

N° 94

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 2000.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2001, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Georges GRUILLOT,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuynck, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrule, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Jourmet, Philippe Labeyrie, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570.

Sénat : 91 et 92 (annexe n° 23) (2000-2001).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 2001	5
A. LES ROUTES	5
B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	7
C. LES VOIES NAVIGABLES.....	9
CHAPITRE II - LES ROUTES	11
A. BILAN D'EXÉCUTION DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL DE 1992.....	11
B. AUTOROUTES MISES EN SERVICES EN 1999 (143 KM).....	12
C. AUTOROUTES MISES EN SERVICE EN 2000 (87 KM).....	13
D. AUTOROUTES DONT LA MISE EN SERVICE EST PRÉVUE POUR 2001.....	14
E. AUTOROUTES CONCÉDÉES EN TRAVAUX AU 30 JUIN 2000 (563 KILOMÈTRES).....	18
F. ETAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES PRÉPARATOIRES A LA MISE EN CHANTIER DES NOUVELLES AUTOROUTES CONCÉDÉES	20
G. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS.....	20
H. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES	23
a) La caisse nationale des autoroutes	23
b) Les péages	24
I. LE TRANSPORT ROUTIER	26
a) Le trafic.....	26
b) Les contrats de progrès et l'application de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.....	28
J. LA RÉFORME DU SYSTÈME AUTOROUTIER.....	31
CHAPITRE III - LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	32
CHAPITRE IV - LES VOIES NAVIGABLES	41
A. LE TRAFIC FLUVIAL.....	41
B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF).....	44
C. LES PROJETS DE LIAISON A GRAND GABARIT.....	47

D. LES LIAISONS A PETIT GABARIT	49
E. LES CONTRATS DE PLAN EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES	51
F. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX	52
CONCLUSION -	54

Mesdames, Messieurs,

Les moyens de paiement que le Gouvernement se propose de consacrer aux routes en 2001 atteignent 6,5 milliards de francs, soit une réduction très importante par rapport aux crédits votés en 2000 (-17,7 %). La part des routes dans l'ensemble des crédits affectés aux transports passera de 13 % en 2000 à 11,4 % en 2001 !

Le Gouvernement pourra, bien sûr, fait valoir que les autorisations de programme s'élèvent à 7,9 milliards de francs pour 2001, en progrès de 6,8 % par rapport aux autorisations de programme votées pour 2000.

Mais ces autorisations représentent, en tout état de cause, une part décroissante des autorisations de programme du budget des transports (de 56,4 % en 2000 à 53,8 % en 2001).

Sur les 6,5 milliards de crédits de paiement affectés aux routes, 3,7 milliards sont consacrés à l'entretien du réseau et 2,8 milliards au développement du réseau routier.

Rappelons que le développement du réseau autoroutier est financé sur des ressources extrabudgétaires : le financement privé pour les autoroutes concédées et le FITTVN, jusqu'à présent, pour les autoroutes publiques.

Si les moyens de paiement destinés à l'entretien du réseau sont en progression pour 2001 (+ 9,1 %), les moyens destinés au développement du réseau routier enregistrent une baisse considérable (- 38,1 %).

Ces chiffres concrétisent le bien-fondé des inquiétudes si souvent exprimées par votre Commission des Affaires économiques. Ils résument, d'une certaine manière, la philosophie du Gouvernement sur le sujet.

CHAPITRE I^{ER}

LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 2001

A. LES ROUTES

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution des moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) et des autorisations de programme du budget des transports avec l'indication de la part des routes et de la sécurité routière dans le total. Les informations disponibles sur la réaffectation des dotations ont permis de faire apparaître la « part FITTVN » (dont le projet de loi de finances propose la réintégration dans le budget général) dans les budgets « transports terrestres » et « routes ».

EVOLUTION DES CRÉDITS DE PAIEMENT DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT SECTION III - TRANSPORTS

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	47 924	47 247	-1,4%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2 808	1 132	-59,7%	-	-
Total transports terrestres	50 732	48 379	-4,6%	83,4%	84,6%
Budget routes	6 397	6 838	6,9%	-	-
FITTVN (part routes)	1 527	-316	-120,7%	-	-
Total routes	7 924	6 522	-17,7%	13,0%	11,4%
Sécurité routière	544	599	10,2%	0,9%	1,0%
Transport aérien et météorologie	1 630	1 710	4,9%	2,7%	3,0%
Total	60 830	57 211	-6,0%	100,0%	100,0%

L'ensemble des dépenses ordinaires et des crédits de paiement demandés pour les routes en 2001 s'élèvent à 6,5 milliards de francs, soit une réduction de 17,7 % par rapport aux crédits votés l'année dernière et une part décroissante des crédits des transports (de 13 % en 2000 à 11,4 % en 2001).

**EVOLUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME DU MINISTÈRE DE
L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
SECTION III - TRANSPORTS**

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	691	2 033	194,2%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2 808	2 390	-14,9%	-	-
Total transports terrestres	3 499	4 423	26,4%	26,7%	30,1%
Budget routes	5 874	6 226	6 %	-	-
FITTVN (part routes)	1 527	1 678	9,9%	-	-
Total routes	7 401	7 904	6,8%	56,4%	53,8%
Sécurité routière	190	212	11,6%	1,4%	1,4%
Transport aérien et météorologie	2 036	2161	6,1%	15,5%	14,7%
Total	13 126	14 700	12 %	100, %	100, %

Les autorisations de programme prévues pour les routes en 2001 atteignent 7,9 milliards de francs, en progression de 6,8 % par rapport aux autorisations de programme de 2000. Elles représentent une part décroissante des autorisations de programme du budget des transports (de 56,4 % en 2000 à 53,8 % en 2001).

Le tableau suivant indique la répartition des crédits affectés aux routes ainsi que leur évolution.

RÉPARTITION DES CRÉDITS AFFECTÉS AUX ROUTES

(en millions de francs)

	LFI 2000	PLF 2001	Évolution en %
Développement du réseau routier			
moyens de paiement (DO + CP)	4 498,3	2 786,6	- 38,1%
moyens d'engagement (DO + AP)	5 052,9	5 306,4	+ 5 %
Entretien du réseau			
moyens de paiement (DO + CP)	3 724,4	3 735,5	+ 9,1 %
moyens d'engagement (DO + AP)	3 616,1	3 880,8	+ 7,3 %
Total des moyens de paiement			
DO + CP	7 923,7	6 522,3	- 17,7 %
Total des moyens d'engagement			
DO + AP	8 669	9 187,2	+ 6,0 %

Les moyens de paiement destinés à l'entretien du réseau sont en progression pour 2001 (+9,1 %) alors que ceux qui sont affectés au développement du réseau routier enregistrent une importante réduction (-38,1 %).

Au total, les moyens de paiement baissent de 17,7 %.

Les moyens d'engagement destinés au développement du réseau routier (+5 %), et à l'entretien et à la réhabilitation du réseau existant (+7,1 %) sont en progression. Au total, ils progressent de 6 %.

B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits demandés pour la sécurité routière dans le projet de loi de finances pour 2001 s'élèvent à **599,3 millions de francs** en moyens de paiement (+ 10,2 %).

Le tableau suivant indique l'évolution des principales catégories de dépenses :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution (en %)
Dépenses ordinaires (DO)			
Titre III : Moyens des services	335,2	366,8	+ 9,4 %
Titre IV : Actions d'incitation	21,0	21,0	+0,0 %
Dépenses en capital (CP)			
Titre V : Investissements, études et expérimentations	183,6	207,9	+ 13,2 %
Titre VI : Subventions d'investissement	3,76	3,6	- 4,3 %
Total des moyens de paiement (DO + CP)	543,5	599,3	+ 10,2 %
Autorisations de programme (titres V et VI)	189,6	211,5	+11,6 %
Total des moyens d'engagement (DO + AP)	545,8	599,3	+ 9,8 %

Le tableau ci-dessous indique la répartition des crédits de la sécurité routière :

RÉPARTITION DES MOYENS DE PAIEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (DO+CP)

	LFI 2000	PLF 2001	Evolution (en %)
Circulation et sécurité routières	349,6	373,9	7,0%
dont entretien et fonctionnement (DO)	166,0	166,0	0,0%
dont investissement, équipements et études (CP)	183,6	207,9	13,2%
Dépenses relatives aux activités du délégué interministériel et actions d'incitation (DO)	134,50	168,5	25,3%
– Formation à la conduite automobile (DO)	55,7	53,3	-4,3%
– Organismes contribuant à la prévention des accidents (CP)	3,76	3,6	- 4,3 %

N'oublions pas que la prévention et la sécurité routières relèvent d'autres ministères, dont ceux de l'intérieur, de la défense nationale.

C. LES VOIES NAVIGABLES

Les crédits budgétaires dévolus aux voies navigables comprennent :

– les **crédits du chapitre 35-41/10** (entretien des voies navigables) qui étaient destinés jusqu'à l'année 2000 à l'entretien et au fonctionnement des 700 km de voies continuant à être gérées par l'Etat ainsi qu'à l'acquisition du matériel technique nécessaire aux commissions de surveillance.

En 2001, la dotation d'un montant de 1 million de francs devrait être transférée sur une ligne « services communs » ;

– les **crédits du chapitre 44-20/10** (ex 45-47/10) (intervention en faveur de la batellerie) qui s'élèvent à 7 millions de francs en 2001 dont 3 millions de francs pour les allocations de départ en retraite des bateliers et 4 millions pour les mesures en faveur des entreprises de transport par voies navigables (aide à la modernisation des matériels, aide à la formation). On sait que les crédits du FITTVN devraient être réintégrés dans le budget général. Un montant de 550 millions de francs en autorisations de programme est prévu pour les voies navigables et 165 millions de francs en crédits de paiement.

L'Etat interviendra sur les voies dont il demeure le gestionnaire notamment sur le canal du Havre à Tancarville ainsi que sur les dessertes fluviales des ports de Dunkerque et de Marseille.

Pour les voies gérées par Voies navigables de France, ces crédits s'ajouteront aux ressources propres de l'établissement public (**environ 600 millions de francs**). Les dépenses concernent principalement les opérations de restauration du réseau.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution des dotations dédiées aux voies navigables.

EVOLUTION DES DOTATIONS DÉDIÉES AUX VOIES NAVIGABLES

(en millions de francs)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001⁽¹⁾
35-41/10	1,337	1,35	1,5	1,6	1,2	1,0
45-47/10	20	20	20	20	13 ramenés à 9	7*
FITTVN	300	350	430	450	500	
Titre V						20 ⁽²⁾
Titre VI						530 ⁽³⁾

* 44-20/10 en 2001

(1) A partir de 2001, les crédits du FITTVN devraient être réintégrés dans le budget général

(2) 20 millions de francs en autorisations de programme dont 6 millions de francs en crédits de paiement.

(3) 530 millions de francs en autorisations de programme dont 159 millions de francs en crédits de paiement

CHAPITRE II

LES ROUTES

A. *BILAN D'EXÉCUTION DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL DE 1992*

S'agissant des **autoroutes interurbaines**, le schéma directeur de 1992 prévoyait **9.535 km d'autoroutes de liaison (ARL)** et **2.582 km de « liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier » (LACRA)**.

Au 1^{er} mars 1992, le réseau d'autoroutes de liaison en service comprenait 477 km d'autoroutes non concédées et 5.522 km d'autoroutes concédées. 3.536 km supplémentaires étaient programmés sous forme d'autoroutes « généralement concédées ».

Par ailleurs, le schéma prévoyait 2.582 km de LACRA, c'est-à-dire d'autoroutes hors péage dont la réalisation pouvait être phasée (1^{ère} phase à une chaussée ou sous forme de route express à 2x2 voies) compte tenu des contraintes budgétaires et des trafics attendus.

Au 1^{er} janvier 2000, 7.490 km d'autoroutes de liaison étaient effectivement en service, soit 78,6 % du linéaire total planifié. 680 km étaient en travaux. A cette date, il restait 1.479 km à engager.

Par ailleurs, 1.036 km de LACRA étaient réalisés sous forme d'autoroutes et 1.097 km provisoirement sous forme de 2x2 voies avec statut de route express, soit au total 86 % du linéaire prévu.

Globalement le réseau autoroutier interurbain prévu en 1992 pour répondre aux besoins du trafic à l'horizon 2005 était réalisé au 4/5^{ème} au début de l'année 2000.

Au 1^{er} juillet 2000, 7.564 km d'autoroutes de liaison étaient effectivement en service, soit 79,3 % du linéaire total planifié. 612 km étaient en travaux. A cette date, il restait 1.473 km à engager.

Par ailleurs, 1.040 km de LACRA étaient réalisés sous forme d'autoroutes.

B. AUTOROUTES MISES EN SERVICES EN 1999 (143 KM)

– Région Haute-Normandie

A151 Bretelle de Dieppe (12 km) : mise en service le 19 mai 1999. La mise en service de cette bretelle autoroutière permet d'améliorer les relations entre l'agglomération de Rouen et le port de Dieppe.

– Région Limousin-Midi Pyrénées

A20 section Brive-Souillac (21 km) : mise en service le 5 février 1999.

Prolongeant la liaison non concédée Vierzon-Brive, l'autoroute A20 Brive-Montauban doit permettre à terme le désenclavement de la région Limousin et de la région Midi-Pyrénées, ainsi que l'amélioration des relations entre Paris et l'Espagne. La section Montauban-Cahors Sud de cette autoroute a été ouverte le 10 juillet 1998.

– Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

A51 section Sisteron - La Saulce (30 km) : mise en service le 26 juin 1999.

Cette section constitue le tronçon sud du projet -apparement abandonné- de liaison Grenoble-Sisteron, qui a pour vocation de désenclaver le massif alpin et de répondre aux besoins de déplacement entre le Dauphiné et la Provence.

– Région Centre

A77 section Dordives-Briare (64 km) : mise en service le 17 novembre 1999.

Cette section, dont la mise en service a été effectuée le 17 novembre 1999, constitue la partie nord de la liaison Dordives-Cosne sur Loire, qui permet d'assurer le désenclavement de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A6.

– **Région Rhône-Alpes**

A51 section Grenoble-Coynelle (16 km) : mise en service le 29 juillet 1999.

C. AUTOROUTES MISES EN SERVICE EN 2000 (87 KM)

● **Mises en service au premier semestre 2000 (73 km)**

– **Régions Auvergne-Limousin**

A89 section Ussel Ouest - Laqueuille (40 km) : mise en service le 4 mars 2000.

Cette section constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie est de l'autoroute A89 Bordeaux-Clermont-Ferrand.

– **Régions Bourgogne Centre**

A77 section Briare - Cosne sur Loire (33 km) : mise en service le 19 juin 2000.

Après la mise en service de la section Dordives-Briare en novembre 1999, cette section termine la liaison Dordives-Cosne sur Loire, qui permet d'assurer le désenclavement effectif de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A6 et de la RN7 tout en revalorisant l'axe Nord-Sud de Paris vers Lyon et le Massif central via Nevers.

● **Mises en service au second semestre 2000 (14 km)**

– **Région Rhône-Alpes**

A43 Saint-Michel-Le Freney (14 km) : mise en service le 12 juillet 2000.

Cette section terminant la desserte de la vallée de la Maurienne assure la continuité de l'autoroute A43 et complète l'itinéraire autoroutier jusqu'au tunnel de Fréjus.

D. AUTOROUTES DONT LA MISE EN SERVICE EST PRÉVUE POUR 2001

● **Les autoroutes concédées**

Les mises en service prévues en 2001 (**305 km**) sont les suivantes :

– **Région Aquitaine**

A89 Section Arveyres - Mussidan (73 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juillet 2001, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie ouest de l'autoroute A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand.

– **Région Centre**

A85 Section Villefranche - Vierzon (23 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juin 2001, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation de la liaison Tours-Vierzon.

– **Région Midi-Pyrénées**

A20 Section Souillac - Cahors Nord (46 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juillet 2001, constitue l'avant-dernier tronçon ouvert à la circulation de la liaison Brive-Montauban qui devrait être entièrement achevée en 2003.

– **Région Pays de Loire**

A28 Section Maresché - Le Mans - Ecommoy (44 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juillet 2001, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation de l'autoroute A28.

A28 Section Alençon - Maresché (22 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en octobre 2001, constitue la dernière partie ouverte à la circulation du tronçon Alençon-Le Mans de l'autoroute A28.

– Région Picardie

A29 Section Amiens - Saint Quentin (63 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juin 2001, constitue la partie nord de la grande rocade de contournement du bassin parisien. Elle assure aussi les liaisons entre les autoroutes A1, A16 et A26.

– Région Poitou-Charentes

A83 Section Oulmes - Niort (34 km)

Cette section, dont la mise en service est prévue en juillet 2001, constitue le dernier tronçon de l'autoroute A83 Nantes - Niort, maillon de « la route des estuaires ».

● Le réseau non concédé

Le tableau joint fournit le détail des mises en service prévues en 2001 par type de liaison pour les aménagements dont le coût est supérieur ou égal à 30 millions de francs.

Concernant les autoroutes non concédées, on relève que 23 km d'autoroutes de liaison et 51 km de liaisons assurant la continuité du réseau routier (LACRA) dont 28 km aménagés directement en autoroute, seront mis en service en 2001.

38 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) devraient également être mis en service en 2001, dont 17 km à 2x2 voies sur la route « Centre Europe Atlantique »(RCEA).

MISES EN SERVICE PRÉVISIBLES EN 2001 SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ HORS RN ORDINAIRES

Région	N°	Département	N° d'Axe	Opération	Coût (M.F.)	KM	GLAT (x)	AR (x)	LACRA (x)	Date prévisible de mise en service
Aquitaine	33	Gironde	A660	A 660 / RN 250 Aménagement progressif Mios-Arcachon	121,7	12,80		x		fin juin 2001
Aquitaine	64	Pyrénées-Atlantiques	RN134	Aménagement de la section Urdos-Forges d'Abel (hors tunnel Bordenave)	142,00	5,60	x			décembre 2001
Aquitaine	64	Pyrénées Atlantiques	RN 134	Tunnel du Somport - y compris accès -	457,0	2,73	x			décembre 2001
Auvergne	43	Cantal	RN88	Echangeur de La Guide - La Besse	25,00	-	x			printemps 2001
Bourgogne	58	Nièvre	RN7	Déviation de Pougues les Eaux	281,0	8,90	x			début 2001
Bourgogne	71	Saône-et-Loire	RCEA	Déviation Nord de Paray	199,400	9,50	x			fin 2000
Bourgogne	71	Saône-et-Loire	RCEA	Créneau de La Chapelle du Mont de France	44,700	1,90	x			fin 2001
Bourgogne	71	Saône et Loire	RCEA	Col des Baudots - Est et Ouest	129,0	5,50	x			fin 2001
Bretagne	35	Ille et Villaine	A84	Section Liffré - St Aubin	266,0	8,90			x	2 ^{ème} trim. 2001
Bretagne	35	Ille et Villaine	RN 136	Echangeur des Ourmes	48,3	x			x	4 ^{ème} trim. 2001
Centre	37	Indre-et-Loire	A85	Tours-Langeais - section 5 Tours-Druey (coût total y compris section 3)	939,0	7,20		x		1 ^{er} sem. 2001
Champagne - Ardenne	51	Marne	RN4	Section Vitry / Fère-Champenoise (créneau d'Haussimont)	62,000	2,70	x			été 2001
Franche Comté	25	Doubs	A36	Echangeur de Voujeaucourt	51,2	x		x		fin 2001
Franche Comté	25	Doubs	RN57	Rocade Nord-Ouest de Besançon : voie des montboucons (1 ^{ère} phase section RD75-Boulevard)	559,5	5,80	x			fin 2001
Franche Comté	39	Jura	RN5/RN7	Carrefour de Gevry	55,0	x	x			2001
Ile-de-France	77	Seine-et-Marne	Francilienne	Contournement de Roissy - 1ère phase de l'aménagt. échang. de Compans (RN2-RD212)	96,000	x		x		fin 2001
Ile-de-France	91	Essonne	Francilienne	Traversée d'Evry - (Total de l'opération collecteurs Ouest et Est)	434,000	2,60		x		juillet 2001
Lorraine	54	Meurthe-et-Moselle	RN52	Mise en voie express Crusnes-Mexy (1 ^{ère} tranche)	43,00	11,00			x	juillet 2001

Midi - Pyrénées	12	Aveyron	A75	Déviations de La Cavalerie	155,1	5,80			x	juin 2001
Basse - Normandie	50	Manche	A84	Villedieu - Pont Farcy	164,0	6,70			x	2001
Basse - Normandie	50	Manche	A84	Cherbourg - Barreau des Flamands	153,000	6,40			x	2001
Pays de Loire	44	Loire Atlantique	N171	Echangeur de Cran-Neuf	73,0			x		été 2001
Poitou - Charentes	16	Charente	RN141	Déviations de Chasseneuil-Taponnat	289,000	10,50		x		mi-2000
Poitou - Charentes	17	Charente Maritime	RN10	Déviations de Pouillac	70,000	3,80		x		fin 2000
Poitou - Charentes	79	Deux-Sèvres	RN149	Déviations de Bressuire	176,700	8,85		x		mi-2000
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	Alpes Maritimes	RN204	Aménagements localisés Gorges de Saorge (1ère phase)	140,000	2,00		x		Mai 2001
Provence-Alpes-Côte d'Azur	83	Var	A57	Traversée souterraine de Toulon (1er tube)	2100,0	3,30			x	novembre 2001
Rhône - Alpes	42	Loire	RN7	Déviations de Saint-Martin d'Estreaux (1ère phase à 2 voies)	62,0	2,70		x		juin 2001

***E. AUTOROUTES CONCÉDÉES EN TRAVAUX AU 30 JUIN 2000
(563 KILOMÈTRES)***

– Région Picardie

A29 section A28-Amiens-Saint-Quentin (120 km)

Ce tronçon de l'autoroute A29 constitue la partie nord de la grande rocade de contournement du bassin parisien. S'ajoutant à la section Le Havre-Neufchâtel, l'autoroute A29 offrira un itinéraire direct vers les ports du Havre et de Rouen et la basse vallée de la Seine depuis les pôles industriels du Nord de la France. La mise en service de la section Amiens-Saint-Quentin est prévue en juin 2001. La section A28-Amiens devrait être ouverte en 2004.

– Région Midi-Pyrénées

A20 section Souillac - Cahors Sud (69 km), dernière partie de l'axe Brive-Montauban. La section Souillac-Cahors nord doit être ouverte à la circulation en juillet 2001. La section Cahors Nord-Cahors Sud sera mise en service en 2003.

A66 Toulouse-Pamiers (40 km), s'intègre dans le grand itinéraire qui relie Paris à l'Espagne via Toulouse et le tunnel du Puymorens, à travers les départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège. La mise en service de cette autoroute est prévue en 2002.

– Région Poitou-Charentes

A83 section Oulmes-Niort (34 km)

Cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Nantes-Niort de l'autoroute A83, maillon de la « route des estuaires ». Sa mise en service est prévue en juillet 2001.

– **Région Centre**

A85 section Bourgueil-Langeais (18 km)

Cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Angers-Tours de l'autoroute A85, qui est un maillon sud de la grande rocade du bassin parisien et s'intègre aux futurs axes autoroutiers Nantes-Tours-Orléans et Nantes-Tours-Vierzon. Sa mise en service est prévue en 2003.

A85 section Villefranche-Vierzon (23 km)

Cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Tours-Vierzon de l'autoroute A85. Sa mise en service est prévue en 2001.

– **Région Pays-de-Loire**

A28 section Arçonnay-Maresche (24 km)

Cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Alençon-Le Mans de l'autoroute A28, qui est le maillon ouest de la grande rocade du bassin parisien. Elle sera livrée en juin 2001.

A87 section Angers-Mortagne (65 km)

Cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Angers-La Roche sur Yon de l'autoroute A87, qui doit assurer le désenclavement de la Vendée en direction du nord-est. Elle sera mise en service en 2002.

– **Régions Aquitaine-Limousin**

A89 Bordeaux-Clermont Ferrand

Les sections Arveyres-Mussidan (73 km), Ussel Ouest-Saint Germain les Vergnes (65 km) et Périgueux est-Thenon (32 km) sont en travaux. La section Arveyres-Mussidan doit être ouverte en juillet 2001. Les mises en service des autres sections s'échelonnent au-delà de 2002 jusqu'en 2007.

F. ETAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES PRÉPARATOIRES A LA MISE EN CHANTIER DES NOUVELLES AUTOROUTES CONCEDEES

Du 1^{er} juillet 1999 au 31 juillet 2000, les opérations suivantes ont été déclarées d'utilité publique :

- A75 Mise en concession du viaduc de Millau ;
- A645 Bretelle du Val d'Aran ;
- Echangeur de Vouillé sur A10.

Les études d'avant-projet sommaire sont poursuivies sur les opérations suivantes, afin d'engager les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique :

- A89 Balbigny - La Tour de Salvagny ;
- A45 Lyon-Saint-Etienne ;
- A48 Ambérieu-Bourgoin-Jallieu ;
- A406 Contournement sud-est de Mâcon ;
- A650 Pau-Oloron ;
- A9 Contournement de Montpellier ;
- A404 Prolongement de l'antenne d'Oyonnax ;
- A432 Les Echets-La Boisse.

G. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS

Aux 33,5 milliards de francs de l'Etat prévus au titre du volet routier des contrats de plan Etat-régions devraient s'ajouter environ 53 milliards de francs en provenance des différentes collectivités concernées par les programmes contractualisés sur la durée du XII^{ème} plan.

Les financements prévus concernent :

- **La route Centre Europe Atlantique (RCEA)**

La RCEA, qui a été classée grande liaison d'aménagement du territoire au schéma directeur de 1992 entre l'autoroute A6 (Chalon-Mâcon) et A10 (Saintes), assure une liaison entre la façade atlantique et le réseau autoroutier de l'est de la France.

L'objectif à long terme est de réaliser l'aménagement à 2x2 voies, avec statut de route express et carrefours dénivelés, de l'ensemble de la RCEA entre A6 et A10.

Environ 2,6 milliards de francs ont été consacrés à cet itinéraire dans le cadre du XI^{ème} plan, dont 1,6 milliards de francs en part Etat. Le reste à financer au-delà du XI^{ème} plan s'élève à 10,2 milliards de francs.

Lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) qui s'est tenu à Arles le 23 juillet 1999, le Gouvernement a décidé que la RCEA ferait l'objet d'un programme particulier sur la durée du XII^{ème} plan. L'Etat devrait y consacrer une enveloppe globale de 2.320 millions de francs répartie en 520 millions de francs pour le Poitou-Charentes, 500 millions de francs pour le Limousin, 630 millions de francs pour la Bourgogne et 670 millions de francs pour l'Auvergne.

● La RN88 : Lyon-Toulouse

La liaison Lyon-Toulouse (467 km) est assurée successivement par l'autoroute A47 entre Lyon et Saint-Chamand (50 km), la RN88 entre Saint-Chamand et Marsac (355 km), y compris le tronç commun A75-RN88 aménagé au titre de l'A75, et enfin l'A68 entre Marsac et Toulouse (62 km).

Le parti d'aménagement à terme de la RN88 retenu par le CIADT de Mende en juillet 1993 est une liaison à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express. Le CIADT du 15 décembre 1997 a confirmé « la modernisation progressive de la RN88 et de la Route Centrale Europe Atlantique (RCEA), la priorité devant être donnée aux sections les plus critiques au regard des conditions de circulation dans les villes traversées et des volumes de trafic ».

Lors de la réunion interministérielle du 22 novembre 1999, le Gouvernement a décidé la création d'un programme interrégional « Massif Central » qui s'ajoute aux programmes régionaux des contrats de plan des trois régions concernées : Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Ainsi, l'Etat consacrera une dotation spécifique de 944 millions de francs pour accélérer l'aménagement de cet axe, dont 250 millions de francs en Auvergne pour la déviation du Puy, 226 millions de francs en région

Languedoc-Roussillon pour l'aménagement du barreau A75-Romardiès et 468 millions de francs en région Midi-Pyrénées.

● **La RN19 - Langres-Belfort-Delle**

L'aménagement de la route nationale 19 entre Langres, Belfort et Delle à la frontière suisse devrait contribuer au développement économique régional et local des territoires traversés en améliorant les liaisons internes à cette zone sur un axe est-ouest, favorisant ainsi les initiatives pour leur revitalisation. Au plan national et international, cette liaison complétera le réseau reliant la région parisienne et la plaine d'Alsace, la Suisse et l'Allemagne et deviendra, dans le prolongement de l'autoroute A5 Paris-Langres, l'axe le plus direct entre Paris et la Suisse.

Le CIADT du 23 juillet 1999 a ensuite décidé que l'Etat y consacrerait 1,2 milliards de francs dans le cadre du volet complémentaire du contrat de plan Etat-Franche-Comté. Compte tenu de l'apport des collectivités concernées, c'est au total 1,6 milliards de francs qui devraient être consacrés à l'aménagement de cet axe entre 2000 et 2006.

L'ensemble de cette opération nécessitera un peu plus de 5 milliards de francs. Elle sera réalisée en priorité à l'est de Vesoul où les trafics sont plus importants.

● **La rocade des estuaires**

L'itinéraire communément appelé « rocade des estuaires » qui relie Calais à Bayonne via Caen, Rennes, Niort et Bordeaux est aujourd'hui totalement aménagé entre Calais et Caen (autoroutes A16, A28, A29 et A13), entre Nantes et le Nord de Niort (autoroute A83) et entre Niort et Bordeaux (A10). Il reste à aménager la liaison entre Caen et Rennes (future A84), à mettre aux normes la RN137 entre Rennes et Nantes, à assurer la continuité entre les autoroutes A83 et A10 à Niort, à mettre aux normes autoroutières la RN10 dans les Landes (A63) et à prévoir, enfin, les aménagements permettant de répondre aux problèmes de congestion qui se posent au droit de Bordeaux et de la zone agglomérée de Bayonne-Anglet-Biarritz.

La section permettant d'assurer la continuité entre A83 et A10 au droit de Niort est en cours de travaux et des réflexions sur les solutions à apporter aux problèmes de congestion au droit de Bordeaux et de Bayonne sont en cours.

En dehors de la **mise aux normes autoroutières de la RN10 financée entièrement par l'Etat** dans le cadre d'un programme spécifique, la liaison entre

Caen, Avranches et Rennes concentre l'ensemble des travaux qui seront réalisés dans les prochaines années.

Cette section est classée « liaison assurant la continuité du réseau autoroutier » au schéma directeur routier national de 1992 et doit, à terme, être aménagée avec des caractéristiques autoroutières.

Sur les 3,8 milliards de francs qui ont été inscrits au XI^{ème} plan en Basse-Normandie et Bretagne, 3,5 milliards de francs ont effectivement été engagés, dont 2 milliards de francs en Basse-Normandie et 1,5 milliards de francs en Bretagne.

L'achèvement de cet axe a été inscrit dans les nouveaux contrats des deux régions concernées, y compris l'aménagement du barreau de Fougère à 2 voies en Bretagne.

1,11 milliards de francs ont été inscrits à cet effet dont 0,74 milliards de francs en Basse-Normandie et 0,37 milliards de francs en Bretagne.

H. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

a) La caisse nationale des autoroutes

La caisse nationale des autoroutes (CNA) est un établissement public national à caractère administratif doté de l'autonomie financière. Créée en 1963 et gérée par la caisse des dépôts et consignations, elle procure aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) les ressources destinées à financer la construction ou l'aménagement des autoroutes à péage. Pour cela, elle émet des emprunts obligataires sur les marchés financiers français et étrangers, et obtient également des crédits auprès de certains établissements financiers.

Les montants annuels des emprunts émis par la CNA sont autorisés par le **comité des investissements à caractère économique et social** (CIES) en fonction des besoins des SEMCA pour tenir compte de leur situation financière respective, et notamment de l'évolution de leur capacité d'autofinancement. Les propositions d'emprunts des SEMCA en 2000 et 2001 ont été examinées par le CIES.

Le tableau ci-après fournit les principales données relatives à l'activité de la CNA. A partir de 1999, la CNA émet ses emprunts soit sur le marché de l'euro soit sur les autres marchés étrangers.

(millions de francs)

ANNEES	Emissions autorisées	Emissions sur les marchés domestiques	Emissions sur les marchés étrangers	Encours au 31 décembre (1)
1988	7 120	5 000	2 120	41 526
1989	8 546	7 149	1 447	48 693
1990	9 040	5 300	3 740	55 614
1991	10 047	4 800	5 247	63 557
1992	11 335	6 600	4 735	71 224
1993	10 743	2 500	8 243	78 754
1994	17 419	12 800	4 619	90 147
1995	17 345	13 800	3 545	101 962
1996	18 094	14 500	3 594	114 833
1997	17 694	14 300	3 394	127 410
1998	14 355	9 000	4 555	134 917
1999	9 826		9 826	138 245
2000*	10 097			
2001*	10 588			

* Prévision du comité des investissements à caractère économique et social (CIES) du printemps 2000.

(1) Sur la base du taux de change à la date de clôture de l'exercice pour ce qui concerne les emprunts en devises.

b) Les péages

En 2000, l'augmentation moyenne des tarifs de péage pour l'ensemble des sociétés d'autoroutes a été de 1,1 % pour les véhicules légers et de 2,22 % pour les poids lourds. La hausse moyenne des péages tous véhicules confondus a été de 1,48 %.

Rappelons que la réforme du secteur autoroutier mise en œuvre en 1994 a profondément modifié les règles de fixation des tarifs de péage. Le contrôle de l'Etat s'exerce désormais, a posteriori, par la vérification du respect des règles tarifaires et des engagements inscrits dans les cahiers des charges des sociétés et dont les modalités d'application sont reprises dans des contrats de plan liant les sociétés concessionnaires à l'Etat.

En l'absence de contrat de plan, il est fait application de l'article 3 du décret du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers qui prévoit que « jusqu'à la conclusion d'un contrat de plan [...] les tarifs de péages sont fixés par arrêté

conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'équipement, après consultation de la société concessionnaires concernée ».

Les hausses sont définies de façon à assurer l'équilibre financier de chacune des concessions.

Les hausses tarifaires font l'objet d'une modulation en fonction :

– de la classe de véhicules, pour parvenir à une meilleure **proportionnalité du péage aux coûts générés par les différentes catégories d'utilisateurs** ;

– de l'axe autoroutier afin de favoriser l'orientation des flux de trafic par le péage, en rendant économiquement attractives les autoroutes constituant des itinéraires alternatifs aux axes les plus circulés.

EVOLUTION DU TAUX KILOMÉTRIQUE MOYEN DE PÉAGE POUR LES VÉHICULES LÉGERS

(en francs courants/km)

Sociétés	1998	1999	2000
ASF	0,394	0,398	0,401
ESCOTA	0,518	0,521	0,526
SAPRR	0,366	0,369	0,375
AREA	0,543	0,542	0,544
SANEF	0,384	0,388	0,398
SAPN	0,366	0,387	0,396
ATMB	0,571	0,550	0,556
SFTRF	0,647	0,647	0,656
COFIROUTE	0,461	0,470	0,476
Tarif moyen	0,417	0,421	0,426

Le tableau ci-après retrace, depuis 1989, l'évolution comparée de l'indice des tarifs de péage autoroutiers et de l'indice INSEE des prix à la consommation.

Année	Indice des tarifs de péage	Indice INSEE des prix à la consommation
1989	100.0	100.0
1990	100.0	103.4
1991	104.3	106.7
1992	107.2	109.3
1993	110.4	111.5
1994	112.9	113.3
1995	115.8	115.4
1996	119.4	116.9
1997	123.1	118.4
1998	126.3	119.4
1999	128.3	119.9
2000	130.6	120.8

I. LE TRANSPORT ROUTIER

a) Le trafic

En 1999, le trafic routier a enregistré une hausse des tonnes-kilomètres effectuées sur les routes françaises de 5,5 %. Le trafic réalisé par les véhicules immatriculés en France de plus de 3 tonnes de charge utile a affiché, quant à lui une progression encore supérieure avec **+8,1 %**.

TRAFICS ROUTIERS EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE

	Evolution en %		Niveau 1999
	1998/1997	1999/1999	Milliards de T-Kms
Véhicules >3T de charge utile			
Trafic routier total	+4,2	+8,1	204,4
dont compte d'autrui	+7,7	+10,0	172,4
dont compte propre	-10,3	-1,1	32,0

En 1999, la **production du secteur des transports routiers de marchandises** a enregistré, pour la troisième année consécutive, une forte

augmentation, avec +6,5 % en volume, +1,4 % en prix, soit +8 % en valeur. L'emploi salarié a augmenté, quant à lui, de 7,8 %.

Environ 23.000 conducteurs ont été embauchés en 1999.

Après deux années de bons résultats, la situation financière des entreprises s'est dégradée en 1999. Si le chiffre d'affaires global a augmenté de 8 %, la forte hausse des consommations intermédiaires (+9,2 %) provoquée par la **flambée des prix du gazole** a eu pour effet une progression moindre de la valeur ajoutée soit +5,8 %.

LES COMPTES DES ENTREPRISES

	1997 en milliards de francs	1998/1997 en %	1999/1998 en %
Chiffre d'affaires	158,7	8,4	8,0
Chiffre d'affaires hors sous-traitance	139,2	8,4	7,7
Consommations intermédiaires	78,0	7,8	9,2
Valeur ajoutée	61,2	8,2	5,8
Frais de personnel	45,2	8,5	10,7
Impôts - subventions	4,0	7,6	7,0
Excédent brut d'exploitation	12,0	7,5	-13,4

En 2000, l'**investissement** devrait rester bien orienté pour les véhicules utilitaires (poids lourds : +13,3 %, véhicules légers : +8,1 %). D'autre part, la hausse de l'activité a pu compenser en partie la baisse de la productivité induite par l'augmentation des coûts des facteurs travail et carburants. Pour le premier trimestre de l'année 2000, le trafic routier serait en progression de 5 % par rapport à la même période de 1999.

Les perspectives de croissance du trafic routier de marchandises devraient accompagner une croissance générale que la Direction de la Prévision évalue à 3,6 points du PIB pour 2000 et 3 points pour 2001.

b) Les contrats de progrès et l'application de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier

En 1994, des travaux menés avec l'ensemble des transporteurs, chargeurs et représentants des salariés ont abouti à l'élaboration **d'une proposition globale de modernisation et de restructuration** du secteur tenant compte de ses aspects économiques et sociaux.

Quarante-six mesures ont été arrêtées pour améliorer la formation et les conditions de travail, renforcer la qualité des entreprises, faire respecter les règles de sécurité et « responsabiliser » les partenaires du transport routier.

Le **contrat de progrès** pour le transport routier de marchandises prévoyait, dans son volet économique, des aides financières pour accompagner la modernisation et la structuration de la profession.

Mise en place en 1995 pour une durée de deux ans, **l'aide à la cessation d'activité** avait pour objectif de permettre aux entreprises familiales artisanales anciennes, ne possédant pas les capacités financières ou la technicité suffisante pour se reconvertir ou diversifier leur activité, de quitter le marché du transport routier.

Elle s'adressait aux chefs d'entreprise de 60 ans et plus justifiant d'une activité à plein temps directement dans le transport depuis 1985. L'exploitation de l'entreprise devait avoir un caractère familial tant dans sa direction que dans son fonctionnement.

L'aide au regroupement a eu, quant à elle, pour objectif de favoriser la restructuration du tissu des petites et moyennes entreprises de transport en facilitant les regroupements opérés sous l'égide d'entreprises « saines » et opérant dans le respect des règles de concurrence.

Ce dispositif s'adressait aux entreprises de transport routier de marchandises de moins de 50 salariés.

L'évolution économique de la situation du secteur du transport routier de marchandises et **l'achèvement du marché unique** (la libéralisation du « cabotage » est effective depuis le 1er juillet 1998) a rendu nécessaire un **renforcement des conditions d'accès à la profession**.

La loi n° 98-69 du 6 février 1998 a visé à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier en modifiant la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Un dispositif allégé de capacité professionnelle et de capacité financière a été mis en place pour les entreprises de transport léger.

Le décret d'application du 30 août 1999 a mis fin au régime de l'autorisation de transport, auquel s'est substitué un régime de licence. Les nouvelles dispositions prévoient la présence, dans chaque véhicule, d'un titre administratif de transport qui sera la copie conforme soit de la licence communautaire, soit de la licence de transport intérieur, selon le tonnage du véhicule.

Le décret a prévu qu'un conducteur devait être en mesure de justifier des relations le liant au transporteur. Cette disposition novatrice a été introduite **afin de lutter contre le travail illégal**.

Enfin, le décret a visé à améliorer le dispositif de sanctions administratives de retrait de titres administratifs de transport et à créer une sanction d'immobilisation des véhicules d'entreprises ayant commis des infractions délictuelles aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité.

Sur le plan social, le contrat de progrès s'est appuyé à la fois sur la transparence et la réduction des temps travaillés par les conducteurs routiers, et sur l'amélioration de leur formation professionnelle, pour développer l'emploi dans cette activité et y renforcer la sécurité.

Rappelons que les partenaires sociaux du transport routier ont conclu, au mois de 23 novembre 1994, un accord sur le temps de service, la rémunération et les repos récupérateurs des conducteurs marchandises « grands routiers ». Cet accord a prévu un processus de transparence effective, de rémunération intégrale et de réduction programmée des temps passés par ces conducteurs au service de leur employeur. Il a été progressivement complété, en matière de durée du travail des personnels roulants du transport routier, par d'autres dispositions conventionnelles ou réglementaires.

Le décret du 27 janvier 2000 a, par ailleurs, fixé la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises en tenant compte, dans la transposition de la durée légale du travail ramenée à 35 heures, des dispositions de l'accord du 23 novembre 1994.

C'est ainsi que le temps de service des personnels roulants « grands routiers » est, depuis le 1^{er} février 2000, fixé à 39 heures par semaine ou 169 heures par mois, et celui des autres personnels roulants à, respectivement, 37 et 160 heures.

Le même décret a fixé les durées maximales de service des personnels roulants « grands routiers » à 220 heures par mois, sans pouvoir excéder 56 heures

sur une semaine isolée, et des autres personnels roulants à, respectivement, 208 et 48 heures.

Sur le plan conventionnel, il faut aussi mentionner l'accord collectif de branche, signé le 7 novembre 1997, sur la transparence et l'augmentation programmée de la rémunération de toutes les heures travaillées par les personnels roulants marchandises, et l'accord du 12 novembre 1998, qui a institué, spécifiquement pour les conducteurs « grands routiers », une garantie de rémunération basée sur l'amplitude de la journée de travail et calculée au mois.

Une enquête réalisée en 1999 par l'INRETS auprès des conducteurs a montré une baisse significative du temps de travail des « grands routiers » absents de leur domicile plus de 4 nuits par mois, même si celui-ci demeure élevé ; par rapport à une enquête de même nature réalisée en 1993, la baisse est de 6,4 heures pour ces « grands routiers » (56,1 heures de travail en moyenne en 1999).

Soulignons que la durée du travail des personnels roulants du transport routier s'inscrit désormais dans un **cadre européen** puisqu'elle devrait faire l'objet, à brève échéance, d'une directive communautaire.

En ce qui concerne **la formation professionnelle**, l'accord de branche du 20 janvier 1995 a instauré pour les conducteurs salariés du transport routier public de marchandises :

– d'une part, une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) de quatre semaines pour les conducteurs nouvellement embauchés ne disposant pas d'un diplôme ou titre professionnel de conducteur routier ;

– d'autre part, une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) de trois jours tous les cinq ans. Cette formation permet au conducteur routier d'actualiser régulièrement ses connaissances et de parfaire sa pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle.

Ces formations, qui ont été confirmées par un décret du 31 mai 1997, ont connu une montée en régime rapide, comme en témoigne le tableau ci-après :

(en nombre d'attestations délivrées)

ANNÉE	FIMO	FCOS
1995	1 256	194
1996	4 792	2 960
1997	6 584	14 051
1998	9 445	51 804
1999	12 543	57 670
TOTAL	34 620	126 679

J. LA RÉFORME DU SYSTÈME AUTOROUTIER

L'article 4 du projet de loi, actuellement en instance devant le Parlement, portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire, contient des mesures relatives aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et aux péages routiers et autoroutiers.

Avant son passage devant le Sénat en première lecture, il comprenait deux volets :

– la suppression de la garantie de reprise de passif accordée par l'Etat aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et prorogation des durées des conventions de concessions conclues entre l'Etat et certaines sociétés concessionnaires ;

– la modification de notre régime de péages pour l'usage des autoroutes et des ouvrages d'art.

Selon le Gouvernement, ces mesures « visent à faciliter la mise en œuvre » des objectifs fixés par la directive 93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux et par ses textes de transposition.

Lors de la discussion du projet de loi en première lecture, le Sénat s'est interrogé sur la pertinence de l'utilisation d'un projet de loi d'habilitation, qui conduit à dessaisir le Parlement de ses prérogatives, sur un dossier aussi important.

A l'initiative de votre commission des Affaires économiques, le Sénat a dissocié au sein de l'article 4 le volet « modernisation du statut des SEMCA », qu'il a laissé dans le champ de l'ordonnance, et le volet « péages » qu'il a exclu de l'ordonnance en souhaitant qu'il puisse faire l'objet d'un débat parlementaire.

CHAPITRE III

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS, DE TUES ET DE BLESSES

Indice base 100 en 1995

ACCIDENTS CORPORELS	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	41 661 100	40 082 96	40 953 98	41 239 99	41 199 99
Milieu urbain	91 288 100	85 324 93	84 249 92	83 148 91	83 325 91
Ensemble des réseaux	132 949 100	125 406 94	125 202 94	124 387 94	124 524 94

TUES	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	5 655 100	5 528 98	5 463 97	5 829 103	5 635 100
Milieu urbain	2 757 100	2 552 93	2 526 92	2 608 95	2 394 87
Ensemble des réseaux	8 412 100	8 080 96	7 989 95	8 437 100	8 029 95

BLESSES	1995	1996	1997	1998	1999
Rase campagne	64 477 100	61 003 95	62 484 97	62 644 97	62 201 96
Milieu urbain	116 926 100	109 114 93	107 094 92	105 891 91	105 371 90
Ensemble des réseaux	181 403 100	170 117 94	169 578 93	168 535 93	167 572 92

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 6 %, celui des tués de 5 % et celui des blessés de 8 % alors que, dans le même temps, la circulation augmentait de 14%.

NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUES PAR TYPES DE VOIES

Indice base 100 en 1995

Autoroutes

	1995	1996	1997	1998	1999
Accidents corporels	5 254 100	5 255 100	5 593 106	5 910 112	6 803 129
Tués	440 100	429 98	446 101	471 107	465 106

Routes nationales (rase campagne et agglomérations < 5 000 habitants)

	1995	1996	1997	1998	1999
Accidents corporels	12 460 100	11 895 95	11 787 95	11 807 95	11 142 89
Tués	2 026 100	1 919 95	1 846 91	1 928 95	1 845 91

Routes départementales (rase campagne et agglomérations < 5 000 habitants)

	1995	1996	1997	1998	1999
Accidents corporels	30 926	29 585	29 782	29 552	29 258
	100	96	96	96	95
Tués	3 710	3 640	3 690	3 919	3 775
	100	98	99	106	102

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 29 % sur les autoroutes, il a diminué de 11 % sur les routes nationales et de 5 % sur les routes départementales.

NOMBRES DE TUES PAR CATEGORIES D'USAGERS

Indice base 100 en 1995

TUES	1995	1996	1997	1998	1999
Piétons	1 027	987	929	988	882
	100	96	90	96	86
Cyclistes	374	300	329	301	307
	100	80	88	80	82
Cyclomotoristes	471	478	471	418	466
	100	101	100	89	99
Motocyclistes	780	741	831	901	901
	100	95	107	116	116
Usagers de voitures de tourisme	5 389	5 240	5 069	5 491	5 161
	100	97	94	102	96
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	371	334	360	338	312
	100	90	97	91	84

En cinq ans, la plupart des catégories d'usagers ont vu leur nombre de tués diminuer plus ou moins fortement : - 8 % pour les cyclistes, - 16 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, - 14 % pour les piétons, - 4 % pour les automobilistes et - 1 % pour les cyclomotoristes. Seule la catégorie des motocyclistes enregistre une hausse : +16 %.

NOMBRES DE BLESSES PAR CATEGORIES D'USAGERS

Indice base 100 en 1995

BLESSES	1995	1996	1997	1998	1999
Piétons	21 197 100	19 789 93	19 152 90	18 493 87	18 636 88
Cyclistes	7 681 100	6 771 88	7 191 94	6 366 83	6 260 81
Cyclomotoristes	21 487 100	20 156 94	20 526 96	20 106 94	20 126 94
Motocyclistes	17 248 100	16 356 95	18 066 105	17 953 104	19 106 111
Usagers de voitures de tourisme	106 290 100	100 281 94	98 259 92	99 034 93	96 953 91
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	7 500 100	6 764 90	6 384 85	6 583 88	6 491 87

En cinq ans, la plupart des catégories d'usagers ont vu leur nombre de blessés diminuer plus ou moins fortement : - 19% pour les cyclistes, - 13 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, - 12 % pour les piétons, - 9 % pour les automobilistes et - 6 % pour les cyclomotoristes. Seule la catégorie des motocyclistes voit son nombre de blessés augmenter : +11 %.

Le bilan des quatre premiers mois de 2000 apparaît dans le tableau ci-dessous :

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
4 premiers mois 2000	36 901	2 340	8 453	41 301	49 754
4 premiers mois 1999	37 043	2 348	9 041	40 397	49 438
Différence	-142	-8	-588	+904	+316
Évolution	-0,4%	-0,3%	-6,5%	+2,2%	+0,6%

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur la période 1995-1999 sont retracées ci-après :

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (130 km/h)					

vitesse moyenne	120	119	121	122	123
% dépassement vitesse limite	35	30	35	40	41
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	19	15	20	22	23
Autoroutes de dégagement (110 km/h)					
vitesse moyenne	106	106	104	109	109
% dépassement vitesse limite	43	44	42	53	51
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	23	24	23	32	31
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
vitesse moyenne	110	111	111	111	112
% dépassement vitesse limite	52	57	54	53	60
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	30	34	30	31	37
Routes nationales (90 km/h)					
vitesse moyenne	90	90	90	89	88
% dépassement vitesse limite	52	56	50	50	48
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	29	31	26	27	26
Routes départementales à grande circulation (90km/h)					
vitesse moyenne	93	93	92	92	92
% dépassement vitesse limite	58	62	55	56	59
% dépas. Vitesse lim. + 10 km/h	34	37	31	32	33
Traversées d'agglomérations (<5.000 habitants) par RN (50km/h)					
vitesse moyenne	62	64	62	61	60
% dépassement vitesse limite	82	85	82	81	79
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	52	58	53	51	49
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50km/h)					
vitesse moyenne	52	52	51	50	51
% dépassement vitesse limite	55	55	51	51	50
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	24	25	23	21	23
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrées en agglomération (50km/h)					
vitesse moyenne	60	63	62	62	61
% dépassement vitesse limite	79	85	84	84	81
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	46	56	55	54	49

On note que les vitesses sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier, principalement sur les autoroutes de dégagement. Elles sont stables ou en légère baisse sur les autres réseaux. **Il n'en demeure pas moins qu'en moyenne, les autoroutes restent quatre fois plus sûres que les routes.**

- Les enquêtes effectuées sur les accidents mortels depuis 1982 dans le cadre du programme REAGIR, permettent de connaître les différents facteurs qui interviennent dans les accidents de la route.

Une analyse réalisée sur 20.000 rapports d'accidents survenus de 1983 à 1996 donne, par thème, les principaux facteurs retenus par les commissions d'enquêtes. Ces paramètres ne préjugent en rien de responsabilités éventuelles qui restent du domaine des enquêtes judiciaires.

Soulignons qu'un accident étant généralement provoqué par la juxtaposition de plusieurs facteurs, les pourcentages indiqués ci-après ne se cumulent pas.

● Répartition globale des accidents

Sur les 20.000 enquêtes effectuées, on dénombre :

- 95 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'utilisateur ;
- 47 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'infrastructure ;
- 28 % des accidents comportant des facteurs se rapportant au véhicule ;
- 7 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'alerte, aux soins et aux secours ;
- 22% des accidents comportant des facteurs se rapportant à des éléments divers (météo...).

● Facteurs se rapportant à l'utilisateur

Sur l'ensemble des 20 000 enquêtes analysées, on en recense :

- 48 % dans lesquelles on relève une vitesse inadaptée ;
- 27 % dans lesquelles on relève la présence de l'alcool ;
- 30 % dans lesquelles on relève un défaut de sécurité individuelle (ceinture, casque) ;
- 18 % dans lesquelles on relève la présence de la fatigue ;
- 16 % dans lesquelles on relève un mauvais comportement face à une situation d'urgence ;
- 17 % dans lesquelles on relève l'inattention des conducteurs ;

- 15 % dans lesquels on relève l'inaptitude de la conduite ;
- 14% dans lesquelles on relève un problème physique du conducteur (malaise, maladie, prise de médicaments, handicap...).

Le facteur « vitesse » est relevé dans 59 % des accidents de motos, 44 % des accidents de voitures de tourisme et dans 22 % des accidents de poids lourds.

Pour ce qui concerne le **facteur « alcool »**, la moyenne des taux d'alcoolémie relevés est de 1,8 g/l de sang ; 41 % des taux étant supérieurs à 2 g/l de sang.

Ce paramètre est présent :

- * chez les conducteurs de voitures de tourisme dans 25 % des accidents les impliquant ;

- * chez les motocyclistes ou cyclomotoristes dans 22 % des accidents les impliquant ;

- * chez les piétons dans 15 % des accidents les impliquant ;

- * chez les chauffeurs de poids lourds dans 6 % des accidents les impliquant.

Si l'on examine le facteur « sécurité individuelle », on relève le « non port du casque » chez les usagers de deux roues dans 23 % des accidents de motos et 42 % des accidents de cyclomoteurs (le facteur « casque mal attaché, mal conçu ou non adapté » est assimilé au non port).

Le facteur « fatigue » apparaît chez les conducteurs de voitures légères dans 18 % des accidents de véhicules légers, chez les motocyclistes dans 9 % des accidents de motos et chez les chauffeurs routiers dans 8,5 % des accidents de poids lourds.

Enfin, « la manœuvre dangereuse » est plus présente chez les deux roues (19,5 %) que chez les véhicules légers (13 %). Il s'agit principalement de dépassements dangereux (1/3 des accidents) et d'une mauvaise appréciation des distances (37 %).

● **Facteurs se rapportant à l'infrastructure**

Le facteur « conception de l'infrastructure » se retrouve dans 34 % des accidents. Parmi ceux-ci, 20 % ont un rapport avec la configuration de la route et

15 % avec les abords. Ce facteur varie peu, quelque soit le type d'accident (moto, véhicule léger, poids lourd...).

Le facteur « entretien et exploitation de l'infrastructure » se retrouve dans 24 % des accidents.

● **Facteurs se rapportant au véhicule**

Sur les 20.000 accidents mortels, le facteur « conception du véhicule » est relevé dans 14 % des cas. Il s'agit essentiellement des dispositifs de sécurité (3 %), de résistance aux chocs (4 %) ou de problèmes de visibilité (5 %).

Le facteur « entretien du véhicule » se retrouve, quant à lui, dans 16,5 % des enquêtes, essentiellement des problèmes de pneumatiques (8,5 %) ou de mauvais entretien général (8 %).

CHAPITRE IV

LES VOIES NAVIGABLES

A. *LE TRAFIC FLUVIAL*

Le bilan des **cinq premiers mois de l'année 2000** est plutôt satisfaisant pour le trafic fluvial français. Avec un cumul de 23,3 millions de tonnes contre 21,0 millions de tonnes sur les cinq premiers mois de 1999 et de 2,93 milliards de tonnes-kilomètres contre 2,73 milliards de tonnes-kilomètres sur la même période de 1999, la progression est respectivement de +11 % et +7,6 %.

La plupart des produits transportés par la voie d'eau, à l'exception toutefois des produits de la filière énergétique, sont concernés par cette augmentation.

Dans le secteur agro-alimentaire, on citera les produits céréaliers avec 3,3 millions de tonnes contre 2,9 millions de tonnes et 0,52 milliards de tonnes-kilomètres contre 0,53 milliards de tonnes-kilomètres (+13,2 % en tonnes et -1,1 % en tk). Les denrées alimentaires enregistrent, pour leur part, une forte augmentation des flux (1,43 millions contre 1,02 millions de tonnes et 0,209 milliards contre 0,140 milliards de tonnes-kilomètres soit une hausse respective de +40,2 % et +49,2 %).

Pour la filière des produits énergétiques au contraire, l'ensemble des indicateurs est à la baisse. Ainsi, pour les combustibles minéraux solides, on enregistre un recul des tonnages de -12,6 % (2,35 millions de tonnes contre 2,69 millions) et des tonnes-kilomètres (0,346 milliards contre 0,444 milliards).

De même, les produits pétroliers, enregistrent une baisse de -3,7 % en volume (2,63 millions contre 2,73 millions de tonnes) et de -10,6 % en tonnes-kilomètres (0,329 milliards contre 0,367 milliards).

Les produits en amont de la filière métallurgique perdent, quant à eux, près de 9 points en tonnes mais gagnent plus de 2 points en tonnes-kilomètres tandis que les produits

métallurgiques, eux-mêmes, sont en forte augmentation (+35,2 % en tonnes et +15,2 % en tonnes-kilomètres).

La reprise de l'activité du « **bâtiment-travaux publics** » a eu des incidences favorables. Ainsi, sur les cinq premiers mois 2000, la croissance a été de +16,0 % en tonnes (9,71 millions de tonnes contre 8,37 millions de tonnes) et de +23,5 % en tk (0,982 milliards de tonnes-kilomètres contre 0,795 milliards l'année précédente).

Ce secteur, **premier marché du transport fluvial**, représente sur les cinq premiers mois de l'année 2000 41,6 % du volume total et plus de 33 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le réseau national.

Enfin, relevons les bonnes performances du trafic des engrais (0,40 millions de tonnes contre 0,39 millions de tonnes soit +3,8 % et 0,070 millions contre 0,065 milliards de tonnes-kilomètres soit +8,1 %) et des produits divers (0,54 millions de tonnes contre 0,37 millions de tonnes soit +45,6 % et 0,073 milliards contre 0,059 milliards de tonnes-kilomètres soit +23,7%).

De même, les produits chimiques enregistrent une forte augmentation de leur niveau d'activité. Ainsi, la croissance a été de +37,3 % en tonnes (0,98 millions de tonnes contre 0,72 millions de tonnes) et de +44,6 % en tk (0,172 milliards contre 0,119 milliards).

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic fluvial en 1999 et 2000 sur les cinq premiers mois de l'année 2000.

MARCHANDISES	Milliers tonnes cumul des 12 derniers mois arrêtés à la fin		Millions tonne-kilomètres cumul des 12 derniers mois arrêtés à la fin	
	Déc. 99	Mai 2000	Déc. 99	Mai 2000
0 Produits agricoles	8 083 14 %	8 468 5 %	1 428 16 %	1 422 0 %
1 Denrées alimentaires et fourrage	2 878 -3 %	3 287 14 %	446 4 %	515 27 %
2 Combustibles minéraux	5 140 11 %	4 802 -7 %	757 19%	659 -13 %
3 Produits pétroliers	6 427 16 %	6 327 -2 %	786 3 %	747 -5 %
4 Minerais et déchets métallurgiques	2 681 9 %	2 586 - 4 %	201 - 3 %	203 1 %
5 Produits métallurgiques	1 908 -2 %	2 174 14 %	305 -6 %	325 7 %
6 Minéraux bruts/Matériaux de construction	23 980 6 %	25 321 6 %	2 272 10 %	2 460 8 %
7 Engrais	990 1 %	1 005 2 %	152 2 %	157 3 %
8 Produits chimiques	1 823 18 %	2 090 15 %	305 26 %	358 7 %
9 Machines, véhicules et transactions	1 081 2 %	1 251 6 %	176 10 %	190 8 %
TOTAL	54 991	57 311	6 829	7 037

Selon les dernières statistiques connues, la comparaison des trafics avec les principaux pays de l'Europe du Nord est retracée dans le tableau ci-dessous.

(milliards de tonnes-kilomètres)

Pays	Trafic 1998	Trafic 1999
France	6,2	6,83
Belgique	6,3	6,3
Allemagne	64,3	
Pays-Bas	40,7	

Durant les cinq premiers mois de l'année 2000, le transport fluvial a ainsi connu un bon début d'exercice avec un trafic moyen mensuel de l'ordre de 4,7 millions de tonnes et de 587 millions de tonnes-kilomètres. Si ce rythme d'activité se prolongeait, la croissance serait

comprise entre +0,5 % et +2,5 % en tonnes et pourrait être comprise pour les tk entre +1 % et +3 %.

Plus globalement, il convient de souligner que le transport fluvial a enregistré sur deux années (1998 et 1999) une croissance d'environ 20 %.

Les perspectives pour 2001 devraient rester à un niveau élevé.

Le mode de transport fluvial est ainsi en train de recouvrer auprès des chargeurs, des donneurs d'ordre voire de l'opinion publique en général, une crédibilité qui avait, dans une large mesure, disparue.

B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

• Les moyens en personnel de VNF

L'effectif de Voies navigables de France est de 310 agents qui se répartissent, par catégorie de la fonction publique, de la manière suivante :

	A	B	C	Total
Siège	53	54	14	121
Services déconcentrés	34	41	53	128
Mis à disposition	7	14	8	29
Contrats à durée déterminée	1	3	6	10
Total administratif	95	112	81	288
Ouvriers des passages spéciaux				15
Femmes de ménage				7
Total général				310

Au siège, les agents sont répartis autour de six pôles :

- infrastructure et environnement ;
- développement de la voie d'eau et du patrimoine ;
- ressources humaines et des services ;
- service juridique et financier ;

- communication et promotion de la voie d'eau ;
- secrétariat général.

Les autres agents interviennent sur l'ensemble du territoire principalement dans neuf arrondissements « développement voie d'eau » et sept agences comptables secondaires qui constituent les unités déconcentrées de l'établissement public.

VNF dispose, par ailleurs, des 5.500 agents de l'Etat répartis dans les dix-sept entités régionales ou locales, constituées par des services spécialisés de navigation et des services maritimes et de navigation et certaines directions départementales de l'Equipement. Ces personnels occupent des emplois administratifs ou techniques liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau confié à VNF.

On rappellera que l'activité de VNF comporte **deux grandes branches** :

- la gestion du transport par voies navigables, héritée de l'Office national de la navigation ;
- l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau des voies navigables de l'Etat confié à VNF (soit 6.800 km).

● **Les ressources et les dépenses de VNF**

Les ressources de Voies navigables de France proviennent des utilisateurs du réseau et sont complétées par des subventions de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'Allemagne. Elles comprennent trois types de contributions :

– **la taxe hydraulique** versée par les personnes et organismes qui prélèvent de l'eau dans le réseau ou qui en rejettent. C'est la principale ressource de Voies navigables de France qui s'est établi à 529,75 millions de francs en 1999 ; son estimation pour 2000 est de l'ordre de 525 millions de francs ;

– **les péages** versés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, la plupart des bateaux circulant sur le réseau. Le « péage marchandises » a rapporté 48,7 millions de francs en 1999 et le « péage plaisance » plus de 21 millions de francs. Les ressources attendues en 2000 devraient être du même ordre ;

– **les ressources du domaine** confié par l'Etat. Elles ont rapporté plus de 61 millions de francs en 1999 contre 41,7 millions de francs en 1998. 76 millions de francs sont prévus pour 2000.

Les ressources propres de VNF devraient évoluer ainsi que le montre le tableau ci-après :

(en millions de francs)

	1999	2000 (prévisions)	2001 (prévisions)
Taxe hydraulique	529,8	525,0	528,0
Péages			
marchandises	48,7	45,0	45,0
plaisance	21,2	20,0	20,0
Redevances domaniales	57,1	76,0	80,0
Droits de pêche et de chasse	4,0	3,8	4,0
prestations diverses	19,5	14,4	13,93
subventions d'exploitation	15,9	23,3	13,26
produits de gestion courante.	96,6(1)	12,7	44,31
produits financiers	18,6	20,0	20,0
TOTAL	717,05	728,6	734,0

VNF bénéficie, aussi, des subventions détaillées ci-dessous, dont la plus importante a été jusqu'à présent la dotation de l'Etat au titre du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

	Etat (1)	Collectivités territoriales et Union européenne	Allemagne (3)	Total
1999	442,63	79,43	8,00	530,06
2000	515,00	200,00		715,00
2001 (2)	515,00	210,00	0	725,00

(1) FITTVN + autres subventions Etat

(2) la répartition de la dotation de l'Etat pour 2001 n'est pas arrêtée pour l'instant.

(3) réalisation du polder d'Erstein sur le Rhin.

En ce qui concerne les dépenses de l'établissement, l'exercice 1999 a fait apparaître un montant de 634,218 millions de francs qui se répartit de la manière suivante :

– pour les opérations de développement du réseau au titre des contrats de plan (Deûle - Lys - Moselle - Rhône à Sète), VNF a consommé un crédit de 97,1 millions de francs, y compris 26,1 millions pour le polder d'Erstein financé par l'Allemagne ;

– la restauration du réseau existant s'est poursuivie pour un montant de 518,7 millions de francs ;

– les dépenses se sont élevées à 9 millions de francs pour les études générales et à 9 millions de francs pour l'environnement.

Relevons qu'un montant de 3,5 millions de francs a, en outre, été versé à EDF pour la réalisation d'investissement sur des ouvrages implantés sur le domaine confié à VNF.

Pour 2000, le programme d'investissements devrait enregistrer une augmentation substantielle en raison de la hausse de la subvention du FITTVN. Il devrait atteindre environ 861,73 millions de francs qui seraient affectés pour 261,6 millions à la poursuite du développement du réseau (dont 40 millions pour le polder d'Erstein), pour 574,4 millions de francs à la restauration des canaux et rivières confiés à VNF, pour 17 millions de francs à la réalisation d'opérations d'environnement et, enfin, pour 8,7 millions de francs à la réalisation d'études générales.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE RESTAURATION DU RÉSEAU CONFIÉ À VNF

(en millions de francs)

	1999	2000 (prévision)	2001 (prévision)
Développement du réseau	97,124	261,63	219,30
Travaux réalisés par la Compagnie nationale du Rhône et Electricité de France	3,586		
Restauration du réseau	518,704	(1) 574,40	546,26
Etudes générales et environnement	18,390	25,7	29,00
TOTAL	637,804	861,73	794,56

(1) y compris les dépenses liées aux intempéries de 1999 (inondations et tempêtes).

C. LES PROJETS DE LIAISON A GRAND GABARIT

● Liaison Seine-Nord

Inscrit au schéma directeur des voies navigables de 1985 et au **schéma directeur transeuropéen des voies navigables à grand gabarit du 29 octobre 1993**, le projet de

liaison fluviale Seine-Nord a pour but de relier la Seine et l'Oise au réseau des canaux du nord de la France et du Bénélux par un canal à grand gabarit.

Ce projet comprend trois parties :

– le **tronçon central** entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut ; il existe, actuellement, deux canaux de jonction, respectivement le canal de St-Quentin à petit gabarit (350 tonnes), et le canal du Nord à moyen gabarit (750 tonnes) qui a été achevé dans les années soixante. Le projet de nouveau canal permettrait l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4.400 tonnes ;

– au sud, l'aménagement de l'Oise entre Compiègne et Conflans-Ste-Honorine qui est déjà à grand gabarit, mais dont les caractéristiques ne sont pas homogènes (3000 tonnes de Conflans à Creil, 2000 tonnes en amont) ;

– au nord, l'aménagement du canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, reliant Dunkerque à Valenciennes avec une branche vers Lille et la Belgique, afin de permettre à la flotte européenne à grand gabarit (1.350 à 3.000 tonnes) d'y pénétrer à vide.

Le Gouvernement s'est déclaré favorable au projet Seine-Nord ; il envisage, en priorité, l'aménagement des extrémités nord et sud de la liaison, de façon à développer le transport fluvial dans les bassins concernés et améliorer la desserte fluviale des ports de Dunkerque, Rouen et Le Havre.

Interrogé par votre rapporteur pour avis lors de son audition devant la commission des Affaires économiques le 26 octobre 2000, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a déclaré que les travaux prévus dans le cadre des nouveaux contrats de plan sur Dunkerque-Escault et Oise-aval s'inscriraient dans le cadre du projet Seine-Nord.

Il s'est engagé à ce que celui-ci soit réalisé avant 2020.

● **Liaison Seine-Est**

On rappelle que VNF a été désigné, en juin 1995, comme maître d'ouvrage des études de cadrage de la liaison visant à évaluer la faisabilité technique et l'opportunité de ce projet sur le plan socio-économique. Ces études sont achevées et leurs résultats vont être présentés aux différents partenaires concernés.

Lors de son audition devant la Commission, M. Jean-Claude Gayssot n'a pas caché que ce projet était nettement moins avancé que le précédent.

D. LES LIAISONS A PETIT GABARIT

En 1999, un montant de 306,4 millions de francs a été affecté par VNF à la restauration du réseau à petit gabarit, soit près de 49 % du programme d'investissement global de l'établissement.

Dans la période 1994–1999, l'effort entrepris sur les voies à petit gabarit a été renforcé par l'implication des collectivités territoriales dans le cadre de programmes cofinancés. Ces derniers ont été relayés par les différents contrats de plan Etat-régions 2000-2006.

Les programmes suivants sont en voie d'achèvement ou en cours de réalisation :

Région Bourgogne

Le montant global des travaux s'est élevé en moyenne à 30 millions de francs par an.

Région Franche-Comté

Le programme en cours porte sur le canal du Rhône au Rhin et la petite Saône. Il concerne un montant global d'investissements de 42,8 millions de francs sur la période 1999-2001.

Régions Languedoc-Roussillon, Midi - Pyrénées et Aquitaine

Le programme correspond essentiellement à des travaux de restauration du canal des Deux-Mers et en particulier du canal du Midi classé « patrimoine mondial » par l'UNESCO. Les collectivités territoriales ont engagé un programme de restauration en parallèle avec celui fixé par VNF pour un montant global de 17,423 millions de francs à mettre en place sur la période 1999-2001, dont 10,166 millions de francs pour VNF et 7,257 millions de francs pour les collectivités locales.

Territoire Saône-Rhin

L'opération de restauration du canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et la Saône a été décidée en 1999. Une première tranche de travaux sera engagée pour permettre les

réfections nécessaires à la mise en sécurité des ouvrages, au maintien du régime hydraulique du Doubs et à la navigation de plaisance et du trafic commercial.

Région Nord Pas-de-Calais

Le projet de réaménagement du canal de Roubaix a été décidé par VNF en 1999, dans le cadre du projet de rénovation urbaine et d'aménagement social des quartiers. Il s'agit d'un projet de 160 millions de francs financé à hauteur de 25 millions de francs par l'établissement public.

En 1999, outre les programmes cofinancés et autres opérations spécifiques, les principales opérations de travaux sur les voies à petit gabarit ont été les suivantes :

- canal latéral à la Loire – Port de Marseilles-les-Aubigny ;
- canal latéral à l'Oise – défense de berges ;
- canal de l'Oise à l'Aisne - défense de berges ;
- rivière Yonne – écluse de la Brosse ;
- canal de Saint Quentin - restauration ;
- canal de la Marne au Rhin - restauration d'ouvrages et de berges ;
- restauration de la Marne ;
- canal du midi – reconstruction du barrage d'Agde ;
- canal de la Marne à la Saône – écluse de Vouécourt ;

Les crédits d'entretien et d'exploitation du réseau à petit gabarit ont atteint près de 159 millions de francs en 1999, et devraient être de l'ordre de 203 millions de francs en 2000 et de 169 millions de francs en 2001.

E. LES CONTRATS DE PLAN EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES

● Région Nord-Pas-de-Calais

Aménagement de la Deûle et de la Lys

L'objectif poursuivi est la mise au gabarit de 1350/1500 tonnes de la Deûle entre Lille et Deûlémont et de la Lys mitoyenne entre Deûlément et Halluin.

Un programme de travaux d'un montant de 243 millions de francs répartis pour 149,07 millions de francs sur la Deûle et 93,93 millions de francs sur la Lys, a été réalisé dans le cadre du Xe plan.

Au titre du XI^o plan, le programme prévoit essentiellement l'aménagement de la section Lille-Quesnoy de la Deûle (157,10 millions de francs). Son financement est assuré par l'Etat (30 %), VNF (30 %) et les collectivités territoriales (40 %).

Réhabilitation du canal à grand gabarit Dunkerque Escaut

Le contrat de plan Etat/VNF Région/Nord Pas-de-Calais a prévu, à hauteur de 175 millions de francs, la restauration et l'aménagement paysager de la voie d'eau existante. Cette opération est financée à hauteur de 114 millions de francs par l'Etat/VNF, 38 millions de francs par la région Nord/Pas-de-Calais, 12,6 millions de francs par le département du Nord et 10,4 millions de francs par le département du Pas-de-Calais.

● Région Languedoc-Roussillon

Aménagement du canal du Rhône à Sète

Des travaux d'aménagement du canal du Rhône à Sète ont été réalisés à hauteur de 141,7 millions de francs au cours du Xe plan. L'objectif poursuivi était d'ouvrir le canal du Rhône à Sète à tous les automoteurs du Rhône à pleine charge.

Au cours du XI^o Plan a été lancée la dernière phase de la digue de protection en mer permettant l'accès du trafic fluvial au port de Sète par tous les temps. Elle est inscrite dans le contrat de plan pour un montant de 128,8 millions de francs.

La clé de financement de cette opération est la suivante : Etat (60 %), région (25 %), départements (15 %).

La première phase des travaux de construction de la digue en mer, d'un montant de 24 millions de francs, qui représentait l'essentiel du programme d'études, a été réalisée hors contrat de plan et a été financée, outre par un financement européen au titre du plan intégré méditerranéen (PIM), par les collectivités territoriales et VNF.

Les travaux de construction de la digue devraient s'échelonner jusqu'en 2001-2002.

Les dépenses se sont élevées à 0,908 millions de francs en 1997, 0,848 millions de francs en 1998 et à 0,330 millions de francs en 1999. Il est prévu 50 millions de francs en 2000, 66,3 millions de francs en 2001 et 10,4 millions de francs en 2002.

● Région Lorraine

Approfondissement de la Moselle

L'approfondissement à 3.000 mètres de la Moselle entre Apach, à la frontière germano-luxembourgeoise, et le port de l'Orne sur la commune de Richemont (soit environ 35 km), a été financé, à hauteur de 60 millions de francs, dans le cadre du Xe plan.

Les travaux prévus au titre du XI^o Plan devraient permettre :

– de terminer la mise à 3 m de la Moselle entre Richemont et Frouard (Nancy) pour un montant de 60 millions de francs. La répartition financière est la suivante : Etat (18 millions de francs), VNF (18 millions de francs), région Lorraine (12 millions de francs), départements de la Moselle et de Meurthe-et-Moselle (12 millions de francs) ; les travaux doivent se dérouler jusqu'en 2001 ;

– d'allonger l'écluse de Clévant commandant l'accès au port de Nancy pour un montant de 23,2 millions de francs.

F. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX

En 1999, **le trafic fluvial** a progressé d'une manière favorable dans l'ensemble des ports français.

Sur le bassin de la Seine, l'activité fluviale du **Port Autonome de Paris** (PAP) (19,1 millions de tonnes) a enregistré une hausse de +9 % par rapport à 1998. Cette progression provient principalement de la progression des matériaux de construction (+740.000 tonnes) suivis des céréales (+209.000 tonnes), des denrées alimentaires (+164.000 tonnes), des machines et véhicules (incluant les conteneurs, +164.000 tonnes) et

des produits pétroliers (+104.000 tonnes). En revanche, les produits métallurgiques ont baissé globalement de 8 %. S'agissant des matériaux de construction, notons que la reprise du bâtiment a alimenté la progression des granulats alluvionnaires (+536.000 tonnes), des ciments (+176.000 tonnes) et des déblais (+201.000 tonnes).

Le trafic du PAP avec l'étranger (fluvial + maritime) a progressé de 26,4 % par rapport à 1998. Sa part dans le trafic fluvial du port est passée de **10 %** en 1995 à **20 %** en 1999.

Le chiffre d'affaires global du PAP (320 millions de francs) a enregistré en 1999 une hausse de +4,5 % par rapport à 1998. Tous les secteurs d'activité ont participé à l'accroissement du chiffre d'affaires.

L'activité fluviale des ports de la **façade maritime** a connu, elle aussi, une très forte hausse :

– +35 % pour le **port du Havre** (4,4 millions de tonnes en 1999 contre 3,2 millions de tonnes en 1998) ;

– +35 % pour le **port de Rouen** (4,1 millions de tonnes en 1999 contre 27,7 millions de tonnes en 1998).

Sur l'Est, le **trafic rhénan** du **Port Autonome de Strasbourg** a enregistré une augmentation de +4 %.

Par ailleurs, le trafic de **conteneurs** du Port Autonome de Strasbourg a enregistré une progression de 4,4 % par rapport à 1998, après une progression +19 % entre 1997 et 1998.

Le **Rhône**, avec un trafic relativement stable (4 millions de tonnes), est parvenu à augmenter de + 9,5 % son volume.

Première place portuaire des ports intérieurs situés sur le Rhône, Lyon/Port Edouard Herriot a enregistré, pour sa part, une légère croissance de +1 % de son trafic fluvial.

Les trafics sur le **réseau Nord** ont connu, quant à eux, une progression de près de 80 % du nombre de conteneurs transportés, essentiellement à partir du port de Lille.

Pour 2000, si le rythme d'activité, constaté sur les cinq premiers mois de l'année, se prolonge jusqu'à la fin de l'exercice, la croissance annualisée en tonnes serait comprise entre +0,5 % et 2,5 % et pourrait être comprise pour les tonnes-kilomètres entre +1 % et +3 %.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution de l'activité des ports fluviaux de 1995 à 1999.

EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX

	1996	1996/1995	1997	1997/1996	1 998	1998/1997	1 999	1999/1998
PORT AUTONOME DE PARIS	18 012 268	-9,05%	16 333 740	-9,32%	17 531 694	7,33%	19 088 721	8,88%
PORT AUTONOME DE STRASBOURG	9 273 000	-3,72%	9 247 518	-0,27%	9 418 925	1,85%	9 564 159	1,54%
PORT AUTONOME DU HAVRE	3 064 251	-3,87%	2 960 397	-3,39%	3 243 016	9,55%	4 409 236	35,96%
PORT AUTONOME DE ROUEN	2 659 866	-2,58%	2 689 470	1,11%	2 703 636	0,53%	4 145 760	53,34%
PORT DE THIONVILLE ILLANGE	2 524 566	0,59%	2 337 735	-7,40%	2 509 325	7,34%	2 939 935	17,16%
PORT DE MULHOUSE OTTMARSHEIM	2 853 477	-2,17%	2 814 915	-1,35%	2 860 148	1,61%	2 458 863	-14,03%
PORT DE METZ	1 915 975	2,62%	2 164 315	12,96%	2 137 634	-1,23%	2 034 230	-4,84%
POSES	1 395 978	-12,79%	1 485 762	6,43%	1 586 961	6,81%	1 809 499	14,02%
PORT DE MONDELANGE-RICHEMONT	2 174 508	-20,12%	2 475 079	13,82%	1 770 687	-28,46%	1 581 014	-10,71%
PORT DE BERNIERES SUR SEINE	1 265 874	-5,21%	1 027 750	-18,81%	1 256 682	22,28%	1 524 580	21,32%
PORT AUTONOME DE DUNKERQUE	1 509 073	-12,64%	1 441 971	-4,45%	1 563 054	8,40%	1 391 685	-10,96%

Source : VNF

CONCLUSION

En conclusion, trois raisons ont incité votre commission des Affaires économiques à émettre un avis défavorable à l'adoption des crédits des routes et voies navigables demandés pour 2001.

En dépit des discours et signes périodiques d'apaisement donnés par M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement les chiffres ne trompent pas. Chaque année, depuis 1997, les crédits routiers enregistrent une substantielle réduction.

Il y a peut-être dans ce pays une politique ferroviaire. Il n'y a plus de politique routière.

En second lieu, les explications qui entourent la suppression du FITTVN ne sont guère convaincantes. Nous n'avons aucune garantie quant à la pérennité de l'affectation aux grandes infrastructures de crédits fondus désormais dans le budget général. Dès 2001, des dotations considérables semblent s'être volatilisées ! Le Gouvernement doit absolument fournir des explications.

En troisième lieu, la commission des affaires économiques a estimé que les tentatives du Gouvernement visant à empêcher un débat parlementaire sur un sujet aussi fondamental que la réforme des autoroutes, en exerçant en outre sur les assemblées et spécialement sur le Sénat des pressions inadmissibles (laissant entendre que le refus d'accepter les ordonnances entraînerait un report « sine die » des nouveaux projets autoroutiers), n'est pas acceptable.

Ces trois raisons ont conduit la Commission des Affaires économiques à émettre un avis défavorable à l'adoption des crédits des routes et des voies navigables dans le projet de loi de finances pour 2001.

*

* *

Suivant la proposition de son rapporteur, la Commission des Affaires économiques a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et voies navigables, inscrits dans le projet de loi de finances pour 2001.