

N° 89

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 2001

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2002, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Georges GRUILLOT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Gérard Larcher, *président* ; Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beauvils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kerguéris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 3262, 3320 à 3325 et T.A. 721

Sénat : 86 et 87 (annexe n° 23) (2001-2002)

Lois de finances.

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| INTRODUCTION | 5 |
| CHAPITRE I^{ER} - LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES | 8 |
| CHAPITRE II - LES ROUTES | 10 |
| I. LE SECTEUR AUTOROUTIER : BILAN ET PERSPECTIVES | 10 |
| A. BILAN DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL DE 1992 | 10 |
| B. MISE EN SERVICE D'AUTOROUTES | 11 |
| 1. Autoroutes mises en service en 2000 (131 km) | 11 |
| 2. Autoroutes mises en service en 2001 (264 km) | 12 |
| 3. Autoroutes concédées en travaux au 30 juin 2001 (325 kilomètres) | 13 |
| C. LA REPARTITION DES FINANCEMENTS DES A UTOROUTES CONCÉDÉES | 14 |
| D. LES ÉTUDES PRÉPARATOIRES PRÉALABLES À LA MISE EN CHANTIER DES NOUVELLES AUTOROUTES CONCÉDÉES | 15 |
| E. LE SECTEUR CONCÉDÉ ET LES CONTRATS DE PLAN | 16 |
| F. LE SECTEUR NON CONCÉDÉ | 18 |
| II. LES PÉAGES | 21 |
| III. L'ACTIVITÉ DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES | 22 |
| IV. LE STATUT DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ROUTIER | 23 |
| a) Les transporteurs routiers et le droit communautaire | 23 |
| b) L'application de la loi du 6 février 1998 | 25 |
| V. LA SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 28 |
| A. BILAN ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2000 | 28 |
| 1. L'activité routière | 28 |
| 2. La situation des entreprises | 29 |
| VI. LES SCHÉMAS DE SERVICES COLLECTIFS DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES | 30 |
| VII. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE | 33 |
| A. LES ACTIONS MENÉES SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE EN 2000 | 33 |
| 1. Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés | 33 |
| 2. Nombre d'accidents corporels et de tués par types de voies | 34 |
| a) Autoroutes | 34 |
| b) Routes nationales (rase campagne et agglomérations < 5 000 habitants) | 34 |
| c) Routes départementales (rase campagne et agglomérations < 5.000 habitants) | 34 |
| 3. Nombre de tués par catégories d'usagers | 35 |
| 4. Nombre de blessés par catégories d'usagers | 35 |

| | |
|---|-----------|
| 5. Bilan des quatre premiers mois de 2001 | 36 |
| CHAPITRE III - LES VOIES NAVIGABLES | 40 |
| I. LE PROJET DE BUDGET 2002 POUR LES VOIES NAVIGABLES | 40 |
| II. L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE » (V.N.F.)..... | 41 |
| a) Le personnel..... | 41 |
| b) Les moyens financiers | 42 |
| c) Les attributions de VNF..... | 45 |
| III. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES | 46 |
| IV. LE TRANSPORT FLUVIAL | 47 |
| a) L'activité générale | 47 |
| b) Les ports fluviaux..... | 49 |
| V. LES PROJETS DE LIAISONS FLUVIALES À GRAND GABARIT | 50 |
| a) La liaison Seine-Nord | 50 |
| b) La liaison Seine-Est..... | 51 |
| VI. LE RÉSEAU À PETIT GABARIT | 51 |
| EXAMEN EN COMMISSION..... | 56 |

Mesdames, Messieurs,

L'ensemble des crédits affectés aux routes dans le projet de loi de finances pour 2002 progressera de 4,7 % en autorisations de programme (1,269 milliards d'euros) et de 18,8 % en crédits de paiement (1,182 milliards d'euros).

Les dotations d'investissement du titre V (1,238 milliards d'euros en autorisations de programme et 934 millions d'euros en crédits de paiement), qui regroupent pour l'essentiel les dépenses d'investissement sur le réseau routier national (518,2 millions d'euros en crédits de paiement) et les dépenses d'entretien et de réhabilitation (384,1 millions d'euros en crédits de paiement) enregistrent une progression de 4,3 % en autorisations de programme et de 19 % en crédits de paiement.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX ROUTES

(en millions d'euros)

| | 2001 | | 2002 | | Evolution des autorisations de programme (en %) | Evolution des crédits de paiement (en %) |
|----------------------|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|---|--|
| | Autorisations de programme | Crédits de paiement | Autorisations de programme | Crédits de paiement | | |
| Titre III | - | 179,03 | - | 211,09 | - | + 17,9 |
| Titre IV | - | 16,62 | - | 18,14 | - | + 9,1 |
| Titre V | 1 187,52 | 784,93 | 1 238,84 | 934,07 | + 4,3 | + 19,0 |
| Titre VI | 24,81 | 15,18 | 30,33 | 19,47 | + 22,2 | + 28,3 |
| Total général | 1 212,33 | 995,76 | 1 269,17 | 1 182,77 | + 4,7 | + 18,8 |

Source : ministère de l'équipement et des transports.

Ces dotations financeront notamment la réalisation du volet routier des contrats de plan.

Les crédits d'intervention affectés à l'entretien et à la maintenance enregistrent une hausse de 3,34 % en passant de 173,8 à 179,4 millions d'euros.

Les dépenses d'investissement relatives à l'entretien préventif des routes, au renforcement des ouvrages d'art, à la réhabilitation des chaussées et aux aménagements de sécurité des infrastructures progressent de 5 % en autorisations de programme et de 1,4 % en crédits de paiement.

A la suite du dramatique accident du tunnel du Mont-Blanc survenu le 24 mars 1999, il a été décidé de procéder à un contrôle de la sécurité des ouvrages d'art de plus de 1000 mètres.

26,68 millions d'euros sont ainsi affectés à la réhabilitation des tunnels et 61 millions d'euros à la révision des ouvrages d'art en général.

En 2002, l'enveloppe consacrée à la lutte contre l'insécurité routière devrait atteindre près de 100 millions d'euros, représentant une augmentation d'environ 8 % par rapport à l'an passé.

Ces crédits seront principalement destinés au financement du Conseil national de la sécurité routière, à l'augmentation des moyens consacrés à la formation et à l'évaluation des candidats, à l'embauche de 77 inspecteurs et délégués du permis de conduire, ainsi qu'à la sécurité des infrastructures.

L'effort apparent consenti en faveur des routes, en 2002, ne doit toutefois pas faire illusion.

Même si la lutte contre l'insécurité routière rencontre des succès louables, les augmentations des crédits s'expliquent, d'une part, par la réintégration dans le budget des quelque 0,4 milliards d'euros que le FITTVN consacrait aux routes et interviennent, d'autre part, après la baisse de 17,7 % des crédits des routes (-38,1 % pour les moyens de paiement destinés au développement du réseau routier) dans le budget 2001.

Il convient donc de «relativiser» ces apparentes progressions des crédits routiers alors qu'il y a quelques mois à peine, le Gouvernement présentait comme un grand succès le fait d'avoir réduit de près de 10 points la part relative des routes dans le volet routier des contrats de plan Etat-régions de la nouvelle génération 2000-2006 !

En second lieu, des sommes extrêmement modestes seront consacrées en 2002 par l'Etat aux voies navigables (80,8 millions d'euros en AP ; 60,9 millions d'euros en CP).

Le grand projet fluvial Seine-Nord en est toujours au stade des études préliminaires.

De nombreux parlementaires souhaiteraient que soit réexaminée la décision d'abandonner le projet de liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône en faisant valoir qu'il s'agit là du «maillon manquant» entre l'Europe du Nord, l'Europe danubienne et l'Europe méditerranéenne.

Ce dossier majeur ne devrait donc pas rester longtemps « enterré ».

CHAPITRE I^{ER}

LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES

Les **dotations** « **routières** » se répartissent entre trois enveloppes inégalement pourvues.

L'agrégat n° 14 « développement du réseau routier national » finance les engagements contractualisés de l'Etat (volets routiers des contrats Etat-régions) et des programmes spécifiques d'aménagement du territoire, à partir des crédits du budget général de l'Etat et des participations locales rattachées par voie de fonds de concours.

Sont également rattachées à cette catégorie les dépenses financées par l'Etat pour les études en amont de la déclaration d'utilité publique des autoroutes concédées et les dépenses de fonctionnement des services d'études techniques, services qui concourent aux études de projet, à l'établissement des méthodologies et techniques correspondantes et au développement d'innovations technologiques.

L'agrégat n° 15 « entretien et réhabilitation du réseau routier national » finance cinq catégories de dépenses :

- l'entretien courant et la viabilité hivernale ;
- l'entretien préventif des chaussées ;
- la réhabilitation et les renforcements des chaussées et ouvrages d'art ;
- les aménagements de sécurité (aménagements de carrefours et virages dangereux, réduction des obstacles latéraux, glissières...) visant à éliminer les points d'accumulation d'accidents ;
- les subventions aux réseaux routiers autres que le réseau national.

Enfin, **l'agrégat n°16 « sécurité routière et exploitation de la route »** bénéficiera de 54,6 millions d'euros en moyens de paiement et de 38,3 millions d'euros en autorisations de programmes.

Le budget de la sécurité et de la circulation routière retrace l'effort financier de l'Etat dans sa lutte contre l'insécurité routière.

La politique d'exploitation routière poursuit, quant à elle, quatre objectifs :

- l'accroissement de la sécurité des déplacements, notamment par des équipes de surveillance et d'intervention sur les axes les plus perturbés et par des équipements d'alerte, de sécurité ;

- l'amélioration du service rendu aux usagers notamment par une meilleure information avant et pendant le voyage (serveurs télématiques, radios, panneaux à message variable,...) ;

- une meilleure répartition de la circulation dans le temps et sur les différents réseaux et réduire ainsi le nombre d'encombres par des mesures de gestion de trafic et par l'information ;

- l'optimisation de l'usage des infrastructures en les utilisant au maximum de leur capacité et en différant ainsi certains investissements.

Les **voies navigables** resteront, en 2002, le « parent pauvre » du budget des transports avec une dotation globale de 63,4 M€ en crédits de paiement et de 84,1 M€ en autorisations de programme.

Au titre IV, les crédits « interventions en faveur de la batellerie » s'élèveront à 762.200 euros, dont 457.320 euros pour les allocations de départ en retraite des bateliers et 304.880 euros pour les mesures en faveur des entreprises de transport fluvial.

Au titre V, des crédits d'un montant de 2,590 M€ en autorisations de programme et de 1,737 M€ en crédits de paiement seront destinés aux voies gérées par l'Etat pour des travaux de restauration, notamment sur les écluses du canal du Havre à Tancarville et du canal Dunkerque-Valenciennes ainsi que sur les canaux du Rhône à Marseille et à Fos.

Au titre VI, les crédits de 80,798 M€ en autorisations de programme et de 60,979 M€ en crédits de paiement concerneront des opérations réalisées par Voies navigables de France (VNF) qui prévoit :

- la poursuite des opérations inscrites dans les contrats de plan Etat-VNF-régions 2000-2006 et les grands programmes interrégionaux, notamment Seine-Oise et le projet de territoire Saône-Rhin ;

- la poursuite du programme de restauration et de modernisation du réseau, entreprise depuis 1997, priorité étant apportée aux voies qui assurent l'essentiel du trafic de marchandises.

CHAPITRE II

LES ROUTES

I. LE SECTEUR AUTOROUTIER : BILAN ET PERSPECTIVES

A. BILAN 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 et 2 582 km de " liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier " (LACRA), c'est à dire d'autoroutes hors péage dont la réalisation pouvait être phasée (première phase à une chaussée ou sous forme de route express à 2 x 2 voies) compte tenu des contraintes budgétaires et des trafics attendus.

Au 1^{er} mars 1992 (date de référence du schéma), 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 ».

Au 1^{er} juillet 2001, 7.769 km d'autoroutes de liaison étaient effectivement en service, soit 81,5 % du linéaire total planifié. 467 km étaient en travaux. A cette date, il restait 1 299 km à engager.

Par ailleurs, 1.020 km de LACRA étaient réalisés sous forme d'autoroutes et 1.222 km provisoirement sous forme de 2 x 2 voies avec statut de route express, soit au total 86,8 % du linéaire prévu.

B. MISE EN SERVICE D'AUTOROUTES

1. Autoroutes mises en service en 2000 (131 km)

● Régions Auvergne - Limousin

A 89 section Ussel ouest - Laqueuille (40 km) : mise en service le 4 mars 2000.

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

● Régions Bourgogne - Centre

A 77 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 de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A 6 et de la RN7 tout en revalorisant l'axe nord-sud de Paris vers Lyon et le Massif central via Nevers.

● Région Rhône - Alpes

A 43 Saint-Michel - Le Freney (14 km) : mise en service le 12 juillet 2000.

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

● Région Pays-de-Loire

A 28 sections Maresché - Le Mans nord et le Mans est - Ecommoy (44 km) : mises en service le 27 octobre 2000. Ces sections constituent les premiers tronçons ouverts à la circulation de l'autoroute A 28.

2. Autoroutes mises en service en 2001 (264 km)

● Région Picardie

A 29 : Amiens - Saint-Quentin (63 km) : mise en service le 28 juin 2001. Cette section assure aussi les liaisons entre les autoroutes A1, A 16 et A 26.

● Région Midi-Pyrénées

A 20 section Souillac - Cahors sud (46 km) : mise en service le 12 juillet 2001. Cette section est l'avant-dernière section de l'autoroute Brive - Montauban, maillon de la liaison Paris-Toulouse.

● Région Poitou-Charentes

A 83 section Oulmes - Niort (34 km) : mise en service le 21 juin 2001. Cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Nantes - Niort de l'autoroute A 83, maillon de « la route des estuaires ».

● Région Centre

A 85 section Villefranche - Vierzon (23 km) : la mise en service est prévue pour le 29 octobre 2001. Cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Tours - Vierzon de l'autoroute A 85.

● Région Pays-de-Loire

A 28 section Arçonnay - Maresché (24 km) : mise en service le 22 juin 2001. Cette section est la dernière phase des travaux du tronçon Alençon - Le Mans de l'autoroute A 28. Dans le même temps, conformément aux dispositions du contrat de concession, la déviation d'Alençon a été intégrée dans la concession de COFIROUTE. Le tronçon Alençon - Le Mans constitue le maillon ouest de la grande rocade du bassin parisien.

- **Régions Aquitaine -Limousin**

A 89 Arveyres – Mussidan (74 km) : mise en service le 10 juillet 2001. Cette section constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie ouest de l'autoroute A 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand.

3. Autoroutes concédées en travaux au 30 juin 2001 (325 kilomètres)

- **Région Midi-Pyrénées**

A 20 section Cahors sud – Cahors nord (23 km) : cette section, dont la mise en service est prévue en 2003, constituera le dernier tronçon ouvert à la circulation de la liaison Brive – Montauban.

A 66 Toulouse - Pamiers (40 km) : la section Toulouse - Pamiers, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2002, 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.

- **Région Rhône -Alpes**

A 432 Pusignan - Saint-Laurent-de-Mure (12 km) : les travaux de cette autoroute ont débuté en février 2001. Cette section permettra de contourner l'aéroport de Satolas - Saint-Exupéry par une voirie concédée et aux normes autoroutières. Sa mise en service est prévue en juin 2003.

- **Région Centre**

A 85 section Bourgueil - Langeais (18 km) : cette section correspond à la dernière phase des travaux du tronçon Angers - Tours de l'autoroute A 85, 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.

A 85 section Villefranche – Saint-Romain (32 km) : cette section correspond à la seconde tranche de travaux du tronçon Tours - Vierzon de l'autoroute A 85, qui s'intègre au futur axe autoroutier Nantes - Angers - Tours - Vierzon - Clermont-Ferrand - Lyon.

● **Région Pays-de-Loire**

A 87 section Angers – Les Essarts (93 km) : cette section correspond à la première phase des travaux de l'autoroute A 87 Angers - La Roche-sur-Yon, qui doit assurer le désenclavement de la Vendée en direction du nord-est.

● **Régions Aquitaine -Limousin**

A 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand : les sections Ussel ouest - Saint-Germain-les-Vergnes (65 km) et Périgueux est - Thenon (32 km) sont en travaux.

● **Région Ile-de-France**

A 86 section Rueil-Malmaison – A 13 : cette section constitue la première phase des travaux du tunnel est (environ 10 km) du projet A 86 ouest qui, en tant que maillon de l'A 86, périphérique de l'Ile-de-France, doit constituer un itinéraire d'évitement de la zone dense et faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

C. LA REPARTITION DES FINANCEMENTS DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

| <i>(en millions d'euros)</i> | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Opérations préliminaires | 22 | 25 | 14 |
| Travaux de constructions (opérations nouvelles) | 1 131 | 999 | 851 |
| Travaux complémentaires | 315 | 572 | 520 |
| Immobilisations d'exploitation | 131 | 179 | 161 |
| Siège | 30 | 36 | 30 |
| TOTAL | 1 629 | 1 810 | 1 575 |

| <i>(en millions de francs)</i> | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Opérations préliminaires | 146 | 161 | 91 |
| Travaux de constructions (opérations nouvelles) | 7 420 | 6 550 | 5 579 |
| Travaux complémentaires | 2 063 | 3 754 | 3 408 |
| Immobilisations d'exploitation | 861 | 1 173 | 1 054 |
| Siège | 198 | 236 | 199 |
| TOTAL | 10 688 | 11 874 | 10 331 |

Le tableau ci-dessous donne la répartition des financements de ces dépenses d'investissements :

(en millions d'euros)

| Années | Emprunts * | Autofinancement | Participations |
|--------|------------|-----------------|----------------|
| 2000 | 1 301 | 102 | 56 |
| 2001* | 1 429 | - | 59 |
| 2002* | 1 348 | - | 34 |

(en millions de francs)

| Années | Emprunts * | Autofinancement | Participations |
|--------|------------|-----------------|----------------|
| 2000 | 8 535 | 666 | 366 |
| 2001* | 9 371 | 0 | 388 |
| 2002* | 8 842 | 0 | 220 |

*prévisions

D. LES ÉTUDES PRÉPARATOIRES PRÉALABLES À LA MISE EN CHANTIER DES NOUVELLES AUTOROUTES CONCÉDÉES

● **Du 1^{er} juillet 2000 au 31 juillet 2001, les opérations suivantes ont été déclarées d'utilité publique ou prorogées :**

– A 86 ouest Rueil-Malmaison - Versailles, décret de prorogation du 3 décembre 2000 ;

– A 29 sections Neufchâtel-en-Bray -Amiens et Quevauvillers-Guignemicourt, décret du 26 décembre 2000 ;

– A 51 Grenoble - Col du Fau, décret du 2 janvier 2001 ;

– A 85 contournement nord de Langeais, décret du 3 janvier 2001 ;

– A 4 contournement sud de Reims, décret du 10 mai 2001 ;

– A 66 Toulouse - Pamiers, décret du 26 juillet 2001.

● **Au cours du premier semestre 2001, des procédures ont également été engagées en vue de la prorogation des effets des déclarations d'utilité publique des opérations suivantes :**

– A 87 Angers - La Roche-sur-Yon, le décret de prorogation devrait intervenir avant le 12 septembre 2001 ;

– A 585 antenne de Digne, le décret de prorogation devrait intervenir avant le 17 septembre 2001 ;

– L’A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny constitue un avant-projet autoroutier ayant fait l’objet d’une décision ministérielle d’approbation et dont la procédure de déclaration d’utilité publique est amorcée.

Afin d’engager les procédures préalables à la déclaration d’utilité publique, les études de niveau avant-projet sommaire sont poursuivies sur les opérations suivantes :

- A 45 Lyon - Saint-Etienne ;
- A 48 Ambérieu - Bourgoin-Jallieu ;
- A 406 Contournement sud-est de Mâcon ;
- A 650 Pau - Oloron-Sainte-Marie ;
- A 9 Contournement de Montpellier ;
- A 65 Langon - Pau ;
- A 404 Prolongement de l’antenne d’Oyonnax ;
- A 432 Les Echets - La Boisse.

Sont en cours d’examen les tracés d’un ensemble de projets :

- le contournement autoroutier de Lyon ;
- le tronçon central de la liaison Grenoble-Sisteron ;
- le grand contournement de Strasbourg ;

Enfin, des études engagées sont menées sur les opérations suivantes :

- l’autoroute A 24 entre Amiens et la frontière belge ;
- la traversée de l’aire urbaine de Cannes-Nice ;
- la tangentielle nord - sud de Grenoble ;

E. LE SECTEUR CONCÉDÉ ET LES CONTRATS DE PLAN

En 1994 et en 1995 les premiers contrats de plan quinquennaux 1995-1999 entre l’Etat et les sociétés concessionnaires d’autoroutes ont été conclus. Ils ont été élaborés en concertation avec les sociétés au sein des trois

groupes nouvellement constitués (SAPRR-AREA, AFS-ESCOTA, SANEF-SAPN), en ce qui concerne le secteur d'économie mixte et avec COFIROUTE.

Le tableau suivant indique la date de signature de chaque contrat :

| Contrats | SAPRR/AREA | ASF/ESCOTA | SANEF/SAPN | COFIROUTE |
|--------------------|------------|------------|------------|-----------|
| Date de conclusion | 19/12/1994 | 27/04/1995 | 7/02/1995 | 6/12/1995 |

La programmation de la période quinquennale 1995-1999 a prévu un volume global d'opérations nouvelles de 72 milliards de francs permettant d'engager, durant cette période, les travaux de quelque 1500 kilomètres d'autoroutes supplémentaires, dont la liste figure dans les contrats de plan. Sur ces 72 milliards de francs, 47,9 milliards de francs ont concerné les trois pôles d'économie mixte.

Le programme annuel de dépenses d'investissements et d'emprunts continue d'être arrêté par le Gouvernement dans le cadre du **comité des investissements à caractère économique et social (CIES)**.

Les cahiers des charges des sociétés définissent désormais les **règles de fixation des tarifs** de péage dont les modalités d'évolution pour chaque concessionnaire sont précisées dans les contrats de plan.

Le contrôle de l'Etat s'exerce a posteriori, par la vérification du respect des règles tarifaires et des engagements pris. Ce nouveau dispositif tarifaire a remplacé un régime administré de fixation unilatérale des tarifs par la tutelle.

Pour l'ensemble des sociétés d'économie mixte, les contrats de plan 1995-1999 ont fixé une évolution moyenne des tarifs pour les véhicules légers égale aux prévisions d'inflation (hors tabac) avec des différences sensibles entre les sociétés, une évolution légèrement supérieure étant prévue pour les poids lourds.

Les engagements de travaux autorisés dans le cadre du CIES s'inscrivent donc dans les prévisions des contrats de plan

Le pourcentage des dépenses réalisées varie, selon les sociétés, en fonction de leurs plannings de chantiers et de l'état d'avancement des projets d'une part, et de la recherche d'économies dans leur réalisation d'autre part, ainsi que le montre le tableau ci-après :

| Sociétés | Dépenses d'investissement Total prévu 1995-1999 | | Dépenses d'investissement Résultats définitifs 1995-1999 | | Taux de réalisation (en %) |
|----------|--|-----------|---|----------|-------------------------------|
| | (MF) | (M€) | (MF) | (M€) | |
| SAPRR | 13 957 | 2 127,73 | 14 293 | 2 178,95 | 102,4 |
| AREA | 3 141 | 478,84 | 2 358 | 359,47 | 75,1 |
| ASF | 25 566 | 3 897,51 | 24 478 | 3 731,65 | 95,7 |
| ESCOTA | 5 665 | 863,62 | 3 906 | 595,47 | 69 |
| SANEF | 11 301 | 1 722,83 | 8 609 | 1 312,43 | 76,2 |
| SAPN | 7 370 | 1 123,55 | 7 838 | 1 194,90 | 106,3 |
| TOTAL | 67 000 | 10 214,08 | 61 482 | 9 372,87 | 91,8 |

On note un décalage dans l'avancement des travaux pour plusieurs projets :

– la section centrale de l'autoroute A51 Grenoble – Sisteron, pour laquelle il a paru indispensable de relancer des études dans une approche globale sur l'arc alpin, ce qui a conduit à différer les dépenses de construction de cet axe, initialement prévues aux contrats de plan d'AREA et ESCOTA.

– l'autoroute A16, dont les conditions de débouché en Ile-de-France ont été réexaminées, ce qui a eu pour conséquence une diminution des dépenses prévues au contrat de plan de la SANEF ;

– certains projets prévus aux contrats de plan des sociétés SAPRR et SAPN, dont la mise au point a été plus complexe que prévu.

F. LE SECTEUR NON CONCÉDÉ

Pour le réseau non concédé, le volet routier des contrats Etat-régions du XIème Plan -c'est à dire sur la période 1994-1999- s'est élevé à 10 milliards d'euros, dont 4,19 milliards d'euros de part « Etat ».

Ces montants comprenaient les programmes d'accélération qui concernent notamment l'aménagement des trois grands axes interrégionaux que sont :

– la « Rcade des Estuaires », autoroute gratuite entre Caen, Rennes et Nantes ;

– la « Route Centre Europe Atlantique » entre Mâcon et Chalon à l'Est et La Rochelle à l'Ouest, via Montluçon, Limoges et Angoulême ;

– la RN88 entre Toulouse et Lyon.

A la fin de l'année 1999, les montants affectés dans le cadre du volet routier des contrats ont représenté 81 % des montants en part « Etat ».

Le taux d'avancement des programmes dits d'« accélération » a été de 85 % en part Etat. Au total, le taux d'exécution de la dernière génération de contrats de plan s'est établi à 81,5 % à la fin de l'année 1999.

Lors du CIADT d'Arles du 23 juillet 1999, le gouvernement a décidé d'affecter 33,446 MdF aux programmes routiers contractualisés de la génération de contrats de plan 2000-2006 (XIIème Plan).

Ces programmes devraient mobiliser au total environ 123 milliards d'euros sur sept ans.

Pour le gouvernement, le XIIème plan s'inscrit « dans la continuité du plan précédent ».

Une plus grande importance sera accordée aux trois points suivants :

- la sécurité ; l'enveloppe correspondante devrait être légèrement supérieure à 300M€(pour environ 150 millions d'euros en part Etat) ;
- l'amélioration du cadre de vie urbain ;
- la réduction des inégalités entre les régions en terme de niveau de service.

Le XIIème Plan devrait poursuivre, toujours selon le Gouvernement, l'aménagement des grandes liaisons de maillage et d'aménagement du territoire essentielles à l'économie des zones traversées.

Votre rapporteur pour avis constatera, pour sa part, que la part relative de la route dans la nouvelle génération de contrats de plan a baisse de près de 10 points. Nonobstant les déclarations officielles sur la « poursuite du maillage », cette évolution majeure ne pourra être sans conséquence.

MISES EN SERVICE 2001 SUR LE RÉSEAU NON CONCÉDÉ

| Région | Dpt | Axe | Opération | Coût (MF) | (M€) | Kilomètres | Date de mise en service |
|---------------|-----|------|---|-----------|--------|------------|-------------------------|
| Aquitaine | 33 | A660 | A 660 / RN 250 Aménagement progressif Mios-Arcachon (section Facture - Le Teich) | 121,7 | 18,55 | 12,80 | 30 juin 2001 |
| Bretagne | 35 | A84 | Section Liffré - Saint Aubin | 268,0 | 40,86 | 8,90 | 2 mai 2001 |
| Centre | 37 | A85 | Tours-Langeais - section 5 Tours-Drueye (coût total y compris section 3) | 939,0 | 143,14 | 7,20 | 1er sem. 2001 |
| Ile-de-France | 91 | A6 | Collecteurs de la Francilienne sur A6 | 434,0 | 66,16 | 3,00 | 1 juillet 2001 |
| Ile-de-France | 93 | A86 | Élargissement sect. échangeur Cornillon/barreau liaison A1/A86 (doubl. Viaduc sur canal St Denis) | 205,0 | 31,25 | 2,00 | mars 2001 |
| total | | | | 1 967,7 | 299,97 | 33,9 | |
| dont: AR | | | | 1 699,7 | 259,11 | 25,0 | |
| LACRA | | | | 268,0 | 40,86 | 8,9 | |

II. LES PÉAGES

On sait que depuis 1994, le contrôle de l'Etat ne s'exerce plus à travers des autorisations annuelles mais, 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 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 concessionnaire concernée ”.

D'une manière générale, les hausses tarifaires sont modulées :

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

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

Le taux moyen du péage nominal, applicable aux catégories les plus élevées de poids-lourds, se calcule en appliquant au taux de péage des véhicules légers un coefficient tarifaire ; d'une valeur moyenne de 2,15 en 1995, ce coefficient a été progressivement réévalué pour atteindre en moyenne 2,3 en 2000.

La loi de finances rectificative pour 2000 a abrogé les dispositions régissant le régime spécifique de TVA concernant les concessionnaires d'ouvrage de circulation routière ; en conséquence, les recettes de péages, perçues en contrepartie de l'utilisation de ces ouvrages, sont entrées dans le droit commun des opérations soumises de plein droit à la TVA à compter du 1^{er} janvier 2001.

Le tableau ci-dessous retrace, depuis 1989, l'évolution comparée de l'indice des tarifs de péage autoroutiers et de l'indice INSEE des prix à la consommation en montrant que ces tarifs ont enregistré une hausse relative particulièrement forte à partir de 1996.

| Années | 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 |
| 2001 | 133.6 | 123.1 |

III. L'ACTIVITÉ DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

En 2000, le programme des emprunts émis par la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA) s'est élevé à 8,94MdsF.

La répartition de ce programme a été la suivante :

- 7,151 milliards de francs d'emprunts obligataires ;
- 1,791 milliard de francs d'emprunts auprès de la Banque Européenne d'Investissement.

Le total des encours, au 31 décembre 2000, s'est élevé à 138,24 milliards de francs.

En 2000, le montant des emprunts remboursés par la CNA s'est élevé à 7,09 milliards de francs.

Le programme des emprunts autorisé pour 2001 par le Comité des investissements à caractère économique et social (CIES) a été arrêté à 1,814 milliard d'euros (11,896 milliards de francs).

Le programme d'emprunts 2001 réalisé par la CNA au 30 juin se compose de deux emprunts obligataires de respectivement 300 millions d'euros (1,96 million de francs) et 600 millions d'euros (3,93 milliards de francs), émis en mars et en juillet.

Il reste à réaliser au titre du programme ajusté un financement de 568 M€ dont 345 M€ sous la forme d'emprunts auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI).

Le programme restant à émettre en 2001, soit 914 millions d'euros, devrait se répartir de la façon suivante :

- 569 millions d'euros en emprunts obligataires ;
- 45 millions d'euros en emprunts auprès de la BEI.

La prévision de remboursement d'emprunts en 2001 est de 1,304 milliard d'euros.

Le montant prévisionnel des dépenses d'investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes pour 2002 a été arrêté à 1,317 milliard d'euros hors taxes par le CIES de mai 2001.

Le volume des emprunts nécessaires pour mener à bien le programme d'investissements pour les sociétés d'économie mixte devrait atteindre 1,733 milliards d'euros.

En 2002, 1,366 M€ d'emprunts devraient être remboursés par la CNA.

IV. LE STATUT DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ROUTIER

a) Les transporteurs routiers et le droit communautaire

La libéralisation du marché européen des transports routiers, effective depuis le 1^{er} juillet 1998, a nécessité une harmonisation des conditions de la concurrence en Europe.

- Pour ce qui concerne **l'aménagement du temps de travail** des conducteurs routiers, un projet de directive du Parlement européen et du

Conseil relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant à titre professionnel des activités « mobiles » de transport routier est attendu. Ce texte devrait comporter une définition précise du temps de travail, dont il fixera la durée maximale à 60 heures au plus sur une semaine isolée et à 48 heures hebdomadaires en moyenne sur une durée de 4 mois.

- S'agissant de la **formation professionnelle**, la Commission européenne a adopté, le 2 février 2001, une proposition de directive relative à la **formation des conducteurs routiers professionnels** de marchandises ou de voyageurs, qui fait l'objet de discussions dans le cadre des institutions européennes en vue de son adoption par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne.

- Pour ce qui concerne la lutte contre **l'emploi non conforme** à la réglementation sociale des Etats membres, de conducteurs en provenance de **pays tiers**, la Commission conduit, depuis 1999, une réflexion sur la possibilité de rendre obligatoire pour tout conducteur conduisant un véhicule effectuant un transport couvert par une autorisation communautaire, la possession d'une autorisation de conducteur, délivrée par les autorités compétentes des Etats membres, attestant que le conducteur est employé dans des conditions régulières au regard du droit national applicable dans le pays d'établissement de son employeur.

Elle a présenté le 23 novembre 2000 une proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etat membres, dans le but d'instaurer une attestation de conducteur uniforme. Ce texte est en cours d'examen devant le Conseil.

- Enfin, la mise en oeuvre de **l'appareil de contrôle électronique** qui devrait intervenir en 2003, devrait contribuer à une meilleure application de la réglementation européenne des **temps de conduite et de repos** pour l'ensemble des conducteurs.

b) L'application de la loi du 6 février 1998

On se rappelle que l'article 1er de la loi du 6 février 1998 a institué une obligation de formation professionnelle initiale et continue pour les conducteurs routiers. Cette obligation concerne tous les conducteurs routiers professionnels, quels que soient leur statut et leur secteur d'activité : salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs.

Depuis 1995 la formation professionnelle était déjà obligatoire pour les **conducteurs salariés** du transport routier public de marchandises, en application d'un accord collectif.

Par le décret d'application du 18 novembre 1998, les conducteurs non salariés du transport routier public de marchandises se sont vu appliquer un dispositif identique à celui en vigueur depuis 1995 pour les conducteurs salariés du même secteur d'activité.

En ce qui concerne les conducteurs salariés des autres secteurs d'activité (transport routier de marchandises pour compte propre et transport routier de voyageurs), la loi a privilégié l'approche conventionnelle.

Ainsi, au 1er février 2001, vingt-quatre accords collectifs de branche ont été conclus pour la mise en œuvre de la formation obligatoire initiale et continue des conducteurs routiers.

En application de la loi de 1998, le décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises a, plus généralement, constitué le **nouveau cadre réglementaire** du secteur en traitant de tous les aspects de l'activité du transport routier de marchandises, accès à la profession, titres et documents de transport exigés tant en transport national qu'en transport international, sous-traitance autorisée, sanctions administratives et sanctions pénales encourues par les entreprises en cas de non-respect de la législation ou de la réglementation.

Ce décret transpose, par ailleurs, la directive européenne n° 98-76 du 1^{er} octobre 1998 qui **renforce les règles d'accès à la profession**.

La réglementation du transport routier de marchandises, qui s'appliquait auparavant aux entreprises utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes, est étendue à toutes les entreprises de transport public de marchandises, quel que soit le poids des véhicules utilisés, dès lors qu'ils disposent de deux essieux.

Toutes les entreprises doivent, désormais, être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs, l'inscription étant subordonnée à des conditions

d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle.

La condition d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite dans les mêmes conditions par toutes les entreprises, y compris de transport léger.

Les montants de capacité financière sont adaptés aux types de véhicules utilisés par les entreprises, comme le prévoit le dernier alinéa de l'article 36 de la LOTI.

Ils sont de 7.500 francs pour les véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé (utilisés par les entreprises dites de transport léger) et, pour les véhicules excédant cette limite, de 60.000 francs pour le premier véhicule et 33.000 francs pour chacun des véhicules suivants.

La condition de capacité professionnelle demeure identique à celle existant auparavant pour les entreprises disposant de véhicules excédant un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes.

Le décret du 30 août 1999 a donné lieu à huit arrêtés d'application :

– l'arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises ;

– l'arrêté du 15 novembre relatif aux commissions consultatives pour la délivrance des attestations de capacité professionnelle et des justificatifs de capacité professionnelle ;

– l'arrêté du 16 novembre 1999 relatif aux titres administratifs de transport qui doivent être détenus par les entreprises de transport résidant ou non en France ;

– l'arrêté du 17 novembre 1999 relatif à la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle et du justificatif de capacité professionnelle permettant l'exercice des professions de transporteurs publics routiers de marchandises et de loueur de véhicules industriels avec conducteur destiné au transport de marchandises ;

– l'arrêté du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises ;

– l'arrêté du 19 novembre 1999 relatif à la sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises qui est limitée par le décret du 30/08/99 à 15 % du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise de transport donneur d'ordres ;

– l'arrêté du 29 novembre 1999 relatif à la composition du dossier de demande d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs ;

– l'arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues par le décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises.

Enfin, l'article 14 de la loi du 6 février 1998 a prévu que, pour la prise en compte des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement, l'identification du véhicule constituera le point de départ à partir duquel court le délai de chargement et de déchargement.

Tous les contrats types ont, donc, été refondus :

– le contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, approuvé par le décret du 6 avril 1999 ;

– le contrat-type pour le transport public routier en citerne, approuvé par le décret du 16 juin 2000 ;

– le contrat-type pour le transport public routier d'objets indivisibles, approuvé par le décret du 16 juin 2000 ;

– le contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises périssables sous température dirigée, approuvé par le décret du 12 février 2001 ;

– le contrat-type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants, approuvé par le décret du 12 février 2001 ;

– le contrat-type applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs, approuvé par le décret du 19 juillet 2001 ;

– le contrat-type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants, approuvé par le décret du 19 juillet 2001.

En outre, le décret du 19 juillet 2001 a approuvé le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants.

Ces contrats-types comprennent un article sur l'identification du véhicule sur les lieux de chargement ou de déchargement.

L'ensemble de ces mesures a permis, selon le Gouvernement, une réelle reconstitution des marges de la profession en 2000 (+1,3 %) et au début 2001.

V. LA SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

A. BILAN ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2000

1. L'activité routière

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport routier, effectué sur le territoire national par les véhicules français, a progressé de 1 % en 2000. Le transport pour « compte d'autrui » a affiché une meilleure croissance (+ 2,7 %) mais après une hausse de 7,7 % en 1999. Le transport au « compte propre » a enregistré, quant à lui, une diminution de 6,6 %.

TRAFICS ROUTIERS EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

| | Evolution en % | | | Niveau 2000 |
|---|----------------|-----------|-----------|--------------------|
| | 1998/1997 | 1999/1998 | 2000/1999 | Milliards de T-Kms |
| Trafic routier total | +3,4 | +5,9 | +1,0 | 203,0 |
| dont compte d'autrui (Véhicules > 3 T de charge utile) | +7,2 | +7,7 | +2,7 | 154,5 |
| dont compte propre (Véhicules > 3 T de charge utile) | -9,8 | -0,7 | -6,6 | 29,2 |
| dont transports légers (Véhicules < 3 T de charge utile) | +3,0 | +2,8 | +1,7 | 18,8 |
| dont transit | ns | ns | ns | 0,5 |

Pour chaque catégorie de produits transporté, on relève que le taux de croissance a été, en 2000, inférieur à celui de 1999.

Cependant, les transports de certains types de marchandises ont mieux résisté que d'autres, notamment les acheminements de produits manufacturés (+11,5% en 2000 au lieu de +22,6% en 1999) et ceux des matériaux de construction (+2% après 8% en 1999).

La filière la plus touchée a été l'agro-alimentaire dont le trafic a baissé de -2,4 %.

La baisse d'activité routière s'est, au demeurant, concentrée principalement sur les trafic internationaux qui ont enregistré un fort recul (-9 %).

2. La situation des entreprises

En dépit de la réduction de l'activité routière, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier a nettement dépassé, en 2000, les résultats de 1999 (+12,9% après +7,1%).

Les prix ont enregistré en moyenne une hausse de 6% qui a, en partie, couvert les charges des entreprises dans lesquelles les fortes augmentations des consommations intermédiaires, sous l'effet de la hausse du gazole et des frais de personnel, ont beaucoup pesé.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des prix et des coûts du transport routier de marchandises sur la période 1998/2000.

| Evolution des valeurs en francs par véhicule-kilomètre | 1999/1998 en % | 2000/1999 en % |
|---|-------------------|-------------------|
| Prix du transport routier en zone longue | +1,0 | +5,3 |
| Ensemble du transport routier (zone longue, zone courte, international) | +1,4 | +5,9 |
| Coût d'exploitation d'un ensemble tracteur savoyarde de 40 tonnes | +3,1 | +7,4 |

Le tableau ci-après présente les comptes des entreprises du secteur du transport routier de marchandises sur la période 1998-2000.

| | Niveau 2000 en milliards de francs | 1999/1998 en % | 2000/1999 en % |
|--|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Chiffre d'affaires | 204,4 | +7,1 | +12,9 |
| Chiffre d'affaires hors sous-traitance | 173,6 | +6,7 | +11,2 |
| Consommations intermédiaires | 101,8 | +9,2 | +16,2 |
| Valeur ajoutée | 75,5 | +5,5 | +8,3 |
| Frais de personnel | 57,6 | +8,2 | +9,8 |
| Impôts - subventions | 4,9 | +6,9 | +6,4 |
| Excédent brut d'exploitation | 12,8 | -4,5 | +1,3 |

(Source : SES)

Le nombre de créations d'entreprise a baissé d'un tiers en 2000, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, qui montre l'évolution depuis 1994.

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Créations | 5 805 | 6 171 | 5 917 | 6 153 | 5 903 | 5 213 | 3 546 |
| évolution en % | +10,0 | +6,3 | -4,1 | +4,0 | -4,1 | -11,7 | -32,0 |
| | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises en fin d'année | 40 923 | 42 135 | 41 485 | 41 903 | 42 358 | 41 844 | 41 075 |
| évolution en % | +0,6 | +3,0 | -1,5 | +1,0 | +1,1 | -1,2 | -1,8 |
| | | | | | | | |
| Défaillances | 1 638 | 1 270 | 1 285 | 1 494 | 1 239 | 1 193 | 1 303 |
| évolution en % | -9,1 | -22,5 | +1,2 | +16,3 | -17,1 | -3,7 | 9,2 |

En 2001, malgré la poursuite des évolutions divergentes entre trafic national (en hausse) et international (en baisse), le trafic routier total a progressé de 3,9% sur les cinq premiers mois par rapport à la même période de 2000.

Au niveau des entreprises, la forte baisse des créations constatée en 2000 semble être enrayée. L'effort d'investissement reste soutenu, les immatriculations de poids lourds ayant progressé de 2 % sur cinq mois.

VI. LES SCHÉMAS DE SERVICES COLLECTIFS DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

Les schémas de service de transport collectif de voyageurs et de marchandises établissent la liste des « grands projets » supposés présenter une **importance majeure** au niveau national et susceptibles d'être mis en œuvre dans les vingt ans à venir, soit pour le domaine routier les autoroutes nouvelles ou les grandes liaisons routières interrégionales à 2 fois 2 voies ; par voie de conséquence les projets non inscrits dans les schémas de services seront considérés comme incompatibles et le processus conduisant à leur réalisation éventuelle nécessitera la révision préalable des schémas.

Ces schémas ont défini quatre scénarios :

- un scénario A caractérisé par l'absence de mesures de régulation des transports (maintien de la taxe intérieure des produits pétroliers -TIPP- à son niveau de 1998, stabilité des prix ferroviaires voyageurs et décroissance marquée des prix aériens, baisse des coûts du fret routier) ;

- un scénario B qui suppose la poursuite des inflexions apportées récemment à la politique des transports (maintien de la TIPP au niveau de 1998 pour l'essence et hausse modérée de la TIPP gazole, stabilité des prix ferroviaires voyageurs et baisse moyenne des prix aériens, faible croissance des prix du fret routier, avec l'application du contrat de progrès) ;

– un scénario C qui vise à améliorer l’internalisation des coûts externes et le partage modal, sans limiter la mobilité des voyageurs (maintien de la TIPP au niveau de 1998 pour l’essence et rattrapage de la TIPP gazole, baisse de 10% des prix ferroviaires voyageurs, faible baisse des prix aériens, réduction effective du temps de travail dans le transport routier de marchandises au niveau français).

– un scénario D qui vise à un rééquilibrage plus volontariste des parts modales (les prix TTC du super et du gazole convergent en 2020 à plus de 13 francs le litre, baisse de 10 % des prix ferroviaires voyageurs, légère hausse des prix aériens, adoption et mise en œuvre effective au niveau européen de l’harmonisation des horaires de travail dans le transport routier de marchandises).

A noter que dans tous les scénarios, les émissions de gaz polluants à l’horizon 2020 baissent fortement (de 63% à 90% selon les gaz et les scénarios). En revanche, les émissions de gaz à effet de serre progressent, mais beaucoup moins que le trafic.

Afin de consacrer la priorité accordée au fret ferroviaire et aux transports alternatifs à la route pour les transports interurbain, les schémas de services ont retenu le scénario C auquel est ajouté :

– un doublement du fret ferroviaire à l’horizon 2010 (et un triplement à l’horizon 2020) et un doublement du fret fluvial à l’horizon de 20 ans ;

– la mise en place d’une taxe sur le carbone émis de 500 francs par tonne appliquée d’ici 2010.

Ceci définit le « **scénario multimodal volontariste** » (MV) des schémas de services de transport.

Les dispositions des schémas de services relatives au réseau routier national visent à assurer le bon fonctionnement des grands axes terrestres interrégionaux et internationaux pour garantir l’écoulement des trafics sur le réseau, ainsi que la qualité de vie des territoires traversés.

A ce titre, l’exploitation du réseau routier national sera organisé en développant des systèmes de gestion du trafic, associés à une information pertinente aux usagers pour réguler au mieux les flux et assurer ainsi l’optimisation de l’utilisation des voies existantes.

Par ailleurs, des itinéraires alternatifs aux axes congestionnés seront aménagés.

Sont ainsi prévues des liaisons tangentielles au Bassin parisien pour décharger les radiales vers l’Ile de France, et des liaisons renforçant la capacité des axes européens nord-sud.

Le cas particulier de la vallée du Rhône et du couloir languedocien ressortira d'une stratégie globale intermodale.

Un autre objectif affiché est l'intégration de la façade atlantique dans le courant des échanges européens par la réalisation d'itinéraires Est-Ouest reliant ce littoral à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie en évitant l'Ile de France.

Enfin, des contournements d'agglomération devraient être renforcés pour écarter les trafics de transit des zones urbanisées.

Au total, à l'horizon 2020, il serait prévu de mettre en service 150 km de routes nouvelles par an en moyenne avec une proportion significative de contournements urbains.

Sur les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises, **la Délégation du Sénat pour l'aménagement et le développement durable du territoire** a rendu un avis sévère.

Selon, M. Jacques Oudin, son rapporteur, les « schémas de services » ont paradoxalement « fait l'impasse » :

– sur la notion de « schéma », l'élément graphique et cartographique étant extrêmement insuffisant ;

– sur la notion de « services » qui est très peu explicitée.

Le rapporteur a estimé que les schémas comportaient des approximations, des insuffisances, voire des contradictions (absence de dimension européenne, absence de dimension territoriale et transfrontalière, vision excessivement centraliste, flou des objectifs, absence de moyens de financement, etc...), qu'un certain nombre d'étapes essentielles étaient manifestement « manquantes » dans la logique du document, la réalisation des objectifs du document étant subordonnée à des conditions qui ont été plutôt oubliées (l'harmonisation européenne, la stratégie des chargeurs, la « métamorphose » de l'opérateur ferroviaire en situation de monopole...).

Le scénario MV, a-t-il souligné, comporte une logique qui génère une accélération de la croissance des flux routiers « voyageurs » à l'horizon du schéma.

Cette conséquence du scénario MV n'a été nullement prise en compte par le document qui propose, par exemple, de diviser par deux la dotation annuelle consacrée à l'investissement routier sur la période 2000-2020 par rapport à la période 1980-2000. D'où une contradiction majeure qui nécessitera clairement un réexamen de schéma.

VII. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. LES ACTIONS MENÉES SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE EN 2000.

Ces actions sont récapitulées dans les tableaux ci-après.

1. Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés

| Accidents corporels | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Rase campagne | 40 082 | 40 953 | 14 239 | 41 199 | 40 494 |
| | 100 | 102 | 103 | 103 | 101 |
| Milieu urbain | 85 324 | 84 249 | 83 148 | 83 325 | 80 729 |
| | 100 | 99 | 97 | 98 | 95 |
| Ensemble des réseaux | 125 406 | 125 202 | 124 387 | 124 524 | 121 223 |
| | 100 | 100 | 99 | 99 | 97 |

| Tués | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Rase campagne | 5 528 | 5 463 | 5 829 | 5.635 | 5 506 |
| | 100 | 99 | 105 | 102 | 100 |
| Milieu urbain | 2 552 | 2 526 | 2 608 | 2 394 | 2 137 |
| | 100 | 99 | 102 | 94 | 84 |
| Ensemble des réseaux | 8 080 | 7 989 | 8 437 | 8 029 | 7 643 |
| | 100 | 99 | 104 | 99 | 95 |

| Blessés | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Rase campagne | 61 003 | 62 484 | 62 644 | 62 201 | 60 908 |
| | 100 | 102 | 103 | 102 | 100 |
| Milieu urbain | 109 114 | 107 094 | 105 891 | 105 371 | 101 209 |
| | 100 | 98 | 97 | 97 | 93 |
| Ensemble des réseaux | 170 117 | 169 578 | 168 535 | 167 572 | 162 117 |
| | 100 | 100 | 99 | 99 | 95 |

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 3 %, celui des tués et des blessés de 5 % alors que dans le même temps la circulation augmentait de 13 %.

2. Nombre d'accidents corporels et de tués par types de voies

Indice base 100 en 1996

a) Autoroutes

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Accidents corporels | 5 255 | 5 593 | 5 910 | 6 803 | 6 624 |
| | 100 | 106 | 112 | 129 | 126 |
| Tués | 429 | 446 | 471 | 465 | 499 |
| | 100 | 104 | 110 | 108 | 116 |

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

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Accidents corporels | 11 895 | 11 787 | 11 807 | 11 142 | 10 525 |
| | 100 | 99 | 99 | 94 | 88 |
| Tués | 1 919 | 1 846 | 1 928 | 1 845 | 1 724 |
| | 100 | 96 | 100 | 96 | 90 |

c) Routes départementales (rase campagne et agglomérations < 5.000 habitants)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Accidents corporels | 29 585 | 29 782 | 29 552 | 29 258 | 27 583 |
| | 100 | 101 | 100 | 99 | 93 |
| Tués | 3 640 | 3 690 | 3 919 | 3 775 | 3 622 |
| | 100 | 101 | 108 | 104 | 100 |

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 26 % sur les autoroutes, il a diminué de 12 % sur les routes nationales et de 7 % sur les routes départementales.

3. Nombre de tués par catégories d'usagers

Indice base 100 en 1996

| TUES | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Piétons | 987 | 929 | 988 | 882 | 793 |
| | 100 | 94 | 100 | 89 | 80 |
| Bicyclettes | 300 | 329 | 301 | 307 | 255 |
| | 100 | 110 | 100 | 102 | 85 |
| Cyclomoteurs | 478 | 471 | 418 | 466 | 431 |
| | 100 | 99 | 87 | 97 | 90 |
| Motocyclettes | 741 | 831 | 901 | 901 | 886 |
| | 100 | 112 | 122 | 122 | 120 |
| Voitures de tourisme | 5 240 | 5 069 | 5 491 | 5 161 | 5 006 |
| | 100 | 97 | 105 | 98 | 96 |
| Véhicules utilitaires | 334 | 360 | 338 | 312 | 272 |
| | 100 | 108 | 101 | 93 | 81 |

En cinq ans, la plupart des catégories d'usagers ont vu leur nombre de tués diminuer plus ou moins fortement : -20 % pour les piétons, -19 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, -15 % pour les cyclistes, -10 % pour les cyclomotoristes et -4 % pour les automobilistes. Seule la catégorie des motocyclistes enregistre une hausse : +20 %.

4. Nombre de blessés par catégories d'usagers

Indice base 100 en 1996

| BLESSES | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Piétons | 19 789 | 19 152 | 18 493 | 18 636 | 18 398 |
| | 100 | 97 | 93 | 94 | 93 |
| Bicyclettes | 6 771 | 7 191 | 6 366 | 6 260 | 5 927 |
| | 100 | 106 | 94 | 92 | 88 |
| Cyclomoteurs | 20 156 | 20 526 | 20 106 | 20 126 | 19 956 |
| | 100 | 102 | 100 | 100 | 99 |
| Motocyclettes | 16 356 | 18 066 | 17 953 | 19 106 | 19 311 |
| | 100 | 110 | 110 | 117 | 118 |
| Voitures de tourisme | 100 281 | 98 259 | 99 034 | 96 953 | 92 961 |
| | 100 | 98 | 99 | 97 | 93 |
| Véhicules utilitaires | 6 764 | 6 384 | 6 583 | 6 491 | 5 564 |
| | 100 | 94 | 97 | 96 | 82 |

En cinq ans, la plupart des catégories d'usagers ont vu leur nombre de blessés diminuer plus ou moins fortement : -18 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, -12 % pour les cyclistes, -7 % pour les piétons et pour les automobilistes et -1% pour les cyclomotoristes. Seule la catégorie des motocyclistes voit son nombre de blessés augmenter : +18 %.

5. Bilan des quatre premiers mois de 2001

● Bilan des quatre premiers mois de 2001 par rapport aux quatre premiers mois de 2001

| | Accidents corporels | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|-------------|---------------------|-------|----------------|----------------|---------------|
| 4 mois 2001 | 36 115 | 2 241 | 7 726 | 40 401 | 48 127 |
| 4 mois 2000 | 38 420 | 2 409 | 8 699 | 42 944 | 51 643 |
| Différence | -2 305 | -168 | -973 | -2 543 | -3 516 |
| Évolution | -6,0% | -7,0% | -11,2% | -5,9% | -6,8% |

● Bilan mois par mois

| | Accidents corporels | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|--------------|---------------------|--------|----------------|----------------|---------------|
| Janvier 2001 | 9 318 | 583 | 2 007 | 10 237 | 12 244 |
| Janvier 2000 | 9 767 | 593 | 2 207 | 10 950 | 13 157 |
| Évolution | -4,6% | -1,7% | -9,1% | -6,5% | -6,9% |
| Février 2001 | 8 282 | 514 | 1 748 | 9 298 | 11 046 |
| Février 2000 | 8 858 | 590 | 2 035 | 9 694 | 11 729 |
| Évolution | -6,5% | -12,9% | -14,1% | -4,1% | -5,8% |
| Mars 2001 | 9 816 | 586 | 2 028 | 11 008 | 13 036 |
| Mars 2000 | 9 885 | 563 | 2 196 | 10 930 | 13 126 |
| Évolution | -0,7% | +4,1% | -7,7% | +0,7% | -0,7% |
| Avril 2001 | 8 699 | 558 | 1 943 | 9 858 | 11 801 |
| Avril 2000 | 9 910 | 663 | 2 261 | 11 370 | 13 631 |
| Évolution | -12,2% | -15,8% | -14,1% | -13,3% | -13,4% |

VITESSES PRATIQUEES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|------|------|------|------|------|
| Autoroutes de liaison (130 km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 119 | 121 | 122 | 123 | 127 |
| % dépassement vitesse limite | 30 | 35 | 40 | 41 | 52 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 15 | 20 | 22 | 23 | 32 |
| Autoroutes de dégagement (110 km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | | | | | |
| % dépassement vitesse limite | 106 | 104 | 109 | 109 | 110 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 44 | 42 | 53 | 51 | 54 |
| | 24 | 23 | 32 | 31 | 33 |
| Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 111 | 111 | 111 | 112 | 112 |
| % dépassement vitesse limite | 57 | 54 | 53 | 60 | 56 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 34 | 30 | 31 | 37 | 35 |
| Routes nationales (90 km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 90 | 90 | 89 | 88 | 89 |
| % dépassement vitesse limite | 56 | 50 | 50 | 48 | 52 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 31 | 26 | 27 | 26 | 28 |
| Routes départementales à grande circulation (90km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 93 | 92 | 92 | 92 | 95 |
| % dépassement vitesse limite | 62 | 55 | 56 | 59 | 61 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 37 | 31 | 32 | 33 | 38 |
| Traversées d'agglomérations (<5 000 habitants) par RN (50km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 64 | 62 | 61 | 60 | 62 |
| % dépassement vitesse limite | 85 | 82 | 81 | 79 | 82 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 58 | 53 | 51 | 49 | 53 |
| Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 52 | 51 | 50 | 51 | 52 |
| % dépassement vitesse limite | 55 | 51 | 51 | 50 | 54 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 25 | 23 | 21 | 23 | 25 |
| Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrées en agglomération (50km/h) | | | | | |
| vitesse moyenne | 63 | 62 | 62 | 61 | 59 |
| % dépassement vitesse limite | 85 | 84 | 84 | 81 | 80 |
| % dépas. vitesse lim. + 10 km/h | 56 | 55 | 54 | 49 | 43 |

On notera que les vitesses pratiquées sur les réseaux par les voitures de tourisme 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.

Les informations contenues dans les tableaux ont été obtenues grâce à des sondages effectués par observation des vitesses pratiquées par les

véhicules sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre, avant et après le point de mesure.

Les observations ont lieu entre 9 h 30 et 17 h 30 ; deux tiers des observations ont lieu les jours ouvrables et un tiers lors des week-ends ou des jours fériés.

Comme chaque année, les enquêtes effectuées **dans le cadre du programme REAGIR**, permettent de connaître avec précision les différents facteurs qui interviennent dans les accidents de la route.

Globalement, sur les 20.000 enquêtes effectuées, on a constaté que :

– 95 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à l'usager ;

– 47 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à l'infrastructure ;

– 28 % des accidents comportent des facteurs se rapportant au véhicule ;

– 7 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à l'alerte, aux soins et aux secours ;

– 22 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à des éléments divers (météo...).

Sur l'ensemble des 20 000 enquêtes analysées, il y en a :

– 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** » se retrouve 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 2g/l de sang.

On retrouve ce facteur :

– 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.

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, VL, PL, etc...).

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

Sur les 20.000 accidents mortels, le facteur « conception du véhicule » se retrouve 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 III

LES VOIES NAVIGABLES

I. LE PROJET DE BUDGET 2002 POUR LES VOIES NAVIGABLES

Les dotations budgétaires relatives aux voies navigables sont constituées par :

- la subvention aux investissements de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) (chapitre 63-44/50) ;
- la dotation relative à la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat (chapitres 53-44/50)
- les interventions de l'Etat en faveur de la batellerie (chapitre 44-20/10).

Chapitre 63-44/50 : pour les voies gérées par VNF, les crédits viendront abonder les ressources propres de l'établissement public

Chapitre 53-46/80 : les crédits seront consacrés à la restauration du réseau restant géré par l'Etat (environ 700 km de voies). Les dépenses financées concernent pour l'essentiel la partie de ce réseau géré par les services des voies navigables des ports autonomes de Marseille, le Havre et Dunkerque.

Chapitre 44-20, article 10 : les crédits sont affectés aux « interventions en faveur de la batellerie » afin d'apporter des aides à la modernisation des matériels, notamment pour favoriser les économies d'énergie et pour verser un complément de retraite aux artisans bateliers qui ont choisi de quitter la profession.

Globalement, l'enveloppe financière consacrée aux voies navigables, en 2002, est de 84,1 millions d'euros en autorisations de programme et de 63,4 millions d'euros en crédits de paiement.

On distinguera les titres IV, V et VI.

Titre IV : les crédits du chapitre 44-20/10 « intervention en faveur de la batellerie » : 762.200 euros sont prévus en 2002 dont 457.320 euros pour les allocations de départ en retraite des bateliers et 304.880 euros pour les mesures en faveur des entreprises de transport par voies navigables (aide à la modernisation des matériels, aide à la formation).

Titre V : les crédits d'un montant de 2,59 millions d'euros en autorisations de programme et de 1,73 millions d'euros en crédits de paiement du chapitre 53-46/80 sont destinés aux voies gérées par l'Etat pour des travaux de restauration notamment sur les écluses du canal du Havre à Tancarville et du canal Dunkerque-Valenciennes ainsi que sur les canaux du Rhône à Marseille et à Fos.

Titre VI : les crédits sont de 80,79 millions d'euros en autorisations de programme et 60,97 millions d'euros en crédits de paiement. Ils concernent pour l'essentiel des opérations réalisées par Voies navigables de France qui prévoit en 2002 :

– la poursuite des opérations inscrites dans les contrats de plan Etat-VNF-Régions 2000-2006 et les grands programmes interrégionaux, notamment « Seine-Oise » ;

– le programme, hors contrat de plan de restauration du réseau en poursuivant l'action de modernisation du réseau entreprise par l'Etat depuis 1997.

II. L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE » (V.N.F.)

a) Le personnel

« Voies navigables de France » dispose actuellement d'un effectif de 353 agents.

Au siège, les agents sont répartis autour de six pôles ayant vocation à conduire la stratégie de l'établissement public, sur tout le territoire, dans les domaines suivants :

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

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

Les autres agents interviennent, sur l'ensemble du territoire, dans les trente neuf antennes et agences, neuf arrondissements «développement de la 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 régionale ou locales, constituées par six services spécialisés de navigation, quatre services maritimes et de navigation et sept directions départementales de l'équipement, mis à la disposition de l'établissement depuis sa création.

Ces personnels occupent des emplois administratifs ou techniques liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau confié à VNF.

b) Les moyens financiers

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 ; les ressources propres de l'établissement comprennent trois types de contributions à partir desquelles sont financés ses moyens de fonctionnement et d'investissement :

- **La taxe hydraulique** payée 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'établit à 79,69 millions d'euros en 2000 ; son estimation pour 2001 est de l'ordre de 79,43 millions d'euros.

- **Les péages** payés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, tous les bateaux circulant sur le réseau ; le péage « marchandises » a rapporté 6,48 millions d'euros en 2000 et le péage « plaisance », 3,32 millions d'euros.

- **Les ressources du domaine** confié par l'Etat à Voies navigables de France. Les ressources issues du domaine public fluvial ont rapporté plus de 11,98 millions d'euros en 2000 contre 9,3 millions d'euros en 1999.

Les **ressources propres** se sont donc élevées à 113,61 millions d'euros en 2000.

La contribution générale de l'Etat aux investissements s'est élevée à 81,69 millions d'euros.

La participation des collectivités territoriales aux travaux de restauration du réseau dans le cadre des programmes cofinancés ou d'extension et de développement du réseau dans le cadre des contrats de plan s'est élevée à 16,16 millions d'euros en 2000 et 33,54 millions d'euros en 2001.

Les ressources propres de VNF prévues pour 2001 et 2002 s'établissent ainsi :

(en millions d'euros (M€) et en millions de francs)

| | 2000 | | 2001 (prévisions) | | 2002 (prévisions) | |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| | Millions d'euros | Millions de francs | Millions d'euros | Millions de francs | Millions d'euros | Millions de francs |
| Taxe hydraulique | 79,69 | 522,7 | 79,43 | 521,0 | 79,27 | 520,0 |
| Péages | | | | | | |
| Marchandises | 6,48 | 42,5 | 6,63 | 43,5 | 6,86 | 45,0 |
| plaisance | 3,32 | 21,8 | 3,28 | 21,5 | 3,35 | 22,0 |
| Redevances domaniales | 11,39 | 74,7 | 12,81 | 84,0 | 12,26 | 87,0 |
| Droits de pêche et de chasse | 0,59 | 3,9 | 0,61 | 4,0 | 0,61 | 4,0 |
| Prestations diverses | 2,77 | 18,2 | 2,07 | 13,6 | 1,87 | 12,3 |
| Subventions d'exploitation | 2,38 | 15,6 | 3,28 | 21,5 | 2,39 | 15,7 |
| Produits de gestion courante et exceptionnels | 2,91 | 19,1 | 1,78 | 11,7 | 1,38 | 9,1 |
| Produits financiers | 4,07 | 26,7 | 3,05 | 20,0 | 3,05 | 20,0 |
| TOTAL | 113,61 | 745,2 | 112,93 | 740,8 | 112,06 | 735,1 |

Par ailleurs, Voies Navigables de France bénéficie des subventions détaillées ci-après :

(en millions d'euros (M€) et en millions de francs (MF))

| | Etat | | Collectivités territoriales et Union européenne | | Total | |
|------|-------|--------|--|--------|---------------|--------|
| | M€ | MF | M€ | MF | M€ | MF |
| 2000 | 84,57 | 535,88 | 16,16 | 105,98 | 97,85 | 641,86 |
| 2001 | 91,32 | 375,00 | 33,57 | 220,00 | 90,70 | 595,00 |
| 2002 | 68,60 | 450,00 | 36,588 | 240,00 | 105,19 | 690,00 |

En 2000, le montant des investissements réalisés s'est établi à près de 116,17 millions d'euros, répartis de la manière suivante :

– 83,08 millions d'euros pour la restauration du réseau dont 3,05 millions d'euros au titre du contrat de plan 1993-1999 et 6,4 millions d'euros dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 et du programme interrégional relatif au « Territoire Saône-Rhin » ;

– 21,34 millions d'euros pour les opérations de développement du réseau, dont 15,85 millions d'euros pour les travaux du XIe plan, 1,07 million d'euros pour la réhabilitation du canal de Roubaix, 0,3 millions d'euros pour les études relative à la liaison Seine Nord et 4,12 millions d'euros pour l'aménagement du polder d'Erstein ;

– 5,18 millions d'euros pour les études générales et les opérations «environnement » et « développement économique de la voie d'eau » ;

– 4,88 millions d'euros pour l'acquisition des matériels et engins utilisés à l'entretien du réseau et 1,68 million d'euros pour les investissements propres et les immobilisations financières.

Pour 2001, le programme d'investissement devrait atteindre environ 137,2 millions d'euros qui seraient principalement affectés à hauteur de 39,03 millions d'euros à la poursuite du développement du réseau (dont 4,73 millions d'euros pour le polder d'Erstein financé par l'Allemagne), à hauteur de 80,34 millions d'euros à la restauration des canaux et rivières confiés à VNF, à hauteur de 8,54 millions d'euros pour les études générales et les opérations de développement économique et d'environnement, à hauteur de 5,34 millions d'euros à l'acquisition de matériels et d'engins affectés à l'entretien de la voie d'eau et, enfin, à hauteur de 3,81 millions d'euros aux investissements propres et immobilisations financières.

Les dépenses d'investissement et de restauration du réseau confié à VNF sont retracées dans le tableau ci-après :

(en millions d'euros (M€) et en millions de francs (MF))

| | 2000 | | 2001 | | 2002 | |
|--|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | M€ | MF | M€ | MF | M€ | MF |
| développement du réseau | 21,36 | 140,102 | 39,06 | 256,217 | 31,31 | 205,403 |
| restauration du réseau | 83,00 | 544,463 | 80,40 | 527,360 | 89,29 | 585,739 |
| études générales | 1,34 | 8,766 | 1,52 | 10,000 | 1,37 | 9,000 |
| développement économique et environnement | 3,85 | 25,350 | 7,01 | 46,000 | 7,62 | 50,000 |
| TOTAL : | 109,56 | 718,681 | 127,99 | 839,577 | 129,60 | 850,142 |
| <i>Pour mémoire</i> | | | | | | |
| <i>Matériels d'exploitation</i> | 4,88 | 32,033 | 5,34 | 35,000 | 5,33 | 35,000 |
| <i>Investissements propres et immobilisation financières</i> | 1,70 | 11,169 | 3,88 | 25,423 | 4,55 | 29,858 |
| Montant total des investissements | 116,15 | 761,883 | 137,20 | 900,000 | 139,49 | 915,000 |

c) Les attributions de VNF

VNF comporte, on le sait, deux grandes branches :

- la branche traditionnelle consistant en la gestion du transport par voies navigables, héritée de l'Office national de la navigation;
- la branche nouvelle consistant en l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau des voies navigables de l'Etat confié à VNF.

Sur le premier point, on relèvera que, vis-à-vis des transporteurs, VNF a contribué aux plans d'aides aux transporteurs par voie navigable qui ont succédé aux plans économiques et sociaux menés dans les années 80 et 90 et du contrat de modernisation signé en 1999 en préparation de la libéralisation du marché, le 1^{er} janvier 2000.

Globalement, en 2000, 1,62 million d'euros ont été consacrés au volet économique des plans d'aides concernés, contre 2,70 millions d'euros (Etat + VNF) pour le volet social. Les prévisions pour 2001 sont respectivement de 2,32 millions d'euros et 0,84 million d'euros.

On soulignera aussi que 2000 et 2001 ont été marquées par la volonté de VNF d'améliorer le rôle du tourisme fluvial comme filière touristique à part entière.

Le concours de l'agence française d'ingénierie touristique (AFIT) a notamment permis de réfléchir sur trois thèmes :

– l'amélioration de la connaissance des clientèles existantes et potentielles ;

– la participation aux réflexions nationales sur le **développement du réseau « vélo routes – voies vertes »** sur le domaine confié à l'établissement ;

– la mise en place d'un réseau d'observation du tourisme fluvial.

Sur le second point, on se rappelle que Voies navigables de France s'est vu confier par l'Etat l'exploitation, l'entretien et le développement de la majeure partie du réseau de voies navigables français, soit 6 800 kilomètres sur 8.500.

L'établissement mobilise essentiellement ses ressources propres et les subventions accordées par l'Etat et les collectivités territoriales.

VNF poursuit son programme de restauration et d'investissement sur le réseau confié conformément aux orientations de l'Etat.

Il assure en outre la poursuite des études des grands projets fluviaux Seine-Nord et Seine-Est dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée.

III. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES

En 2000, les crédits d'entretien-exploitation se sont élevés à 45,53 millions d'euros. Ce montant est en progression de plus de 22 % par rapport à celui de l'exercice 1999 soit 37,30 millions d'euros.

Cette augmentation est imputable -à hauteur de 8,08 millions d'euros- aux travaux entrepris sur les voies et sur le domaine public fluvial, à la suite des dégâts causés par les crues de l'Aude et de ses affluents les 12 et 13 novembre 1999, ainsi que par les intempéries des 26, 27 et 28 décembre 1999.

Les crédits d'entretien-exploitation ouverts en 2000 comprennent :

– d'une part, des dotations déconcentrées déléguées aux services de navigation pour l'exploitation des ouvrages et les travaux d'entretien courant. Cette part représente 26,33 millions d'euros soit près de 58 % du budget.

Elle est répartie, régionalement, comme suit :

| | | |
|------------------------|---------|-----------|
| – Bourgogne + Centre | 1,91 M€ | 12,507 MF |
| – Midi Toulousain | 1,56 M€ | 10,210 MF |
| – Languedoc-Roussillon | 0,25 M€ | 1,620 MF |

| | | |
|------------------------|----------|------------|
| – Alsace-Lorraine | 7,99 M€ | 52,430 MF |
| – Rhône-Saône | 2 M€ | 13,122 MF |
| – Nord - Pas-de-Calais | 3 M€ | 19,671 MF |
| – Nantes | 0,1 M€ | 0,646 MF |
| – Bassin de la Seine | 9,53 M€ | 62,488 MF |
| | ----- | ----- |
| | 26,33 M€ | 172,694 MF |

– d'autre part, des dotations individualisées qui ont permis de financer certaines opérations de dragage pour un montant de 19,21 millions d'euros.

Pour 2001, VNF envisage de consacrer environ 41,26 millions d'euros au poste entretien-exploitation, soit 23,32 millions d'euros pour l'exploitation des ouvrages et l'entretien courant et 17,93 millions d'euros pour d'importantes opérations d'entretien et de dragages.

La dotation prévue initialement par l'établissement, à savoir 39,64 millions d'euros, est abondée, pour le financement de dragages, par des subventions émanant de diverses collectivités territoriales.

Pour 2002, la dotation prévue pour l'entretien et l'exploitation des voies s'élève à 39,64 millions d'euros.

IV. LE TRANSPORT FLUVIAL

a) L'activité générale

Au terme des six premiers mois 2001, le transport fluvial a enregistré, par rapport à la même période de l'année 2000, une baisse de 5,6 % en tonnes (27,3 contre 28,9 millions de tonnes) et de 11 % en tonnes kilomètres (tk) (3,29 milliards contre 3,69 milliards de tk).

La principale cause de ce recul réside dans les effets des inondations du premier trimestre 2001.

Si le réseau rhodanien a connu aussi un recul de l'activité (-9,1 % en tk), le trafic du réseau Nord a, quant à lui, progressé (+ 0,2 % en tk).

Le trafic international sur le Rhin et la Moselle a augmenté globalement de 1,4 % en tonnes et de 6 % en tk : le trafic mosellan a reculé,

pour sa part, de 4 %, tandis que le trafic rhénan a progressé, quant à lui, de 5 % en tonnes et de 9 % en tk.

C'est donc le trafic intérieur qui a été le plus affecté par le recul de l'activité (- 14,6 % en tonnes et - 21,2 % en tk), alors que les trafics internationaux ont continué leur progression (soit, en tk, +2,0 % pour les exportations et + 5,6 % pour les importations).

L'analyse des différents marchés indique que les produits agricoles ont poursuivi, au premier semestre, une croissance de 2,3 % en tonnes et de + 2,6 % en tk.

A l'opposé, les denrées alimentaires et les fourrages reculent de -20,0 % en tonnes et de -22,2 % en tk.

Dans le domaine de la filière énergétique, les pertes restent conséquentes à la fois pour les charbons (- 15,4 % en tonnes et - 38,9 % en tk) et les produits pétroliers (- 11,6 % en tonnes et - 19,6 % en tk).

En ce qui concerne la filière métallurgique, les produits « amont » (minerais et déchets) ont connu une forte augmentation au premier semestre (+ 23,8 % en tonnes et + 7,8 % en tk) alors que les frets relatifs aux produits métallurgiques ont enregistré une contraction de 2,3 % en tonnes et 2,7 % en tk.

Le secteur des engrais et des produits chimiques a enregistré également une diminution de l'activité, soit 19,6 % en tonnes et 14,7 % en tk dans le premier cas et 11,9 % en tonnes et 13,0 % en tk dans le second.

Soulignons, enfin, que le trafic « conteneurisé », en revanche, a enregistré un gain de + 31,0 % sur la période considérée.

On relèvera que les trafics des principaux pays d' **Europe du Nord** sont les suivants :

- Belgique : 6,3 Mds de tk (année 1999)
- Allemagne : 66,6 Mds de tk (année 2000)
- Pays-Bas : 40,3 Mds de tk (année 1998)

Pour **l'exercice 2002**, les experts espèrent que le trafic fluvial bénéficiera à nouveau des tendances positives du secteur et enregistrera des résultats du même ordre de grandeur que l'année 2000.

Le taux de croissance susceptible d'être atteint pourrait être compris entre + 4 et + 8 %.

b) Les ports fluviaux

En 2000, l'activité fluviale du Port Autonome de Paris s'est établie à un peu de plus 19,8 millions de tonnes, soit une hausse de 3,5 %.

Les augmentations les plus significatives concernent principalement les charbons, soit 1,75 million de tonnes en 2000 contre 1,51 million de tonnes en 1999 (+ 16,4 %) et les matériaux bruts et matériaux de construction, soit 14,86 millions de tonnes en 2000 contre 14,34 millions de tonnes en 1999 (+3,6 %). A noter que ce secteur représente à lui seul les trois quarts de l'activité du port.

L'activité fluviale des ports de la façade maritime a enregistré, quant à elle, une baisse aussi bien au port du Havre (4,1 millions de tonnes en 2000 contre 4,4 millions de tonnes en 1999) qu'à Rouen (3,5 millions de tonnes en 2000 contre 4,1 millions de tonne en 1999). Dans les deux cas, cette baisse a été principalement imputable à la diminution du trafic fluvial d'hydrocarbures.

A l'Est, le Port Autonome de Strasbourg a enregistré de très bons résultats : trafic fluvial en hausse de 13 % avec 10,7 millions de tonnes ; trafic combiné en hausse de 24 %.

Sur l'ensemble du Rhin, l'activité fluviale de conteneurs a progressé de 63,6 %.

D'une manière générale, les ports rhénans-mosellans ont généré un trafic en augmentation de + 9,5 % par rapport à 1999 (20,6 millions de tonnes en 2000 contre 18,8 millions de tonnes en 1999).

Les ports situés sur les voies navigables du Rhône et de la Basse-Saône ont généré un trafic de l'ordre de 4 millions de tonnes, soit un gain d'environ 5 points par rapport à 1999.

Enfin, sur le réseau Nord, l'ensemble des ports a enregistré une augmentation de leurs expéditions de + 12 % et une légère diminution de leurs arrivages (1 %).

L'année 2001 devrait, cependant, se caractériser par un certain repli de l'activité portuaire, sur la plupart des vracs, en raison des inondations du début de l'année.

Abstraction faite de cet aspect conjoncturel, les perspectives des ports restent, pour la plupart des experts, bien orientées.

V. LES PROJETS DE LIAISONS FLUVIALES À GRAND GABARIT

a) La liaison Seine-Nord

Inscrit au « schéma directeur transeuropéen des voies navigables » à grand gabarit de 1993 et désormais dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises, le projet de liaison fluviale Seine-Nord (dont le coût fut estimé en 1999 à 2,3 milliards d'euros) 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.

Les trois « parties » à aménager sont :

– 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 permettra l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4400 tonnes ;

– au sud, 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, le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, reliant Dunkerque à Valenciennes avec une branche vers Lille et la Belgique, qui date de 1959, qui est handicapé par le faible tirant d'air des ponts ne permettant pas à la flotte européenne à grand gabarit (1350 à 3000 tonnes) d'y pénétrer à vide. Sauf trafics locaux et spécialisés, aujourd'hui très réduits, le trafic international n'utilise en pratique qu'un gabarit de cale réduit type « Freycinet » (350 tonnes).

Il conviendra d'aménager, en priorité, les 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.

Sur le bassin Nord-Pas-de-Calais, il importera de rehausser les ponts sur le canal Dunkerque-Escaut.

D'autre part, la modernisation des barrages et écluses de la Seine est prévue au titre des contrats de plan entre l'Etat et les régions Ile-de-France et Haute-Normandie.

Est enfin à l'étude, le choix du tracé du projet du nouveau canal entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut.

b) La liaison Seine-Est

Ce projet de liaison à grand gabarit entre la Seine et la Moselle évoqué, par votre rapporteur, dans ses précédents Avis, n'a pas été retenu par les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises.

Pour le gouvernement, les conclusions des études préliminaires montrent, « compte tenu du coût très élevé de l'investissement (6 milliards d'euros soit 39,4 milliards de francs) » en regard du trafic attendu, qu'une telle infrastructure « n'offre pas une réponse pertinente aux besoins de transport sur cet axe dans une perspective à 20 ans ».

VI. LE RÉSEAU À PETIT GABARIT

En 2000, un montant de 61,117 millions d'euros a été affecté par Voies navigables de France à la restauration et à l'aménagement du réseau à petit gabarit, soit plus de 57 % du programme d'investissement global de l'établissement.

En 1997, le réseau a été segmenté en quatre catégories de voies :

– catégorie 1 - voies d'intérêt majeur pour le transport des marchandises : 1.801 km ;

– catégorie 2 - réseau complémentaire utile au transport de marchandises et liaisons entre bassins : 909 km de voies utiles au transport de marchandises et 565 km de liaisons inter-bassins ;

– catégorie 3 - voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial : 914 km ;

– catégorie 4 - autres voies : 2.488 km.

La répartition des dépenses exécutées en 2000 et prévues pour les exercices 2001 et 2002 pour les voies des catégories 2,3 et 4, est retracée dans le tableau ci-dessous :

| | <i>en millions de francs</i> | | | |
|----------------------------|------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | <i>2000</i> | <i>2001</i> | <i>2002</i> | |
| | <i>Exécution</i> | <i>prévision</i> | <i>prévision</i> | |
| RESTAURATION | | | francs | euros |
| Catégorie 2 | 141,641 | 121,000 | 155,601 | 23 221 220 |
| Catégorie 3 | 84,831 | 76,183 | 87,263 | 13 303 158 |
| Catégorie 4 | 125,775 | 162,000 | 188,703 | 28 767 587 |
| Total restauration | 352,247 | 359,183 | 431,567 | 65 791 965 |
| DEVELOPPEMENT | | | | |
| Catégorie 2 | 41,769 | 86,835 | 10,560 | 1 609 862 |
| Catégorie 4 | 6,883 | 30,850 | 12,500 | 1 905 612 |
| Total développement | 48,652 | 117,685 | 23,060 | 3 515 474 |
| TOTAL | 400,899 | 476,868 | 454,627 | 59 307 439 |

Sur la période 1994-1999, l'effort entrepris sur les voies à petit gabarit a été amplifié par l'implication des collectivités territoriales dans le cadre des programmes des contrats de plan Etat-régions 2000-2006.

Deux programmes ont été lancés en 1999 et 2000 ; ils concernent l'aménagement du canal du Rhône au Rhin et la réhabilitation du canal de Roubaix.

L'opération de restauration du canal (réseau « Freycinet ») du Rhône au Rhin entre Mulhouse et la Saône a été décidée en 1999, à la suite de la décision d'abandonner le canal « Rhin-Rhône ».

Une première tranche de travaux devrait être 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 au trafic commercial. Ce programme, estimé pour la période 2000-2006, à 61,742 millions d'euros sera financé par l'Etat, les collectivités territoriales et VNF.

4,713 millions d'euros ont été consommés en 1999 et 2000 pour financer les études et les premiers travaux de restauration et de valorisation de la voie.

Les prévisions de dépenses pour les exercices 2001 et 2002 s'élèvent respectivement à 6,399 millions d'euros et 8,733 millions d'euros.

Le projet de réaménagement du canal de Roubaix est évalué à 24,392 millions d'euros financé à hauteur de 3,812 millions d'euros par VNF, les cofinanceurs étant les collectivités et autres organismes territorialement

intéressés ainsi que l'Union européenne qui le financera à hauteur de 12,196 millions d'euros.

Outre les programmes cofinancés, les principales opérations de restauration sur les voies à petit gabarit ont été les suivantes en 2000 :

- Yonne : restauration du barrage de Courlon et reconstruction du barrage de Saint-Martin-du-Tertre ;
- Canal latéral à la Marne : restauration des chemins de service ;
- Canal de la Sambre à l'Oise : remise en état des ponts tournants ;
- Canal de l'Oise à l'Aisne : automatisation des ouvrages ;
- Scarpe moyenne : réhabilitation de la voie ;
- Canal du Rhône au Rhin : restauration de l'écluse de Niffer et travaux de mise en sécurité des tunnels de Tarragnoz et Thoraise ;
- Canal des Houillères de la Sarre : travaux de chômage et de protection des berges ;
- Canal de la Marne au Rhin : restauration du tunnel de Mauvage, reconstruction du pont-levis de Malzéville, protection des berges du bief de partage des Vosges, restauration et automatisation des écluses de Dombasle à Frouard, travaux de remise en état de la voie et de la digue de Gondrexange suite aux intempéries de décembre 1999 ;
- Canal de l'Est - branche nord : reconstruction du barrage de Monthermé ;
- Canal de l'Est - branche sud : mécanisation et automatisation de la chaîne de Golbey et rénovation de 12 écluses ;
- Canal de Bourgogne : divers travaux de restauration dans le cadre du programme cofinancé ;
- Canal de Briare : remise en état du pont-canal de Briare ;
- Canal du Nivernais : étanchement du bief de Coulanges et travaux divers de restauration ;
- Canal latéral à la Loire : divers travaux de restauration dans le cadre du programme cofinancé « Bourgogne » ;
- Canal du Midi : reconstruction du barrage d'Agde et divers travaux de remise en état des ouvrages et de la voie suite aux crues de novembre 1999 ;

– Canal latéral à la Garonne : travaux de remise en navigation de la bretelle de Montech.

Les crédits d'entretien et d'exploitation du réseau à petit gabarit ont atteint près de 27,289 millions d'euros en 2000, et seront de l'ordre de 23,630 millions d'euros en 2001 et 2002.

On note que les dépenses de l'année 2000 ont été sensiblement plus élevées que celles des autres années dans la mesure où elles ont intégré la réparation des dégâts causés par les tempêtes de la fin de l'année 1999.

Votre rapporteur pour avis évoquera, en conclusion, la **liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône**.

Nombreux, parmi nous, sont ceux qui souhaitent que ce grand projet structurant ne soit pas définitivement enterré. La construction d'un axe routier à grand gabarit entre le bec d'Ambes et Toulouse pour l'approvisionnement du site industriel d'Airbus montre que des moyens peuvent être dégagés lorsque la volonté politique existe.

Ces dernières années, le trafic fluvial a enregistré en France une progression annuelle de 6 à 8 %. Il s'agit donc d'un mode de transport d'avenir (la situation de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de la Belgique est d'ailleurs éclairante à cet égard), dont la mise en valeur contribuera aussi à la décongestion de certains de nos axes routiers.

Est-il raisonnable de tout miser, de ce point de vue, sur le ferroviaire ?

La liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin est véritablement le « chaînon manquant » dont l'absence ne peut à terme qu'isoler notre pays des grands courants d'échanges entre l'Europe du Nord, l'Europe du Sud, le bassin rhénan et l'Europe du Danube.

En dépit du départ de l'ancien ministre chargé de l'environnement, il semble qu'un réexamen de la décision d'abandonner le projet ne soit toujours pas inscrit à l'ordre du jour du Gouvernement. Votre Commission des Affaires

économiques ne peut que regretter cette absence de vision à long terme que l'on peut d'ailleurs aussi constater dans le domaine de la politique routière.

*

*

*

Sur proposition de son rapporteur pour avis, la commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables inscrits dans le projet de loi de finances pour 2002.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du jeudi 22 novembre, la Commission des Affaires économiques a procédé à l'examen du rapport pour avis de M. Georges Gruillot sur les crédits consacrés aux routes dans le projet de loi de finances pour 2002.

M. Francis Grignon a déclaré partager entièrement les conclusions du rapporteur sur la décision gouvernementale d'abandonner le projet de liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône, décision qu'il a qualifiée d' « erreur historique ».

Sur ce point, il a rappelé que la commission lui avait demandé de conduire une mission d'information et qu'il souhaitait, pour sa part, s'entourer des avis de tous les « bons connaisseurs » du dossier.

Mme Gisèle Gautier a plaidé en faveur du tourisme fluvial, en estimant que le déclin relatif enregistré ces dernières années devait pouvoir être enrayeré par un nouveau dispositif d'aides.

Après avoir estimé que le dossier du canal Rhin-rhône restait ouvert, M. Jean-Paul Émin s'est déclaré favorable à un nouveau schéma directeur routier qui prendrait notamment en considération les nécessaires doubléments de certaines autoroutes telles que l'A 7.

En réponse aux orateurs, M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis, a rappelé que Voies navigables de France (VNF) avait perçu 0,5 milliard d'euros au titre des péages en provenance du tourisme fluvial contre 1 milliard d'euros en provenance du fret. Il a relevé que la voie d'eau était encore insuffisamment « sécurisée » et qu'il convenait de développer les opérations de dragage et de balisage.

Après avoir estimé que l'itinéraire alsacien paraissait le plus rationnel pour le projet de canal Rhin-Rhône (le passage par la Moselle impliquant une problématique contribution allemande), M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis, s'est déclaré favorable à un schéma global à quinze ou vingt ans qui traiterait de tous les modes de transport.

M. Hilaire Flandre a, lui aussi, approuvé l'idée d'un nouveau plan global pour tous les transports qui prendrait en compte les préoccupations d'aménagement du territoire. Après avoir souhaité que soit établi un bilan de l'action de l'ancien ministre chargé de l'environnement, M. Hilaire Flandre s'est interrogé sur les raisons de la diminution du transport routier de marchandises.

Sur ce point, M. Marcel Deneux, président, s'est demandé si la réduction du trafic ne pouvait pas s'expliquer par le transfert vers le ferroviaire du trafic routier de la filière agroalimentaire.

En réponse aux orateurs, M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis, a réaffirmé l'utilité d'un schéma des transports à quinze ou vingt ans, dont la vision serait globale. Il a estimé que la responsabilité de l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône était partagée, avant de juger que la réduction de trafic routier de la filière agroalimentaire était plutôt due à des opérations de restructuration.

Sur proposition du rapporteur pour avis, la commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 2002, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste républicain et citoyen se prononçant, pour leur part, en faveur de leur adoption.