifs aux déviations de Brionne et de la Bazoge sur la RN 138, et le lancement des travaux relatifs à la déviation Sud de Saumur et à la rocade Sud-Est de Saintes ;

— entre Bordeaux et Bayonne, le lancement des travaux relatifs à la section Sud de la rocade rive droite de Bordeaux, et l'achèvement de la section Nord de celle-ci et de la déviation de Ciboure (RN 10).

Il convient enfin de noter que l'État et les collectivités locales poursuivront, en 1990, dans le cadre des contrats État-région 1989-1993, leur effort financier en vue de la modernisation des routes nationales constituant l'axe Calais - Bayonne, et que la société de l'autoroute Paris-Normandie contribuera également à celle-ci en finançant des investissements routiers à hauteur de 300 millions dans le cadre du contrat État-région Haute-Normandie.

● Autoroutes

L'axe Calais - Bayonne comprend plusieurs autoroutes concédées nouvelles inscrites au schéma directeur en 1988, dont la réalisation sera échelonnée dans le temps mais dont les études sont toutes conduites parallèlement, en vue d'une enquête de déclaration d'utilité publique (D.U.P.) dès 1990. Elles concernent les sections suivantes :

— **Boulogne - Abbeville**, section de 110 kilomètres de l'autoroute A 16 : les grandes options du tracé étant définies à la fin de l'été, la mise au point du dossier technique servant de base à l'enquête de D.U.P. sera engagée aussitôt pour permettre le lancement de l'enquête préalable à l'enquête publique courant 1990 afin de coordonner le mieux possible la mise en service de l'autoroute A 16 et celle du lien fixe Transmanche.

— **Rouen - Alençon**, liaison de 125 kilomètres : les études destinées à fixer les grandes options du tracé étant en cours d'achèvement à l'été 1989, l'objectif est la mise au point du dossier technique pour la D.U.P. en 1990.

— **Alençon - Le Mans - Tours**, liaison de 130 kilomètres : les décisions ministérielles clôturant les études préliminaires et déterminant les grandes options de tracé ayant été prises en juin 1989, l'avant projet sommaire précisant les choix de tracé devrait être déposé fin 1989 afin de lancer l'enquête publique avant l'été 1990.

c) *Le plan routier breton*

L'effort financier accompli pour la mise en œuvre du plan routier breton a été assumé, en très grande partie, par l'État, depuis son lancement en 1969 jusqu'à la fin 1988. Il s'est traduit par la mise en place, en francs courants, de 6,8 milliards de francs (dont 5,7 milliards de francs d'autorisations de programme de l'État), et notamment entre 1984 et 1988, période relative au contrat État-région Bretagne pour le IX^e Plan, par la mise en place de plus de 3 milliards de francs, dont 2,2 de l'État.

Il a notamment permis la mise à deux fois deux voies des axes Brest - Rennes (RN 12) et Brest - Nantes (RN 165), ainsi que la réalisation partielle de la mise à deux fois deux voies des axes Saint-Malo - Rennes - Nantes (RN 137), Rennes - Lorient (RN 24) et Vannes - Ploermel (RN 166). L'État et les collectivités locales ont enfin financé la poursuite des opérations relatives à la rocade Sud-Est de Quimper, celles de Brest (rocade Est et pénétrante Sud) et de Rennes (rocade Nord-Est).

L'effort effectué par l'État, la région Bretagne et les autres collectivités locales dans le cadre du plan routier breton jusqu'en 1988 sera poursuivi, entre 1989 et 1993, dans le cadre du contrat État-région Bretagne signé le 27 février dernier. Le montant total de l'engagement de l'État et des collectivités locales pour la période 1989-1993 atteint 3 285 millions de francs, dont 2 100 à la charge de l'État. Le montant prévisionnel des ressources consacrées, en 1989, aux investissements routiers dans le cadre du contrat État-région Bretagne, s'élève à 620 millions de francs, dont 400 millions assurés par l'État.

d) *Le désenclavement du Massif central*

Le décret du 18 mars 1988 portant approbation du nouveau schéma directeur routier précise, dans le rapport qui lui est joint, les engagements spécifiques en faveur des RN 9 (Clermont-Ferrand - Béziers) et RN 20 (Vierzon - Brive), dont l'aménagement en autoroutes non concédées devra être achevé dans un délai de huit ans et, par conséquent, financé en cinq ans.

De ces décisions résultent, outre un effort financier accru de l'État (1 220 millions de francs par an durant la période 1989-1990), la disparition du plan routier Massif central en tant qu'entité spécifique et l'intégration des autres routes nationales de ce plan spécial dans les contrats liant l'État et les régions concernées.

En 1988, plus de 1 100 millions de francs, dont 325 du F.E.D.E.R. ont été consacrés aux routes nationales du plan routier Massif central, l'essentiel de ce montant revenant aux RN 9 et RN 20 qui ont bénéficié de 800 millions de francs.

En 1989, 1 220 millions de francs seront consacrés à la poursuite de l'aménagement de ces deux routes nationales, financé à 100 % par l'État conformément aux engagements antérieurs.

L'aménagement des autres liaisons du Massif central sera poursuivi dans le cadre des contrats qui lient l'État aux régions concernées par l'ex-plan routier Massif central. Il convient de noter que, dans le souci de poursuivre le rattrapage des régions les moins favorisées, un effort unilatéral de l'État, complétant le programme cofinancé, a été prévu dans le cadre des contrats État-région Auvergne, Limousin et Midi-Pyrénées pour la période 1989-1993 :

- le contrat État-région Auvergne prévoit 130 millions de francs par an, dont 65 millions de part unilatérale. L'effort portera essentiellement sur la route Centre-Europe-Atlantique (RN 79 et RN 145), la RN 88 (Le Puy - Saint-Étienne), la RN 122 (Figeac-Massiac) et les infrastructures urbaines de Moulins, Montluçon et Clermont-Ferrand ;

- le contrat État-région Limousin prévoit 88 millions de francs par an, dont 58 millions de part unilatérale. Cette dotation permettra prioritairement l'aménagement de la RN 145 (route Centre-Europe-Atlantique) et de la RN 141 ainsi que l'achèvement de la section Brive-Tulle de la RN 89 ;

- dans le cadre du contrat État-région Midi-Pyrénées (300 millions de francs par an, dont la moitié en part unilatérale), seront poursuivis les aménagements situés sur les RN 88 et 140.

e) *Le programme particulier Midi-Pyrénées*

- **Les objectifs**

Il convient de rappeler ici que le programme dit « Grand Sud-Ouest » a été recentré, par décision gouvernementale, sur la région Midi-Pyrénées en 1982 — qui en constituait d'ailleurs l'élément essentiel.

L'effort entrepris depuis lors en faveur de la région Midi-Pyrénées vise, conformément au nouveau schéma directeur national, la réalisation :

— d'une part, de la liaison Bayonne-Toulouse par une autoroute entre Bayonne et Martres, ensuite par une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier et, enfin, par une autoroute concédée entre Muret et Toulouse ;

— d'autre part, de l'aménagement de la RN 20 sous forme d'autoroute concédée entre Brive et Montauban et du Sud de Toulouse jusqu'à Pamiers, puis, après Pamiers, sous forme d'une grande liaison d'aménagement du territoire.

Cet effort concerne également l'accélération des infrastructures routières en milieu urbain à Toulouse, Montauban, Rodez, Tarbes et Albi.

● Les financements

En 1988, les autorisations de programme globales affectées au plan Midi-Pyrénées se sont élevées à 425 millions de francs, dont 269 millions en provenance du budget de l'État, auxquelles s'ajoute une participation du F.E.D.E.R. de 25,7 millions de francs.

A partir de 1989, l'aménagement des routes nationales de la région Midi-Pyrénées sera financé exclusivement dans le cadre du contrat État-région (1989-1993) pour lequel l'État a prévu de consacrer 300 millions de francs par an, soit 150 millions de francs pour le programme cofinancé avec la région et 150 millions de francs au titre de son effort spécifique destiné à la poursuite et à l'achèvement des infrastructures engagées sous le régime du « programme particulier Midi-Pyrénées » et du « plan routier Massif central ».

La région Midi-Pyrénées bénéficie des engagements spécifiques à la RN 9 — partie située dans l'Aveyron — ce qui permet d'orienter le contrat 1989-1993 sur les autres priorités régionales, telles la RN 88 Toulouse-Albi-Rodez-Severac ou les voiries urbaines de Toulouse, Montauban et Tarbes.

3. Les engagements prioritaires du Gouvernement

a) *Le programme Tarentaise*

Si le désenclavement de la Savoie constituait l'objectif premier de ce programme routier ambitieux, le choix d'Albertville pour les jeux d'hiver de 1992 en a considérablement accéléré la mise en œuvre.

L'aménagement de la RN 90 dans la vallée de la Tarentaise a fait l'objet de deux conventions passées entre l'État et le département de la Savoie :

- Le premier protocole (Tarentaise I), signé en 1983 pour la période 1984-1988, se fixait pour objectif de traiter les points les plus sensibles de l'itinéraire de façon à offrir une capacité homogène sur l'ensemble de l'axe. A cet effet, un programme cofinancé par l'État et le département de la Savoie d'un montant de 150 millions de francs a été établi, accompagné d'un programme financé par l'État seul de 50 millions de francs. En 1988, l'État et le département ont pratiquement soldé financièrement ce programme. Outre la mise en service, en 1986, de divers aménagements, 1988 a vu l'achèvement de la première phase de la déviation d'Aigueblanche et de son ouvrage de protection.

- Le deuxième protocole (Tarentaise II) signé en janvier 1986 pour la période 1986-1991 prévoit l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 90 entre Feissons et Moutiers, et l'aménagement de l'étrémité du Siaix. Ces réalisations, qui en constituent le « noyau central », doivent intervenir avant l'hiver 1991-1992 pour un coût estimé à 600 millions de francs, cofinancé par l'État et le département.

- L'avenant au protocole « Tarentaise II » signé le 21 avril dernier a porté le coût de 600 à 796 millions de francs (valeur mars 1989), assuré par l'État à 41,7 % et par le département à 58,3 %.

Cet avenant prévoit en outre le financement de la déviation d'Albertville (coût 263,5 millions de francs cofinancé à 50 % par l'État et la région), l'aménagement entre Albertville et Feissons-sur-Isère (coût 276 millions de francs, financement à 100 % par l'État) et l'aménagement, en amont, de Moutiers, dans la limite de 170 millions de francs, auxquels s'ajoutent quatre opérations ponctuelles, d'un coût global de 62 millions.

En 1989, les investissements routiers inscrits sur le programme de la Tarentaise (RN 90 et rajouts) s'élèvent à 316,7 millions de francs en autorisations de programme État et 67,9 millions de francs en fonds de concours. Le budget pour 1990 engage les derniers crédits se rapportant à cette opération en vue de son achèvement en 1991, conformément aux engagements des pouvoirs publics pour faire face à l'organisation des jeux olympiques d'hiver.

b) *Le plan routier Transmanche*

Lancé en janvier 1986, le plan routier Transmanche a pour vocation d'assurer l'accueil du lien fixe pour sa mise en service, prévue en mai 1993.

En faisant approuver, par décret du 18 mars 1988, un nouveau schéma directeur routier, le Gouvernement s'est engagé à achever la rocade du littoral (liaison Rouen-Abbeville et Boulogne-frontière belge) à deux fois deux voies, avec caractéristiques autoroutières, à l'horizon de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

● *De 1986 à 1988*, 885 millions de francs (dont 550 de l'État) ont été consacrés au plan routier Transmanche dans le cadre des avenants aux contrats de plan Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie signés début 1986.

● *En 1989*, l'État a prévu d'accentuer de façon significative cet effort en réservant une dotation de 570 millions de francs qui, s'ajoutant à 350 millions de fonds de concours des collectivités locales, permettra de dégager plus de 900 millions de travaux au profit des infrastructures de cette rocade. Tous ces aménagements figurent dans les volets Transmanche des contrats liant l'État aux régions concernées et bénéficient d'une clef de financement préférentielle : deux tiers État — un tiers régions (et collectivités locales), étant précisé qu'en Haute-Normandie les deux tiers de l'État seront constitués pour moitié par le budget et par la société de l'autoroute Paris-Normandie.

Les principales opérations qui doivent être financées en 1989 concernent :

— dans le Nord-Pas-de-Calais (RN 1), notamment, l'achèvement des travaux de mise à deux fois trois voies de la rocade urbaine

de Dunkerque, de la route nouvelle Calais - A 26 et A 26 - Marck, ainsi que le lancement des travaux de la route nouvelle Coughain-limite du Pas-de-Calais et frontière belge-rocade urbaine Sud de Dunkerque ;

— en Picardie, la poursuite des travaux de la rocade Ouest d'Abbeville et le lancement des études de l'accueil des autoroutes à Amiens ;

— en Haute-Normandie (RN 28 et RN 27), notamment, la poursuite des travaux de la voie nouvelle entre Rocquement et Neufchâtel-en-Bray, ainsi que le lancement des acquisitions foncières des voies nouvelles entre Neufchâtel-en-Bray, Callengeville, et Blangy-sous-Bresle.

C. — LE SACRIFICE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN

1. La politique suivie

Afin de préserver l'état du patrimoine routier et d'améliorer la qualité du service à l'usager, la politique d'entretien routier actuellement menée comporte quatre groupes d'actions.

a) *Le renforcement des ouvrages d'art et des chaussées*

● Le renforcement des ouvrages d'art

L'entretien courant des ouvrages d'art comprend la surveillance, les visites périodiques et les travaux d'un montant inférieur à 300 000 francs dont les crédits sont globalisés avec ceux des chaussées et qui sont financés à l'initiative des directions départementales de l'équipement.

Les réparations individuelles d'ouvrages dépassant 300 000 francs et celles réalisées simultanément avec le renforcement des chaussées coordonné par itinéraire sont individualisées, programmées et financées au niveau central.

● Le renforcement de chaussées coordonné par itinéraire

Les renforcements de chaussée ont pour but la mise hors gel des itinéraires afin de maintenir la circulation des poids lourds en toute période. Ils s'accompagnent de divers travaux d'amélioration d'infrastructures ayant pour objet d'améliorer la sécurité des axes.

A la fin de l'année 1989, près de 20 000 kilomètres de routes nationales seront renforcés, depuis le lancement, en 1969, de ce programme d'entretien. Votre rapporteur déplore cependant la nette décélération de ces travaux depuis trois ans, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	Moyens financiers en millions de francs)	Linéaire traité (2) (kilomètres)	Situation cumulée (kilomètres)
31 décembre 1988	1 074	600	19 705
31 décembre 1989	642 (1)	276	19 981
31 décembre 1990 (1)	390	200	20 181

(1) Dont 100 MF actuellement réservés dans le cadre des mesures de régulation budgétaire.
 (2) Non compris les traverses dont le renforcement avait été différé.

b) *Les programmes d'actions spécifiques d'entretien des chaussées*

• **Le programme d'entretien préventif**

Le programme d'entretien préventif qui se poursuit depuis une dizaine d'années a pour but d'assurer la préservation des qualités des chaussées neuves ou renforcées avant que des détériorations importantes ne surviennent. Il se rapporte au réseau suivant :

	Moyens financiers (millions de francs)	Longueur du réseau concerné (kilomètres)
1988	830	22 100
1989	850	22 430
1990	860	22 600

Dans le même esprit, un programme spécifique concerne les autoroutes non concédées, qui devraient bénéficier d'une dotation de 315 millions de francs en 1990 pour un réseau de 1 500 kilomètres.

• **Le programme spécifique d'entretien curatif**

Outre l'entretien courant des chaussées, la nécessité d'un traitement plus soutenu de certaines voies non renforcées s'est imposé compte tenu de l'âge de ces routes. C'est l'objet d'un programme qui a débuté en 1985 et qui inclut l'imperméabilisation des chaussées et l'amélioration de l'écoulement des eaux. Il s'applique aux itinéraires dont le renforcement n'est pas prévu à court terme.

- 112 km ont été réalisés en 1985 pour 33 millions,
- 235 km ont été réalisés en 1986 pour 58 millions,
- 176 km ont été réalisés en 1987 pour 65 millions,
- 169 km ont été réalisés en 1988 pour 54 millions,
- 148 km ont été réalisés en 1989 pour 62 millions.

Pour 1990, 180 kilomètres sont prévus pour un montant de 65 millions de francs.

c) L'entretien courant

Depuis 1988, les dotations afférentes à l'ensemble de l'entretien courant (petit entretien des chaussées et des ouvrages d'art, entretien des dépendances, moyens en matériels et en carburant des parcs, dépenses d'énergie électrique, viabilité hivernale) sont regroupées sur un même chapitre budgétaire ouvert aux D.D.E. de manière globalisée, qui peuvent ainsi adapter leurs moyens financiers aux contraintes locales.

L'ensemble de ces actions représente un effort financier de 850 millions de francs en 1988 et 1989 et devrait s'élever à 890 millions en 1990.

d) L'équipement du réseau et la modernisation des services

Les efforts d'équipement du réseau et de modernisation des D.D.E. qui ont à leur charge les actions d'entretien ont été poursuivis et amplifiés notamment par la modernisation des matériels, permettant d'accroître très sensiblement les performances.

2. Les dotations budgétaires

a) Le renforcement des ouvrages d'art et des chaussées

Les moyens budgétaires consacrés au renforcement des chaussées et des ouvrages d'art sont retracés dans le tableau suivant, qui met particulièrement en valeur la régression des crédits depuis deux ans :

(En millions de francs)

	Montant des crédits		
	1988	1989	1990
Renforcements des ouvrages d'art	226,6	226,6	230,6
Renforcements coordonnés des chaussées .	f 074	642	390
Ensemble	1 300,6	868,6	620,6

b) *L'entretien routier*

Pour soutenir l'ensemble des actions d'entretien routier décrites ci-dessus, les moyens budgétaires disponibles figurent dans le tableau récapitulatif suivant :

Entretien routier Répartition des ressources budgétaires

(En millions de francs)

Nature des actions	Montant des crédits		
	1988	1989 (1)	1990 (1)
I. — Entretien courant :			
<i>a) Dotation globalisée</i> (entretien courant des R.N., A.R.N.C., et ouvrages d'art, consommation d'énergie électrique, carburants, fonctionnement de la viabilité hivernale, matériel courant des parcs et des subdivisions)	868.5	873.7	870
<i>b) Signalisation horizontale</i> (53.42/20) ..	172	172	172
II. — Programmes d'entretien :			
— Préventif	821	851	890
— A.R.N.C. (2)	344	325 (3)	330
— Programme spécifique d'entretien curatif	55	62	65
III. — Équipement du réseau, modernisation des services, opérations diverses	235.8 (1)	220.6 (4)	218.8
IV. — Chaussées de Paris (P.M.) (5)	52.6	72.6	74
Totaux	2 548,9	2 576,9	2 619,8
(1) Prévisions. (2) A.R.N.C. : autoroutes non concédées. (3) Dont 361,2 MF de 53-42 20. (4) Dont 37,3 MF de 53-42 30 pour la construction et la réparation des parcs et centres d'entretien. (5) Sur le chapitre 44-42 10.			

D. — LES RÉSULTATS ENCORE DÉCEVANTS DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Les crédits budgétaires disponibles

Les crédits consacrés à l'amélioration de la sécurité routière dans le budget de 1990 traduisent l'effort de l'État pour assurer, autant que possible, les missions qui lui sont dévolues en matière de sécurité et circulation routières.

Les idées directrices qui ont inspiré ce budget s'articulent autour de quatre objectifs essentiels.

a) *L'aménagement du réseau national*

La poursuite de l'effort entrepris en 1989 concernant les aménagements de sécurité des infrastructures a pour but la poursuite de la résorption des principales zones d'accumulation d'accidents et la réalisation d'opérations de sécurité exécutées dans de brefs délais, à l'initiative des directions départementales de l'équipement, pour de petites corrections d'infrastructures.

En 1987 et 1988, 123 aménagements importants de sécurité ont été réalisés : 85 dossiers devraient être traités en 1989 et 80 « points noirs » pourraient être résorbés en 1990.

Au total, un montant de 270 millions de francs sera consacré aux opérations de sécurité sur le réseau national.

b) *L'encouragement aux initiatives locales de sécurité routière*

La politique d'actions locales sera développée grâce à un doucement des moyens qui y sont consacrés. Il est ainsi prévu une augmentation de 10 millions de francs des crédits mis à la disposition des préfets.

Par ailleurs, la politique contractuelle menée avec les collectivités territoriales sera relancée sur des bases nouvelles.

c) *L'action sur les comportements*

Le Gouvernement est favorable à la poursuite des actions de mobilisation de l'opinion publique et de responsabilisation des usagers visant à modifier les comportements.

Dans ce but, les actions de communication, dont les crédits avaient été fortement revalorisés en 1989 (+ 40 %) resteront soutenues.

Par ailleurs, le montant des crédits réservés à l'attribution de subventions aux associations contribuant, sur la base d'un programme d'actions, à la prévention des accidents, s'élèvera à 8 millions de francs en 1990.

d) *La formation des conducteurs*

En ce qui concerne la formation des conducteurs, le programme national de formation, dont la mise en œuvre a commencé en 1989, se poursuivra en 1990.

Ce programme est destiné à constituer une référence pédagogique unique pour les élèves, les formateurs et les examinateurs.

Par ailleurs, la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite sera poursuivie pour faciliter et intensifier sa mise en œuvre.

Globalement, le montant des crédits affectés au fonctionnement et aux investissements concernant la formation et le contrôle de l'aptitude des conducteurs sera, hors dépenses de personnels, de 52,2 millions de francs en 1990.

*
* *

Outre le budget destiné à la direction de la sécurité et de la circulation routières, l'État consacrera 205 millions de francs (valeur 1989) au projet SIRIUS de circulation routière dans le cadre du contrat de plan État-région Ile-de-France, et ce, pendant la durée du plan.

Ce projet vise, par une information en temps réel des automobilistes, à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes routiers en Ile-de-France.

Par ailleurs, le montant des crédits d'entretien des équipements d'exploitation routière s'élèvera à 58,5 millions de francs en 1990, soit une progression de 16 % par rapport à 1988.

Compte tenu de ces éléments, les moyens financiers qu'il est proposé d'affecter à la sécurité et à la circulation routières sont résumés dans le tableau qui suit (en millions de francs) :

	Budget 1989	Projet de loi de finances 1990	Variation 1990/1989
Dépenses ordinaires	367,5	372,5	+ 1,4 %
Dépenses en capital: autorisations de programme	412,0	461,9	+ 12,1 %
Crédits de paiement	228,3	397,6	+ 74,2 %

En ce qui concerne le permis à points, l'achèvement de l'informatisation du fichier national du permis de conduire, préalable à la mise en place de ce système institué par la loi n° 89-569 du 10 juillet 1989, devrait nécessiter des crédits évalués à 70 millions de francs. Cette question relève d'ailleurs du ministère de l'Intérieur qui en est le gestionnaire.

2. Les résultats de la sécurité routière

Après un bilan favorable enregistré en 1987, on a globalement constaté une détérioration de la sécurité routière en 1988, ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants :

- 175 887 accidents corporels, soit + 2,9 % par rapport à 1987,
- 10 548 tués, soit + 7 %,
- 244 042 blessés, soit + 2,7 %.

Le taux de mortalité pour 100 accidents corporels est passé de 5,8 en 1987 à 6 en 1988.

En réalité, 1988 a été une année contrastée : à une première période, de janvier à juillet, très défavorable, où l'augmentation du nombre de tués a été de près de 16 % par rapport aux sept premiers mois de 1987, a succédé une deuxième phase, d'août à décembre, où la tendance défavorable a été totalement inversée : - 4,6 % de tués sur les cinq derniers mois de 1988, par rapport à la même période de 1987. L'action du Gouvernement a ainsi induit une modification des comportements au volant, en déclenchant une véritable prise de conscience dans l'opinion à partir de l'été.

L'effort de prévention et de surveillance du réseau routier, combiné à la mobilisation progressive de l'opinion, a ainsi permis de renverser l'évolution initiale défavorable de l'année : près de 900 vies humaines ont été épargnées durant les cinq derniers mois de 1988.

L'évolution constatée depuis cinq ans, ainsi qu'elle ressort des tableaux ci-après, montre que la tendance est plutôt positive : le nombre d'accidents corporels a diminué de 12 %, celui des blessés de 14 % et celui des tués de 8 %. Elle n'empêche malheureusement pas la France de rester, envers et contre tout, l'un des pays d'Europe où les routes sont les plus meurtrières, bien loin derrière la Grande-Bretagne, la République fédérale d'Allemagne ou l'Italie.

**Évolution depuis cinq ans
Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés
(Indice base 100 en 1984)**

Accidents corporels	1984	1985	1986	1987	1988
Rase campagne	53 603 100	51 131 95	51 736 97	47 450 89	49 164 92
Milieu urbain	145 851 100	139 965 96	132 890 91	123 544 85	126 723 87
Ensemble des réseaux	199 454 100	191 096 96	184 626 93	170 994 86	175 887 88

Tués	1984	1985	1986	1987	1988
Rase campagne	7 192 100	6 546 91	6 876 96	6 213 86	6 690 93
Milieu urbain	4 333 100	3 901 90	4 085 94	3 642 84	3 858 89
Ensemble des réseaux	11 525 100	10 447 91	10 961 95	9 855 86	10 548 92

Blessés	1984	1985	1986	1987	1988
Rase campagne	88 741 100	84 635 95	84 285 95	76 617 86	78 590 89
Milieu urbain	193 744 100	186 110 96	174 730 90	161 021 83	165 452 85
Ensemble des réseaux	282 485 100	270 745 96	259 015 92	237 638 84	244 042 86

Bilan statistique de la sécurité routière au cours des six premiers mois de 1989

I. -- Bilan des six premiers mois de 1989 par rapport au six premiers mois de 1988

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
6 mois 1989	81 597	4 684	25 829	86 166	111 995
6 mois 1988	86 849	4 999	28 161	91 834	119 995
Différence	- 5 252	- 315	- 2 332	- 5 668	- 8 000
Pourcentage	- 6,0 %	- 6,3 %	- 8,3 %	- 6,2 %	- 6,7 %

II. -- Bilan mois par mois

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Janvier 1989	13 486	805	4 122	14 270	18 392
1989-1988	- 1 031	- 49	- 542	- 1 009	- 1 551
% d'évolution	- 7,1 %	- 5,7 %	- 11,6 %	- 6,6 %	- 7,8 %
Février 1989	11 842	678	3 574	12 823	16 397
1989-1988	- 1 307	- 69	- 598	- 764	- 1 362
% d'évolution	- 9,9 %	- 9,2 %	- 14,3 %	- 5,6 %	- 7,7 %
Mars 1989	13 727	782	4 339	14 211	18 550
1989-1988	- 111	+ 13	+ 87	- 314	- 227
% d'évolution	- 0,8 %	+ 1,7 %	+ 2,0 %	- 2,2 %	- 1,2 %
Avril 1989	13 061	769	4 182	14 071	18 253
1989-1988	- 565	+ 39	- 364	- 474	- 838
% d'évolution	- 4,1 %	- 4,8 %	- 8,0 %	- 3,3 %	- 4,4 %
Mai 1989	14 151	797	4 598	14 828	19 426
1989-1988	- 1 862	- 114	- 881	- 2 414	- 3 295
% d'évolution	- 11,6 %	- 12,5 %	- 16,1 %	- 14,0 %	- 14,5 %
Juin 1989	15 330	853	5 014	15 963	20 977
1989-1988	- 376	- 57	- 34	- 693	- 727
% d'évolution	- 2,4 %	- 6,3 %	- 0,7 %	- 4,2 %	- 3,3 %

3. Les mesures mises en œuvre

a) Les Plans départementaux d'actions de sécurité routière (P.D.A.S.R.)

Lancés par les circulaires du Premier ministre en date du 11 août 1987 et du délégué interministériel à la sécurité routière des 13 novembre 1987 et 19 janvier 1989, les P.D.A.S.R. constituent un cadre de cohérence de la politique départementale menée en matière de sécurité routière. Pour ce faire, ils rassemblent l'ensemble des actions et initiatives publiques et privées tendant à l'amélioration de la sécurité routière dans le département.

Établi sur la base d'un bilan complet et rigoureux à partir de la synthèse départementale des enquêtes R.E.A.G.I.R. et des exploitations des éléments recueillis par l'Observatoire régional de sécurité routière, le plan fait le lien entre le diagnostic et la mise en œuvre des actions dans tous les domaines d'intervention.

Le plan annuel fédère, en effet, l'ensemble des initiatives dans les domaines de l'infrastructure, de l'éducation, de la formation (en particulier mise en œuvre de l'apprentissage anticipé de la conduite), de l'information, de la surveillance et du contrôle, avec l'aide des forces de police et de gendarmerie et en collaboration avec les procureurs de la République.

86 plans d'actions de sécurité routière avaient été reçus au cours de l'année 1988, 95 l'ont été au 1^{er} août 1989. Ils sont le reflet du fort développement de l'implication locale contre ce fléau, aussi bien dans l'Administration que dans les collectivités locales et les milieux associatifs et professionnels.

Ces plans sont riches de nombreuses propositions d'actions, en particulier en matière d'éducation et d'information, généralement financées de façon paritaire entre l'État et les acteurs locaux : elles représenteront, pour 1989, une participation financière de l'État de l'ordre de 15 millions de francs.

Associés à la nouvelle procédure des contrats de programmes locaux de sécurité routière, les plans départementaux d'actions de sécurité routière constituent les supports essentiels des politiques locales en la matière et le relais de la politique nationale.

b) Les nouveaux contrats « objectif — 10 % »

A la suite des résultats positifs des contrats « d'objectifs — 10 % » menés ces dernières années, mais dont la période de validité s'achevait à fin 1988, le Gouvernement a décidé d'en proposer aux collectivités locales une nouvelle définition, qui sera mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 1990 et dotée d'une subvention budgétaire de 42 millions de francs.

Les contrats sont proposés à toute collectivité locale, ou groupement de collectivités, d'au moins 30 000 habitants.

Ils ont pour but l'élaboration de programmes annuels d'actions de sécurité routière financés, à parité, par l'État et les collectivités et contenant toute mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière : analyse des données et diagnostic, infrastructure, éducation, formation, information, surveillance et contrôle, alerte et secours.

Afin de privilégier les actions portant sur le comportement du conducteur, les dépenses relatives à l'infrastructure (étude ou aménagement) et celles d'équipement pour l'alerte ou les secours seront globalement plafonnées à 50 % du montant du contrat.

Les contrats entre l'État et les collectivités locales seront signés annuellement à partir de 1990 et renouvelables au maximum deux fois sur les années 1991 et 1992.

La méthode partenariale d'élaboration doit avoir pour effet d'intégrer ces contrats dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière et de rechercher, le cas échéant, une cohérence avec les autres contrats État-collectivités.

La contribution annuelle de l'État sera calculée sur la base de un franc par habitant, plafonnée à 800 000 francs et avec un montant minimum de 50 000 francs pour les collectivités dont la population est comprise entre 30 000 et 50 000 habitants et de 300 000 francs pour les départements. En aucun cas, la contribution de l'État n'excèdera celle de la collectivité co-contractante.

L'État versera à la collectivité une prime de 0,5 franc par habitant si le nombre d'accidents corporels sur le territoire considéré a été réduit :

- d'au moins 10 % entre l'année de référence (précédant la signature du contrat) et la première année du contrat,
- d'au moins 15 % entre l'année de référence (précédant la signature du premier contrat) et la deuxième année du contrat.

Cette prime, qui devra naturellement être affectée à des actions relatives à la sécurité routière, sera comprise entre 25 000 et 400 000 francs.

c) L'apprentissage anticipé de la conduite

Les circulaires des 3 mai et 26 septembre 1988 ont étendu la possibilité d'apprendre à conduire, dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite (A.A.C.), à l'ensemble des départements métropolitains et d'outre-mer.

Pour la mise en application de la généralisation de cette filière de formation, des réunions d'information ont eu lieu dans tous les départements métropolitains et d'outre-mer pour sensibiliser les divers partenaires à cette opération, qu'il s'agisse des forces de l'ordre, des auto-écoles, des assurances ou du secteur associatif.

Aujourd'hui, plus de 30 000 jeunes en bénéficient. Deux types d'action ont été mis en œuvre et seront poursuivis en 1990 :

- **La promotion de l'A.A.C.** qui a fait l'objet d'une campagne nationale (spot publicitaire diffusé sur l'ensemble des chaînes de télévision en février et mars 1989, distribution de cinq millions de dépliants adressés aux préfetures, auto-écoles et sociétés d'assurances), relayée, au niveau local, dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière. Au cours du dernier trimestre de l'année 1989, une campagne d'information complémentaire sera menée à l'échelon national.

- **L'amélioration de la mise en œuvre de l'A.A.C. :** une action de formation de l'ensemble des enseignants de la conduite, dans le cadre du programme national de formation à la conduite défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, devait débiter en automne.

d) *La sécurité des véhicules*

- **Le contrôle technique des véhicules d'occasion**

— Le Gouvernement a engagé, en 1985, la mise en place du contrôle technique obligatoire pour les véhicules âgés de plus de cinq ans faisant l'objet d'une transaction. Toutefois, ce système reste aujourd'hui incomplet car il ne concerne qu'une part minoritaire du parc et n'entraîne pas obligatoirement la réparation des véhicules défectueux.

— En juillet 1988, le Conseil de la Communauté économique européenne a adopté une directive, complémentaire de celle de 1977, étendant le contrôle périodique aux camionnettes de plus de quatre ans d'âge, tous les deux ans, avec mise en place au plus tard le 1^{er} janvier 1993 dans les États-membres. L'extension de cette directive aux voitures particulières n'est toutefois prévue que pour une étape ultérieure non encore définie.

— En conséquence, le Comité interministériel de la sécurité routière du 27 octobre 1988 a demandé aux ministères concernés d'élaborer, pour la fin 1989, un projet d'extension du contrôle

technique sur la base d'un contrôle périodique assorti d'une obligation de réparer les principaux organes de sécurité et effectué par des opérateurs indépendants de la profession de la vente et de la réparation automobiles. Les voitures particulières de plus de cinq ans d'âge seraient soumises à ce contrôle périodique tous les trois ans. Le régime applicable aux camionnettes serait celui défini par la directive communautaire. Le démarrage du contrôle aurait lieu en 1990.

Les travaux préparatoires à l'élaboration des textes réglementaires ont fait apparaître la nécessité d'une phase transitoire où le nombre des véhicules contrôlés et la sévérité du contrôle devront être modulés afin de rendre ce contrôle économiquement et socialement acceptable dans sa phase de démarrage.

Par ailleurs, certaines objections juridiques ont été prises en compte par l'adoption, le 10 juillet 1989, d'une disposition législative prévoyant l'indépendance des contrôles et la possibilité d'organiser la profession en réseaux.

Sur ces bases, la mise au point de l'ensemble des textes réglementaires se poursuit, en liaison avec les parties concernées, de façon à permettre leur publication dès la fin de l'année 1989.

● **La remise en conformité des véhicules gravement accidentés**

Depuis le 1^{er} juin 1986, les véhicules légers gravement accidentés font l'objet d'un retrait conservatoire de la carte grise et d'une remise en conformité aux normes de sécurité.

La mise en œuvre de cette mesure est effectuée par les forces de police et de gendarmerie qui peuvent procéder au retrait conservatoire du certificat d'immatriculation du ou des véhicules impliqués, si leur état le justifie. Seul le rapport d'un expert peut permettre la restitution du document avant réparation, si le véhicule n'est pas considéré comme dangereux, ou après celle-ci.

Outre la remise en état satisfaisante des véhicules gravement accidentés, ce dispositif joue un rôle dissuasif face à certaines pratiques frauduleuses qui associent la mise en épave d'un véhicule et l'utilisation de sa carte grise, au profit de véhicules volés ou reconstitués dans des conditions de sécurité aléatoires.

En 1988, près de 126 000 cartes grises ont été retirées et 28 000 véhicules déclarés par l'expert soit irréparables, soit à détruire par le propriétaire.

e) L'instauration du permis à points

L'objectif du permis à points qui vient d'être institué par la loi n° 89-469 du 10 juillet dernier est à la fois pédagogique et dissuasif. Ce système améliore la progressivité des sanctions et permet de traiter différemment le conducteur qui commet occasionnellement une erreur de conduite, et celui qui ignore constamment les règles élémentaires du Code de la route. Le premier aura un permis fragilisé et sera donc incité à un respect plus rigoureux de la réglementation, le second verra son permis annulé et devra donc le repasser.

Les principes de fonctionnement sont les suivants :

- le permis est doté, lors de sa délivrance, d'un capital de points, dont le montant sera fixé par décret ;
- chaque infraction grave (alcool, vitesse excessive, non respect d'un feu rouge...) est affectée d'un certain nombre de points de mémoire ;
- la condamnation pour l'une de ces infractions entraîne automatiquement le retrait des points correspondants ;
- lorsque le capital de points est épuisé, le permis est annulé, et son titulaire doit attendre six mois avant de le repasser ;
- en l'absence d'infractions pendant trois ans, le capital de points initial est reconstitué ; il peut l'être également, au moins partiellement, si le conducteur se soumet à une formation spécifique comportant un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route.

Le barème des points sera également fixé par décret ; il est actuellement envisagé que le capital points soit épuisé après deux délits graves ou trois à six contraventions selon leur gravité.

En conclusion, ce système de permis à points doit responsabiliser les conducteurs, la validité de leur permis de conduire étant directement liée à leur comportement.

Son entrée en vigueur est toutefois suspendue à l'achèvement de l'informatisation du fichier des permis de conduire, sorte de « serpent de mer » que votre rapporteur est obligé d'évoquer chaque année.

**II. — LES VOIES NAVIGABLES :
UN SECTEUR A L'ABANDON
MALGRÉ L'IMMINENCE
DES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES**

A. — DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES QUI RESTENT DÉCEVANTS

1. Les idées directrices du budget pour 1990

Les idées directrices ayant inspiré la préparation du budget 1990, qui ne diffèrent guère, d'ailleurs, de celles retenues pour le budget précédent, sont les suivantes :

- accorder la priorité à l'entretien et à la restauration du réseau existant, en privilégiant les opérations d'amélioration de la sécurité ; à cet effet, un programme « sécurité » pluri-annuel d'un montant total de 500 millions de francs a été arrêté en 1987 ; 36 millions de francs ont déjà été financés en 1987, 55,1 millions de francs en 1988 et 76,7 millions de francs sont prévus en 1989 (fonds de concours inclus). Cet effort sera poursuivi en 1990 ;

- poursuivre les aménagements de liaisons navigables conformément aux objectifs du X^e Plan :

- aménagement des liaisons franco-belges (Deûle et Lys mitoyenne) inscrit au contrat de plan,

- aménagement du canal du Rhône à Sète (déviation d'Aigues-Mortes et aménagement de la section courante du canal) inscrit au contrat de plan,

- approfondissement de la Moselle inscrit au contrat de plan mais qui suppose un accord préalable avec la République fédérale d'Allemagne et le Luxembourg ;

- remise en état des ouvrages de navigabilité de la Loire.

2. Les dotations accordées

a) *L'entretien des infrastructures*

L'ensemble des dotations consacrées aux investissements et à l'entretien des infrastructures fluviales était de 343 millions de francs en 1988 (en dotations initiales), de 399,4 millions de francs en 1989 et n'atteindra que 396,9 millions de francs en 1990 ; ce léger recul consiste, en réalité, en une reconduction des crédits, compte tenu d'un transfert en dotation générale de décentralisation.

Le tableau suivant rend compte des enveloppes des crédits d'équipement, d'entretien et d'exploitation par chapitre budgétaire pour les années 1988, 1989 et 1990.

En millions de francs

	Francs courants			Francs constants 79		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Entretien et exploitation	103,0	118,1	118,1	48,3	54,0	51,5
Équipement et grosses réparations.	240,0	279,3	276,76	112,56	127,64	120,78
Ports fluviaux et infrastructures fluviales de plaisance (subventions).	2,0 (LFR)	2,0	2,0	0,94	0,91	0,87

b) Le développement des infrastructures

Le tableau suivant rend compte des taux d'augmentation des différents chapitres intéressant l'infrastructure des voies navigables :

En millions de francs

	1988			1989			1990		
	D.O.	A.P.	C.P.	D.O.	A.P.	C.P.	D.O.	A.P.	C.P.
Titre III Entretien et exploitation .	103,0			118,1			118,1		
Titre IV Aide à la batellerie et exploitation des V.N.	78,94			76,94			76,94		
Titre V Équipement et grosses réparations		240,0	240,0		279,3	289,3		276,76	274,26

Les dotations 1989 et 1990 aux régions Picardie, Bretagne et Pays de la Loire concernant les transferts de voies navigables ne sont pas incluses dans ces tableaux en autorisations de programme et en crédits de paiement.

De plus, le blocage en cours sur le budget 1989 (chapitre 53-45 article 20) de 13,9 millions de francs en autorisations de programme et de 14,2 millions de francs en crédit de paiement n'est pas pris en compte (1).

Dotation 1990 : différence en % par rapport à :

	1988			1989		
	D.O.	A.P.	C.P.	D.O.	A.P.	C.P.
Titre III Entretien et exploitation .	+ 14,7			0		
Titre IV Aide à la batellerie et exploitation des V.N.	- 2,5			0		
Titre V Équipement et grosses réparations		+ 15,3	+ 14,3		- 1,0	- 5,2

(1) CF page 50.

En matière de voies navigables, s'adjoignent aux chapitres budgétaires consacrés au réseau, ceux relatifs aux interventions en faveur de la batellerie et à l'exploitation réglementée des voies navigables.

- Pour la batellerie (chapitre 45-47), le projet de loi de finances pour 1990 cherche à concilier une préoccupation générale de rigueur budgétaire et la nécessité d'activer la préparation du secteur du transport fluvial de marchandises à l'ouverture prochaine du marché européen.

Il est en particulier marqué par la mise en œuvre de l'action d'assainissement structurel décidée au niveau communautaire à l'égard de ce secteur et par celle d'un plan de même inspiration, mais spécifique, qu'à la demande de la France, ledit règlement a autorisé les États-membres à prévoir en faveur de leurs bateaux de moins de 450 tonnes de capacité. Ce plan fera ainsi suite à celui, économique et social, appliqué de 1986 à 1988 et prolongé sous une forme amendée en 1989. Comme le dispositif communautaire, il inclura une contribution financière des professionnels intéressés (environ 5 millions de francs par an).

Quant à l'armement rhénan français, en même temps qu'il devrait bénéficier des effets de l'action précitée, il poursuivra sa restructuration et son redressement, sans qu'il soit nécessaire, affirme le Gouvernement, de mettre en place de nouveaux concours financiers complémentaires de ceux alloués en 1987 et 1988.

Ceci conduit à prévoir pour 1990 une dotation de 38 millions de francs, identique à celle votée pour 1989. En 1988 et 1987, elle était respectivement de 40 et 42,2 millions de francs.

- Pour l'exploitation des voies navigables, (chapitre 44-41), sa dotation est versée à l'Office national de la navigation (O.N.N.) à titre de subvention de fonctionnement. Elle s'ajoute aux recettes que l'établissement tire de son activité propre et au produit des taxes de visa et d'exploitation instituées à son profit sur les transports fluviaux.

Liés au trafic, ce dernier produit a décrû de façon importante au fil du temps, et ce encore en 1987. La situation financière de l'Office s'en est trouvée très tendue, obligeant notamment, à la suite de déficits persistants, à des compressions de personnel des plus sévères.

A partir de 1987 et surtout en 1988, la situation a pu être redressée et l'établissement a retrouvé des résultats positifs. Il devrait en être de même pour 1989, sous l'effet d'une constante rigueur et d'une amélioration des trafics qui tend à se confirmer. Mais l'équilibre n'en reste pas moins précaire, les bénéficiaires enregistrés dernièrement étant, pour une bonne part, issus de la réalisation d'éléments d'actif.

Dès lors, l'O.N.N. n'a d'autre choix que de poursuivre en 1990 l'effort entrepris. Il lui faut toutefois pour cela pouvoir s'appuyer sur une contribution de l'État qui rende objectivement possible l'équilibre en fin d'exercice, compte tenu que plus de 60 % de ses dépenses d'exploitation correspondent à des charges de personnel et qu'il est en outre chargé, pour le compte de l'État, de l'exploitation de passages dits « spéciaux » (traction de bateaux en souterrain) en l'occurrence déficitaires.

Ceci justifie que ne puisse être demandé pour 1990 moins que la reconduction en francs courants de la dotation de 1989, soit 38,9 millions de francs, elle-même égale à celle des trois années précédentes. Votre rapporteur considère même qu'une reconduction en francs constants présenterait l'avantage de marquer l'intérêt des pouvoirs publics en la matière.

Parallèlement, continueront d'être explorées et, chaque fois que possible, mises en œuvre, toutes les dispositions permettant à l'établissement de développer son rôle de prestataire de services au bénéfice de la voie d'eau et, partant, ses ressources propres.

Concluant ce volet budgétaire, votre rapporteur souhaite préciser ici diverses dispositions, plus favorables au secteur des voies navigables, intervenant parallèlement au budget pour 1990.

Il se félicite ainsi de la dotation de 150 à 200 millions que devrait accorder, à ce secteur, le collectif budgétaire pour 1989, ainsi que la décision de débloquer les 14 millions d'autorisations de programme gelés en début d'année.

Il tient à souligner également l'amendement retenu à l'Assemblée nationale tendant à autoriser la déduction, à hauteur de 50 %, de la T.V.A. sur le carburant utilisé par les bateliers.

B. — UNE POLITIQUE DES VOIES NAVIGABLES BIEN INDÉCISE

1. Un développement des infrastructures réduit à la portion congrue

Depuis des années, votre rapporteur s'insurge contre la politique -- ou l'absence de politique? — suivie par le Gouvernement en matière de développement de notre réseau fluvial qui témoigne du manque absolu d'imagination et d'ambition de notre pays alors même que la République fédérale d'Allemagne est sur le point d'achever la liaison Rhin-Main-Danube.

Les réalisations effectuées au cours de l'année écoulée témoignent de cette indigence.

a) *Les décisions du Comité interministériel du 31 juillet 1987*

L'année 1987 avait été source de satisfaction pour les professionnels du transport fluvial.

Les pouvoirs publics avaient ainsi décidé, d'une part, la mise à grand gabarit de la Saône, opération qui comporte à la fois la dérivation de Mâcon (3,5 km) et des aménagements de la Saône entre Châlon et Saint-Symphorien (65 km), d'autre part, la réalisation d'une première section Laperrière-Tavaux (12,5 km) de la liaison Saône-Rhin, enfin la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse de la liaison Saône-Rhin (15 km).

b) *La mise en œuvre de ces décisions*

● **Sur le plan des procédures administratives :**

Le décret prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique de la liaison Saône-Rhin est intervenu, ainsi que le décret autorisant les travaux entre Laperrière et Tavaux, imposé par la loi du 4 janvier 1980.

Une convention entre la C.N.R. et l'État, concernant la dérivation de Mâcon, est actuellement en cours de signature.

● **Sur le plan de la réalisation physique :**

Pour ce qui concerne la dérivation du pont de Mâcon, les acquisitions foncières sont sur le point d'être achevées.

Par ailleurs, le programme des dépenses d'investissement 1988 et 1989 pour la réalisation de la dérivation de Mâcon a été soumis au Conseil de direction du F.D.E.S. qui a donné son accord le 29 juin 1989 (57,2 millions de francs en 1989). Les travaux sont en cours, à échéance d'achèvement de trois ans.

En ce qui concerne l'ensemble du dossier des aménagements fluviaux prévus lors de la réunion des ministres du 30 juillet 1987, notamment ceux de la Saône et des sections Laperrière-Tavaux et Niffer-Mulhouse d'une part et de l'ensemble de la liaison à grand gabarit du canal du Rhône au Rhin d'autre part, les financements n'ayant pas été réunis, une réflexion est actuellement en cours et des décisions devraient — une fois encore... — être prises ultérieurement.

Pour l'exercice 1990, 3 millions de francs de crédits budgétaires sont inscrits au titre de la liaison Mer du Nord-Méditerranée, pour poursuivre les acquisitions foncières d'opportunité indispensables.

Le Gouvernement précise enfin que « la procédure de l'établissement public de la Seine et de l'Oise n'a pas été poursuivie », mais qu'« une réflexion d'ensemble est en cours ».

c) *Les perspectives d'investissements*

● **Seine-Est (évaluation 16 milliards de francs)**

Le projet de liaison à grand gabarit Seine-Est est inscrit au schéma directeur des voies navigables approuvé par décret du 17 avril 1985. Le financement de la première phase d'aménagement à 1 000 tonnes de Bray-Nogent a été examiné lors du comité interministériel qui s'est tenu le 30 juillet. Toutefois, aucune décision d'engagement des travaux n'est encore intervenue.

● **Seine-Nord (évaluation 8 milliards de francs)**

Divers tracés et différents gabarits ont été envisagés et soumis à la consultation des quatre régions concernées (Picardie, Nord-Pas-de-Calais, Ile-de-France et Haute-Normandie). Un accord s'est manifesté en faveur du tracé par Saint-Quentin. La région Haute-Normandie n'a pas encore fait connaître sa position.

Aucun financement n'est prévu au titre du budget 1990.

● **Liaison Rhin-Rhône (évaluation 16 milliards de francs)**

Aucune décision de principe n'a été prise sur la poursuite ou l'abandon de cette liaison, après les déclarations de M. Pierre Bérégovoy, en 1988, tendant à ne pas mener à son terme cette réalisation.

Votre rapporteur ne peut que déplorer vivement que le rapport qui avait été demandé par le Gouvernement à Mme Yvette Chassagne sur le financement des infrastructures des voies navigables françaises, voici plus d'un an, n'ait toujours pas été rendu public.

2. Un entretien désastreux du réseau existant

L'état du réseau fluvial français est catastrophique ainsi que l'a montré une enquête, portant sur une période de seize mois environ qui a permis d'estimer à *plus de 200 les incidents sérieux qui se sont produits depuis le 1^{er} janvier 1986 jusqu'à mai 1987, sur une partie seulement du réseau des voies navigables (environ 70 % du réseau à grand gabarit, 50 % du réseau petit et moyen gabarits).*

A quoi il convient d'ajouter les incidents dont la réparation a pu être effectuée dans la journée et qui n'ont pas été répertoriés : à titre indicatif, le Service de la navigation de la Seine en a recensé, pour cette même période, environ 170.

Pour ce qui concerne l'ensemble de l'enquête, dans 73 cas l'incident a provoqué l'arrêt de la navigation sur la voie d'eau en cause.

Services	Nombre total d'incidents	Nombre d'incidents ayant provoqué des interruptions de trafic	Nombre de journées d'interruption de trafic sur la voie en cause
S.N. Nancy + D.D.E. Haute-Marne	40	30	121
S.N. Toulouse	12	5	34
S.N. Lyon	123	23	63
S.N. Paris	28	15	140
Total	203	73	358

Il ressort de ce tableau que l'on déplore, chaque semaine, au moins un incident grave, provoquant des interruptions de trafic supérieures à une journée (1).

L'analyse des incidents permet de constater que la presque totalité de ceux-ci survient sur les rivières ou les canaux Fréycinet. Le grand gabarit, plus récent, qui compose un quart du réseau, résiste mieux et, du fait de son importance économique, concentre tous les efforts des Services de navigation en matière de surveillance et de prévention.

La fréquence des principaux incidents peut être classée comme suit : en premier lieu, viennent les incidents aux portes, vannes, ventelles puis les ruptures de digues, enfin, les défaillances de système hydraulique (18 %) et les incidents aux barrages (12 %).

Face à cette situation catastrophique, les crédits budgétaires restent étrangement étales, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant, qui reflète un simple maintien des crédits en francs courants, donc une érosion lente et continue au fil des années :

(En MF)

Années	Entretien-fonctionnement Chapitre 35-41	Grosses réparations Chapitre 53-45 art. 30
1987	106,3	50
1988	103,0	50
1989	118,1	50
1990	118,1	50

(1) Il semblerait que des résultats plus récents montrent une moindre fréquence des incidents, notamment en raison de conditions climatiques plus favorables.

3. Le retard pris face à la concurrence européenne

Les comparaisons entre États membres établies par la Commission des Communautés européennes s'arrêtent en 1981 et ne concernent que les investissements d'infrastructures, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après :

Millions U.C.E.	1977	1978	1979	1980	1981
France	74,49	64,97	68	64	56,4
Belgique	124,60	110,71	118	133	162,6
Pays-Bas	63,60	63,90	49	69	53,5
R.F.A.	234,56	266,42	294	288	276,9

Le tableau suivant présente l'effort financier de la France sur la période 1985-1990 en matière de voies navigables, à rapprocher des données disponibles pour la Belgique, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne, sur la période 1981-1988 et qui font apparaître l'effort important de ces derniers pays en faveur des voies navigables.

France

	1985	1986	1987	1988	1989 (prévisions)	1990 (prévisions)
Entretien						
Budget	98,31	112,6	104,8	103	118,1	118,1
Fonds de concours	13,09	13,93	14,4	12	12	12
Sous-total 1	111,4	126,53	119,2	115	130,1	130,1
Équipement						
Budget	411,4	301,4	238,4	240	281,3	278,8
F.S.G.T.	—	20	17,1	—	—	—
Fonds de concours	110,8	140,5	194,1	79,1	85,1	45
Sous-total 2	522,2	461,9	449,6	319,1	366,4	323,8
Aides à la profession et exploitation des voies navigables						
Budget	88,72	130,77	101,34	79,03	76,94	76,94
Fonds de concours	—	3,14	—	—	—	—
Dispositions	19,44	18,2	11,44	6,69	nd	nd
Sous-total 3	108,16	152,11	112,78	85,72	76,94	76,94
Total général	741,76	740,54	681,58	513,04	573,44	530,84

● **Belgique**

(Unité : Millions de francs français)

	1985	1986	1987	1988
Entretien (y compris les passes maritimes) .	376	397	432	379
Investissements (secteurs budgétisé et débudgétisé)	1 307	1 315	1 315	nd

● **Pays-Bas**

Pour 1988, ce budget a été fixé à 1.13 milliard de francs français.

● **République Fédérale d'Allemagne**

(Unité : Millions de francs français)

	1985	1986	1987
Budget (investissement)	2 611	2 604	2 692
Sous-total	2 611	2 604	2 692
<i>Liaison Rhin-Main-Danube</i>			
Prêt État fédéral	405	405	489
Prêt Land Bavière	202	202	253
Sous-total	607	607	742
Total général	3 218	3 211	3 434

C. — LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU SECTEUR FLUVIAL FRANÇAIS

1. Mettre un terme à la chute continue du trafic fluvial depuis 1980

Cette chute résulte pour une large part d'une diminution du potentiel transportable, les évolutions économiques n'étant pas favorables aux transports des marchandises traditionnellement acheminées par la voie d'eau.

Il faut noter, toutefois, les tendances plus positives de l'évolution du trafic total, qui est retracée dans le tableau suivant (le taux d'évolution porté entre parenthèses correspond à l'évolution par rapport aux douze mois antérieurs) :

Cumul des douze derniers mois arrêté au :	31 décembre 1987	31 décembre 1988	31 décembre 1989
Trafic en millions de tonnes	60,720 (- 3,8 %)	64,586 (+ 6,4 %)	69,629 (+ 14,9 %)
Trafic en milliards de T.K.	7,370 (- 5,1 %)	7,333 (- 0,5 %)	7,990 (+ 11,3 %)
Source : O.N.N.			

L'évolution du trafic par nature de marchandises montre que quatre types de marchandises (produits agricoles, combustibles minéraux solides, hydrocarbures, matériaux de construction ou assimilés) continuent, comme par le passé, de représenter à eux-seuls quelques 80 % du trafic total.

a) *La concentration des types de marchandises transportées*

A l'intérieur de ce groupe, les évolutions sont toutefois contrastées. Ainsi, parallèlement à la reprise du secteur des B.T.P., les **transports de matériaux de construction** ont confirmé leur redressement et accentué encore leur large prééminence. Les tonnages transportés sont toutefois inférieurs de plus de 8 millions de tonnes à ceux de 1980. Les trafics **d'hydrocarbures** ont, pour leur part, enregistré une décroissance modérée, mais ne représentent plus que la moitié environ de ceux de 1980. Les trafics de **produits agricoles**,

victimes de mauvaises récoltes céréalières et de difficultés de commercialisation sur le marché international, ont régressé dans des proportions non négligeables. Quant aux **transports de charbon**, ils ont continué de s'effondrer avec la baisse d'activité des centrales thermiques d'E.D.F.

La chute pour cette seule dernière marchandise a ainsi atteint, depuis 1980, quelques 7,8 millions de tonnes et 1,64 milliard de tonnes/kilomètre, soit une baisse relative de plus de 70 %. Elle est telle qu'avec une hausse soutenue, les **denrées alimentaires et fourrages** tendent de plus en plus à devenir le quatrième produit transporté en importance. Ce rang est d'ailleurs déjà occupé et s'affirme en tonnes/kilomètre depuis la fin 1987. En tonnes, l'écart se resserre continuellement, sans toutefois avoir encore été totalement résorbé.

La baisse du potentiel transportable n'explique pas à elle seule la chute continue du trafic fluvial depuis 1980. Elle résulte également d'une part, d'un niveau insuffisant des infrastructures, d'autre part, d'une perte de compétitivité du mode, liée à son organisation.

b) *Lutter contre les handicaps du transport fluvial français*

La faiblesse du pavillon français sur les transports internationaux par voies navigables est la traduction évidente des handicaps de notre transport fluvial face à la concurrence des batelleries des pays voisins, notamment de Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, qui se révèlent avec plus d'acuité encore dans la perspective du grand marché unique de 1992.

● **La faiblesse des infrastructures**

Face à l'état désastreux du réseau fluvial, les principales orientations de la politique fluviale française ont, au cours de ces dernières années, cherché à favoriser l'entretien et la restauration du réseau. Des moyens financiers nouveaux sont recherchés pour accélérer la réalisation de cet objectif.

Par ailleurs, des contrats ont été prévus au cours du X^e Plan avec les régions Nord-Pas-de-Calais, Lorraine et Languedoc-Roussillon pour la réalisation d'investissements (Deules, Lys, canal du Rhône à Sète, approfondissement de la Moselle).

Votre rapporteur constate une fois de plus, que les actions en faveur de la voie d'eau demeurent au stade de la seule intention et que la solution envisagée consiste, encore et toujours, en un transfert de charge sur les collectivités locales.

● L'organisation de la profession

En matière de réglementation du transport et d'organisation de la profession, il convient de rechercher les assouplissements nécessaires.

Ainsi, pour ce qui concerne le fonctionnement de la profession, et à travers le plan économique et social engagé en 1986, il est nécessaire de parvenir à un certain assainissement du secteur, par l'élimination des bateaux les plus vétustes et la modernisation du parc restant, en vue d'une amélioration de la rentabilité des exploitations.

Ce plan, engagé en 1986, a été reconduit pour 1987 et 1988. Il a été amélioré sur plusieurs points pour 1989 par la création d'aides à la mise aux normes techniques européennes des bateaux, l'ajustement des primes de déchirage pour les bateliers âgés et l'amélioration du dispositif d'aide au départ en retraite des bateliers de plus de 60 ans.

● Les perspectives communautaires

La question longtemps débattue d'une action coordonnée au niveau communautaire pour remédier à la surcapacité structurelle de la flotte fluviale a progressé de façon décisive le 14 mars dernier. C'est à cette date en effet que, moyennant certains amendements et en particulier la possibilité conditionnelle pour les États de traiter spécifiquement leur bateaux d'une capacité inférieure à 450 tonnes, le Conseil des ministres européens des transports s'est accordé sur le projet de règlement qui lui était soumis. Le texte a aussitôt après, été mis au point selon la procédure requise. Tout comme le règlement d'application de commission auquel il renvoie, il a été adopté et publié au Journal officiel des communautés européennes respectivement les 27 et 28 avril.

A ainsi pris effet dès le 1^{er} mai dernier la mesure dite « du vieux pour neuf », dissuasive dès lors que des capacités nouvelles voudront désormais être introduites sur le marché. Quant à l'action d'élimination de cale proprement dite, elle débutera le 1^{er} janvier 1990, après que chaque État-membre concerné aura pris dans l'intervalle les dispositions nationales qui lui incombent.

Cette opération a pour objectif d'éliminer, dès 1990, par des primes de déchirage incitatives, environ 10 % du parc des bateaux à cargaison sèche et des pousseurs et 15 % de celui des bateaux-citernes. Les sommes nécessaires seront, dans un premier temps, préfinancées par les États-membres concernés, puis progressivement récupérées sans intérêt auprès des transporteurs au moyen de cotisations à percevoir pendant une période de dix ans.

Le plan économique et social pour 1990 est en cours de mise au point et devra tenir compte de la politique d'assainissement structurel de la navigation fluviale décidée au niveau européen.

Enfin, l'examen des conditions de concurrence entre les différentes batellerics européennes se poursuit.

2. Intervenir en faveur du secteur de la batellerie

a) Les dotations budgétaires destinées aux professionnels

Les interventions réalisées ou prévues en faveur de la batellerie en 1988, 1989 et 1990 (chapitre 45-47) sont retracées dans le tableau suivant :

Tableau récapitulatif

(Unité : milliers de francs)

	1988 Résultats	1989 Prévisions	1990 Prévisions
Ressources disponibles pour l'exercice			
• reports	31 881 (b)	27 696 (b)	12 000 (b)
• dotation	40 000	38 000	38 000
• remboursements divers	98	—	—
Total	71 979	65 696	50 000
Dépenses au cours de l'exercice			
1) allocations de départ (a)	4 161	6 200	6 000
2) élimination de la cale vétuste (a) ..	15 155	25 200	28 000
3) modernisation de la cale (a)	3 754	5 500	5 000
4) aide au rachat de bateaux d'occasion (a)	776	3 600	3 000
5) aide à la 1 ^{re} installation (a)	897	2 700	2 500
6) embranchements fluviaux (a)	2 880	7 766	5 000
7) formation professionnelle (a)	225	441	300
8) bateaux de 850 m ³	241	900	—
9) contribution au fonds d'adaptation de la cale	1 000	1 000	—
10) armement rhénan	15 000	—	—
1) autres dépenses diverses	194	389	200
Total	44 283	53 696	50 000
Solde annuel à reporter	27 696 (b)	12 000 (b)	
<p>(a) Mesures du plan économique et social batellerie 1986-1988, prolongées sous forme amendée en 1989. Pour 1990, les montants indiqués comportent, pour une part, les sommes à verser au titre de ce plan (allocations de départ pluriannuelles ou dossiers déposés tardivement), pour une autre part le coût indicatif de mesures de même inspiration actuellement en cours de définition.</p> <p>(b) Sommes totalement engagées en fin d'année mais effectivement réglées au début de l'exercice suivant.</p>			

b) *Les mesures correspondantes*

Ligne 1 : Allocation versée aux bateliers de 60 à 65 ans faisant valoir leurs droits à la retraite et leur assurant jusqu'à leur 65^e anniversaire un revenu équivalent à celui garanti par le Fonds national de solidarité. Fin mai dernier et depuis 1986, quelque 300 dossiers avaient été acceptés. Par construction, leur règlement couvrira plusieurs exercices.

Ligne 2 : Rachat par l'O.N.N. sur fonds d'État de bateaux vétustes voués à un retrait définitif d'exploitation. Entre 1986 et mai dernier, 490 unités ont été ainsi retirées du parc. Environ 80 cas supplémentaires sont attendus d'ici la fin de l'exercice. A partir de 1990, cette disposition sera révisée à la suite de l'action d'assainissement structurel du secteur de la navigation intérieure décidée en 1989 au niveau communautaire : pour être plus attractives, les primes de déchirage seront forfaitisées à la tonne de capacité du matériel, à un niveau légèrement supérieur à celui actuellement pratiqué ; en contrepartie, l'ensemble de la profession batelière apportera une contribution financière au dispositif au moyen d'une cotisation annuelle à verser pendant dix ans.

Ligne 3 : Subventions, qu'en application d'un arrêté du 20 décembre 1978, l'État accorde aux bateliers qui investissent pour moderniser leur matériel. Ces subventions ont été revalorisées à partir de 1986, pour activer la modernisation du secteur. Environ 100 dossiers par an ont été admis depuis cette date.

Ligne 4 : Aide accordée aux bateliers qui achètent du matériel d'occasion en bon état en même temps qu'ils font déchirer leur unités vétustes. Cette aide représente 20 % de l'écart de prix entre bateau acheté et bateau revendu. Son objectif est double : réduire la surcapacité de la cale et moderniser le parc restant. Au 31 mai dernier, 82 demandes avaient été acceptées et ce nombre devrait être porté à environ 100 en fin d'année.

Ligne 5 : Disposition consistant à accorder à 15 jeunes chaque année, lors de leur première installation dans la profession d'artisan-batelier, une aide pour l'achat d'un bateau d'occasion performant. Celle-ci, plafonnée à 250 000 francs, représente 30 % du prix d'acquisition du matériel. S'adressant à des unités d'occasion, elle ne génère aucune capacité de transport supplémentaire et contribue au rajeunissement de la profession.

Ligne 6 : Mesure consistant à aider les entreprises ou organismes qui, pour confier du trafic à la voie d'eau, installent les engins de manutention nécessaires. L'aide, limitée à 25 % de l'investissement consenti, est remboursable en cas de non respect des engagements de trafic pris. Le rythme annuel moyen de dépense est plafonné à 5 millions de francs. Il a permis d'accepter jusqu'à présent une quinzaine de dossiers, et probablement 20 à 25 à la fin 1989.

Ligne 7 : Concours de l'État destiné à améliorer la formation professionnelle des bateliers et versé à des organismes spécialisés dans ce type de formation conventionnés par l'O.N.N.

Ligne 8 : Subventions accordées par l'État à certains bateliers ayant acquis un matériel neuf d'une capacité de 750 tonnes environ, adapté au gabarit du canal du Nord. Elles représentent 22,5 % du montant de l'investissement et s'inscrivent dans un programme lancé en 1979-1980, dans lequel la région Nord-Pas-de-Calais est également partie prenante. Sont concernés vingt automoteurs et deux barges, les sommes indiquées se situant en fin de programme.

Ligne 9 : Contribution de l'État à un fonds géré par la Chambre nationale de la battellerie artisanale et qui, alimenté par le produit d'une taxe instituée en 1985 sur les transports fluviaux, est destiné à permettre le versement d'indemnités aux bateliers en période de mauvaise conjoncture. Ce fonds a été sollicité une fois en 1988, en raison d'une sous-activité persistante au cours des premiers mois d'été. 1531 bateliers ont à cette occasion bénéficié d'une aide moyenne de 4 265 francs. En 1989, une seule décision a également été prise, pour pallier la très faible demande de transports en juin et juillet. Pour 1990, les effets des dispositions prises par ailleurs pour assainir le secteur devraient rendre suffisantes les ressources propres du fonds (environ 4,5 millions de francs par an).

Ligne 10 : Fonds accordés par l'État à l'armement rhénan français (C.F.N.R.). Suite à la restructuration de cette entreprise engagée en 1987 et 1988, plus aucun concours financier n'a été versé en 1989, ni n'est à prévoir pour 1990.

*
* *

Au cours d'une réunion tenue le 9 novembre 1989, la commission des Affaires économiques et du Plan a procédé à l'examen des crédits destinés aux routes et voies navigables dans le projet de budget pour 1990.

Compte tenu, d'une part, du faible accroissement des engagements routiers par rapport à l'ensemble de la loi de finances, d'autre part, de l'indigence des dotations accordées au secteur des voies navigables, elle a émis un avis défavorable à l'adoption de l'ensemble de ces crédits.