

N° 79

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1995.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1996, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE.

TOME XIII

### ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, *vice-présidents* ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, *secrétaires* ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T.A. 413.

Sénat : 76 et 77 (annexe n°6) (1995-1996).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER - LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1996</b> .....	9
<b>I. LES ROUTES</b> .....	9
<b>A. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS POUR LES ROUTES</b> .....	9
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	9
a) Les moyens des services .....	9
b) Les interventions publiques .....	10
2. <i>Les dépenses en capital</i> .....	10
a) Les investissements exécutés par l'État .....	10
b) Les subventions d'investissement accordées par l'État .....	11
<b>B. LES CRÉDITS ROUTIERS INSCRITS AU FITTVN : L'EFFET DU DOUBLEMENT DE LA TAXE SUR LES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES</b> .....	12
<b>II. LA SECURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	13
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	14
a) Les moyens des services .....	14
b) Les interventions publiques .....	14
2. <i>Les dépenses en capital</i> .....	14
a) Les investissements exécutés par l'État .....	14
b) Les subventions d'investissement accordées par l'État .....	15
<b>III. LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	15
<b>A. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS</b> .....	15
<b>B. LES CRÉDITS FLUVIAUX INSCRITS AU FITTVN</b> .....	15
<b>IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b> .....	17
<b>CHAPITRE II - LES ROUTES</b> .....	19
<b>I. LA MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL EN 1996</b> .....	19
<b>A. LES « LACRA »</b> .....	20
<b>B. LES « GLAT »</b> .....	22
<b>C. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES</b> .....	22
<b>II. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS ÉTAT-RÉGIONS (1994-1998)</b> .....	24
<b>III. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES</b> .....	28
<b>A. LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES</b> .....	28

B. LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.....	29
1. La négociation des contrats de plan entre l'État et les sociétés d'autoroutes.....	29
2. Les péages en 1995.....	30
3. Le doublement de la taxe sur les sociétés d'autoroutes.....	31
<b>IV. LES TRANSPORTS ROUTIERS.....</b>	<b>32</b>
A. LES PREMIERS RÉSULTATS DE 1995 ET LES PERSPECTIVES POUR 1996.....	32
B. LE TRANSPORT COMBINÉ : POINT FORT D'UNE POLITIQUE NOVATRICE.....	33
C. TROIS DOSSIERS DIFFICILES POUR LE TRANSPORT ROUTIER.....	34
1. Le contrat de progrès.....	34
2. L'euro-vignette.....	35
3. La fiscalité du gazole.....	35
<b>CHAPITRE III LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....</b>	<b>37</b>
<b>I. DES STATISTIQUES QUI RÉVÈLENT UNE DÉGRADATION RÉCENTE.....</b>	<b>37</b>
<b>II. DES RÉACTIONS NON DÉPOURVUES D'INTÉRÊT.....</b>	<b>38</b>
<b>III. LE TRAITEMENT DES POINTS OU ITINÉRAIRES « NOIRS ».....</b>	<b>38</b>
A. LE BILAN DE 1995.....	39
B. LES PERSPECTIVES POUR 1996.....	40
<b>IV. DEUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION.....</b>	<b>40</b>
A. LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE.....	40
B. LE CONTRÔLE TECHNIQUE.....	41
<b>CHAPITRE IV LES VOIES NAVIGABLES.....</b>	<b>43</b>
<b>I. UNE ACTIVITÉ FLUVIALE EN APPARENT REDRESSEMENT.....</b>	<b>43</b>
A. L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL.....	43
1. Bilan pour 1995.....	43
2. Perspectives pour 1996.....	44
B. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX.....	45
1. 1994-1995 : activité positive.....	45
2. Les perspectives pour 1996.....	46
<b>II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE.....</b>	<b>47</b>
A. LES MOYENS DE L'ÉTABLISSEMENT.....	47
B. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES.....	49
C. LES TRAVAUX D'INVESTISSEMENT.....	50

<b>III. LA MISE AU GRAND GABARIT DES LIAISONS FLUVIALES INTER-BASSINS : UN DOSSIER-CLÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b> .....	53
A. RHIN-RHÔNE .....	54
B. SEINE-NORD.....	55
C. SEINE-EST.....	57
D. MOSELLE-SAÔNE.....	57
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	59

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'année 1995, au terme de laquelle intervient la discussion du projet de loi de finances pour 1996, a été riche d'événements et d'enseignements dans le domaine des routes, de la sécurité routière et des voies navigables.

- Votre rapporteur pour avis a eu l'occasion de se rendre à Bruxelles, en septembre, en compagnie du président de notre Commission, pour y débattre, dans l'enceinte du Parlement européen, de la question des **réseaux trans-européens de transport**.

Ce sujet revêt une importance décisive pour notre pays du triple point de vue de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de l'emploi. L'obtention de financements européens pour la réalisation de nos grandes liaisons ferroviaires transfrontalières (TGV « Est », TGV Lyon-Turin, TGV France-Espagne), pour celle des liaisons fluviales inter-bassins à grand gabarit comme Rhin-Rhône, de même que pour certains axes routiers ou autoroutiers est essentielle. **Il importe donc qu'un dialogue s'instaure entre la représentation nationale dans les États membres et les instances européennes que sont la Commission et le Parlement européen.**

- L'article 37 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a, par ailleurs, créé un

nouvel instrument financier, **le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.**

Destiné à amplifier l'effort d'investissement, à réaliser des péréquations entre modes et à maintenir des liaisons nécessaires dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, le nouveau dispositif ainsi créé repose sur **deux caractéristiques principales :**

- l'unicité du fonds, qui marque la volonté d'une politique globale et équilibrée des transports en faveur de l'aménagement du territoire,
- l'intermodalité, qui se justifie par la volonté de rationaliser l'offre globale de transport, par l'exercice d'un choix rigoureux entre les investissements relatifs aux différents modes.

En termes juridiques et comptables, l'article 47 de la loi de finances pour 1995 a institué le fonds en **compte d'affectation spéciale** n° 902-26, destiné à regrouper les opérations liées à ce fonds, tant en recettes qu'en dépenses.

Le compte retrace **en recettes** le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés ; le produit de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes ; les participations des collectivités territoriales et leurs établissements publics au financement des opérations visées ci-dessous ; les recettes diverses ou accidentelles.

Le compte retrace **en dépenses** les investissements routiers nationaux, particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ; les investissements destinés aux voies navigables figurant au schéma directeur national des voies navigables ; les subventions d'investissement pour le financement du réseau ferroviaire à grande vitesse du schéma directeur national ; les subventions d'investissement pour le développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ; les subventions d'investissement pour le développement des transports combinés ; les dépenses d'études et les frais de gestion afférents aux opérations financées sur ce compte ; les restitutions de fonds indûment perçus ; les dépenses diverses ou accidentelles.

Ainsi que le prescrit l'alinéa 2 de l'article 47 de la loi de finances pour 1995, un décret relatif à la composition du **comité de gestion** du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables a été pris par le précédent gouvernement : il s'agit du décret n° 95-522 du 4 mai 1995 publié au Journal Officiel du 5 mai 1995.

La rédaction du décret a suscité des réactions de notre Commission car l'une de ses dispositions, à savoir la définition du rôle dévolu au comité par le décret, ne lui apparaissait pas correspondre à celle prévue par la loi de finances pour 1995. Le Ministre en charge des Transports, pour tenir compte de ces observations, s'est engagé devant notre Commission à apporter au décret une modification en supprimant définitivement la disposition réglementaire contestée et en se conformant ainsi à l'esprit de la loi.

Cet engagement a été tenu par le décret n° 95-1107 du 13 octobre 1995.

- La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables a fait l'objet de plusieurs mesures d'application. En particulier, le décret n° 95-512 du 27 avril 1995 et l'arrêté du 9 mai 1995 ont permis de composer et d'installer **le Comité du transport par voie navigable**.

**Votre Commission émet le vœu que les travaux du Comité permettent d'élaborer des solutions adaptées aux difficultés que connaît la profession du transport par voie navigable.**

- L'année qui s'achève a, enfin, été marquée par le rapport « *Pour une politique soutenable des transports* » élaboré par la cellule de prospective et de stratégie du Ministère de l'Environnement. Ce rapport a eu le mérite de mettre en évidence les « *pressions du transport sur l'environnement* » et le coût environnemental à long terme des décisions concernant les modes de transport.

**Votre Commission juge -rejoignant en cela le Parlement européen- que toute action en matière de transports et d'infrastructures doit être précédée d'une étude d'impact scrupuleuse.**



## **CHAPITRE PREMIER**

### **LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1996**

#### **I. LES ROUTES**

##### **A. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS POUR LES ROUTES**

Les crédits demandés pour les Routes en 1996 atteignent initialement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) 7,74 milliards de francs, soit une progression de 8,7 % en francs courants par rapport à la loi de finances initiale pour 1995.

##### **1. Les dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires reçoivent 1,79 milliard de francs pour 1996, soit un progrès de 1,7 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1995, soit une quasi-stabilité en francs constants.

###### *a) Les moyens des services*

Les moyens des services (Titre III) bénéficient de 1,68 milliard de francs de crédits pour 1996, progressant de 1,8 % d'une année sur l'autre.

On notera :

- la stabilité en francs constants des crédits d'entretien et de maintenance du réseau routier national, des moyens des parcs, de la viabilité hivernale et de l'information du public, portés à 1,65 milliard de francs ;
- la progression de 35,4 % des crédits, il est vrai modestes (33 millions de francs), des services d'études techniques (SETRA, CETV).

*b) Les interventions publiques*

Les crédits consacrés aux interventions publiques pour la voirie nationale (Titre IV) sont relativement modestes puisqu'ils n'atteignent que 111,5 millions de francs pour 1995 et même s'ils progressent de 6,73 % d'une année sur l'autre.

## **2. Les dépenses en capital**

Les crédits de paiement consacrés aux dépenses en capital atteignent 5,94 milliards de francs pour 1996, soit une progression de 10,8 % par rapport aux crédits votés de 1995.

En revanche, les autorisations de programme ouvertes pour les dépenses en capital atteignent 5,89 milliards de francs, soit une contraction de 8,1 % par rapport aux autorisations ouvertes en 1995.

*a) Les investissements exécutés par l'État*

Les investissements exécutés par l'État (Titre V) atteignent 5,81 milliards de francs en crédits de paiement pour 1996, soit un progrès de 10,6 % en francs courants par rapport aux crédits votés de 1995.

**On notera que le Titre IV regroupe, à lui seul, 75 % des crédits de paiement de la section « Routes » du fascicule budgétaire des Transports.**

Quant aux autorisations de programme demandées pour 1996 au Titre V, elles font l'objet d'une croissance, de l'ordre de 9,1 % par rapport au budget voté de 1995 et atteignent 5,7 milliards de francs.

S'agissant des crédits de paiement consacrés au **développement** du réseau routier national, on relèvera que :

- 4,3 milliards de francs vont à la modernisation en exécution des contrats Etat-région en métropole continentale ;
- 50,3 millions de francs sont destinés à la voirie des villes nouvelles ;
- 30 millions de francs sont consacrés aux études de développement et 17 millions aux études et enquêtes relatives à la modernisation ;
- 42,2 millions de francs concernent des autorisations de programme antérieures à 1995 pour les DOM et les TOM.

S'agissant de l'**entretien** du réseau, on notera que :

- 700 millions de francs vont aux grosses réparations et à la signalisation horizontale ;
- 248 millions de francs sont consacrés au renforcement des ouvrages d'art vétustes ;
- 144 millions de francs sont accordés pour les aménagements de sécurité sur le réseau national, les initiatives locales et le traitement des « points noirs » ou zones d'accumulation d'accidents ;
- 40 millions sont destinés aux constructions de parcs, centres d'entretien et d'exploitation, et aux installations nécessaires à la viabilité hivernale.

*b) Les subventions d'investissement accordées par l'État*

Les subventions d'investissement accordées par l'État (Titre VI) ne reçoivent que 130,3 millions de francs en crédits de paiement pour 1996, chiffre modeste eu égard aux besoins recensés sur le terrain, même si ces crédits croissent de 28,7 % d'une année sur l'autre.

Quant aux autorisations de programme ouvertes au Titre VI pour 1996, elles atteignent 190 millions de francs, ce qui marque un progrès de 39,7 % par rapport aux autorisations votées pour 1995.

On notera que les opérations liées à l'aménagement du réseau routier national reçoivent 99,6 millions de francs en crédits de paiement alors que les « autres » opérations reçoivent 30,7 millions de francs.

**B. LES CRÉDITS ROUTIERS INSCRITS AU FITTVN : L'EFFET DU DOUBLEMENT DE LA TAXE SUR LES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES**

**\* La situation en 1995**

Le fonctionnement du fonds en 1995 s'inscrit dans un contexte particulier, lié à son démarrage.

Cette année, une partie des crédits inscrits sur le fonds résulte de décisions antérieures concernant des opérations d'aménagement du territoire, relevant des objectifs du fonds.

Il s'ensuit que, pour assurer la continuité de l'action de l'Etat, soutenir l'activité des entreprises de travaux publics et, par voie de conséquence, consolider le niveau des emplois, objectif prioritaire du Gouvernement, ainsi que pour éviter des retards de mise en service de tronçons routiers indispensables à l'aménagement du territoire, il a été initialement engagé, au cours des premiers mois, environ 805 millions de francs de crédits, dont près de 600 millions de francs en faveur des investissements routiers.

Mais, pour ne pas anticiper sur le travail du comité de gestion, **ces engagements ont été notamment réservés aux opérations déjà programmées** (en particulier sur les routes).

Le tableau ci-dessous donne la répartition, par nature de dépenses, des 805 millions de francs ainsi employés.

CHAPITRES	CRÉDITS EMPLOYÉS
Chapitre I : Réseau routier national	595.880.181

Le comité de gestion du Fonds s'est réuni le 23 octobre 1995.

Les propositions faites au comité portaient sur un montant de 750 millions de francs affectés aux investissements routiers. 650 millions de francs l'étaient au titre de crédits relatifs à des opérations déjà programmées. 95 millions de francs sont venus s'y ajouter pour compléter le financement de deux opérations d'aménagement du territoire.

Les priorités définies concernent le désenclavement du Massif central, l'amélioration du réseau routier breton et celle du réseau dans l'Est de la France.

#### \* Les perspectives pour 1996

**Si l'article 28 du projet de loi de finances pour 1996, avec le doublement de la taxe sur les sociétés autoroutières qu'il prévoit est voté, les ressources du FITTVN atteindront 3,05 milliards de francs.**

Sur cette base, il pourrait être proposé au comité de gestion d'affecter à chacun des trois chapitres du compte, les crédits suivants :

- 1.650 millions de francs au chapitre 1 : Réseau routier national : ces crédits doivent essentiellement permettre de financer les grands programmes spécifiques d'aménagement du territoire (A.75, A.20, R.N.7) ;
- 1.124 millions de francs au chapitre 3 : Transports ferroviaires et transport combiné : ces crédits doivent être consacrés, notamment, au financement d'opérations incluses dans les contrats État-Régions et de celles relatives aux liaisons TGV, ainsi qu'au développement du transport combiné dont certains aspects peuvent être routiers.

## II. LA SECURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits de paiement consacrés à la sécurité routière atteignent initialement 500 millions de francs pour 1996, soit un recul de 6,36 % en francs courants par rapport au budget voté de 1995.

## **1. Les dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires reçoivent 271,6 millions de francs, soit, là aussi, un recul de 6,22 % d'une année sur l'autre.

### *a) Les moyens des services*

Les moyens des services (Titre III) obtiennent 270,1 millions de francs pour 1996, ce qui marque une contraction de 5,9 % par rapport à 1995.

### *b) Les interventions publiques*

Les interventions publiques (Titre IV), ne reçoivent que 1,47 million de francs -chiffre modeste rapporté aux besoins- et reculent de 9,8 % par rapport au budget voté de 1995. Il s'agit de crédits d'incitation.

## **2. Les dépenses en capital**

Les dépenses en capital consacrées à la sécurité routière obtiennent 228,3 millions de francs de crédits de paiement, soit un recul de 6,9 % par rapport aux crédits votés de 1995.

Quant aux autorisations de programme, avec 222,3 millions de francs pour 1996, elles connaissent un recul comparable (- 13,2 %) d'une année sur l'autre.

### *a) Les investissements exécutés par l'État*

Les investissements exécutés par l'État (Titre V) atteignent 225,9 millions de francs en crédits de paiement (- 8,16 %) et 218,3 millions de francs en autorisations de programme (- 14,8 %).

L'essentiel de ces crédits est consacré aux actions de sécurité (207,4 millions de francs) y compris l'aménagement de centres d'examen pour le permis de conduire ; le solde (18,4 millions de francs) allant aux études et expérimentations sur les équipements de sécurité et d'exploitation, la réglementation technique des véhicules et la politique de sécurité.

*b) Les subventions d'investissement accordées par l'État*

Les subventions d'investissement accordées par l'État (Titre VI) en matière de sécurité routière représentent 2,4 millions de francs pour 1996 en crédits de paiement et 4 millions de francs en autorisations de programme.

Ces crédits seront intégralement consacrés aux organismes contribuant à la prévention des accidents pour leurs installations et moyens d'essais.

### **III. LES VOIES NAVIGABLES**

#### **A. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Les crédits relatifs aux voies navigables figurant à la section « Transports terrestres » du fascicule « Transports » du projet de loi de finances pour 1996 sont modiques.

On relève initialement :

- 1,5 million de francs pour les travaux d'entretien des voies navigables et ports fluviaux (chapitre 35-41) ;
- 20 millions de francs pour les interventions en faveur de la batellerie (chapitre 45-47) ;
- 5 millions de francs pour les études techniques, équipements et travaux portant sur des opérations antérieures au 1er janvier 1995 (chapitre 53-45).

#### **B. LES CRÉDITS FLUVIAUX INSCRITS AU FITTVN.**

Des crédits relatifs aux voies navigables figurant au Fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables

(FITTVN), institué par les articles 37 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et 47 de la loi de finances initiale pour 1995, ont été mis en place dès cette année.

Rappelons que le FITTVN constitue un compte d'affectation spéciale.

#### \* La situation en 1995

A l'occasion de la loi de finances pour 1995, une première répartition de dépenses avait été pré-établie en deux montants de crédits, d'importance sensiblement égale :

a) 993 millions de francs étaient affectés sur les trois premiers chapitres du compte, dont 109 millions de francs sur le chapitre 2 (Voies navigables).

b) 1.007 millions de francs figuraient au chapitre 4 intitulé « crédits à répartir ».

La principale raison de cette distinction tenait à l'antériorité de la préparation du projet de loi de finances pour 1995 -terminée en septembre 1994- sur la conclusion des débats parlementaires relatifs au projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Pour respecter les règles de la présentation des documents budgétaires, il était, selon le ministère, indispensable de créditer, dès septembre 1994, certains chapitres du compte, en y inscrivant des crédits issus du budget général, mais concernant des opérations qui relevaient directement des objectifs du Fonds. Parallèlement, l'ensemble des autres dépenses, autorisées par la prévision de recettes, était affecté, à titre provisoire, sur un « chapitre réservoir » intitulé « chapitre 4 : crédits à répartir ».

Toutefois, afin d'assurer le bon fonctionnement du Fonds dès le début de l'année 1995, a été opérée une répartition des crédits du chapitre 4, sur chacun des trois autres chapitres du compte, sur la base des grandes orientations qui avaient été longuement exposées à l'Assemblée nationale par le ministre chargé des transports, lors du débat budgétaire en novembre 1994. Cette répartition a fait l'objet d'un arrêté du ministre de l'économie du 9 mai 1995, paru au Journal Officiel du 11 mai 1995.

**160 millions de francs** ont été affectés aux *voies navigables*, dont notamment 110 millions de francs en faveur de la deuxième phase des travaux de la section Niffer-Mulhouse de la liaison « Rhin-Rhône » et 20 millions de

francs pour des études concernant la liaison « Seine-Nord » et la liaison « Seine-Est ».

Au total, les voies navigables reçoivent donc 269 millions de francs en provenance du FITTVN en 1995.

**\* Les perspectives pour 1996**

Sur la base d'une prévision de recettes d'un montant total de 3,05 milliards de francs, il pourrait être proposé au comité de gestion d'affecter **276 millions de francs** au chapitre 2 : Voies navigables : ces crédits sont destinés à financer les opérations pour l'amélioration et la modernisation du réseau. Ils progressent de 2,6 % par rapport à 1995.

**IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

● Pour contribuer à l'effort d'économie souhaité par l'Assemblée nationale, le Gouvernement a pris l'initiative de minoration de 10 millions de francs en autorisations de programme et de 11,5 millions de francs en moyens de paiement selon la répartition suivante :

Chapitre 44-42 (Subventions intéressant la gestion de la voirie nationale)	- 1.473.500 francs
Chapitre 53-43 (AP = CP) (Voirie nationale - investissements)	- 10.000.000 francs

● L'Assemblée nationale a, en revanche, procédé à une majoration non reconductible de paiement comme d'engagement de 22,76 millions de francs selon la répartition suivante :

Chapitre 53-42/article 50 (Aménagements locaux de sécurité)	+ 200.000 francs
Chapitre 53-43/article 20 (Investissements sur le réseau routier national)	+ 2.800.000 francs
Chapitre 63-42/article 30 (AP = CP) (Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national)	+ 19.760.000 francs

Au total, les crédits des routes sont majorés de 11,29 millions de francs.

## CHAPITRE II - LES ROUTES

Tout en insistant sur la réalisation du schéma autoroutier, votre Commission tient à faire part de la préoccupation que lui inspire **l'entretien** de l'ensemble du réseau routier national.

Elle observe que la part du patrimoine en maintenance chaque année est de 0,7 %, ce qui est légèrement supérieur à la norme admise. Elle souligne que de nombreux ouvrages d'art commencent à s'abîmer. Elle note cependant avec satisfaction qu'un diagnostic d'ensemble a été établi à ce sujet en 1995, ce qui devrait permettre de réagir.

### **I. LA MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL EN 1996**

La poursuite de la réalisation du schéma directeur routier national constitue un objectif important au regard de l'aménagement du territoire. **En l'an 2000, l'aspect radial, en « toile d'araignée » autour de Paris, du réseau autoroutier français aura laissé place à un véritable maillage.**

C'est dire l'intérêt qui s'attache à la révision en cours du schéma directeur et à sa cohérence avec le futur schéma national d'aménagement du territoire.

Votre Commission a accueilli avec intérêt le classement, par le Parlement européen, en première lecture, de la RN21 (Limoges-Tarbes-Somport) parmi les itinéraires trans-européens. Il reste à confirmer cette inscription en deuxième lecture et à harmoniser le schéma directeur français par coordination.

**A. LES « LACRA »**

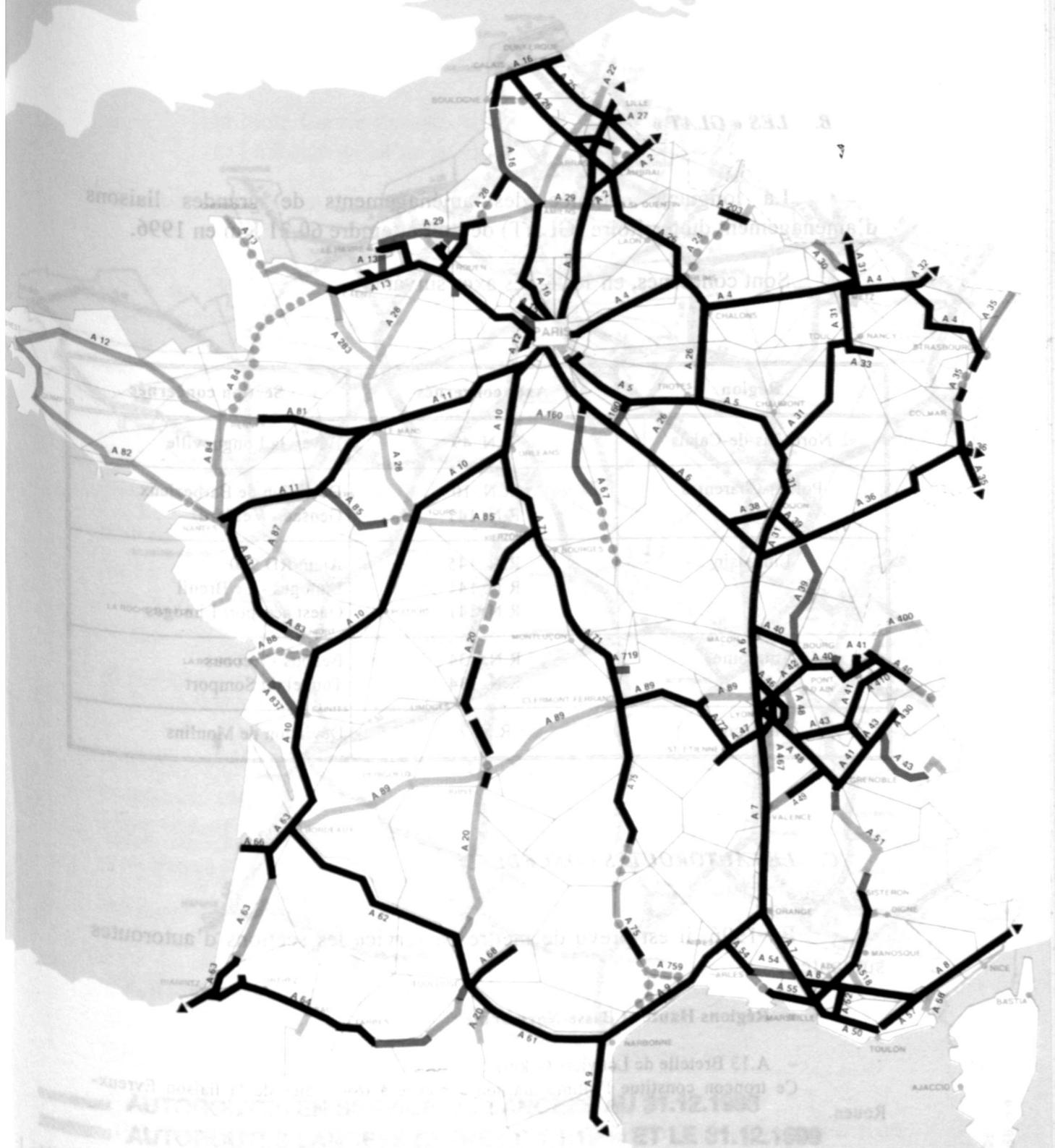
La longueur cumulée des aménagements assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) devrait atteindre 178,49 Km.

Sont prévues, en 1996, les réalisations suivantes :

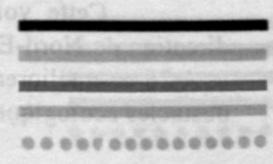
Région	Axes concernés	Section concernée
Nord	R.N. 42 A.221 R.N. 42	Déviations de Strazeele Élargissement A 21/R.N. 17 Déviations de Harlettes la Raiderie
Centre	R.N. 20	Déviations de Celon
Haute-Normandie	R.N. 28	Blangy - Neufchâtel
Basse-Normandie	R.N. 13	Carentan - Isigny
Bretagne	R.N. 12	Langouhedre
Limousin	AR 20 AR 20 AR 20 R.N. 20	Salon la Tour - Puy de Grâce Sud Masseret - Salon la Tour Limoges - Pierre Buffière Rhodes - La Croisière
Aquitaine	AR 630	Pont d'Ancenis/A.62
Midi-Pyrénées	R.N. 9 R.N. 9 R.N. 117	Engayresque - Lasparets Déviations de Séverac Muret - Martres
Languedoc-Roussillon	R.N. 9 R.N. 9 R.N. 9	Ceyras Pas de l'Escalette - La Sambuquède Le Monastier - Imbeque

# RÉSEAU AUTOROUTIER AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1995

AUTOROUTES LANCEES ENTRE 1994 ET 1999



- I - LIAISONS EN SERVICE :
  - Autoroutes en service au 1<sup>er</sup> janvier 1995 : 7274 km, dont 6234 km concédées
  - Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier au 1<sup>er</sup> janvier 1995 : 1355 km
- II - AUTOROUTES EN TRAVAUX AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1995 : 865 km
- III - AUTRES AUTOROUTES PREVUES AU SCHEMA DIRECTEUR : 1832 km
- IV - LIAISONS ASSURANT LA CONTINUTE DU RESEAU AUTOROUTIER EN COURS D'AMENAGEMENT PROGRESSIF : 794 km



\* 1723,5 km d'autoroutes urbaines  
 Nota - Conformément au Schéma Directeur Routier National, décret du 1er Avril 1992.  
 - Les liaisons, dont le tracé n'est pas encore arrêté, sont représentées par des lignes droites.

### B. LES « GLAT »

La longueur cumulée des aménagements de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) devrait atteindre 60,21 Km en 1996.

Sont concernés, en 1996, les axes suivants :

Région	Axes concernés	Section concernée
Nord-Pas-de-Calais	R.N. 49	Bavay la Longueville
Poitou-Charentes	R.N. 10 R.N. 141	Déviations de Barbezieux Gensac - Veillard
Limousin	R.N. 145 R.N. 141 R.N. 141	Ajain/RD 990 Limoges - Le Breuil Ouest aéroport Limoges
Aquitaine	R.N. 134 R.N. 134	Bedous - Accous Tunnel du Somport
Auvergne	R.N. 7	Déviations de Moulins

### C. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES

En 1996, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroutes suivantes :

- **Régions Haute et Basse-Normandie :**

- A.13 Bretelle de Louviers (9 km)

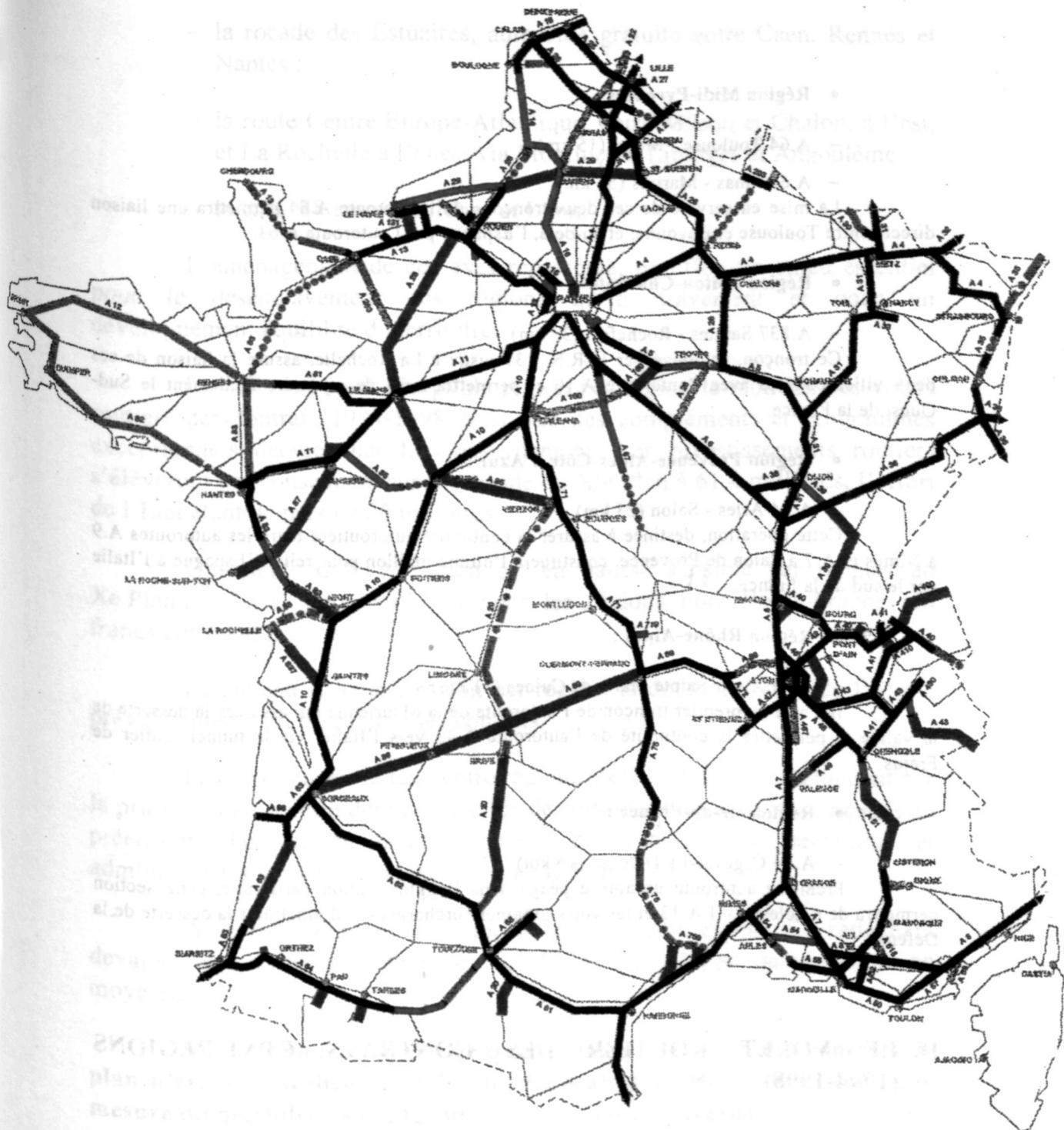
Ce tronçon constitue l'ultime maillon à mettre à trois voies de la liaison Evreux-Rouen.

- A.29 Le Havre-Yvetot (56 km)

Cette voie permet le désenclavement de l'agglomération havraise et du port en direction du Nord-Est. A terme, l'autoroute A.29 reliera ce pôle aux autoroutes A.28, A.16, A.1 et A.26 et améliorera son accessibilité depuis le Nord et l'Est de la France pour autant que les obstacles écologiques à sa réalisation soient levés.

# ACCELERATION DE LA REALISATION DU RESEAU AUTOROUTIER

## AUTOROUTES LANCEES ENTRE 1994 ET 1999



**AUTOROUTES EN SERVICE OU LANCEES AU 31.12.1993**

**AUTOROUTES LANCEES ENTRE LE 1.1.1994 ET LE 31.12.1999**

- I - LIAISONS EN SERVICE :
  - Autoroutes en service en 1<sup>er</sup> janvier 1994 : 6912 km, dont 5941 km concédés
  - Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier au 1<sup>er</sup> janvier 1994 : 1355 km
- II - AUTOROUTES EN TRAVAUX AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1994 : 843 km
- III - AUTRES AUTOROUTES PREVUES AU SCHEMA DIRECTEUR : 2143 km
- IV - LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU ROUTIER EN COURS D'AMENAGEMENT PROGRESSIF : 867 km

+ 1722 km d'autoroutes urbaines.

Notes : Conformément au Schéma Directeur Routier National, approuvé par le Comité Interministériel du 1er Avril 1992

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme



Source: D.R. RIR-RAR le 21.3.1995  
Cellule Cartographique : 40-81-88-44

le 3 Janvier 1995

- **Région Midi-Pyrénées :**

- A.64 Toulouse - Muret (15 km)

- A.64 Pinas - Martres (55 km)

La mise en service de ces deux tronçons de l'autoroute A.64 permettra une liaison directe entre Toulouse et Bayonne, et au-delà, l'Espagne par l'autoroute A.63.

- **Région Poitou-Charentes :**

- A.837 Saintes - Rochefort (37 km)

Ce tronçon, prolongé par la R.N. 137 jusqu'à La Rochelle, assure la liaison de ces deux villes côtières avec l'autoroute A.10 et permettra ainsi de rejoindre facilement le Sud-Ouest de la France.

- **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :**

- A.54 Arles - Salon (23 km)

Cette opération, destinée à assurer la continuité autoroutière entre les autoroutes A.9 à Nîmes et A.7 à Salon de Provence, constituera l'ultime maillon pour relier l'Espagne à l'Italie par le sud de la France.

- **Région Rhône-Alpes :**

- A.43 Aiton-Sainte Marie de Cuines (31 km)

Il s'agit du premier tronçon de l'autoroute de la Maurienne qui assurera la desserte de la vallée et permettra la continuité de l'autoroute A.43 vers l'Italie, via le tunnel routier de Fréjus.

- **Région Ile-de-France :**

- A.14 Orgeval-La Défense (16 km)

Première autoroute urbaine à péage dans l'agglomération parisienne, cette section permettra de « délester » l'A.13 et les voies urbaines surchargées et d'améliorer la desserte de la Défense.

## II. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS ÉTAT-RÉGIONS (1994-1998)

Le volet routier des contrats État-Régions 1994-1998 s'élève à 56 milliards de francs (valeur 1994), dont 22,1 milliards de la part de l'État, hors investissements concernant l'exploitation routière et les villes nouvelles.

En outre, le Gouvernement a décidé la mise en place, sur la durée du XIe Plan, de programmes exceptionnels d'accélération concernant notamment l'aménagement des trois grands axes interrégionaux que sont :

- la rocade 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 R.N. 88 entre Toulouse et Lyon.

L'aménagement de ces axes représente, en effet, un enjeu essentiel pour le désenclavement des régions qu'ils traversent et pour un développement équilibré du territoire.

Le tableau I joint récapitule région par région le montant des volets routiers des contrats 1994-1998 ainsi que des compléments et programmes exceptionnels décidés par le Gouvernement. Les investissements routiers s'élèveront par conséquent sur la période du XIe Plan à 61,4 milliards, l'effort de l'État étant de près de 26 milliards.

Globalement, le XIe Plan est en hausse sensible par rapport au Xe Plan : + 3,4 % dont + 12,3 % pour les régions hors Ile-de-France (en francs constants).

Le tableau II donne, région par région, la dotation 1995 que l'État a prévu de mettre en place pour les contrats.

Les différences de taux entre régions s'expliquent essentiellement par la priorité qui a pu être donnée au solde de certains aménagements engagés au précédent plan, et de façon générale, par l'avancement technique et administratif des opérations inscrites au XIe Plan.

A la fin 1995, les contrats et les programmes qui s'y rattachent devaient être servis à hauteur de 50,7 % de l'enveloppe quinquennale en moyenne.

**Votre Commission estime que le taux d'exécution des contrats de plan n'est pas excellent et qu'il conviendrait d'accélérer, dans toute la mesure du possible, les engagements et réalisations prévus.**

Tableau 1

CONTRATS ETAT - REGIONS 1994 - 1998 ET PROGRAMMES INTERREGIONAUX  
VOLET ROUTIER A FINANCER SUR LE BUDGET DE LA DIRECTION DES ROUTES

REGIONS	XIIe PLAN				XIIe PLAN				Objet	XIIe PLAN			Total
	Contrats Etat-Regions de base		Programmes interregionaux et d'accélération		Etat		Total, y compris les programmes d'accélération			Etat	Région	Autres	
	Etat	Région	Autres	Etat	Région	Autres							
ALSACE	772	442	611	238	0	457	1010	442	1008	2320	contrat Strasbourg		
AQUITAINE	877	561	741	120	10	7	997	571	748	2316	Somport		
AUVERGNE	750	285	312	605	15	15	1355	300	328	1983	RCEA, RN88, 89, 120 et 122		
BOURGOGNE	600	351	454	120			720	351	454	1525	RCEA		
BRETAGNE	2425	923	806	133	34	34	2558	957	840	4354	Rocade des Estuaires		
CENTRE	840	679	604				840	679	604	2124			
CHAMPAGNE-ARDENNE	805	558	694	80			885	558	694	2137	RN51		
FRANCHE-COMTE	685	397	610				685	397	610	1693			
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1014	597	673	170			1184	597	673	2454	RN88		
LIMOUSIN	639	213	0	190			829	213	0	1042	RCEA		
LORRAINE	1481	1017	847				1481	1017	847	3345			
MIDI-PYRENEES	1715	975	804	300			2015	975	804	3794	RN88		
NORD PAS DE CALAIS	1489	1292	1763	103	50		1592	1342	1763	4697	Plan routier Transmanche		
BASSE-NORMANDIE	1061	1288	653	667	166	167	1728	1454	820	4001	Rocade des Estuaires		
HAUTE-NORMANDIE	521	596	416	130	35	35	651	651	451	1732	Plan routier Transmanche		
PAIS DE LA LOIRE	979	838	471	65	65		1044	903	471	2418	Rocade des Estuaires		
PICARDIE	670	671	50	149	128	205	819	800	256	1874	Plan routier Transmanche		
POITOU-CHARENTES	1100	578	527	110	54	46	1210	632	573	2415	RCEA		
PACA	983	941	1046	150	80	90	1133	1021	1136	3290	Percées Alpines		
RIIONE-ALPES	1273	1173	1342	300			1573	1173	1342	4088	réhabilitation +RN7 - Oisans		
TOTAL hors Ile de France	20678	14377	13423	3630	636	1056	24398	15013	14480	53800			
I.L.F. DE FRANCE (hors PARIS: villes nouvelles, y compris environnement et politique de la ville)	1470	6140					1470	6140	0	7610			
TOTAL	22147	20517	13423	3630	636	1056	25877	21153	14480	61410			

CONTRATS ETAT-REGIONS 1994-1998

Tableau 2

PREVISIONS D'AFFECTATION DES CREDITS  
PART ETAT POUR 1995

	1994 -1998 AP Etat	Affectés en 1994 (en MF 94)	(au 30 juin 1995) Prévision pour 1995 (en MF 94)	Taux de réalisation en AP Etat à fin 95
NORD PAS DE CALAIS	1488,85	270,66	280	36,99%
PICARDIE	670,00	109,09	144	37,77%
CENTRE	840,35	147,81	166	37,34%
HAUTE-NORMANDIE	520,50	102,33	104,2	39,68%
BASSE-NORMANDIE	1060,50	145,15	249	37,17%
BRETAGNE	2425,00	459,76	472	38,42%
PAYS DE LA LOIRE	978,90	187,55	179,25	37,47%
POITOU-CHARENTES	1100,00	196,33	212	37,12%
LIMOUSIN	639,00	96,25	136	36,35%
AQUITAINE	877,00	150,99	174	37,06%
MIDI-PYRENEES	1715,00	349,97	285	37,02%
CHAMPAGNE-ARDENNE	805,00	137,96	161	37,14%
LORRAINE	1480,50	268,51	288	37,59%
ALSACE	772,01	129,98	161	37,69%
FRANCHE-COMTE	685,00	122,99	131	37,08%
BOURGOGNE	600,00	125,04	95	36,67%
AUVERGNE	750,00	165,50	120	38,07%
RHONE-ALPES	1273,34	241,24	241	37,87%
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1014,00	186,45	182	36,34%
PACA	982,60	212,74	183	40,27%
ILE DE FRANCE	1469,50	295,11	273	38,66%
<b>TOTAL</b>	<b>22147,05</b>	<b>4101,41</b>	<b>4236,45</b>	<b>37,65%</b>

### III. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

#### A. LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES.

Le programme global des emprunts émis par la CNA s'est élevé à 17,4 milliards de francs en 1994. Si l'évolution des taux le permet, la Caisse Nationale des Autoroutes envisage de procéder fin 1995 au remboursement anticipé d'une partie des prêts de la BEI arrivant à échéance annuelle au cours du 1er trimestre 1996. Le montant de ces remboursements est de l'ordre de 404 millions de francs. Cette opération nécessitera un réajustement du programme d'emprunt d'un montant égal. Au 31 juin 1995 la dette de la Caisse Nationale des Autoroutes s'élève à 95,1 milliards de francs dont 60,7 milliards de francs.

Pour tenir compte des derniers éléments du **FDES** (Comité n° 8 de mai 1995) le programme des emprunts est arrêté à 17,166 milliards de francs en 1995. Le programme réalisé au premier semestre de 1995 (9,232 milliards de francs) se répartit comme suit :

- 7 milliards de francs : 4 emprunts obligataires sur le marché domestique ;
- 1,282 milliard de francs : 4 emprunts BEI ;
- 950 millions de francs : 2 emprunts sur le marché suisse -un obligataire, un monétaire- pour le refinancement.

Le programme restant à émettre en 1995 (7,934 milliards de francs) se répartit de la façon suivante :

- 6,700 milliards de francs : 4 emprunts obligataires sur le marché domestique ;
- 1,234 milliard de francs : 6 emprunts BEI.

Le Conseil de Direction du **FDES** qui se tiendra fin 1995 devra arrêter le programme des opérations à lancer en 1996 et préciser d'une part le montant des dépenses de construction pour l'année et le volume des emprunts d'autre part.

**Votre rapporteur déplore, une fois encore, que le comité du FDES se réunisse après le vote de la loi de finances, privant ainsi le Parlement d'un utile élément d'appréciation.**

Sous réserve de ces décisions, **vo**tre Commission estime qu'un montant d'environ 20 milliards de francs permettrait de poursuivre en 1996 l'effort entrepris les années précédentes et de respecter les dates de

mise en service d'infrastructures conformes à la programmation de la première étape du Schéma directeur routier national telle qu'elle a été reprise dans les contrats de plan passés entre l'État et les sociétés concessionnaires.

## **B. LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES**

### **1. La négociation des contrats de plan entre l'État et les sociétés d'autoroutes**

Après la recapitalisation opérée l'an dernier, la négociation de plan s'achève. Le programme à échéance de 2003 s'élève à **140 milliards de francs** pour 2.600 kilomètres.

Pour les années 1994-1999, l'enveloppe globale avoisine 90 milliards de francs et permettra de lancer 1.500 kilomètres de nouvelles autoroutes.

#### **SIX CONTRATS DE PLAN SIGNÉS**

##### **INVESTISSEMENTS DES CONTRATS DE PLAN SUR 5 ANS (1995-1999)**

<b>En milliards de francs</b>	<b>Signature</b>	<b>Investissement à réaliser sur 5 ans</b>
AREA	Signé le 19/12/1994	3,1
ASF	Signé le 27/04/1995	25,6
COFIROUTE	En cours de signature	17,9
ESCOTA	Signé le 27/04/95	5,6
SANEF	Signé le 07/02/1995	11,3
SAPN	Signé le 07/02/1995	7,3
SAPRR	Signé le 19/12/1995	14,0
SFTRF	En cours de signature	4,5
STMB	En cours de signature	5,0

Source : AFSA

L'ensemble de cette enveloppe ne concerne pas uniquement les six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) mais aussi les trois sociétés que sont la Cofiroute, la société du tunnel du Mont-Blanc et celle du tunnel du Fréjus. 325 kilomètres d'autoroutes devaient être

Blanc et celle du tunnel du Fréjus. 325 kilomètres d'autoroutes devaient être lancés en 1995.

## 2. Les péages en 1995

Le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 a précisé les conditions de fixation des péages autoroutiers.

La hausse des tarifs de péage entrée en vigueur le 1er juin 1995 a été en moyenne de 2,57 %, comme le montre le tableau ci-joint. Pour ce qui concerne le seul secteur public, la hausse tarifaire pour les véhicules légers s'élève à 1,94 % en 1995.

Les études prévisionnelles réalisées chaque année montrent que le niveau des péages doit être maintenu en francs constants, pour permettre aux sociétés d'autoroutes de dégager les capacités de financement nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Routier National, approuvé par le décret du 1er avril 1992.

La mise en oeuvre de la première tranche de ce programme sur la période des contrats de plan (1995-1999) représente un montant total d'engagements d'opérations nouvelles de 72 milliards de francs, les dépenses totales d'investissement s'élevant à 96,5 milliards de francs (francs 1994).

Il apparaît toutefois que l'évolution moyenne des tarifs de péages de 1980 à 1995 (+ 91,7 %) est restée sensiblement inférieure à l'inflation constatée sur la même période (+ 105,2 %), les tarifs diminuant de 6,6 % en francs constants.

### MAJORATIONS MOYENNES (EN POURCENTAGE)

Sociétés concessionnaires	VL	PL	Total
Société des autoroutes Rhône-Alpes (A.R.E.A.)	1,70	2,20	1,80
Société des autoroutes du Sud de la France (A.S.F.)	1,86	2,86	2,13
Société de l'Estérel-Côte d'Azur (E.S.C.O.T.A.)	1,90	1,96	1,92
Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.)	1,84	1,93	2,60
Société des autoroutes Paris-Normandie (S.A.P.N.)	3,89	4,81	4,10
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (S.A.P.R.R.)	2,01	2,93	2,34
Société du tunnel du Mont Blanc (S.T.M.B.)	1,88	3,96	2,62
Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute)	4,50	6,50	5,00
<b>Total sociétés</b>	<b>2,27</b>	<b>3,14</b>	<b>2,57</b>
<b>Total sociétés d'économie mixte</b>	<b>1,94</b>	<b>2,63</b>	<b>2,15</b>

Le tableau ci-après retrace, depuis 1981, l'évolution du taux kilométrique moyen (Tkm) appliqué aux voitures particulières.

Années	Tkm VL en francs courants	Indice des prix à la consommation (base 100 en 1981)	Tkm VL en francs constants
1981	0,2224	100,0	0,2224
1982	0,2363	111,8	0,2114
1983	0,2560	122,5	0,2090
1984	0,2698	131,6	0,2050
1985	0,2843	139,2	0,2042
1986	0,2996	143,0	0,2095
1987	0,3064	147,4	0,2079
1988	0,3064	151,4	0,2024
1989	0,3206	156,9	0,2043
1990	0,3206	162,2	0,1977
1991	0,3523	167,4	0,2105
1992	0,3650	171,4	0,2130
1993	0,3759	175,0	0,2148
1994	0,3849	177,9	0,2164
1995	0,3936	180,9	0,2176

Une proposition de loi n° 204 (Sénat 1994-1995) a été déposée en janvier 1995 tendant à instaurer la gratuité des autoroutes urbaines.

### 3. Le doublement de la taxe sur les sociétés d'autoroutes

L'article 47 de la loi de finances initiale pour 1995 a prévu d'abonder le nouveau fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN) par une taxe sur les sociétés d'autoroutes au prorata du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules empruntant leurs autoroutes.

L'article 28 du projet de loi de finances pour 1996 procède à un doublement du tarif de la taxe qui passe de 2 à 4 centimes par kilomètre parcouru.

Cette mesure, qui a pour avantage de majorer la contribution de taxe -pour un rendement attendu de 1,065 milliard de francs-, intervient alors que les sociétés autoroutières ont vu leur ratio d'endettement par rapport à leurs fonds propres s'altérer.

**Jugeant que l'allongement de la durée des concessions ne résout en rien les problèmes financiers des sociétés à court terme, votre**

**Commission des Affaires Économiques et du Plan voit mal comment on pourrait, sans compromettre l'équilibre financier de celles-ci, leur refuser des majorations de péages, pour autant que ces dernières ne présentent pas un caractère excessif au regard de l'inflation. Elle ne se dissimule pas, toutefois, que le doublement de la taxe pourrait, en se répercutant, induire des majorations de 4 % des péages en 1996.**

#### **IV. LES TRANSPORTS ROUTIERS**

##### **A. LES PREMIERS RÉSULTATS DE 1995 ET LES PERSPECTIVES POUR 1996**

- Les projections de trafic effectuées en fin d'année 1994 par l'Observatoire Économique et Statistique des Transports (OEST) indiquaient une croissance du trafic routier de 3,6 % **pour 1995**. Compte tenu des résultats du début d'année, cette prévision devrait être largement dépassée car, pour les cinq premiers mois de l'année, le trafic routier a subi une augmentation de 10,4 % par rapport à la même période de 1994 et de 12,2 % pour le compte d'autrui.

Au premier semestre de 1995, les immatriculations de véhicules neufs à moteur ont augmenté de 9 % par rapport à la période correspondante de 1994. Pour les véhicules utilitaires, l'accroissement est de 19 %, et de 8 % pour les voitures particulières.

Cet acquis et les réalisations de trafic des mois suivants, qui seront soutenues par la croissance de notre économie en 1995 avec une augmentation du PIB en volume de 3,2 % en volume selon l'INSEE, devraient permettre à l'évolution du trafic routier de se maintenir à un niveau élevé, et aux résultats des entreprises de transports de connaître une évolution favorable.

- **Pour 1996** la tendance pour le transport routier de marchandises devrait demeurer bien orientée si le climat conjoncturel actuel se poursuit.

## **B. LE TRANSPORT COMBINÉ : POINT FORT D'UNE POLITIQUE NOVATRICE**

Le trafic du transport combiné n'a crû que lentement au cours des dix dernières années (taux annuel de 3,5 %). La croissance a concerné pour l'essentiel le trafic international dont la part atteint aujourd'hui 58 %.

En 1994, la croissance du trafic a été exceptionnellement forte avec un taux de 21,5 % (30 % en international) portant le volume du transport combiné à 10,2 milliards de tonnes-kilomètres (et 13,5 millions de tonnes) soit plus de 20 % du trafic de la SNCF. Cette croissance s'est poursuivie au cours du premier semestre 1995 avec un taux de 17 %.

**Le transport combiné représente 12 % du trafic routier à plus de 500 km.** Sa part croît en fonction de la distance : il représente 19 % du transit international.

Le Gouvernement a décidé, en novembre 1994, d'initier une politique ambitieuse du transport combiné visant à doubler le trafic à l'horizon 2002, soit une croissance annuelle de 10 %.

Ceci revient à porter la part de marché du combiné de 12 % à 19 % sur le trafic routier à plus de 500 km, soit :

- de 8 à 12 % en national,
- de 3,5 à 9 % en bilatéral (effet du tunnel sous la Manche),
- de 19 à 26 % en transit.

**Une aide exceptionnelle de 300 millions de francs a été mise en place en 1995 sur le Fonds d'investissement des transports terrestres (FITTVN).** Elle vient abonder l'aide annuelle classique dont le montant est de 50 millions de francs. Elle vise à accroître l'attractivité du transport combiné, d'une part en réduisant le coût de la traction ferroviaire (effet prix) et, d'autre part, en améliorant la fiabilité et la qualité de la prestation ferroviaire (effet fidélisation de la clientèle).

Les partenaires professionnels se sont engagés sur les objectifs fixés par les pouvoirs publics dans une charte de développement signée le 9 mars 1995. Cet engagement est, bien entendu, subordonné au maintien de l'effort de l'État au-delà de 1995.

### **Le Conseil du transport combiné a été mis en place.**

Il réunit l'ensemble des professionnels et il est associé à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la politique des pouvoirs publics. Il dresse un bilan annuel des actions entreprises. Il assure une mission de conseil et formule toutes propositions utiles pour le développement du

transport combiné et du réseau associé des plates-formes multimodales. Il mène des actions de promotion auprès des professionnels et du public.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souligne l'intérêt qui s'attacherait à l'établissement, dans les mois qui viennent, au niveau national, d'un schéma directeur des plates-formes multimodales, élaboré en concertation avec les collectivités locales, les organismes consulaires et les promoteurs privés. Elle estime qu'un tel schéma, dont l'actuelle secrétaire d'Etat aux Transports a reconnu l'utilité devant le Sénat, constitue un des volets nécessaires du futur schéma national d'aménagement et de développement du territoire.**

### **C. TROIS DOSSIERS DIFFICILES POUR LE TRANSPORT ROUTIER**

#### **1. Le contrat de progrès**

L'accord social, qualifié de « contrat de progrès », conclu entre les partenaires de la profession du transport routier sous l'égide du ministère, le 23 novembre 1994, est entré en vigueur au début du mois d'octobre 1995.

S'agissant des horaires de travail, la durée maximale des temps de service des grands routiers est portée à 240 heures par mois, soit 55 heures par semaine en moyenne (52 heures auparavant). A partir du 1er janvier 1997, l'accord ramènera à 230 heures par mois la durée maximale mensuelle, soit 53 heures en moyenne par semaine.

- Par ailleurs, un accord-cadre sur la formation des chauffeurs a été conclu en janvier 1995.

Depuis le 1er juillet 1995, les chauffeurs routiers appelés à conduire des véhicules de plus de 7,5 tonnes doivent, pour être embauchés, avoir reçu une formation initiale de quatre semaines. De plus, une obligation de formation continue, de trois jours au minimum tous les cinq ans, est introduite, pour tous les conducteurs de véhicules de plus de 3 tonnes, qui devra être effectuée en centre de formation ou en entreprise, sous la responsabilité des entreprises.

**Votre Commission, tout en approuvant le dialogue qui s'est instauré au sein de la profession ainsi qu'elle l'avait suggéré <sup>1</sup>, forme le vœu que le surcoût, de 5 à 10 %, qui résultera de l'application du contrat de progrès n'accroisse pas les difficultés financières des entreprises.**

---

<sup>1</sup> - Cf. rapport n° 91 (Sénat 1992-1993) de M. Jean-Paul EMIN p. 37.

## 2. L'euro-vignette

La Cour de Justice de l'Union européenne a cassé la directive « Eurovignette » du 25 octobre 1993, qui était, en théorie, entrée en vigueur au 1er janvier 1995, puis au 1er juillet, pour défaut de consultation du Parlement européen dans une matière régie par la co-décision.

Il n'en reste pas moins que, sur le fond, rien n'est modifié. Les transporteurs routiers devront donc acquitter, lorsque la directive aura été approuvée, la vignette en Allemagne, au Danemark et au Bénélux, au prix de 750 à 1.250 Écus selon le nombre d'essieux.

Les transporteurs routiers se sont plaints que les modalités d'achat, en France, de l'euro-vignette étaient malaisées, avec des points de vente rares -102- et peu ouvrables. Un groupe de travail franco-allemand a été mis en place en juillet 1995 pour étudier le cas des zones frontalières et la banalisation de la vignette.

## 3. La fiscalité du gazole

La hausse annoncée du coût du gazole n'a pas été bien accueillie par la profession du transport routier. Notre pays se trouve dans le peloton de tête des pays d'Europe en ce domaine.

### MONTANT DES ACCISES SUR LE GAZOLE (EN FRANCS LITRE)

(Février 1995)

Royaume-Uni	2,61	Portugal	2,07	Suède	1,72
Italie	2,24	Belgique	1,96	Autriche	1,71
Allemagne	2,14	Irlande	1,93	Luxembourg	1,68
France	2,14	Danemark	1,90	Espagne	1,66
Pays-Bas	2,08	Finlande	1,86	Grèce	1,60

Le tableau qui précède montre que, dans dix des quinze pays de l'Union européenne, la charge du gazole est supérieure à ce qu'elle est en France : il y a là une situation favorable à la compétitivité du transport routier

français qui contribue certainement au maintien, voire à l'amélioration de ses positions dans le trafic international. Selon le rapport « Malabouche » de la DGEMP du Ministère de l'Industrie, l'avantage ainsi accordé au mode routier pourrait avoisiner 23 milliards de francs

**Votre Commission estime cependant que la croissance du coût relatif du gazole ne doit pas être sans limite.**

## **CHAPITRE III**

### **LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut pas accueillir sans préoccupation l'évolution -qu'il est impossible de ne pas considérer comme défavorable- des crédits de la Sécurité routière pour 1996. Avec 500 millions de francs (dépenses ordinaires + crédits de paiement), ces crédits reculent -force est de le constater- de quelque 8,3 % en francs constants, compte tenu de la hausse attendue des prix en 1996, par rapport aux crédits votés de 1995. Une telle perspective est donc difficile.**

#### **I. DES STATISTIQUES QUI RÉVÈLENT UNE DÉGRADATION RÉCENTE**

Alors que, selon le modèle STRA-ONSIR qui porte sur le nombre total de tués de janvier 1985 à avril 1995, le nombre annuel moyen de décès sur la route dépassait les dix mille jusqu'en 1989, la tendance s'était infléchie à la baisse à compter de 1990. L'amélioration avait été particulièrement sensible de 1992 à l'été 1994. En 1994, on avait compté 8.533 tués et 132.726 accidents corporels (- 5,7 %). Le nombre des blessés était en recul de 4,3 % (180.832 personnes concernées) et le nombre des accidents corporels de 3,5 %.

On notera que les véhicules utilitaires poids lourds ont été impliqués, en 1994, dans 13,7 % des accidents mortels alors qu'ils ne représentaient que 2 % du parc des véhicules à quatre roues.

La fin de l'année 1994 a connu une nouvelle dégradation qui s'est poursuivie en 1995. Selon les experts, comme pour l'élection présidentielle de mai 1988, ce sont les perspectives d'amnistie qui, en induisant une modification sensible du comportement des conducteurs, sont à l'origine de cette dégradation récente des indicateurs.

Enfin, les cyclistes et moto-cyclistes victimes d'accidents ont vu leur nombre augmenter de façon inquiétante dans la période récente.

**En 1995, sur les douze derniers mois connus au mois d'août, le nombre des tués sur les routes de France frôlait toujours les dix mille (9.158 précisément).**

## **II. DES RÉACTIONS NON DÉPOURVUES D'INTÉRÊT**

Notre Commission n'est pas seule à se soucier de cette dégradation puisqu'une proposition de résolution n° 1940 (AN 1995) a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale en février 1995, tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'organisation du transport routier et ses conséquences sur la sécurité routière. Cette proposition de résolution n'a cependant pas été suivie (cf. rapport n° 2142 (AN 1995)).

Au cours de sa réunion du 28 juin 1995, le Conseil des Ministres a décidé l'abaissement du seuil limite d'alcoolémie de 0,7 g/litre à 0,5 g/litre. Dans le même esprit, la loi portant amnistie exclut de son bénéfice les infractions sanctionnant de tels comportements.

**Votre Commission émet le souhait que l'adoption de ce nouveau seuil s'accompagne de la mise en place rapide d'éthylotests suffisamment sensibles et sûrs pour permettre le contrôle sans faille de ce seuil.**

Le Premier Ministre devait présider, à l'automne, le **Comité interministériel de sécurité routière** pour dresser le bilan de la situation. Le comité devait se prononcer sur la généralisation des obligations de réparation consécutives au contrôle technique des véhicules.

## **III. LE TRAITEMENT DES POINTS OU ITINÉRAIRES « NOIRS »**

Les endroits dangereux, ponctuels ou linéaires du réseau routier national, font l'objet d'aménagements qui sont inventoriés dans les **plans**

**régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS)** élaborés par les directions régionales de l'Équipement et validés par la direction des Routes.

**Le plan régional d'aménagement de sécurité est un document de référence** qui définit la stratégie régionale en matière d'aménagements de sécurité et **un réservoir d'opérations** sélectionnées, hiérarchisées et financées sur contrats et hors contrats de plan Etat-Régions, qui aide à la programmation.

D'autre part, les **crédits d'initiative locale (CIL)**, dotation globalisée et déconcentrée à l'échelon départemental, permettent de réagir rapidement par des aménagements légers dès l'apparition des risques.

#### **A. LE BILAN DE 1995**

● **Budget 1995 - Chapitre 53-42 article 50 :**

- crédits d'initiative locale	80 MF
- opérations spécifiques de sécurité (retenues au PRAS)	90 MF
(dont 60 MF sur les contrats Etat-Régions et 30 MF sur le programme général).	

Le financement sur le programme général est consacré exclusivement au traitement des endroits les plus dangereux du réseau national, par des aménagements d'un coût modéré, compte tenu de l'enveloppe. Les contrats État-Régions, résultant de négociations locales permettent de traiter des zones plus sensibles avec des montants unitaires, plus élevés. Ils permettent notamment dans certaines régions de faire du traitement par itinéraire soit des obstacles, soit des intersections.

Ainsi le programme général a permis de doter, en autorisations de programme, 15 aménagements dont 14 localisés et de financer 3 études et acquisitions foncières.

Dans le cadre des contrats État-Régions, les dotations ont concerné 38 opérations, dont 29 aménagements localisés et 9 aménagements d'itinéraires, et 8 études et acquisitions foncières.

## **B. LES PERSPECTIVES POUR 1996**

### **Les crédits demandés pour 1996 sont de :**

- 80 MF pour les crédits d'initiative locale,
- 70 MF pour les opérations sur contrats État-Régions,
- 25 MF pour les opérations hors contrat (programme général).

La répartition des opérations par nature devrait respecter approximativement les mêmes proportions qu'en 1995.

**Votre Commission émet, à cet égard, un double souhait en matière d'harmonisation à l'échelle européenne :**

**- le premier concerne la signalisation, dont tout indique que l'uniformisation n'est pas hors de portée, pour autant qu'on la planifie et qu'on y consacre avec persévérance les moyens nécessaires ;**

**- le second concerne la réglementation, en matière de limitations de vitesse et de circulation des motocyclistes, particulièrement dans les zones urbanisées.**

## **IV. DEUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION**

### **A. LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE**

La question de la conduite sous l'influence de drogue est plus complexe que celle de la conduite sous l'influence de l'alcool.

S'agissant de substances à effets psychotropes, les études expérimentales et épidémiologiques ont été nombreuses et ont donné des résultats contradictoires. Selon les experts, les études doivent continuer. Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 17 décembre 1993, le Gouvernement avait pris la décision de mettre en place un comité de personnalités scientifiques hautement qualifiées et chargées de faire le point sur la question et d'émettre des propositions d'action dans les domaines de la prévention, de la communication et du système de contrôle-sanction. Les conclusions de ce groupe de travail ont été déposées à l'été 1995. Elles font l'objet d'une concertation avec les ministres de la Santé et de l'Intérieur, à partir desquelles votre Commission juge souhaitable que le Gouvernement prenne des initiatives.

## **B. LE CONTRÔLE TECHNIQUE**

1,2 million de véhicules poids lourds sont contrôlés par an, dans les 137 centres agréés. 12 % des véhicules présentés au contrôle chaque année font l'objet d'interdictions. Pour autant, le manque de sérieux du contrôle technique dont font parfois l'objet les véhicules et, notamment, les poids lourds a été mis en évidence en 1995.

Les textes officiels relatifs au contrôle des poids lourds précisent en effet que les contrôles, sauf le freinage, sont **visuels**. Or, les dirigeants des centres de contrôle incitent, semble-t-il, dans certains cas, leurs employés à « faire du rendement » sans leur donner véritablement les moyens de mener des contrôles poussés.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le souhait que l'État veille à la rigueur des contrôles techniques portant sur les véhicules routiers, s'agissant notamment des bancs de freinage.**



## **CHAPITRE IV**

### **LES VOIES NAVIGABLES**

#### **I. UNE ACTIVITÉ FLUVIALE EN APPARENT REDRESSEMENT**

Le redressement de l'activité du transport fluvial est ponctué, en 1995, par la nouvelle selon laquelle les déblais du grand stade, dont la construction va être entreprise au Cornillon, seront évacués par le canal Saint-Denis. Rappelons que la voie d'eau avait été choisie pour l'évacuation des déblais des chantiers de l'A.14, de Météor, de la ligne D du R.E.R. et de la Bibliothèque nationale de France.

##### **A. L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL**

###### **1. Bilan pour 1995**

Le bilan du transport fluvial se solde, pour le premier semestre 1995, par une hausse de 6,1 % en tonnes (27,3 millions de tonnes en 1995 contre 25,7 en 1994) et de 3,7 % en TK (2,87 milliards de TK en 1995 contre 2,77 en 1994). En juin 1995, le trafic, comparé au même mois de l'année précédente, avait progressé de 2,9 % en tonnes (à 54,98 millions de tonnes) et de 1,8 % en TK (à 5,71 milliards de tonnes kilomètres), en dépit d'une baisse sensible des sables et graviers.

Sur l'ensemble de cette période, l'ensemble des produits, à l'exception des hydrocarbures, enregistre une variation positive du volume de fret.

Les produits agricoles, en raison d'une importante augmentation au mois de juin, enregistrent une croissance de 9,4 % pour le premier semestre. Cette variation résulte principalement de la progression des exportations sur la Moselle. En revanche, les trafics à destination des ports maritimes français continuent à diminuer. La croissance des combustibles minéraux solides (8,1 % en tonnes et 13,4 % en TK) est également le fait du bassin lorrain. La situation semble toutefois se rétablir sur la Seine et la région Nord. Par contre, pour les hydrocarbures (produits lourds), la navigation intérieure enregistre une baisse de près de 10 points en volume pour les 6 premiers mois de l'année, en raison d'un marché excédentaire. Les livraisons se situent, en effet, à leur niveau le plus bas depuis 10 ans. Les matériaux bruts et matériaux de construction ont connu, après un premier trimestre particulièrement bénéfique, une évolution beaucoup plus heurtée les trois mois suivants. Ce secteur progresse toutefois de 6 % en tonnes et de près de 5 % en TK au premier semestre.

Les résultats de juin ont accentué l'écart entre le trafic rhénan-mosellan et le trafic hors Rhin et Moselle. Dans le premier cas, le volume des frets a progressé de près de 11 points sur 6 mois contre 3,5 % pour le trafic intérieur national.

Un contraste identique est perceptible au sein du trafic national entre les transports publics, qui augmentent de 7,5 %, et les transports pour compte propre qui chutent de 10,5 %. Pour les transports publics, la croissance incombe uniquement aux marchandises générales (+ 12,7 %). Inversement, les transports spécialisés perdent près de 17 points en raison de la diminution des hydrocarbures. Par ailleurs, le trafic au « tour de rôle » est dans une situation plus favorable que le trafic hors tour.

Enfin, l'analyse par catégories de transporteurs montre que les professionnels ont bénéficié, dans l'ensemble, d'un bilan positif sur la période de référence.

**En 1995, la situation semble s'améliorer en France mais l'ensemble des professionnels du secteur continue à exprimer des craintes.**

## **2. Perspectives pour 1996**

Les perspectives pour 1996 devraient confirmer celles de 1995 sous réserve de la consolidation de la reprise de l'économie mondiale. Plusieurs indicateurs vont dans ce sens.

Si elle est difficile à garantir, l'activité du secteur du bâtiment-travaux publics devrait connaître une reprise en 1996, ce qui permettrait une reprise corrélative des approvisionnements en matériaux de construction. Les produits énergétiques devraient, quant à eux, rester au niveau relativement bas constaté depuis plusieurs années. En revanche, une amélioration notable devrait être constatée en matière de produits agricoles du fait de la reprise prévisible des échanges mondiaux de céréales (diminution attendue du taux de jachère).

1996 sera, en outre, la première année de plein exercice de la réforme de l'exploitation commerciale des voies navigables ce qui devrait faciliter la conquête de nouveaux marchés.

1995 voit le transport par voie d'eau en France s'installer sur de **nouveaux marchés** :

- les ferrailles et produits de retraitement de déchets,
- les marchandises générales par conteneurs (5 lignes régulières existent aujourd'hui sur les parties du réseau qui sont à grand gabarit), ce qui démontre la capacité de la voie d'eau à offrir une alternative modale performante pour tout type de marchandise non périssable.

L'amélioration de la performance des ports maritimes devrait également avoir une incidence positive sur leur desserte intérieure naturelle que constitue la voie d'eau.

Par ailleurs, Voies Navigables de France a engagé une politique d'encouragement des embranchements fluviaux. Les engagements contractés à ce titre correspondent à + 5 % du trafic aujourd'hui constaté et portent en moyenne sur des périodes de plus de 5 ans.

## **B. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX**

### **1. 1994-1995 : activité positive**

Le bilan d'activité des ports fluviaux en 1994, malgré quelques contrastes, a laissé apparaître une évolution positive de + 4 % en volume, tous modes confondus. L'analyse par types de marchandises reflète assez bien l'évolution générale de la conjoncture française. Seules ont régressé les plates-formes ne bénéficiant pas de desserte d'un gabarit suffisant.

**La tendance au redressement semble se poursuivre en 1995** compte tenu de la progression générale du trafic de marchandises tous modes confondus.

S'agissant de la situation financière des ports et suivant les rapports d'activité, une reprise des investissements après plusieurs années de relative prudence qui ont vu la réduction des ratios d'endettement, est constatée. Ces

investissements concernent essentiellement le traitement des interfaces modales.

## **2. Les perspectives pour 1996**

Les ports fluviaux sont des plates-formes multimodales et leur activité est donc le reflet de la tendance générale en termes d'échanges de marchandises. Il peut donc être espéré, en 1996, que leur activité accompagne la reprise générale de l'activité sur le plan mondial.

Il est aujourd'hui avéré que, par le biais de la conteneurisation, tout type de fret non périssable peut être traité par la voie d'eau. Les ports fluviaux ont, quant à eux, fait preuve d'un grand dynamisme en 1995 dans le lancement de lignes régulières conteneurisées par voie d'eau.

Une bonne tenue de l'activité des ports fluviaux en 1996 est donc envisageable.

Il est à remarquer, en outre, que cette activité est moins sensible aux évolutions des échanges de produits agricoles, qui se réalisent le plus souvent à partir de postes privés.

L'effet de synergie et l'organisation en réseau devraient produire leurs effets en 1996.

## II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

### A. LES MOYENS DE L'ÉTABLISSEMENT

• Les moyens financiers dont dispose l'établissement public Voies Navigables de France (VNF) sont les suivants :

<b>Section de fonctionnement :</b>	
- péages	55,0 MF
- taxe hydraulique	510,0 MF
- redevances domaniales	20,0 MF
- prestations de services	34,5 MF
- produits financiers	15,0 MF
- produits exceptionnels	30,0 MF
soit :	664,5 MF
<b>Section d'investissement :</b>	
- prévision FITTVN	189,6 MF
- financements État	7,0 MF
- Cofinancements	90,0 MF
- amortissements et provisions	37,5 MF
- autres recettes	3,36 MF
- emprunt	100,0 MF
soit :	427,46 MF

Pour permettre l'ajustement entre les ressources et les dépenses, VNF dispose de la possibilité d'opérer un prélèvement sur le montant de son fonds de roulement (258 millions de francs à la fin de l'année 1994). Un prélèvement à hauteur de 135 millions de francs était envisagé en 1995.

Les hypothèses de dépenses reposent pour l'essentiel sur une légère progression des ressources propres de l'établissement (taxe hydraulique, péages, produits du domaine) dont le montant global reste proche de 600 millions de francs l'an.

La contribution du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) vient abonder ces recettes pour environ 190 millions de francs en 1995 et devrait être maintenue, pour un montant du même ordre de grandeur, en 1996.

Enfin, il convient de souligner que VNF, en liaison avec l'État, assure, pour 1995, le financement et la gestion du volet économique du plan économique et social du transport fluvial.

Dans les années à venir, les recettes liées aux péages pour le transport de marchandises et la plaisance ainsi que les recettes de redevances domaniales devraient logiquement augmenter. Le taux de la taxe hydraulique est par ailleurs revalorisé chaque année d'un montant à peu près égal à l'augmentation des prix. Néanmoins, l'évolution de cette ressource est sans doute appelée à se tasser dans les années à venir, en raison du programme de fermeture des centrales thermiques par EDF. Les produits financiers, pour leur part, devraient également décroître compte tenu de l'effort important de résorption opéré par l'établissement sur sa trésorerie.

S'agissant des recettes de reprises sur provisions, VNF saurait y recourir de manière durable, puisque les reprises sur le fonds de roulement (réserves financières de l'établissement) ne peuvent constituer un financement stable. Dans les années à venir, l'équilibre des dépenses de l'établissement, lorsque celui-ci devra être assuré au-delà des ressources que lui procurent la taxe hydraulique, les redevances ou les péages, sera à rechercher, soit dans le recours de manière accrue aux ressources du FITTVN, soit dans le recours à l'emprunt.

- Les moyens en personnel de VNF sont actuellement les suivants :

	A	B	C	TOTAL
Siège	36	41	15	92
« Seine-Nord »	2	1		3
Services déconcentrés	29	28	66	123
Mis à disposition	8	15	10	33
C.D.D.			25	25
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>85</b>	<b>116</b>	<b>276</b>

On notera que ces moyens ont été renforcés de 6 unités à l'occasion de la décision du Gouvernement de confier à VNF la maîtrise d'oeuvre des études liées au projet de grande liaison inter-bassins « Seine-Nord ».

L'accompagnement, en 1995, comme en 1994, de la réforme de l'exploitation commerciale des voies navigables a connu une phase importante au début du second semestre par la mise en place du comité du transport par voies navigables, dont la première séance s'est tenue à Béthune le 5 juillet, VNF étant chargé d'assurer le secrétariat du comité.

**A ce total, il convient d'ajouter les 5.500 agents des services de la navigation mis à disposition, implantés sur l'ensemble du territoire national et placés sous l'autorité des chefs de services de la navigation ou des directeurs départementaux de l'équipement disposant d'une subdivision « navigation ». Ces 5.500 agents sont répartis de manière inégale selon les services. Le plus important d'entre eux, celui de la Seine, compte environ 1.300 agents.**

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le voeu qu'à défaut d'une clarification statutaire, la mise à disposition de VNF de ces agents s'accompagne, de leur part :**

**- d'un souci marqué à l'égard du rythme de consommation des crédits dont la gestion leur est confiée ;**

**- d'une disponibilité au regard des besoins administratifs induits par l'instruction de dossiers aussi importants que ceux relatifs aux liaisons inter-bassins à grand gabarit. Beaucoup du succès de ces opérations dépend d'eux.**

## ***B. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES***

• Le budget 1995 pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures des voies navigables s'élève à 151,06 millions de francs, soit un progrès de 4 % par rapport à 1994. Il est géré :

- d'une part, sous forme de dotations déconcentrées aux services de navigation pour l'exploitation des ouvrages et les travaux d'entretien courant. Cette part représente 124,1 millions de francs, soit 82 % du budget. Elle est répartie régionalement ainsi qu'il suit :

- Bourgogne	9,5 MF
- Midi Toulousain	6,8 MF
- Languedoc-Roussillon	1,1 MF
- Alsace-Lorraine	42,2 MF
- Rhône-Saône	11,0 MF
- Nord-Pas-de-Calais	17,5 MF
- Nantes	1,2 MF
- Bassin de la Seine	34,8 MF
	-----
Total	124,1 MF

- d'autre part, par des dotations individualisées permettant en particulier des opérations significatives de dragages d'entretien. Cette part représente 27 millions de francs, soit 18 % du budget.

Au 30 juin 1995 les crédits délégués aux services de navigation s'élèvent à :

- dotation déconcentrée : 110,69 millions de francs sur 124,1 millions de francs, soit 89,2 %
- dragages : 12,5 millions de francs sur 27 millions de francs, soit 46 %.
- 

• Pour répondre à l'importance des besoins, l'établissement public Voies Navigables de France souhaite accroître, en 1996, le budget entretien exploitation à hauteur de 185 millions de francs, soit une augmentation de 22,5 %.

Il sera procédé à une augmentation significative des opérations individualisées et la répartition régionale de la dotation déconcentrée devrait être sensiblement la même qu'en 1995.

### **C. LES TRAVAUX D'INVESTISSEMENT**

Le programme des travaux **d'investissement** pour 1995 s'établit à 452 millions de francs en autorisations d'opérations (A.O.) et 720 millions de francs en crédits de paiement.

**Les autorisations d'opérations** concernent la restauration du réseau pour 388 millions de francs et le développement du réseau pour 64 millions de francs.

**Les crédits de paiement** sont répartis comme suit :

① **La restauration du réseau**

Quatre cents millions de francs environ sont répartis entre un programme ordinaire de restauration des canaux existants et un programme spécial de lutte contre les inondations de 150 millions de francs (suite du programme 1994 et programme 1995).

En 1995, environ 298 millions de francs d'investissement sont programmés sur le réseau à petit gabarit, ce qui représente à peu près la moitié des investissements programmés sur l'ensemble du réseau et les autorisations d'opérations nouvelles mises en place au 30 juin 1995 s'élèvent à 137 millions de francs.

Compte tenu des besoins, une priorité est donnée aux programmes cofinancés entre les collectivités et VNF (à parité le plus souvent). Ces programmes font l'objet de conventions de cofinancement avec les régions suivantes :

• **Région Bourgogne :**

Le montant global des travaux envisagés en 1995 s'élève à 28,7 millions de francs dans les trois départements de l'Yonne, de la Nièvre et de la Saône et Loire. Il s'agit de la première tranche du programme engagé pour la période 1994-1998.

• **Région Centre :**

Le montant global des travaux s'élève à 8 millions de francs pour la restauration du canal latéral à la Loire et des canaux de Briare et du Loing.

• **Région Auvergne :**

Un programme cofinancé avec le département de l'Allier est en préparation pour un montant de 1,7 million de francs par an consacré à la restauration du canal latéral à la Loire.

• **Région Rhône-Alpes :**

Des négociations sont en cours avec la région et le département de la Loire afin d'établir un programme de restauration du canal de Roanne à Digoin sur 5 ans.

• **Régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine :**

Conscientes de l'intérêt économique et culturel du canal des deux-mers, les collectivités territoriales ont engagé un programme de restauration en parallèle avec celui fixé par VNF en 1995 (28 millions de francs dont 13,5 millions de francs financés par les collectivités).

A ces programmes s'ajoutent des opérations ponctuelles cofinancées telles que : défense de berges, restauration d'ouvrages, travaux d'étanchéité destinés à économiser l'eau.

• Pour 1996, la politique des programmes et opérations cofinancées par les collectivités sera poursuivie, assure le ministre, tant sur le plan des travaux de restauration que sur celui de la recherche de la mise en valeur de la voie d'eau en milieu urbain notamment, en intégrant l'aspect économique et environnemental de l'investissement.

## ② Le développement du réseau

Cent millions de francs, environ, de travaux de développement sont prévus. Ces travaux portent sur :

- la mise au gabarit de 1.350 tonnes de la jonction avec le réseau belge de la Deûle et la Lys ;
- l'approfondissement de la Moselle au mouillage garanti de 3 m. ;
- la mise progressive au gabarit de 3.000 tonnes du canal du Rhône à Sète ;
- le démarrage des études socio-économiques et d'environnement de la liaison Seine-Nord dont le rendu est attendu à la mi-1996.

Une contribution aux investissements de la Compagnie nationale du Rhône (188,4 millions de francs) consacrés à la poursuite des travaux de dragage de la Saône et à la construction de la section Niffer-Mulhouse de la liaison Rhin-Rhône est assurée.

Enfin, 24 millions de francs sont prévus pour l'acquisition de matériel d'exploitation et le financement d'actions en faveur du développement de la voie d'eau et de l'environnement.

La politique d'aide au développement du transport fluvial se poursuit sur l'année 1995. Cette politique comporte plusieurs volets :

- l'aide à la mise en place d'équipements adaptés au développement du transport par voie d'eau sous la forme d'infrastructures dans les ports non équipés pour le traitement des marchandises acheminées par voie d'eau (environ 5 millions de francs) et sous la forme « d'embranchements fluviaux » pour faciliter l'accès à la voie d'eau aux entreprises qui le souhaitent (environ 10 millions de francs). Dans ce cadre un concours « embranchements fluviaux » organisé sur le plan national et destiné à faire connaître les modes

d'intervention de l'établissement en faveur du développement du transport fluvial a été lancé en 1995.

- l'aide à la création de « lignes conteneurs » dans la perspective du développement de la part modale de la voie d'eau au sein du transport combiné sous forme d'une aide au chargement et au déchargement des conteneurs (EVP) sur le territoire national et d'une action de prospection et d'élimination des obstacles dans les opérations de pré et post acheminements.

### **III. LA MISE AU GRAND GABARIT DES LIAISONS FLUVIALES INTER-BASSINS : UN DOSSIER-CLÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Faut-il, une fois encore, que votre Commission rappelle l'intérêt éminent qui s'attache, du triple point de vue de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du commerce extérieur, à l'achèvement des liaisons fluviales inter-bassins à grand gabarit ? Faut-il rappeler qu'un seul convoi poussé de 4.400 tonnes remplace 110 wagons de chemin de fer de 40 tonnes ou 220 camions de 20 tonnes ? Faut-il souligner que, sur la liaison Rhin-Main-Danube, à laquelle votre Commission a consacré un rapport récent<sup>1</sup>, le trafic fluvial a crû de 37 % de 1993 à 1994 avec 3,3 millions de tonnes comptabilisés ?

Le scepticisme dont font preuve certains décideurs, parfois même au plus haut niveau, à l'égard de la voie d'eau, suscitant de nouveaux rapports d'experts alors que la représentation nationale a tranché par le vote des articles 36 et 37 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, le laisse parfois penser.

**Il convient donc que la discussion du projet de loi de finances pour 1996 soit l'occasion, pour le Sénat, de réaffirmer avec la plus grande vigueur sa volonté de voir mises en oeuvre, dans les meilleurs délais, les décisions prises.** En particulier, le Sénat devra veiller à ce que les serviteurs de l'État chargés d'exécuter cette volonté y mettent le zèle qu'imposent les règles démocratiques.

Pour autant, l'état d'avancement des projets à réaliser n'est pas identique. Un point de la question mérite donc d'être fait.

---

<sup>1</sup>. Cf. rapport n° 590 (Sénat 1993-1994) de M. Jacques ROCCA SERRA, 61 p.

## A. RHIN-RHÔNE

Sur cette liaison de 229 kilomètres de long, le premier maillon est devenu opérationnel le 15 juin 1995. Il s'agit du tronçon Niffer-Mulhouse comportant la réalisation d'une nouvelle écluse au gabarit rhénan à Niffer, de ses canaux de raccordement au grand canal d'Alsace et au canal de Niffer à Mulhouse, de la station de pompage, de deux ponts routiers, du recalibrage et de l'étanchement des 15 km de canal de Niffer à Mulhouse. Des travaux d'accompagnement restent à réaliser en 1996, concernant des finitions, les aménagements paysagers et le relèvement de trois ponts.

L'article 36 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 a prescrit la création d'une société issue d'EDF et de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) pour le financement permettant l'achèvement de la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône.

Les experts tablent sur un trafic potentiel de 14 millions de tonnes cinq années après l'ouverture du canal, alors que 4 millions de tonnes transitent seulement sur le Rhône navigable actuellement.

Dès la publication de la loi, les services des ministères concernés ont préparé un projet de décret, accompagné des statuts de la future société et d'un pacte d'actionnaires. La CNR a examiné ce texte lors de son conseil d'administration du 17 avril 1995 et a ainsi approuvé les statuts et le pacte d'actionnaires proposés. L'assemblée générale devrait confirmer ce vote en novembre. EDF a examiné ce texte lors de son conseil d'administration du 19 mai et a soulevé quelques interrogations juridiques. Le projet de décret portant approbation des statuts de la nouvelle société a reçu l'avis du Conseil d'État mi-juillet 1995, apportant notamment les réponses juridiques correspondant aux interrogations exprimées. EDF a approuvé le pacte d'actionnaires le 25 septembre 1995.

La « SORELIF Saône-Rhin », société anonyme par actions simplifiées avec siège à Lyon, attend le décret d'application pour fonctionner. Elle assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée de Rhin-Rhône et remettra l'ouvrage à la CNR, qui reste, d'après la loi de 1981, le concessionnaire du canal.

Aux termes du pacte d'actionnaires, la filiale commune emploiera prioritairement des équipes d'ingénierie de la CNR. On parle de quelque 70 personnes. Des personnels d'EDF (ou venant si besoin de l'extérieur) abonderont ces effectifs. La SORELIF évoluera avec quelque 200 cadres et techniciens.

EDF apportera les moyens financiers, en contrepartie de l'électricité fournie par les barrages du Rhône (25 % de l'hydroélectricité française).

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan qui a constamment soutenu ce projet invite le Gouvernement et la nouvelle société SORELIF-Saône-Rhin :**

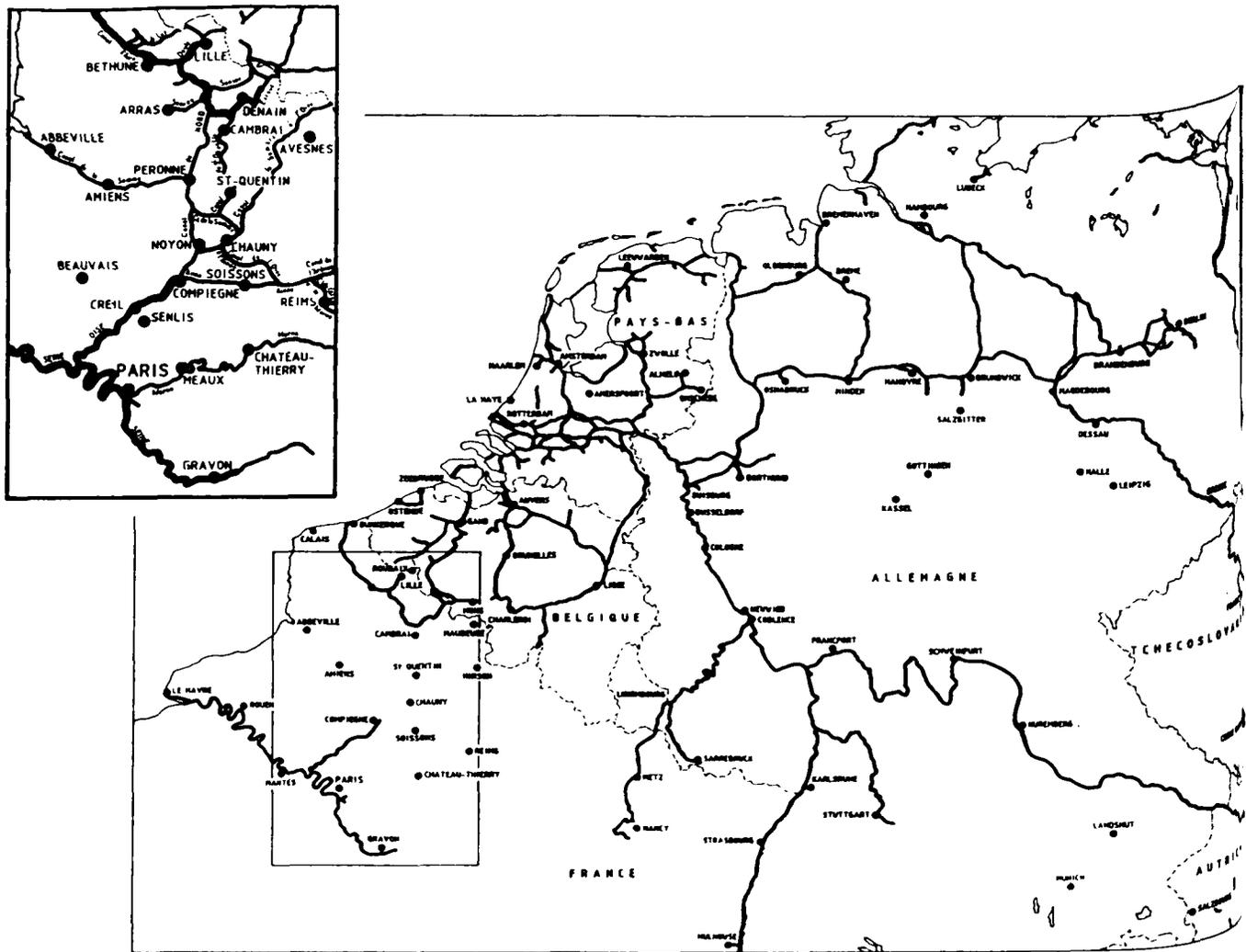
- **à veiller avec rigueur à un financement équilibré de l'ensemble du projet dont le coût estimatif varie entre 17,25 et 24 milliards de francs ;**
- **à s'assurer que les inévitables atteintes à l'environnement qui résulteront de sa réalisation soient aussi limitées que possible, grâce à une coopération constante avec les organisations compétentes en matière d'écologie ;**
- **à obtenir la réalisation de l'ensemble des acquisitions de terrains nécessaires avant le terme de 1998 fixé pour la déclaration d'utilité publique, émise en 1976.**

#### ***B. SEINE-NORD***

La mise au gabarit de 4.400 tonnes d'une liaison Seine-Nord s'affirme comme une autre priorité.

Un large débat public a été conduit en 1993-1994 par le préfet coordonnateur pour définir la problématique de la liaison. Sur cette base, le cahier des charges a été approuvé en janvier 1995 par le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme qui a décidé de poursuivre les études engagées en en confiant la maîtrise d'ouvrage à Voies Navigables de France. VNF a mis en place un comité de pilotage et lancé les appels de candidature ainsi que les appels d'offre des études devant permettre de fonder le choix du tracé, en juin 1995.

Pour ces études, il a été prévu de réserver 15 millions de francs sur le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables au titre de l'exercice 1995. Rappelons que le coût global de réalisation du projet est évalué à quelque 10 milliards de francs.



Voies navigables de l'Europe de l'Ouest.  
Ci-dessus : grand gabarit.  
En médaillon : petit et grand gabarits du Nord  
de la France.  
Carte Service Technique Canal des Ports Maritimes et des Voies  
Navigables.

**Votre Commission émet le souhait que la déclaration d'utilité publique soit suivie rapidement d'effets.**

En 1996 devront se dérouler les études d'avant-projet préalablement à l'approbation ministérielle. Les commentateurs les plus optimistes fixent à 2005 l'entrée en service du canal. Or, le FITTVN ne permet, à l'évidence, pas un tel effort.

Il a été suggéré d'autoriser VNF à emprunter, à condition que les annuités d'emprunt soient couvertes ultérieurement par le FITTVN ; mais un tel expédient pourrait ne pas être exactement conforme aux règles de gestion du fonds.

### **C. SEINE-EST**

La maîtrise d'ouvrage des études préliminaires de cette liaison a été confiée à Voies Navigables de France au cours du premier semestre 1995. Pour les études, il a été prévu de réserver 5 millions de francs sur le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables au titre de l'exercice 1995.

Parmi les études préconisées dès à présent, il faut citer :

- la poursuite de la mise à grand gabarit (3.000 t) de la Seine amont entre Bray et Nogent qui est déjà au gabarit de 1.000 t à l'exception du site du pont de Beaulieu ;
- la mise à grand gabarit de l'Aisne entre Compiègne et Reims d'une part, Compiègne et Noyon d'autre part.

**Votre Commission émet le souhait qu'un accord des autorités locales permette de préciser les tracés de sorte que les acquisitions de terrains puissent être lancées dans des délais acceptables. L'idée de lancer une consultation analogue à celle qui a été réalisée pour Seine-Nord paraît excellente.**

### **D. MOSELLE-SAÔNE**

Cette liaison ne figure pas, selon le ministère, au schéma directeur français de 1985, mais a été intégrée au schéma européen de 1992.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu que la liaison Moselle-Saône soit inscrite au schéma révisé, en cours d'élaboration, des voies navigables ainsi qu'au schéma national d'aménagement du territoire.**



## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 14 novembre 1995, la commission a procédé à **l'examen des crédits des routes et voies navigables** figurant au projet de loi de finances pour 1996, **sur le rapport de M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.**

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. Bernard Dussaut** s'est inquiété, en matière de sécurité routière, de l'effet des dos d'âne ralentisseurs, des lignes blanches en relief, ainsi que du danger que constituaient, à ses yeux, les glissières métalliques de sécurité pour les motocyclistes.

Evoquant le « Canal des deux-mers », il s'est, par ailleurs, enquis de l'évolution des financements de l'entretien du canal dans sa section la plus proche de la Gironde.

Le rapporteur pour avis lui a répondu que la partie la plus ancienne du canal était en instance de classement au titre de l'UNESCO et qu'il était exact que le canal latéral à la Garonne n'était pas dans un état excellent.

Concernant les glissières de sécurité, le rapporteur pour avis lui a indiqué que le coût des glissières en ciment était bien supérieur à celui des glissières en acier, à l'évidence moins sûres. Concernant les lignes blanches, il a rappelé l'influence de la pluie et des transports agricoles sur leur lisibilité, il a expliqué la généralisation des bandes réfléchissantes en relief tout en jugeant, lui aussi, que leurs effets secondaires n'étaient pas toujours dépourvus de risques.

**M. Bernard Hugo**, évoquant à son tour la question des dos d'âne ralentisseurs, s'est interrogé sur l'utilité de tels dispositifs.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, a déploré, en réponse, le pouvoir d'appréciation trop souvent unilatéral et de pure opportunité que détiennent les fonctionnaires de l'équipement à cet égard.

**M. Bernard Hugo** a, par ailleurs, regretté le défaut d'entretien de certains ouvrages d'art, ronds-points ou aires de repos sur les routes nationales. Il s'est, en conséquence, félicité de la croissance des aides de l'Etat à cette fin. Il s'est, par ailleurs, enquis de la chute du trafic sur le canal de Neuves-Maisons-Moselle à proximité de Nancy.

**M. Paul Raoult** a regretté, pour sa part, s'agissant des routes nationales, le défaut de fauchage des abords que l'on constate trop souvent.

Il s'est félicité des progrès de l'étude du projet fluvial à grand gabarit « Seine-nord » compte tenu de son impact fondamental pour l'aménagement du territoire. Il a, en revanche, déploré la lenteur de la réalisation eu égard à l'engorgement de l'autoroute A1. Approuvant la démonstration du rapporteur pour avis, s'agissant des liaisons fluviales à grand gabarit, il a regretté « la litanie des canaux mal entretenus » et « la cohorte des camions sur l'axe Paris-Bruxelles ».

**M. Francis Grignon**, pour sa part, a jugé impérieux de mettre en oeuvre la pluri-modalité, constatant que bien des infrastructures existaient déjà mais qu'il fallait les compléter par une action sur « l'outil » et par des efforts en matière d'organisation. Il a jugé qu'il fallait « aller plus avant ».

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, a évoqué, en réponse, un colloque qui aura lieu au Sénat le 22 novembre 1995 sur le thème des infrastructures de transport.

Il a salué la prise de conscience des transporteurs routiers et la croissance des transports intermodaux, de même que les efforts de la SNCF pour que les chargements de frets s'opèrent dans de meilleures conditions techniques. Il est convenu que l'asphyxie routière constituait « un vrai risque ».

**M. Jean-Paul Emorine**, évoquant l'exécution des contrats de plan Etat-régions, a précisé qu'il existait souvent un décalage de deux années entre la décision d'équipement et l'engagement de la réalisation, compte tenu des études préalables à la réalisation de projets.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, a observé que, pendant ce temps, les coûts croissaient.

**M. Jean-Paul Emorine**, soulignant, par ailleurs, que le transport par voie d'eau représentait moins de 4 % des transports de marchandises en France, a rappelé l'intérêt qui s'attachait à l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône et à l'engagement des moyens nécessaires.

Attentif aux pressions écologistes dans son département, il a estimé qu'il fallait en prendre l'exacte mesure, sans excès, compte tenu de la congestion d'axes comme l'autoroute A6.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, s'est félicité que son collègue partage ainsi son analyse. Il a confirmé que les écologistes représentaient une véritable force dans les instances européennes. Il a estimé que des progrès

substantiels avaient été obtenus pour l'appréciation des conséquences environnementales des tracés des infrastructures.

\*

\* \*

A l'issue de cette discussion, la commission a décidé, à la majorité, de donner un **avis favorable à l'adoption des crédits inscrits au titre des routes et voies navigables, dans le projet de loi de finances pour 1996.**