

N° 70

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 2002

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2003, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Georges GRUILLOT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. 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 Beaufils, 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, Bernard Dussaut, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, 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 Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, Jean Louis Masson, Serge Mathieu, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, 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 (12^{ème} législ.) : 230, 256 à 261 et T.A. 37

Sénat : 67 (2002-2003)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I - LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE	5
CHAPITRE II - LE SECTEUR AUTOROUTIER	11
CHAPITRE III - L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL	16
CHAPITRE IV - L'ACTIVITÉ DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES (CNA)	17
CHAPITRE V - LE TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE	18
CHAPITRE VI - L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	21
CHAPITRE VII - LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES AFFECTÉES AUX VOIES NAVIGABLES	29
CHAPITRE VIII - L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE » (VNF)	32
CHAPITRE IX - L'ENTRETIEN DU RÉSEAU À PETIT GABARIT	38
CHAPITRE X - LES PROJETS À GRAND GABARIT	40
CHAPITRE XI - LES VOIES NAVIGABLES DANS LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGION	42
CONCLUSION	43
ANNEXES -	45

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget des routes 2003 est, en moyens de paiement, un « bon budget ».

Si l'on répartit l'ensemble des actions en trois groupes, on constate que :

– le budget « développement du réseau routier national » augmente de près de 17 % (de 570,8 à 667,5 millions d'euros) ;

– le budget « entretien et réhabilitation » augmente de 3,4 % (de 582 à 602,1 millions d'euros) ;

– surtout, le budget « sécurité routière et exploitation routière » progresse de plus de 21 % (de 54,6 à 66,4 millions d'euros).

Cette dernière dotation financera des actions que le Président de la République a jugées, on le sait, ultra-prioritaires.

Dans son avis sur le projet de loi de finances pour 2003, votre rapporteur insistera, tout particulièrement, sur ce dossier.

CHAPITRE I

LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE

La lutte contre l'insécurité routière constitue le premier des trois grands chantiers de société souhaités par le **Président de la République**. Les assises nationales de la sécurité routière qui se sont tenues le 17 septembre ont marqué l'engagement d'une action concertée entre différents ministères. Le Premier ministre a, d'autre part, déclaré qu'un plan pluriannuel d'action pour la sécurité routière serait élaboré dans les prochains mois, un projet de loi devant être déposé à l'automne 2003.

Globalement, les moyens d'engagement et de paiement inscrits au budget des routes pour 2003 sont retracés dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

	LFI 2002	PLF 2003
Dépenses ordinaires	202,7	201,9
Crédits de paiement	950,2	1 067,8
Total moyens de paiement	1 152,9	1 269,7
Autorisation de programme	1 246,9	1 209,4
Total moyens d'engagement	1 449,6	1 411,3

La politique routière pour 2003 poursuivra ainsi trois priorités :

● **Une lutte accrue contre l'insécurité routière**

Le tableau ci-dessous indique l'évolution des moyens mis à la disposition de la politique de sécurité routière :

(en millions d'euros)

	LFI2002	PLF 2003
Dépenses ordinaires	60,3	65,0
Crédits de paiement	26,2	37,9
Total moyens de paiement	86,5	102,9
Autorisation de programme	38,4	43,9
Total moyens d'engagement	98,7	108,9

Les derniers bilans de l'insécurité routière appellent une mobilisation générale pour réduire le nombre des accidents et des victimes de la circulation (7.720 morts en 2001, et 153.945 blessés dont 26.192 gravement atteints).

On rappellera que le coût des accidents est évalué à 27,8 milliards d'euros pour 2001, dont 15,3 milliards d'euros pour les dommages corporels et 12,5 milliards d'euros pour les dommages matériels.

Selon tous les experts, le respect des règles existantes concernant les limitations de vitesse, la conduite avec un taux d'alcoolémie maximum de 0,5 g/l, ainsi que le port systématique du casque et de la ceinture de sécurité pourrait préserver 4.000 vies par an.

Afin d'assurer la **crédibilité de l'action de l'état**, il est prévu :

– d'améliorer la **chaîne contrôle-sanction**, en particulier en poursuivant les expérimentations nécessaires au développement des contrôles automatisés : 4 millions d'euros sont prévus au 2003 à cet effet ;

– de renforcer la **sécurité des véhicules** à travers notamment la transposition des directives européennes (1,72 million d'euros) ;

– de donner une nouvelle dimension aux **études, recherches et évaluations** des mesures prises dans la lutte contre l'insécurité routière : 2,29 millions d'euros sont prévus au budget 2003 à cet effet.

Afin d'améliorer la formation du conducteur et l'inciter à adapter sa conduite, l'usager de la route fera l'objet d'un suivi éducatif et bénéficiera d'un enseignement à la conduite rénové et de qualité. Pour atteindre cet objectif, les crédits destinés à la formation du conducteur et au « continuum éducatif » s'élèveront en 2003 à 10,67 millions d'euros.

Afin d'accroître la sécurité des routes par l'information et l'exploitation, l'information de l'usager de la route sera améliorée et un schéma directeur de l'information routière (SDIR) sera mis en place.

En 2003, les crédits destinés à l'information routière seront de 2,97 millions d'euros, tandis que ceux consacrés à la mise en place du SDIR atteindront 4 millions d'euros.

L'optimisation de l'usage des infrastructures dans le cadre de la mise en oeuvre du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) constituera une contribution importante à la sécurité routière. Les crédits destinés aux opérations inscrites dans les contrats de plan État-région seront de 15 millions d'euros. La dotation pour les autres équipements d'exploitation sera de 9,78 millions d'euros.

Enfin, l'action interministérielle privilégiera, encore, deux axes :

- l'information des usagers, dotée en 2003 de 12,53 millions d'euros ;
- la « mobilisation locale », dotée en 2003 de 14,07 millions d'euros.

● **L'amélioration de la sécurité des usagers en développant des infrastructures plus sûres**

Les programmes régionaux d'actions de sécurité (PRAS), intégrés dans les contrats Etat-région, ont pour but d'améliorer les infrastructures existantes en éliminant les zones d'accumulation d'accidents. La construction des infrastructures nouvelles permettra de concentrer le trafic sur des axes à caractéristiques autoroutières qui présentent un niveau de sécurité quatre fois supérieur à celui d'une route ordinaire à deux voies et contribue ainsi à l'amélioration de la sécurité routière. Rappelons que le réseau à deux fois deux voies supporte plus de 68 % des parcours totaux.

Au sein du volet entretien, deux programmes seront prioritaires en 2003 : les aménagements de sécurité et le renforcement des ouvrages d'art.

Le programme spécifique **d'aménagement de sécurité** des routes nationales (36,8 millions d'euros) permettra notamment de poursuivre la mise en oeuvre des décisions prises pour réduire la dangerosité des glissières (« glissières motards ») et des obstacles latéraux.

Pour la réhabilitation des **ouvrages d'art**, notamment les **tunnels**, la dotation budgétaire dans ce domaine sera portée à 61 millions d'euros pour les travaux de réparations les plus urgents mis en évidence par les campagnes d'évaluation des ouvrages.

Le programme de mise en sécurité des tunnels et tranchées couvertes de plus de 300 mètres de longueur se poursuivra en 2003, avec l'achèvement de la production des dossiers de sécurité et l'engagement de travaux lourds de génie civil et d'équipements sur les ouvrages les plus importants. 28,6 millions d'euros vont ainsi permettre de poursuivre l'action de sécurisation des tunnels engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

● **L'amélioration de la desserte du territoire**

Le Gouvernement admet aujourd'hui que le réseau actuel de routes express ou de voies caractéristiques autoroutières n'assure pas encore une desserte équilibrée du territoire. Certaines zones du territoire demeurent encore en effet largement à l'écart de tous les réseaux rapides : TGV, autoroutes ou routes express à deux fois deux voies.

L'enveloppe du volet routier s'élèvera sur la durée du contrat de plan 2000-2006 en part Etat à 5,10 milliards d'euros, à laquelle s'ajouteront les participations des collectivités territoriales à hauteur de 8,01 milliards d'euros.

Pour 2003, la part État s'élèvera à 670 millions d'euros et la part des collectivités territoriales devrait se monter à 1 milliard d'euros.

Seront notamment financées la mise en route express à deux fois deux voies de la route Centre Europe Atlantique, de la RN 10 entre Poitiers et Bordeaux, de la RN 19 entre Langres, Belfort et la Suisse, la poursuite de l'aménagement en autoroute hors péage de la rocade des estuaires (A84) et de la liaison Reims-Charleville-Mézières (A34).

L'axe routier nord-sud Lille-Marseille-Montpellier joue un rôle essentiel. Outre l'amélioration des capacités existantes et le développement des autres modes, l'État a retenu la construction d'itinéraires alternatifs qui permettront de décharger l'axe actuel, tout en desservant de nouvelles régions encore dépourvues d'infrastructures à haut niveau de service.

Les grands programmes de l'A 75 et de la RN 7 seront poursuivis. S'agissant en particulier de l'autoroute A 75, sur les 340 km qu'elle comporte, 286 km sont aujourd'hui en service, dont 202 km en continu de Clermont-Ferrand à Engayresque dans le département de l'Aveyron, au nord du futur contournement de Millau. La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire jusqu'au triangle de Ceyras, y compris le viaduc de Millau concédé, est prévue fin 2004 ou début 2005.

2003 verra également les mises en service suivantes sur le **réseau non concédé** :

- A 84 : Avranches-Villedieu ;
- RCEA : Dompierre-Digoin dans l'Allier et Chasseneuil-Taponnat en Charente ;
- A 34 : Faissault-Bertoncourt ;
- RN 124 (itinéraire à très grand gabarit) : déviation d'Aubiet dans le Gers ;
- Boulevard périphérique sud-est de Tours : RN 10 – RN 143 ;
- RN 164 : Loudéac – La Preneuse.

En matière de **concessions autoroutières**, les travaux de construction du viaduc de Millau et de l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon, portant respectivement sur un montant de 330 millions d'euros et 610 millions d'euros, se poursuivront en 2003. La contribution publique de 302,9 millions d'euros prévue au contrat de concession de l'autoroute A 28 signé en novembre 2001 est financée à parité entre l'État et les collectivités locales. Le contrat de concession du viaduc de Millau, signé en octobre 2001, ne prévoit pas de contribution publique.

119 km d'autoroutes concédées devraient être mis en service en 2003 dans le cadre des concessions antérieures à 2000 :

		km
- A 89	Périgueux Est – Thénon	32
- A 89	Tulle Est – Saint Germain les Vergnes	21
- A 20	Cahors Nord – Cahors Sud	23
- A 85	Villefranche – Saint-Romain	32
- A 432	Contournement Est de Satolas	11
	Total	119 km

2003 sera ainsi marqué par l'achèvement de l'axe Paris-Toulouse par l'A 20.

CHAPITRE II

LE SECTEUR AUTOROUTIER

● Le réseau autoroutier non concédé

● Bilan du secteur autoroutier non concédé au 1er janvier 2001

Le tableau n° 1 en annexes présente les 24 km de sections autoroutières non concédées mises en services dans le courant de l'année 2001 en précisant leur linéaire et leur coût.

En 2001, 533 millions d'euros ont été affectés à la réalisation de sections aux caractéristiques autoroutières sur le réseau non concédé (voir tableau n° 3 en annexes).

● Bilan du secteur autoroutier non concédé à la fin 2002

Le tableau n° 2 en annexes présente les 70 km de sections autoroutières non concédées dont la mise en service est prévue en 2002 en précisant leur linéaire et leur coût.

En 2002, 713 millions d'euros sont programmés pour la réalisation de sections aux caractéristiques autoroutières sur le réseau non concédé (voir tableau n° 4 en annexes).

● Le réseau autoroutier concédé

● Autoroutes concédées mises en service en 2001 (262 km)

– Région Picardie

A 29 : Amiens - Saint-Quentin (63 km) (mise en service le 28 juin 2001). Au-delà de la fonction de desserte d'Amiens, cette section assure les liaisons entre les autoroutes A 1, 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 de la section Nantes - Niort de l'autoroute A 83, maillon de « la route des estuaires ».

– Région Centre

A 85 section Villefranche - Vierzon (23 km) (mise en service le 31 octobre 2001). Cette section correspond à la première phase des travaux de la section Tours - Vierzon de l'autoroute A 85.

– Région Pays-de-Loire

A 28 section Arçonnay - Maresché (22 km) (mise en service le 22 juin 2001). Cette section est la dernière phase des travaux de la section 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. La section 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 la première section ouverte à la circulation dans la partie ouest de l'autoroute A 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand.

- Autoroutes concédées mises en service en 2002 (262 km)

– Région Midi-Pyrénées

A 66 Toulouse - Pamiers (40 km) (mise en service le 27 février 2002). Cette section 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 Limousin

A 89 Tulle est – Ussel ouest (43 km) (mise en service le 22 février 2002), cette section permet de relier Tulle au département du Puy-de-Dôme et porte à 83 km la longueur totale de l'autoroute A 89 en service à l'est de Brive.

– Région Pays-de-Loire

A 87 section Angers - Mortagne (65 km) (mise en service le 22 janvier 2002). Cette section correspond à la première phase des travaux du tronçon Angers - La Roche-sur-Yon de l'autoroute A 87, qui doit assurer le désenclavement de la Vendée en direction du nord-est.

- Autoroutes en travaux au 30 avril 2002 (230 km)

– 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 75 viaduc de Millau (2,5 km) : ce viaduc, dont la concession a été attribuée à la Compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau (CEVM) en octobre 2001, s'inscrit dans le contournement de la ville de Millau, section de l'autoroute A75 reliant Clermont-Ferrand à Béziers. La mise en service de cet ouvrage est prévue pour la fin de l'année 2004.

– 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.

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 Mortagne – La Roche sur Yon (48 km) : cette section correspond à la dernière 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-Auvergne

A 89 Bordeaux - Clermont-Ferrand : dans la partie ouest de l'autoroute A89, les sections Périgueux est - Thenon (32 km) et Mussidan-Périgueux est (34 km) sont en travaux. Au centre, la section Tulle Est-St Germain les Vergnes (21 km) est en travaux.

– Région Picardie

A 29 : Amiens – Neufchâtel (58 km) : cette section correspond à la dernière phase des travaux de l'autoroute A29 reliant l'autoroute A13, Le Havre, Amiens et St Quentin. Sa mise en service est prévue pour la fin 2004.

– 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.

• Les investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes se sont, quant à eux, établis à 1,413 milliard d'euros en 2001 et devraient s'élever à 1,297 milliard d'euros en 2002 ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

	2001	2002
Opérations préliminaires	12	17
Travaux de constructions (opérations nouvelles)	844	644
Travaux complémentaires	410	474
Immobilisations d'exploitation	118	141
Siège	29	21
TOTAL des 8 SEMCA	1 413	1 297

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

(en millions d'euros)

Années	Emprunts*	Autofinancement	Subventions d'investissements
2001	1 810	-	30
2002	643	-	38

CHAPITRE III

L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Pour l'entretien du réseau routier national, les deux tableaux ci-après présentent le bilan géographique et financier des actions menées en 2002 :

– le premier donne la répartition, suivant les différents départements, des dépenses sur le réseau routier national, pour l'entretien des dépendances et équipements, l'entretien préventif des chaussées et curatif sur le réseau non renforcé (montant total : 386 millions d'euros) ;

– le second détaille les dépenses de réhabilitation des chaussées déjà terminées ou en cours de réalisation sur le réseau national (montant total : 66 millions d'euros).

Cent trente millions d'euros sont par ailleurs alloués pour les programmes suivants :

– renforcement des ouvrages d'art et mise en sécurité des tunnels :	88 millions d'euros
– subventions de déclassement :	18 millions d'euros
– dégâts exceptionnels au réseau national :	6 millions d'euros
– opérations diverses :	18 millions d'euros

Au total, ce sont donc 582 millions d'euros qui ont été consacrés en 2002 à l'entretien du réseau routier national.

CHAPITRE IV

L'ACTIVITÉ DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES (CNA)

Le montant des emprunts émis par la CNA, en 2001 pour le compte des huit sociétés d'économie mixte d'autoroute, s'est élevé à 1,812 milliard d'euros.

Au 31 décembre 2001, la dette de la CNA s'élevait à 21,8 milliards d'euros contre 21,3 milliards au 31 décembre 2000. En 2001, le montant des emprunts remboursés par la CNA s'est élevé à 1,45 milliard d'euros. L'enveloppe globale des emprunts, pour l'année 2002, s'est établi à 1,51 milliard d'euros pour l'ensemble des SEMCA.

Relevons, au cours du premier semestre 2002, une importante opération de restructuration d'une partie de la dette envers la banque européenne d'investissement (BEI) sous la forme du report des échéances de remboursement de la période 2002-2013 à la période 2015-2017 ; pour chaque société, un contrat unique s'est substitué aux contrats des emprunts dont la maturité était comprise entre les années 2002 et 2012.

A la suite de cette opération, qui a porté sur un encours d'emprunts existants de 1,79 milliard d'euros, la charge de trésorerie des SEMCA s'est trouvée réduite, évitant ainsi le recours à d'éventuels emprunts de refinancement.

Au 31 juillet 2002, 93 % du programme d'emprunts 2002 étaient réalisés.

Pour les opérations déjà réalisées, la répartition des emprunts a été la suivante :

- 1,4 milliard d'euros sous la forme de deux emprunts obligataires ;
- 20 millions d'euros sous la forme d'un emprunt contractuel auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Le volume des emprunts nécessaires pour mener à bien le programme d'investissements prévu pour l'année 2003, par les sociétés d'économie mixte (hors sociétés du groupe ASF), devrait atteindre 594 millions d'euros.

CHAPITRE V

LE TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport routier, en France, a enregistré une progression de +2,4 % en 2001. Le transport pour « compte d'autrui » a réalisé une croissance de 2 %, légèrement inférieure à celle de 2000, tandis que l'activité routière « en compte propre » s'est accru de 6 % après plusieurs années de baisse.

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

	Evolution annuelle en %			Niveau 2001
	1999/1998	2000/1999	2001/2000	milliards de T-Kms
Trafic routier total dont :	+5,9	+1,0	+2,4	208,0
compte d'autrui (Véh. > 3 T)	+7,7	+2,7	+2,0	157,5
compte propre (Véh. > 3 T)	-0,7	-6,6	+6,0	30,9
transports légers	+2,8	+1,7	-1,0	18,6
transit	ns	ns	ns	1,0

Si on relève une forte augmentation des acheminements de matériaux de construction (+ 7,4 %) ainsi que des transports liés à la filière agroalimentaire (4,9 % pour les produits agricoles et 2,1 % pour les denrées alimentaires), les échanges de produits manufacturés n'ont progressé, quant à eux, que de 0,7 %.

On note un net recul des trafics internationaux (- 4,8 %) moindre cependant qu'en 2000 (- 9 %).

Signalons toutefois que cette baisse de trafic est moins importante que celle de l'ensemble des transports terrestres et notamment de la SNCF qui perd 9,4 % de son trafic international. En 2001, la diminution du trafic routier international français résulte donc avant tout de la contraction des échanges extérieurs.

En 2001, la situation économique des transporteurs routiers aura été plutôt favorable avec une amélioration globale de la rentabilité du secteur ; les

entreprises ont ressenti les effets bénéfiques de l'allégement et du remboursement des taxes sur le gazole et de la stabilisation depuis décembre 2000 du prix des carburants ; dans le calcul des coûts de revient, le montant du poste de carburant a ainsi baissé de 11,2 %.

**LES COMPTES DES ENTREPRISES DU SECTEUR
DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

	99/98 en %	00/99 en %	01/00 en %	niveau 2001 en milliards d'euros
Chiffre d'affaires hors sous-traitance	+6,7	+11,2	+5,5	27,9
Consommations intermédiaires	+9,2	+16,2	-0,2	15,5
Valeur ajoutée	+5,5	+8,3	+8,0	12,4
Frais de personnel	+8,2	+9,8	+8,0	9,5
Excédent brut d'exploitation	-4,5	+1,3	+8,0	2,2

Cette bonne conjoncture s'est traduit notamment par un recul des défaillances qui ont diminué de 8,1 % par rapport à 2000.

Depuis 1998, le maintien de la croissance du secteur (+ 5 % en moyenne) a permis de limiter le nombre de défaillances à moins de 1.300 unités par an soit moins de 3 % de la population.

Ainsi, les entreprises en place ne souffrent plus des phénomènes de surcapacité. Le taux de survie à 5 ans dans le secteur des entreprises de transport routier est de 50,3 %.

Sur les cinq premiers mois de 2002, le trafic routier a progressé de 1,8 % par rapport à la même période de 2001. Ce résultat d'ensemble résulte d'une baisse du transport routier effectué sous le régime du compte d'autrui (- 0,8 %) et d'une hausse conséquente du compte propre (+ 16,5 %), ce qui amplifie la tendance amorcée en 2001. Les prévisions pour l'ensemble de l'année, conduisent à une légère baisse du trafic, notamment celui pour le compte d'autrui qui enregistrerait une baisse d'environ - 0,5 %.

En ce qui concerne **l'harmonisation sociale** dans le secteur du transport routier, on relève **l'adoption de plusieurs textes communautaires**.

La directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 (applicable en 2005) relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a prévu une **limitation de la durée du**

travail à 48 heures par semaine en moyenne sur 4 mois et à 60 heures sur une semaine isolée ainsi qu'une limitation de la durée quotidienne du travail à 10 heures lorsque le conducteur effectue du travail de nuit.

Le règlement CE 484/2002 du 1^{er} mars 2002 a prévu une **attestation de conducteur** afin de lutter contre l'emploi irrégulier de conducteurs ressortissants de pays tiers par des entreprises communautaires.

Un projet de directive qui vise à rendre obligatoire **la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs** a été examiné par le Conseil et le Parlement en 2001 et en 2002.

Notons, enfin, la mise en place d'un **appareil de contrôle électronique** qui interviendra en août 2004 et contribuera à une meilleure application de la réglementation européenne des temps de conduite et de repos pour l'ensemble des conducteurs.

CHAPITRE VI

L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les tableaux ci-dessous indiquent l'évolution du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés, globalement, par type de voies et par catégories d'usagers.

● **Globalement**

Indice base 100 en 1993

ACCIDENTS CORPORELS	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rase campagne	43 627	41 866	41 661	40 082	40 953	41 239	41 199	40 494	39 487
	100	96	95	92	94	95	94	93	91
Milieu urbain	93 873	90 860	91 288	85 324	84 249	83 148	83 325	80 729	77 258
	100	97	97	91	90	89	89	86	82
Ensemble des réseaux	137 500	132 726	132 949	125 406	125 202	124 387	124 524	121 223	116 745
	100	97	97	91	91	90	91	88	85

TUES	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rase campagne	6 030	5 786	5 655	5 528	5 463	5 829	5 635	5 506	5 566
	100	96	94	92	91	97	93	91	92
Milieu urbain	3 022	2 747	2 757	2 552	2 526	2 608	2 394	2 137	2 154
	100	91	91	84	84	86	79	71	71
Ensemble des réseaux	9 052	8 533	8 412	8 080	7 989	8 437	8 029	7 643	7 720
	100	94	93	89	88	93	89	84	85

BLESSES	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rase campagne	67 648	64 745	64 477	61 003	62 484	62 644	62 201	60 908	58 099
	100	96	95	90	92	93	92	90	86
Milieu urbain	121 372	116 087	116 926	109 114	107 094	105 891	105 371	101 209	95 846
	100	96	96	90	88	87	87	83	79
Ensemble des réseaux	189 020	180 832	181 403	170 117	169 578	168 535	167 572	162 117	153 945
	100	96	96	90	90	89	89	86	81

● **Par types de voies**

Indice base 100 en 1993

Autoroutes

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Accidents corporels	5 241	4 815	5 254	5 255	5 593	5 910	6 803	6 624	6 941
	100	92	100	100	107	113	130	126	132
Tués	553	446	440	429	446	471	465	499	461
	100	81	80	78	81	85	84	90	83

ROUTES NATIONALES (RASE CAMPAGNE ET AGGLOMÉRATIONS < 5 000 HABITANTS)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Accidents corporels	13 538	12 974	12 460	11 895	11 787	11 807	11 142	10 525	9 996
	100	96	92	88	87	87	82	78	74
Tués	2 243	2 086	2 026	1 919	1 846	1 928	1 845	1 724	1 653
	100	93	90	86	82	86	82	77	74

ROUTES DÉPARTEMENTALES (RASE CAMPAGNE ET AGGLOMÉRATIONS < 5 000 HABITANTS)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Accidents corporels	32 361	31 406	30 926	29 585	29 782	29 552	29 258	27 583	26 103
	100	97	96	91	92	91	90	85	81
Tués	3 902	3 822	3 710	3 640	3 690	3 919	3 775	3 622	3 785
	100	98	95	93	95	100	99	98	104

En neuf ans, le nombre d'accidents corporels a ainsi augmenté de 32 % sur les autoroutes et il a diminué de 26 % sur les routes nationales et de 19 % sur les routes départementales.

● **Par catégories d'usagers**

Les tués

Indice base 100 en 1993

TUES	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Piétons	1 131	1 126	1 027	987	929	988	882	793	778
	100	100	91	87	82	87	78	70	69
Bicyclettes	329	321	374	300	329	301	307	255	242
	100	98	114	91	100	91	93	78	74
Cyclomoteurs	490	472	471	478	471	418	466	431	426
	100	96	96	98	96	85	95	88	87
Motocyclettes	861	816	780	741	831	901	901	886	1 011
	100	95	91	86	97	105	105	103	117
Voitures de tourisme	5 835	5 423	5 389	5 240	5 069	5 491	5 161	5 006	4 998
	100	93	92	90	87	94	88	86	86
Véhicules utilitaires	406	375	371	334	360	338	312	272	265
	100	92	91	82	89	83	77	67	65

En neuf ans, la plupart des catégories d'usagers a vu son nombre de tués diminuer plus ou moins fortement : - 35 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, - 31% pour les piétons, - 26 % pour les cyclistes, - 14 % pour les automobilistes et - 13 % pour les cyclomotoristes. En revanche, ce nombre augmente pour les motocyclistes (+ 17 %).

Les blessés

Indice base 100 en 1993

BLESSES	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Piétons	21 986	21 810	21 197	19 789	19 152	18 493	18 636	18 398	17 458
	100	99	96	90	87	84	85	84	79
Bicyclettes	7 106	7 429	7 681	6 771	7 191	6 366	6 260	5 927	5 259
	100	105	108	95	101	90	88	83	74
Cyclomoteurs	19 847	20 072	21 487	20 156	20 526	20 106	20 126	19 956	18 866
	100	101	108	102	103	101	101	101	95
Motocyclettes	17 753	17 044	17 248	16 356	18 066	17 953	19 106	19 311	19 175
	100	96	97	92	102	101	108	109	108
Voitures de tourisme	114 244	106 741	106 290	100 281	98 259	99 034	96 953	92 961	88 029
	100	93	93	88	86	87	85	81	77
Véhicules utilitaires	8 084	7 736	7 500	6 764	6 384	6 583	6 491	5 564	5 158
	100	96	93	84	79	81	80	69	64

En neuf ans, la plupart des catégories d'usagers a vu son nombre de blessés diminuer plus ou moins fortement : - 36 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds, - 26 % pour les cyclistes, - 23 % pour les automobilistes, - 21 % pour les piétons et - 5 % pour les cyclomotoristes. En revanche, les motocyclistes ont vu ce nombre augmenter (+ 8 %).

Le bilan des six premiers mois de 2002 par rapport aux six premiers mois de 2001 est retracée dans le tableau ci-dessous :

	Accidents corporels	Tués	Total blessés
6 mois 2002	51 955	3 557	67 394
6 mois 2001	57 550	3 547	75 980
Différence	-5 595	10	-8 586
Evolution	-9,7%	+0,3%	-11,3%

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

Une analyse réalisée sur 20.000 rapports d'accidents survenus de 1983 à 1996 donne, par thème, les principaux facteurs retenus par les commissions d'enquêtes.

Sur les 20.000 enquêtes effectuées, il y a :

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

• facteurs se rapportant à l'utilisateur

Sur l'ensemble des 20.000 enquêtes analysées, 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 2 g/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.

Si l'on examine le facteur « **sécurité individuelle** », on trouve le « **non port du casque** » chez les usagers de deux roues dans 23 % des accidents de motos et 42 % des accidents de cyclomoteurs (le facteur « casque mal attaché, mal conçu ou non adapté » est assimilé au non port). Le facteur « **fatigue** » se trouve chez les conducteurs de voitures légères dans 18 % des accidents de véhicules légers, chez les motocyclistes dans 9 % des accidents de motos et chez les chauffeurs routiers dans 8,5 % des accidents de poids lourds. Enfin, « la manœuvre dangereuse » est plus présente chez les deux roues (19,5 %) que chez les véhicules légers (13 %). Il s'agit principalement de dépassements dangereux (1/3 des accidents) et d'une mauvaise appréciation des distances (37 %).

• **facteurs se rapportant à l'infrastructure**

Le facteur « **conception de l'infrastructure** » se retrouve dans 34 % des accidents. Parmi ceux-ci, 20 % ont un rapport avec la configuration de la route et 15 % avec les abords. Ce facteur varie peu, quelque soit le type d'accident (moto, véhicules légers, poids lourds, etc.).

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

• **facteurs se rapportant au véhicule**

Sur les 20.000 accidents mortels, le facteur « **conception du véhicule** » 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 VII

LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES AFFECTÉES AUX VOIES NAVIGABLES

Ces dotations sont de trois ordres :

– la subvention aux investissements de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) qui abondera les ressources propres de l'établissement public. Les dépenses porteront en priorité sur les opérations de restauration du réseau, l'établissement bénéficiant, par ailleurs, des subventions des collectivités territoriales au titre de leur participation aux programmes cofinancés et aux contrats de plan Etat/région ;

– les dépenses relatives à la restauration des voies gérées par l'Etat (environ 700 km de voies) qui concernent pour l'essentiel les services des voies navigables des ports autonomes de Marseille, le Havre et Dunkerque ;

– les interventions de l'Etat en faveur de la batellerie qui permettent d'apporter des aides à la modernisation des matériels, notamment pour favoriser les économies d'énergie et de verser un complément de retraite aux artisans bateliers qui ont choisi de quitter la profession dans le cadre du plan de déchargement de la cale mis en œuvre jusqu'en 1999.

Quels crédits budgétaires sont prévus par 2003 ?

– Au titre IV (chapitre 44-20/10), 762.163 euros sont inscrits dont 305.000 euros pour les allocations de départ en retraite des bateliers et 457.000 euros pour les mesures en faveur des entreprises de transport par voies navigables (aide à la modernisation des matériels, aide à la formation) ;

– Au titre V (chapitre 53-46/80), 2,57 millions d'euros en autorisations de programme et 1,962 million d'euros en crédits de paiement 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 ;

– Au titre VI (chapitre 63-44/50), 49 millions d'euros en autorisations de programme et 45 millions d'euros en crédits de paiement sont prévus.

L'essentiel des crédits programmés sur cet article concernent des opérations réalisées par Voies navigables de France :

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

– programme hors contrat de plan de restauration du réseau en poursuivant l'action de modernisation du réseau entreprise par l'Etat depuis 1997 en mettant la priorité sur les voies qui assurent l'essentiel du trafic de marchandises. Des opérations de sécurité sont également prévues sur le réseau à petit gabarit (ponts et barrages-réservoirs notamment).

La dotation budgétaire de l'Etat permettra d'engager un programme d'investissement du même niveau qu'en 2002, grâce à l'autofinancement de VNF.

L'évolution des dotations consacrées aux voies navigables est retracée dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

	2001		2002		2003 (prévisions)	
	AP	CP	AP	CP	AP	CP
35-41/10		0,15				
44-20/10		0,724		0,762		0,76
53-46/80	2,744	0,823	2,590	1,737	2,575	1,962
63-44/50	80,798	24,239	80,800	60,980	49,00	45,00

CHAPITRE VIII

L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE » (VNF)

● On sait 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 français de voies navigables, soit 6.800 kilomètres sur 8.500. L'établissement mobilise essentiellement ses ressources propres et les subventions accordées par l'Etat, les collectivités territoriales et les crédits européens.

L'établissement poursuit son programme de restauration et d'investissement sur le réseau qui lui a été confié. Il assure, en outre, la poursuite des études de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord, dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée.

« Voies navigables de France » bénéficie d'un effectif budgétaire de 313 agents sous contrat à durée indéterminée, dont 294 en personnel administratif, 15 employés et 14 agents d'entretien.

● **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, est la principale ressource de Voies navigables de France. Elle s'établit à 79,17 millions d'euros en 2001. Elle est estimée à 80,26 millions d'euros pour 2002 du fait de l'assujettissement de nouveaux redevables ;

– **les péages** payés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, tous les bateaux circulant sur le réseau, hormis quelques exceptions. Le « péage marchandises » a rapporté 6,81 millions d'euros en 2001 et le péage « plaisance » 3,45 millions d'euros. Les recettes de péage « plaisance », comme celles de péage « marchandises » devraient légèrement diminuer du fait de la conjoncture économique ;

– **les ressources issues du domaine** sont constituées des redevances domaniales et des droits de chasse et de pêche. Les premières se sont élevées à

12,42 millions d'euros en 2001 (contre 11,40 millions d'euros en 2000) et les secondes à 640.000 euros en 2001 (contre 600.000 euros en 2000). La dynamique des recettes repose sur l'augmentation des ressources liées au développement du réseau de fibres optiques mais aussi sur la recherche de nouvelles recettes ;

– **les subventions de fonctionnement** proviennent essentiellement de collectivités locales pour cofinancer divers travaux d'entretien sur le réseau. Elles se sont élevées à 4,12 millions d'euros en 2001 contre 2,23 millions d'euros en 2000.

Si l'on ajoute les autres recettes (autres produits de gestion courante, produits financiers, produits exceptionnels), le total des ressources d'exploitation s'établit à 117,84 millions d'euros pour l'exercice 2001.

Pour l'exercice 2002, la prévision s'élève à 115,22 millions d'euros.

– **les subventions d'investissement** se répartissent entre les recettes en provenance de l'Etat et celles versées par d'autres organismes publics. Pour l'exercice 2001, les recettes en provenance de l'Etat se sont élevées à 33,31 millions d'euros (contre 81,69 millions d'euros en 2000). Les autres organismes publics (Union européenne, collectivités territoriales,.....) ont versé 30,57 millions d'euros à ce titre (contre 16,16 millions d'euros en 2000). Il convient d'ajouter qu'un versement de 30,49 millions d'euros est parvenu de l'Etat sous forme de dotation en capital.

Les ressources de VNF sur 2001, 2002 et 2003 (prévisions) s'établissent de la manière suivante :

Ressources propres (*en millions d'euros*)

	2001	2002 (prévisions)	2003* (prévisions)
Taxe hydraulique	79,17	80,26	81,50
Péages			
marchandises	6,81	6,86	7,10
plaisance	3,45	3,43	3,55
Redevances domaniales	12,42	13,96	15,70
Droits de pêche et de chasse	0,64	0,61	0,78
prestations diverses	2,82	1,93	1,93
subventions d'exploitation	4,12	4,23	4,39
produits de gestion courante et exceptionnels	4,41	0,89	0,15
produits financiers	4,00	3,05	2,5
TOTAL	117,84	115,22	117,60

Subventions (*en millions d'euros*)

	Etat	Collectivités territoriales et Union européenne	Total
2001	63,8	30,57	94,37
2002 prévision	59,46	36,59	96,04
2003 prévision	44	44,21	88,21

● **Le montant des investissements** réalisés, en 2001, s'est établi à 116,9 millions d'euros :

– 78,4 millions d'euros pour la restauration du réseau dont 1,2 millions d'euros au titre du contrat de plan 1994-1999 et 19,4 millions d'euros dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 et du programme interrégional relatif au « territoire Saône-Rhin » ;

– 23,9 millions d'euros pour les opérations de développement du réseau, dont 16,1 millions d'euros pour les travaux du XIe plan, 2,4 millions d'euros pour ceux des contrats de plan 2000-2006, 2,9 millions d'euros pour la réhabilitation du canal de Roubaix, 0,3 million d'euros pour les études relative à la liaison Seine Nord et 2,2 millions d'euros pour l'aménagement du polder d'Erstein ;

– 0,6 million d'euros pour les études générales et 5,8 millions d'euros pour les opérations « environnement » et « développement économique de la voie d'eau » ;

– 4,9 millions d'euros pour l'acquisition des matériels et engins utilisés à l'entretien du réseau.

– 3,3 millions d'euros pour les investissements propres, les immobilisations financières et les remboursements d'emprunts.

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

(en millions d'euros)

	2001	2002 (prévision)	2003 (prévision)
développement du réseau	23,88	25,69	25,57
restauration du réseau	77,93	87,59	84,81
autres investissements liés au réseau	0,54	2,85	2,85
études générales	0,65	1,37	1,37
développement économique et environnement	5,80	7,70	8,00
TOTAL :	108,80	125,20	122,6
Pour mémoire			
Matériels d'exploitation	4,86	5,34	5,40
Investissements propres et immobilisation financières	2,84	7,80	4,85
Montant total des investissements	116,50	138,34	132,85

● Les **actions de promotion et de développement** entreprises par Voies navigables de France, depuis plusieurs années, ont suivi deux axes :

– la **promotion du transport fluvial** par la participation à la réalisation d'études spécifiques, sectorielles ou régionales, de brochures informatives, à la mise en oeuvre des partenariats avec des filières d'activités comme les déchets ou les céréales ;

– les **aides au transport**.

Il existe deux types d'aides, celles qui tendent à susciter la **demande de transport** par un dispositif d'embranchements fluviaux et celles qui visent à améliorer l'offre de transport fluvial.

● En 2001, les **crédits d'entretien-exploitation** du réseau confié à VNF se seront élevés à 39,99 millions d'euros.

Ils comprennent :

– des dotations déconcentrées déléguées aux services de navigation pour l'exploitation des ouvrages et les travaux d'entretien courant. Cette part (23,61 millions d'euros) représente plus de 59 % du budget ;

– des dotations « individualisées » qui ont permis de financer certaines opérations d'entretien (dragages notamment) pour un montant de 16,38 millions d'euros.

CHAPITRE IX

L'ENTRETIEN DU RÉSEAU À PETIT GABARIT

En 2001, un montant de 68,7 millions d'euros a été affecté par VNF à la restauration et à l'aménagement du réseau à petit gabarit, soit plus de 58 % du programme d'investissement global de l'établissement.

En 2002 et en 2003, ce sont des montants respectifs de 63,3 millions d'euros et 67,2 millions d'euros qui sont inscrits.

On distingue quatre catégories de voies :

– catégorie 1 : voies d'intérêt majeur pour le transport des marchandises (1.801 km : 26,37 millions d'euros/an) ;

– catégorie 2 : réseau complémentaire utile au transport de marchandises et liaisons entre bassins (909 km de voies utiles au transport de marchandises : 14,33 millions d'euros/an – 565 km de liaisons inter-bassins : 9,91 millions d'euros/an) ;

– catégorie 3 : voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial (914 km : 15,09 millions d'euros/an) ;

– catégorie 4 : autres voies (2.488 km : 44,67 millions d'euros/an).

Rappelons que deux programmes ont été lancés en 1999 et en 2000 : l'aménagement du canal du Rhône au Rhin et la réhabilitation du canal de Roubaix :

– Le territoire Saône-Rhin

L'opération de restauration du canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et la Saône a été lancée en 1999.

11,09 millions d'euros ont été utilisés en 1999, en 2000 et en 2001 pour financer les études et les premiers travaux de restauration et de valorisation de la voie.

– La réhabilitation du canal de Roubaix

Le projet de réaménagement du canal de Roubaix a été lancé en 1999, dans le cadre du projet de rénovation urbaine et d'aménagement social des quartiers. Il s'agit d'un projet de 24,39 millions d'euros financé à hauteur de 3,81 millions d'euros par V.N.F, les cofinanceurs étant les collectivités et les autres organismes territorialement intéressés. L'Union européenne contribuera au projet à hauteur de 12,2 millions d'euros.

Le financement global de ce programme s'élèvera à 1,7 million d'euros et à 1,8 million d'euros pour les exercices 2002 et 2003.

Les crédits d'entretien et d'exploitation du réseau à petit gabarit ont atteint près de 24,8 millions d'euros en 2001, et devraient être stables en 2002 et en 2003.

CHAPITRE X

LES PROJETS À GRAND GABARIT

● Liaison Seine-Nord

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

La liaison Seine-Nord comprend trois parties :

– le tronçon central entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut ; il existe actuellement deux canaux de jonction, respectivement le canal de St-Quentin à petit gabarit (350 t), et le canal du Nord à moyen gabarit (750 t) qui a été achevé dans les années soixante. Le projet de nouveau canal, d'une centaine de kilomètres et estimé à environ 2,6 milliards d'euros, permettra l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4.400 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 (3.000 tonnes de Conflans à Creil, 2.000 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, est handicapé par le faible tirant d'air des ponts qui ne permet pas à la flotte européenne à grand gabarit (1.350 à 3.000 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 t).

Le programme progressif vise à aménager le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique au Nord, à moderniser la Seine entre Le Havre et Paris et à aménager l'Oise au Sud, avant de réaliser un nouveau canal, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut. Près de 300 millions d'euros sont d'ores et déjà prévus sur la période 2000-2006 pour les programmes de modernisation des ouvrages de la Seine, de l'Oise, et ceux du bassin du Nord-Pas-de-Calais, permettant d'améliorer en priorité la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, le programme d'investissement prévu sur la période 2000-2006, d'un montant de 135,4 millions d'euros dont 114,3 millions d'euros au contrat de plan, reprend principalement le relèvement à 5,25 m des ponts sur le canal Dunkerque-Escaut (81,7 millions d'euros), l'aménagement à 1500-3000 tonnes des liaisons Deûle-Lys et Escaut avec la Belgique (25,1 millions d'euros et 7,9 millions d'euros), la réouverture du canal Condé-Pommeroeul (7,9 millions d'euros) et des aménagements portuaires (10,4 millions d'euros).

Au sud, un programme de modernisation des barrages et écluses de la Seine, de près de 53 millions d'euros, est prévu au titre des contrats de plan entre l'Etat et les régions Ile-de-France et Haute-Normandie.

Notons enfin que le fuseau le plus à l'Ouest de l'aire d'étude, passant près de Noyon et de Péronne, à proximité du canal du Nord, a été choisi en avril 2002. Des études complémentaires, sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France, et les concertations, qui seront menées sous l'égide du préfet de la région Picardie, concernent la possibilité d'une desserte de Cambrai, l'implantation de plates-formes multimodales et le devenir de l'actuel canal du Nord.

● La liaison Seine-Est

Les services du Gouvernement rappellent que la liaison à grand gabarit entre la Seine et la Moselle n'a pas été inscrit aux schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Les services du gouvernement font, aujourd'hui, état de la position officielle suivante : « compte tenu du coût très élevé de l'investissement (6 milliards d'euros) au regard du trafic attendu, une telle infrastructure n'offre pas une **réponse pertinente** aux besoins de transport sur cet axe dans une perspective à vingt ans. Le développement du transport ferroviaire grâce à la modernisation des infrastructures existantes constitue une alternative plus immédiate au transport routier ».

Soulignons que les projets d'investissements fluviaux devront être réexaminés par l'audit mené conjointement par le conseil général des ponts et chaussées et l'inspection générale des finances.

CHAPITRE XI

LES VOIES NAVIGABLES DANS LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGION

Trois régions ont été plus particulièrement concernées, dans le domaine fluvial, par la précédente génération de contrat de plan :

- La région Nord - Pas-de-Calais avec l'aménagement de la Deûle et de la Lys, d'une part, la modernisation du canal à grand gabarit entre Dunkerque et Lille, d'autre part.

- La région Languedoc-Roussillon avec les travaux sur le canal du Rhône à Sète.

La deuxième et dernière phase de la digue de protection en mer permettant l'accès du trafic fluvial au port de Sète par tous les temps inscrite initialement au XIème pour un montant de 17,53 millions d'euros a fait, en 2000, l'objet d'une actualisation portant le coût de l'opération à 19,64 millions d'euros. Les travaux lancés en août 2000 ont été terminés en avril 2002. Le chenal est, depuis le 2 mai 2002, ouvert à la circulation des unités fluviales.

- La région Lorraine avec l'approfondissement de La Moselle.

En 2000 et en 2001, ce sont respectivement 38 millions d'euros et 51,4 millions d'euros d'autorisations de programme qui ont été mises en place au titre des contrats de plan État-région 2000/2006 et des grands programmes interrégionaux. 95,3 millions d'euros d'autorisations de programme complémentaires ont été prévues en 2002 et 104,2 millions d'euros le seront pour 2003.

Relevons l'existence de deux programmes spécifiques sur la période 2000-2006 :

En millions d'euros

	Etat	VNF	collectivités locales	autres	total général
Programme Seine-Oise	48,78	0	48,78	0	97,57
Projet de territoire Saône-Rhin	16,01	3,81	9,15	34,30	63,27
TOTAL	64,79	3,81	57,93	34,30	160,84

CONCLUSION

Si le projet de budget des routes 2003 est, en moyens de paiement, un budget satisfaisant, une inquiétude subsiste. Elle concerne une véritable intégration du « fluvial » dans les grands choix de transport des années à venir.

Les moyens budgétaires consacrés à la voie d'eau restent dérisoires (47 millions d'euros en crédits de paiement ; 51 millions d'euros en autorisations de programme).

VNF devrait disposer en 2003 de 117 millions d'euros en ressources propres et de 88 millions d'euros en subventions.

Un risque sérieux pèse sur l'avenir du projet de liaison fluviale « Seine-Nord » pourtant attendu avec impatience par tous les opérateurs. En tout cas, ce projet est actuellement « audité » par l'inspection générale des finances et le conseil général des ponts et chaussées. Et quand l'on sait à quel point ce dernier corps n'est pas favorable au mode fluvial, cela ne peut qu'inquiéter ceux qui considèrent -à l'instar de beaucoup d'autres pays européens- que c'est un mode de transport d'avenir.

L'audit sera-t-il objectif ? La question a été clairement posée au sein de votre commission et si certains sénateurs ont émis des doutes à ce sujet, tous en ont exprimé le souhait.

Il n'est pas douteux que l'abandon de « Seine Nord » signifierait le renoncement définitif à toute politique fluviale digne de ce nom, à toute volonté de réalisation du « maillage européen » que la mission d'information de la commission des affaires économiques, qui a présenté ses conclusions le 18 juillet 2002 (« Qu'en est-il de la voie d'eau pour le fret demain en France et en Europe »), appelait de ses vœux.

Après l'audition du ministre chargé des transports, le 27 novembre 2002, votre commission des affaires économiques demeure inquiète.

A l'unanimité, elle a demandé à son rapporteur pour avis d'interroger solennellement le ministre, en séance publique, sur le point de savoir si la voie d'eau a réellement avenir en France.

Qu'il soit en tout cas permis à votre rapporteur de rappeler certaines des conclusions de la mission d'information :

« La réalisation du maillage (européen) ferait, à coup sûr, de la voie d'eau un partenaire à part entière des autres modes alternatifs comme

elle l'est d'ores et déjà, d'ailleurs, dans les régions dites mouillées », c'est-à-dire celles que traversent des voies fluviales canalisées ou des canaux au gabarit suffisant.

Toutes ces données montrent que la France n'est absolument pas « condamnée » au « tout-routier ». Que c'est, dans une large mesure, du fait de l'inertie de la volonté politique que nous avons perdu tout contrôle sur des évolutions qui auraient pu parfaitement être maîtrisées.

Aucune des solutions modales alternatives ne doit être négligée.

Il importe d'en tirer, au contraire, tout le parti dans le cadre d'une véritable approche nationale succédant à tant d'années d'indifférence et d'abandon ».

*

* *

Réunie les jeudi 21 et mercredi 27 novembre 2002, la commission a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés à la routes et aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 2003.

ANNEXES

TABLEAU N° 1
MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ EN 2001

Région	Dpt	d'Axe	Opération	Coût (M.€)	KM
Basse - Normandie	50	A84	Villedieu - Pont-Farcy	28,6	6,70
Bretagne	35	A84	Section Liffré - Saint Aubin	40,9	8,90
Bourgogne	58	A77	Déviations de Pougues les eaux	42,8	8,80
			Total réseau autoroutier non concédé	112,3	24,4

TABLEAU N° 2
MISES EN SERVICE PRÉVUES SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ EN 2002

Région	Dpt	d'Axe	Opération	Coût (M.€)	KM
Alsace	67	A35	VRPV Déviation d'Innheim	19,8	6,50
Basse-Normandie	50	A84	Déviations de Pontfarcy	43,4	6,40
Centre	37	A85	Tours-Langeais - section 5 Tours-Druye (coût total y compris section 3)	143,1	7,20
Champagne-Ardenne	8	A34	Section Poix-Terron-Faissault	63,6	11,40
Ile-de-France	92	A86	Dév. de Rueil entre la N13 et les RN190 et 186	239,6	2,80
Languedoc-Roussillon	34	A75	Aménagement entre Clermont l'Hérault et Pézenas	103,1	20,00
Midi - Pyrénées	12	A75	Déviations de La Cavalerie	23,6	5,80
Pays de la Loire	44	A811	Doublement de la section RN23-RN249	7,6	3,50
Pays de la Loire	49	A87	Aménagement de Cholet - Rorthais (Barreau Sud)	6,3	2,50
PACA	83	A52	traversée souterraine de Toulon (1er tube)	318,9	3,30
			Total réseau autoroutier non concédé	969,1	69,4

TABLEAU N° 3

**AP AFFECTÉES GLOBALES POUR LA RÉALISATION DE SECTIONS AUTOROUTIÈRES
NON CONCÉDÉ EN 2001
(OPÉRATIONS DONT LE MONTANT AFFECTÉ EN 2001 EST SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 5 M€)**

REGION	DEPT	N° OPER	VOIE	OPERATION	AP 2001 (M€)
Nord Pas de Calais	59	13G59A	RN455	MISE AUX NORMES AR ENTRE A21 ET LA RD.957	17,8
Ile de France	93	03A93D	ARA01	AMENAGEMENTS SUR L'A1 ENTRE LE CD 50 ET LA RN 370	62,2
Ile de France	91	93Q91J	ARA06	P.PHON.+TRAIT PAYS.A6 GRIGNY-VIRY CHATILLON ET RIS ORANGIS	6,1
Ile de France	91	13A91A	ARA06	ELARGISSEMENT DE LA FRANCILIENNE ENTRE A6 ET A5	11,7
Ile de France	77	13F77A	ARA104	ECHANGEUR RN2/RD212 ACCES EST A L'AEROPORT	7,6
Ile de France	95	13A95A	ARA115	A115 ENTRE LE CD 106 ET LA RN184	24,4
Ile de France	95	13Q95D	ARA115	A115-REQUALIF.PROTECT.PHONIQUES ET ENVIRONNEMENT	9,1
Ile de France	77	13C77A	ARA140	DEVIATION OUEST DE MEAUX LIAISON A140-RD5	50,3
Ile de France	95	03A95A	ARA15	B.I.P. SECTION A15 CD109 ANTENNE D'ERMONT	5,9
Ile de France	92	13Q92B	ARA86	ECHANGEUR A.86/A.14	18,0
Ile de France	92	83C92A	ARA86	DEV. DE RUEIL-MALMAISON ENTRE LA RN 13 & LES RN 190 & 186	17,1
Centre	37	11A37A	ARA85	LIAISON ANGERS - TOURS, SECTION LANGEAIS - TOURS	5,4
Basse Normandie	50	11A50C	ARA84	A 84- SECTION AVRANCHES - VILLEDIEU	15,2
Basse Normandie	50	11A50F	ARA84	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE PONT-FARCY	5,3
Basse Normandie	14	11C14A	RN013	DEVIATION A 2X2 V DE BAYEUX	29,0
Bretagne	35	11A35B	ARA84	A 84 SECTION RENNES - LIFFRE	12,8
Bretagne	56	13A56B	RN165	DEV. DE LORIENT / LANN-SEVELIN-KERDUAL	7,5
Pays de la Loire	44	11J44A	RN165	NANTES-SAVENAY/ECHANGEURS - LA CROIX BLANCHE/LA JUSTICE	7,4
Aquitaine	33	13A33B	ARA630	ROCADE RG DE BORDEAUX-MISE A 2X3V.ENTRE A62 ET A63	6,1
Aquitaine	40	11A40A	RN010	A63- MISE AUX NORMES AUTOROUTIERES DE LA RN10	30,5
Midi-Pyrénées	12	01E12B	ARA75	CONTOURNEMENT DE MILLAU	32,1
Champagne Ardennes	8	11M08A	RN051	SECTION POIX-TERRON - FAISSAULT	8,7
Champagne Ardennes	8	11G08A	RN051	SECTION FAISSAULT - BERTONCOURT	21,9
Alsace	68	13A68C	ARA36	A.36-ROCADE NORD DE MULHOUSE-MISE A 2X3 VOIES	6,1
Bourgogne	58	11M58A	RN007	AMGT.ENTRE COSNE & POUILLY	8,9
Rhône-Alpes	69	23E69A	ARA45	SECTION BRIGNAIS-PONT DE LA MOUCHE - MISE A 2X2 V.	12,5
Languedoc Roussillon	34	11C34B	ARA75	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE LODEVE	25,4
Languedoc Roussillon	34	21D34A	ARA750	LIAISON A75-JUVIGNAC OUEST (YC DEV.ST ANDRE DE SANGONIS)	5,5
PACA	83	97A83A	ARB52	LIAISON AR.A50 - AR.A57 TRAVERSEE TOULON.	20,2
PACA	13	03A13D	ARL02	AMENAGEMENT DE LA ROCADE L2 A MARSEILLE SECTION S8-A50	41,9
				TOTAL SECTEUR AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ	532,6

TABLEAU N° 4

AP PROGRAMMÉES GLOBALES POUR LA RÉALISATION DE SECTIONS AUTOROUTIÈRES
NON CONCÉDÉES EN 2002
(OPÉRATIONS DONT LE MONTANT PROGRAMMÉ EN 2002 EST SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 5 M€)

VOIE	REGION	DEPT	OPERATION	Programmé 2002 en M
ARA01	Ile de France	93	AMENAGEMENTS SUR L'A1 ENTRE LE CD 50 ET LA RN 370	37,8
ARA01	Ile de France	93	A 1/RN 2 - CARREFOUR LINDBERGH	5,7
ARA03	Ile de France	93	COUVERTURE DE L'A3 A BAGNOLET/ROMAINVILLE	24,8
ARA06	Ile de France	91	ELARGISSEMENT DE LA FRANCILIENNE ENTRE A6 ET A5	21,4
ARA06	Ile de France	91	DEPOLLUTION DE L'ORGE	5,2
ARA115	Ile de France	95	A115 ENTRE LE CD 106 ET LA RN184	9,1
ARA140	Ile de France	77	DEVIATION OUEST DE MEAUX LIAISON A140-RD5	29,5
ARA36	Alsace	68	A.36-ROCADE NORD DE MULHOUSE-MISE A 2X3 VOIES	5,3
ARA603	Midi Pyrénées	31	AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DU PALAYS	11,7
ARA624	Midi Pyrénées	31	PENET.TOULOUSE SECT. PONTS-JUMEAUX - SESQUIERES	8,4
ARA630	Aquitaine	33	MISE A 2X3 VOIES DU PONT D'AQUITAINE	13,0
ARA75	Languedoc Roussillon	34	AMENAGEMENT ENTRE CLERMONT L'HERAULT ET PEZENAS	9,2
ARA75	Languedoc Roussillon	34	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE LODEVE	12,8
ARA75	Languedoc Roussillon	34	A75.PEZENAS - A9.SOUS SECTION PEZENAS-BEZIERS NORD-EST	5,9
ARA75	Languedoc Roussillon	34	MISE A 2X2 VOIES LA SAMBUGUEDE - LODEVE NORD	10,7
ARA75	Midi Pyrénées	12	CONTOURNEMENT DE MILLAU	22,1
ARA75	Midi Pyrénées	12	MISE AUX NORMES AUTOROUTIERES ENGAYRESQUE - LASPARETS	6,4
ARA84	Basse Normandie	50	A 84- SECTION AVRANCHES - VILLEDIEU	11,1
ARA84	Basse Normandie	50	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE PONT-FARCY	6,3
ARA86	Ile de France	92	A86 ELARGT.ENTRE LE PT DE ROUEN ET LA VRGS PROT.ACT	15,9
ARA86	Ile de France	92	DEV. DE RUEIL-MALMAISON ENTRE LA RN 13 & LES RN 190 & 186	13,0
ARB52	PACA	83	LIAISON AR.A50 - AR.A57 TRAVERSEE TOULON.	9,3
ARL02	PACA	13	AMENAGEMENT DE LA ROCADE L2 A MARSEILLE SECTION S8-A50	37,6
ARA84	Bretagne	35	BARREAU A 84 FOUGERES	6,9
RN000	Centre	37	B.P. SUD-EST A TOURS. LIAISON RN 143-RN 10	7,3
RN000	Franche Comté	70	AMENAGEMENT LYOFFANS - BELVERNE	13,7
RN000	Haute Normandie	76	VOIE SUD III - A 150 - 6EME PONT SUR LA SEINE	39,6
RN000	Midi Pyrénées	31	ITINER.A TRES GRAND GABARIT ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE	82,6
RN000	Picardie	60	DEVIATION DE BEAUVAIS (CONTOURNEMENT)	17,1
RN002	Ile de France	93	RN2 REAMENAGT EN BD URBAIN-BLANC MESNIL ET DUGNY	6,0
RN002	Picardie	2	DEVIATION D'URCEL ET DE CHAVIGNON	10,5
RN002	Picardie	2	PONT-ROUGE - CHAVIGNON (DDE)	5,2
RN003	Ile de France	77	ECHANGEUR RN3 ROCADE OUEST DE MEAUX	7,8
RN004	Champagne Ardennes	51	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE SOMMESOUS	6,1
RN004	Lorraine	54	BENAMENIL EST - BLAMONT EST	18,1
RN006	Ile de France	77	PROTECTION CONTRE LE BRUIT - PENETRANTE DE MELUN	6,4
RN006	Ile de France	94	RN6 ET RN19 EN SEINE AMONT	5,7
RN007	Auvergne	3	DEVIATION DE LAPALISSE - ST PRIX	9,8
RN010	Aquitaine	33	AMENGT.ENTRE MARSAS ET LIMITE NORD DU DEPARTEMENT	17,4
RN010	Ile de France	78	RN10 AMENAGEMENT ENTRE RAMBOUILLET ET ABLIS	5,9
RN010	Poitou Charentes	16	MISE A 2X2 V DE LA DEVIATION DE ROULLET ET A.S.P.	7,2
RN010	Poitou Charentes	16	DEVIATION A 2X2 V DES CHAUVAUDS ET A.S.P.	9,2
RN010	Poitou Charentes	16	AMENAGEMENT A 2X2 VOIES ROULLET SUD-BARBEZIEUX	6,7
RN010	Poitou Charentes	17	A.S.P. A 2X2 V SUD MONTLIEU/GIRONDE	5,0
RN010	Poitou Charentes	86	MISE A 2X2 V COUHE-CHAUNAY AVEC DEVIATION DE CHEZ FOCHE	5,3
RN011	Poitou Charentes	79	SUPPRESSION DE 3 CARREFOURS	6,2
RN012	Basse Normandie	61	AMENAGEMENT HAUTERIVE LE MELE SUR SARTHE	5,2
RN012	Ile de France	78	DEVIATION DE JOUARS-PONTCHARTRAIN ET ECHANGEUR DE MERE	5,6
RN013	Basse Normandie	14	DEVIATION A 2X2 V DE BAYEUX	11,9

VOIE	REGION	DEPT	OPERATION	Programmé 2002 en M
RN051	Champagne Ardennes	8	SECTION FAISSAULT - BERTONCOURT	8,6
RN051	Champagne Ardennes	8	SECTION POIX-TERRON - FAISSAULT	5,9
RN051	Champagne Ardennes	51	BARREAU EST DE REIMS DE LA RN 44 A L'AR.A4 2EME TRANCHE	6,8
RN165	Bretagne	56	DEV. DE LORIENT / LANN-SEVELIN-KERDUAL	12,0
RN165	Pays de Loire	44	NANTES-SAVENAY/ECHANGEURS - LA CROIX BLANCHE/LA JUSTICE	5,9
RN455	Nord Pas de Calais	59	MISE AUX NORMES AR ENTRE A21 ET LA RD.957	13,0
			TOTAL SECTEUR AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ	712,9