

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 33

Transports.
III. Transports intérieurs
ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Rapporteur spécial : M. Henri CAILLAVET.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, René Chazelle, Pierre Croze, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fossat, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moynet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légis.) ; 1063 et annexés, 1165 (annexe n° 41), 1170 (tome XVI) et In-8°.
Sénat : 94, 97 (tome XII) (1982-1983).

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	4
<i>I – Principales observations de la Commission</i>	5
<i>II – Examen en Commission</i>	11
RAPPORT	13
CHAPITRE I : LE RESEAU ROUTIER NATIONAL	13
<i>A.– Vue d'ensemble des moyens financiers consacrés aux routes.</i>	13
1. Les crédits budgétaires	14
2. Le Fonds spécial de grands travaux	17
<i>B.– Le développement des infrastructures</i>	17
1. Les autoroutes de liaison	17
2. La situation des sociétés concessionnaires	20
3. Le réseau national de rase campagne	22
4. La voirie en milieu urbain	24
<i>C.– L'entretien</i>	25
1. Les renforcements coordonnés	25
2. La viabilité hivernale	26
3. Les autres opérations d'entretien	26
4. L'entretien des chaussées de Paris	27

CHAPITRE II : LA SECURITE ET LA CIRCULATION ROUTIERES	29
<i>A.- Le permis de conduire</i>	29
<i>B.- La circulation</i>	30
<i>C.- La sécurité.....</i>	34
<i>D.- Les codes en ville.....</i>	38
 CHAPITRE III : LES VOIES NAVIGABLES	 41
<i>A.- Le trafic.....</i>	41
<i>B.- La préparation du schéma directeur</i>	43
<i>C.- L'entretien</i>	45
<i>D.- L'équipement</i>	46
1. Les crédits d'équipement des voies navigables	46
2. Le programme de travaux.....	47
3. Les ports fluviaux.....	50
4. L'érosion des berges.....	51
 DISPOSITION SPECIALE (article 67 bis du projet de loi de finan- ces)	 52
 CONCLUSION	 53
 ANNEXE : Liste des opérations du Fonds spécial de grands travaux consacrées aux routes.....	 55

AVANT-PROPOS

Ce rapport ne concerne que les dépenses spécifiques au domaine des routes et des voies navigables et ne tient donc pas compte des dépenses de l'administration centrale (inscrites à la section commune du budget des transports) ni des services extérieurs, communs à plusieurs domaines (inscrits au budget de l'urbanisme et du logement).

I - PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

A- PRESENTATION DES CREDITS

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des crédits pour les routes et voies navigables inscrits au budget 1983.

1°) Routes.

Après la suppression du FSIR et la répartition de ses crédits entre les budgets de l'Intérieur et des Transports, les crédits examinés ici concernent exclusivement le réseau national (développement et entretien) et la sécurité routière. Ces crédits ne comprennent pas les ressources dégagées par le Fonds spécial de grands travaux et dont 1.250 millions de francs devraient être attribués aux routes et plus particulièrement à la voirie urbaine. Pour avoir une vue complète il faudrait tenir compte également des emprunts qui doivent être effectués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (3.600 millions de francs prévus en 1982).

	Crédits de paiement			Autorisation de programme		
	1982	1983	Différence en %	1982	1983	Différence en %
	(en millions de F)			(en millions de F)		
I – Développement du réseau routier national						
– Services d'études techniques	112,9	112,9	–	–	–	–
– Autoroutes de liaison	1 329,1	774,5	– 41,7	1 385,4	810	– 42,5
– Voirie nationale rase campagne	1 276,4	1 823,7	+ 42,9	1 411,4	2 031,3	+ 43,9
– Voirie nationale urbaine	1 107,0	1 213,7	+ 9,6	1 237,0	500	– 59,6
– D.O.M. - T.O.M.	26,5	35,2	+ 32,8	44,0	44,0	–
TOTAL	3 851,9	3 960,1	+ 2,8	4 077,8	3 405,4	– 16,5
II – Entretien du réseau national						
– Entretien et exploitation	1 376,4	1 400,8	+ 1,8	–	–	–
– Subvention voirie Paris	33,8	39,4	+ 16,6	–	–	–
– Renforcements coordonnés	633,0	752,7	+ 18,9	775,0	814,7	+ 25,1
– Grosses réparations	185,0	369,2	+ 99,6	208,0	416,7	+ 100,3
– Divers	28,0	30,3	+ 8,2	37,4	40,8	+ 9,1
– Renforcement des ouvrages d'art	–	80	–	–	130	–
TOTAL	2 256,2	2 672,4	+ 18,4	1 020,4	1 402,2	+ 37,4
III – Sécurité et circulation routière						
– Permis de conduire	182,6	201,8	+ 10,5	–	–	–
– Sécurité et circulation fonctionnement	73,5	157,5	+ 114,3	–	–	–
– Actions d'incitation à la sécurité	–	30	–	–	–	–
– Sécurité et circulation équipement	473,5	439,1	– 7,3	573,6	460,5	– 19,7
TOTAL	729,6	828,4	+ 13,5	573,6	460,5	– 19,7
TOTAL GENERAL	6 837,7	7 460,9	+ 9,1	5 671,8	5 268	– 7,1

2°) Voies navigables.

Les dépenses d'entretien des voies navigables s'élèvent à 96,2 millions de francs, en augmentation de 11,6 % par rapport à 1982, ce qui doit permettre de faire face à l'augmentation des coûts.

Les crédits pour les grosses réparations s'établissent à 50 millions de francs en autorisations de programme (+ 25 %) et 50 en crédits de paiement (+ 42,9 %).

Les subventions pour les ports fluviaux s'élèvent à 10 millions de francs en autorisations de programme (sans changement) et 10 millions en crédits de paiement (+ 100 %).

Les crédits pour la protection contre l'érosion des berges et la lutte contre la pollution des voies intérieures sont ramenés à 5,7 millions de francs en autorisations de programme (- 17,4 %) et 4,9 millions de francs en crédits de paiement (- 9,3 %).

L'essentiel est consacré à l'équipement et au développement des voies navigables. Pendant cinq ou six ans les crédits de l'espèce avaient diminué constamment en francs courants. Au total, compte tenu de l'évolution des coûts, le volume des investissements a été ainsi divisé par 2,8. La progression observée en 1982 (+ 19 %) et proposée pour 1983 marque un redressement certain : les autorisations de programme croissent de 10,8 %, atteignant 331,5 millions de francs, tandis que les crédits de paiement, après une augmentation de 62 %, se réduisent de 10,4 % revenant à 267 millions de francs.

Au total, les crédits (dépenses ordinaires + crédits de paiement), après une progression de 42 % en 1982, baisseraient de 0,5 % en 1983, revenant à 428,1 millions de francs, les autorisations de programme augmentant de 11,6 %, atteignent 397,2 millions de francs.

B- PRINCIPALES OBSERVATIONS

1°) Routes.

a) N'ayant pas profité autant que les autres de la progression des crédits en 1982, le budget des routes se rapproche de la moyenne : + 9 % contre + 11,8 % pour l'ensemble du budget général. Si l'on tient compte du fonds spécial de grands travaux, le domaine des routes se trouve

finalement assez bien situé. Le budget devrait permettre de faire face aux besoins et maintenir un volume de travaux suffisant pour ne pas mettre en péril les entreprises de travaux publics.

b) Négligé les années précédentes, l'entretien bénéficie pour la deuxième année consécutive d'une **priorité très nette** : les augmentations de crédit pour l'entretien préventif, les renforcements coordonnés, les grosses réparations et la nouvelle ligne de crédit pour le renforcement des ouvrages d'art répondent bien aux besoins.

c) Avec des crédits encore renforcés, la création de la nouvelle direction de la **sécurité et de la circulation routière** marque la volonté du gouvernement de s'attaquer sur tous les fronts aux difficiles problèmes de sécurité : renforcements d'infrastructures, mais aussi formation des conducteurs, réglementation de la circulation...

d) En matière de développement des **infrastructures**, les priorités du passé sont complètement inversées : les crédits pour les autoroutes de liaison sont fortement réduits (seules les autoroutes déjà programmées devront être poursuivies) tandis que la voirie nationale en rase campagne est favorisée par les crédits budgétaires. La voirie urbaine, défavorisée à ce niveau, bénéficie, par compensation, du fonds spécial de grands travaux.

e) Les difficultés de plusieurs **sociétés concessionnaires d'autoroutes** ont amené l'Etat à se substituer à elles pour le remboursement d'emprunts garantis pour des montants croissants : des environs de 150 millions de francs en 1979, 1980, 1981 pour la seule APEL à 377 millions de francs en 1982 et plus de 430 en 1983 à répartir entre APEL, AREA, ACOBA et la société du tunnel de Fréjus. La maîtrise publique de ces sociétés est maintenant envisagée mais elle ne pourra se faire que progressivement. Les modalités de cette opération restent à définir. Parallèlement, l'harmonisation des péages devra être poursuivie à un rythme plus soutenu que ces dernières années.

2°) Voies navigables.

a) Après le net redressement de 1982, le budget de 1983 est un budget de consolidation et d'attente.

b) La Commission ne peut que se féliciter de la préparation d'un **schéma directeur**. Elle souhaite que ces travaux soient achevés dans les

meilleurs délais et qu'ils débouchent sur une politique volontariste en matière de voies navigables, se traduisant par des crédits plus substantiels dans les budgets ultérieurs.

c) Dans l'attente du schéma directeur, **les grands projets** (en premier lieu Rhin-Rhône, mais aussi Seine-Est et Seine-Nord) en restent au stade des études, les crédits d'investissement étant alors concentrés sur des opérations plus modestes, parfois négligées dans le passé et en mettant l'accent, à juste titre, sur la desserte des ports maritimes.

d) **L'érosion des berges** constitue dans bien des régions un problème préoccupant. Les crédits proposés ne paraissent pas répondre à l'ampleur de ce problème.

II - EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 26 octobre 1982, la Commission a procédé à l'examen du projet de budget des routes et voies navigables, sur le rapport de M. Henri Caillavet, rapporteur spécial.

Celui-ci a, dans un premier temps, présenté les grandes lignes des crédits (voir ci-dessus I).

A l'issue de son exposé, M. Henri Caillavet a émis un certain nombre d'observations :

– si l'on tient compte du fonds spécial de grands travaux, le budget des routes devrait permettre de faire face aux besoins et de maintenir un volume de travaux suffisant pour les entreprises ;

– l'entretien bénéficie pour la deuxième année consécutive d'une priorité très nette ;

– tant la création d'une nouvelle direction de la sécurité et de la circulation routière que les crédits renforcés marquent le souci de faire face aux problèmes de sécurité ;

– en matière d'infrastructure, les priorités ont été inversées en faveur de la voirie nationale en rase campagne et aux dépens des autoroutes de liaison ;

– les difficultés financières de plusieurs sociétés concessionnaires d'autoroutes posent le problème d'une maîtrise publique de ces sociétés.

S'agissant des voies navigables, le rapporteur spécial a souhaité que

le schéma directeur soit achevé dans les meilleurs délais, tout en se félicitant que dans cette attente les crédits soient consacrés à des opérations plus modestes et notamment la desserte des ports maritimes.

Enfin, il a déploré la diminution des crédits consacrés à la protection des berges contre l'érosion.

Au cours du débat qui a suivi, **M. Modeste Legouez** s'est également inquiété des concours insuffisants de l'Etat concernant l'aménagement des berges et de l'existence de certaines routes nationales dont les travaux de mise à trois voies n'ont pas été achevés.

M. Geoffroy de Montalembert, s'est fait confirmer que la liaison fluviale Seine-Est était à l'étude dans le cadre du schéma-directeur.

Compte tenu de ces observations, la Commission des finances a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat le projet du budget des Transports (Routes et voies navigables).

CHAPITRE PREMIER :

LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

A.- VUE D'ENSEMBLE DES MOYENS FINANCIERS CONSACRES AUX ROUTES.

On sait que le Fonds spécial d'investissement routier (F.S.I.R.) ayant été supprimé en 1980, les crédits qui y étaient précédemment inscrits ont été ventilés entre le budget du ministère de l'Intérieur et celui du ministère des Transports.

Au budget du ministère de l'Intérieur figurent désormais les subventions pour les réseaux départementaux et communaux ainsi que la subvention pour l'entretien du réseau national déclassé.

Au budget du ministère des Transports, examiné ici, ne figurent donc plus que les crédits destinés à l'entretien et au développement du réseau national ainsi qu'aux actions générales concernant la circulation et la sécurité.

Avant de présenter les crédits proprement budgétaires affectés aux routes, il n'est pas inutile de donner un aperçu de l'ensemble des moyens financiers qui y sont consacrés, d'autant que le fonds spécial de grands travaux permettra de dégager en 1982 et 1983 un financement extrabudgétaire non négligeable. Au total, comme le montre le tableau page suivante, c'est près de **15 milliards de francs** qui iront aux routes en 1983, soit 8 % de plus qu'en 1982.

(en millions de francs)

	1980	1981	1982 (provisoire)	1983 (projet)
I. Crédits budgétaires (moyens d'engagement)				
- Lois de finances initiales	6.568	6.653	7.451,1	7.210,5
- Dépenses transférées	-	-	+ 228,6	+ 248,
- Crédits annulés	-	-	- 814,9	-
S/Total des crédits budgétaires	6.568	6.653	6.864,8	7.458,5
II. Financements extra-budgétaires.				
- Fonds de concours	1.272	1.523	2.100	1.900
- Emprunts et fonds propres des sociétés concessionnaires	3.220	4.420	4.165	4.300
- Fonds spécial des grands travaux (1)	-	-	350	900
S/Total des finances extra-budgétaires	4.492	5.943	6.615	7.100
TOTAL GENERAL	11.060	12.596	13.479,8	14.558,5

(1) Financements correspondants à une première tranche d'emprunts.

1°) Les crédits budgétaires.

Le budget 1983 traduit naturellement les grandes orientations de la politique routière retenues par le gouvernement :

- En ce qui concerne le **réseau routier**, la modernisation du réseau classique est prioritaire dans le développement des infrastructures aux dépens des autoroutes. En ce qui concerne le réseau urbain, le fonds spécial des grands travaux permettra d'accélérer la réalisation des rocades et déviations d'agglomérations qui détournent le trafic de transit, notamment le trafic lourd, du centre des villes.

Les enveloppes budgétaires réservées aux investissements routiers dans le projet de budget 1983 tiennent compte de l'intervention du fonds au profit des opérations urbaines. Elles comportent un redéploiement des moyens destiné à accélérer les grands programmes d'aménagement du Territoire et les programmes concertés avec les Régions.

Par ailleurs, le maillage du réseau autoroutier sera poursuivi, mais avec une réduction très sensible des crédits d'investissement.

Les programmes de rénovation et d'entretien du réseau routier national bénéficient de moyens nouveaux permettant de poursuivre la politique engagée pour sauvegarder le patrimoine routier national. En particulier, le renforcement et l'entretien des ouvrages d'art feront l'objet d'un programme doté de moyens sensiblement accrus.

– En ce qui concerne la **sécurité et la circulation routières** les actions relatives à la réglementation des véhicules et à la gestion du réseau routier lors des pointes saisonnières ou quotidiennes seront poursuivies en 1983.

Les actions d'aménagement de l'infrastructure seront fondées plus systématiquement sur l'analyse des accidents qui ont été relevés sur le réseau national. Ces actions comprendront des aménagements ponctuels des points dangereux (notamment le traitement des sections glissantes) et des aménagements visant à éliminer le long d'itinéraires retenus par les Commissaires de la Républiques des départements, les causes d'accidents liées à l'infrastructure. Par ailleurs, la refonte de la signalisation de direction sur le réseau national sera poursuivie plus activement. Désormais intégré aux attributions de la D.S.C.R., le budget consacré au service de viabilité hivernale permettra d'étendre le réseau traité selon les normes du niveau de service amélioré (dit « S1 ») sur 500 km supplémentaires.

Dans le domaine du contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs, l'année 1983 sera consacrée à la décentralisation du Service national des examens du permis de conduire (cf article 67 bis du projet de loi des finances) et à l'aménagement de la tutelle de l'enseignement de la conduite.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des principales lignes de crédits utilisés pour la mise en oeuvre de cette politique :

(en millions de francs)

	Dépenses ordinaires			Autorisations de programme		
	1982	1983	Variation en %	1982	1983	Variation en %
- Construction d'auto-routés de liaisons	-	-	-	1.385,4	810	- 41,5
- Investissements routiers en rase campagne et dans les DOM	112,9	112,9	0	1.450,4	2.075,3	+ 43,1
- Investissements routiers en milieu urbain	-	-	-	1.217	520	- 57,3
S/Total : infrastructures	112,9	112,9	-	4.052,8	3.405,3	- 16
- Renforcements des chaussées et équipements	-	-	-	835,1	814,7	- 2,4
- Renforcements et entretien des ouvrages d'art	93	107	+ 15	110	130	+ 18,2
- Entretien	1.084,4	1.156	+ 6,6	294	416,7	+ 41,7
- Parcs et centres auto-routiers	160,6	177,3	+ 10,4	37,4	40,8	+ 9,1
S/Total : entretien	1.338	1.440,3	+ 7,6	1.876,5	1.402,2	+ 9,8
TOTAL Routes	1.450,9	1.559,2	+ 7,5	5.329,3	4.807,5	- 9,8
- Sécurité et circulation	64,4	102,0	+ 58,3	342,5	460,5	+ 34,4
- Contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs	182,6	201,8	+ 10,5	-	-	
- Viabilité hivernale	81,3	85,5	+ 5,2	-	-	
S/Total : sécurité et circulation routières	329,3	389,3	+ 18,2	342,5	460,5	+ 34,4
Ensemble Routes et sécurité	1.779,3	1.942,5	+ 9,2	5.671,8	5.268	- 7,2

Le fait le plus spectaculaire de cette évolution est la réduction importante des crédits pour les constructions d'autoroutes au profit du réseau de rase campagne.

Compte tenu, par ailleurs, du montant des investissements programmés au titre du Fonds spécial de grands travaux, la voirie urbaine ne sera pas défavorisée en 1983. Mais est-il normal que, en raison des dotations du fonds spécial de grands travaux, les crédits budgétaires pour la voirie urbaine diminuent de près de moitié ? le Fonds spécial doit jouer un rôle d'appoint et non un rôle de substitution, sous peine de conduire à une inutile débudgétisation.

2°) Le Fonds spécial de grands travaux.

Créé par la loi du 3 août 1982, le Fonds a pour mission de dégager des ressources nouvelles, essentiellement d'emprunt, qui seront également partagées entre d'une part les opérations de maîtrise de l'énergie et d'autre part, les programmes d'investissements routiers et d'équipements des transports publics. La part réservée aux **investissements routiers** est de **1,25 milliard de francs affectés uniquement à la voirie urbaine.**

Le Fonds pourra intervenir soit en réalisant directement des travaux soit en subventionnant un organisme public. Il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de préciser la répartition des financements du Fonds entre ces deux modalités d'interventions.

En matière de circulation urbaine, le Fonds, se substituant à l'Etat, participera à des opérations routières selon la règle habituelle de répartition 55 % Etat - 45 % collectivités locales. Les établissements publics régionaux pouvant également cofinancer ces opérations, qui porteront principalement sur les **déviations** et les **rocares** (cf. liste en annexe) dont la réalisation doit permettre en améliorant la circulation dans le centre des villes, de réaliser d'importantes économies d'énergie et d'améliorer les conditions de la vie urbaine.

Les ressources constituées par la taxe spécifique sur les carburants routiers – 1,4 centime par litre au 1^{er} novembre 1982 portés à 2,7 centimes au 1^{er} janvier 1983 – permettront d'assurer les annuités des emprunts qui seront émis par le Fonds. Ces ressources créées par la loi instituant ce dernier limitent donc sa capacité d'endettement.

B.- LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES.

1°) Les autoroutes de liaison.

Le précédent Gouvernement avait adopté pour la période 1977-1983 un programme autoroutier prévoyant la mise en service de 1.635 km d'auto-routes de liaison de 1977 à 1980 et de 1.485 km supplémentaires de 1981 à 1983 (ainsi que 900 km de voies rapides urbaines de 1977 à 1983) portant le réseau français de 3.030 km au 1^{er} janvier 1977 à 6.150 km au 31 décembre 1983.

Très rapidement la Commission des finances avait signalé le caractère ambitieux, voire irréaliste de ce programme. Les faits lui ont donné raison.

On peut escompter que le programme 1977-1983 sera réalisé à moins de 60 %. Mais faut-il le regretter ?

Les mises en service se sont établies à 220 km en 1979, 306 km en 1980 et 417 km en 1981, soit au total 1.451 km de 1977 à 1981, sur un total de 3.120 km prévu en 1983, soit un taux de réalisation de 46,5 %. En 1981, la longueur des mises en service a été relativement importante du fait de la mise en service en une seule fois des 218 km de Poitiers-Bordeaux. Inversement, les mises en service seront très faibles en 1982 (environ 159 km). Les plus importants tronçons mis en service en 1982 sont Agen-Castelsarrasin (44 km), qui achèvera l'autoroute A 61 Bordeaux-Narbonne (à l'exception toutefois du contournement de Toulouse) et Chatillon-Anemasse (48 km).

Au total, le réseau d'autoroutes de liaison avait une longueur de 4.471 km à fin 1981 et devrait atteindre 4.630 km à la fin 1982 et 4.772 km à fin 1983.

On a déjà eu l'occasion de souligner les conséquences des choix opérés par le Gouvernement sur les dotations budgétaires : celles-ci diminuent de plus de 41 % en autorisations de programme.

Outre la restriction des moyens financiers disponibles ces dernières années, qu'il s'agisse des crédits d'Etat ou des possibilités d'emprunts, les freins au développement des autoroutes résident dans la moindre progression des trafics par rapport aux tendances du passé, qui entraîne à la fois des difficultés financières pour certaines sociétés concessionnaires et un manque de rentabilité de plus en plus grand au fur et à mesure que l'on aborde des tronçons autoroutiers éloignés des grands axes de trafic.

C'est pourquoi le nouveau Gouvernement tout en visant à compléter le maillage du réseau de base existant, souhaite entamer **une réflexion globale sur l'avenir du programme autoroutier.**

M. Gilbert Dreyfus a remis sur cette question un rapport au début de l'année, qui a servi de base à plusieurs décisions prises par le Conseil des ministres du 13 juillet 1982 portant sur les points suivants :

1°) La concession d'autoroutes à des sociétés privées : ce système s'est avéré un échec financier pour trois des quatre sociétés. Il aura contraint le budget de l'Etat à intervenir pour assurer la poursuite de leur activité tout en remplissant leurs obligations vis-à-vis des prêteurs pour 900 millions de francs environ de 1977 à fin 1982. Il sera progressive-

ment transformé dans un esprit d'équité et, si possible par la voie de la négociation afin d'assurer un réel contrôle public sur l'ensemble du secteur autoroutier aux meilleures conditions pour la collectivité.

2°) La programmation des liaisons autoroutières : le IXème Plan comportera un schéma directeur des liaisons autoroutières et routières à fort débit, mieux adapté aux besoins du trafic.

3°) L'harmonisation tarifaire sur la base d'un même tarif de référence, modulé pour tenir compte notamment du coût des grands ouvrages : son évolution moyenne sera modérée, sans renoncer au principe de la suppression à long terme du péage, lorsque les conditions en seront réunies.

4°) La gestion du réseau autoroutier fera l'objet d'une concertation plus étroite avec les collectivités locales et en particulier avec les régions. Le personnel des sociétés y sera également associé, notamment en ce qui concerne les conditions de travail et de sécurité.

Le Gouvernement a par ailleurs décidé d'améliorer la qualité des services offerts aux usagers, ainsi que leur accessibilité aux personnes handicapées. La fréquentation accrue des autoroutes par les poids lourds sera recherchée afin de ménager la sécurité et la tranquillité dans les traversées des villes et des villages.

Ces mesures seront appliquées selon un échéancier différent compte tenu de la diversité de leur nature. Pour certaines d'entre elles une application rapide s'impose notamment pour ce qui est du financement du secteur et de la maîtrise publique des sociétés faisant appel à la garantie de l'Etat. L'harmonisation tarifaire sera totalement effective au bout de quelques années afin d'éviter des variations annuelles trop importantes.

Votre Rapporteur spécial souhaiterait à cet égard que le Gouvernement s'engage rapidement dans la voie de la **péréquation des tarifs** entre autoroutes (1).

(1) En mai 1982, le tarif des péages au km s'étalait entre 19,9 centimes pour Paris-Lyon et 39,7 centimes pour Lyon-Chambéry, soit dans un rapport de 1 à 2.

2°) La situation des sociétés concessionnaires.

La Commission des finances a depuis longtemps mis en évidence les difficultés financières des sociétés concessionnaires, en particulier de celles qui sont privées. Le récent rapport Dreyfus vient confirmer les observations de la Commission.

Alors que les charges poursuivent une croissance régulière les recettes de péages progressent à un rythme ralenti. Dans ces conditions, les déficits d'exploitation se creusent et plusieurs sociétés n'arrivent pas à faire face à leurs échéances d'emprunt. Celles-ci n'ont pu être remboursées qu'en faisant appel à la garantie de l'Etat pour l'autoroute Paris-Est-Lorraine (APEL) dès 1977, pour la société française du tunnel routier de Fréjus (S.F.T.R.F.) à partir de 1981, pour la Société des autoroutes de la Côte basque (A.C.O.B.A.) à partir de 1982 et pour la Société des autoroutes Rhône-Alpes (A.R.E.A.) à partir de 1983. Les versements de l'Etat s'établissent ainsi :

	1980	1981	1982 (1)	1983 (1)
- A.P.E.L.....	144	165	125	110
- S.F.T.R.F.....	-	135	100	100
- A.C.O.B.A.....	-	-	53	61
- A.R.E.A.....	-	-	89	160
Total.....	144	300	377	431

(1) Ces chiffres correspondent à des prévisions.

Endettement des sociétés autoroutières

(en millions de francs)

Sociétés	Endettement au 31 décembre 1981			Remboursements d'emprunts		
	Total (1)	Emprunts garantis (long terme) (2)	Emprunts non garantis (long et moyen termes) (2)	1982	1983	Observations
ASF	9 905,4	6 660,6	1 486,0	411	378	(1) total des postes dettes à long et moyen termes des bilans, comprenant essentiellement les emprunts et avances de l'État. (2) non compris le poste emprunts à moins d'un an dont le montant figure dans la colonne remboursements de 1982.
ESCOTA	3 752,7	2 370,1	531,4	182	254	
SANEF	3 260,2	1 950,2	561,5	149	195	
SAPN	936,0	480,7	0	49	89	
SAPRR	3 397,4	1 972,2	598,3	191	113	
STMB	1 094,0	798,8	212,1	60	146	
ACOPA	1 191,1	659,6	153,0	7	14	
APEL	2 165,6	1 449,6	168,8	76	96	
AREA	2 925,4	1 908,7	938,4	69	90	
OFIROUTE	4 697,0	2 880	1 125	144	169	

Tout laisse prévoir que cette situation se poursuivra amenant l'Etat à verser jusqu'en 1987 de nouvelles sommes à titre de garantie. En tout état de cause, comme le montre le tableau ci-contre, l'endettement des sociétés concessionnaires demeure très élevé.

La décision de confier la concession d'autoroutes à des sociétés privées avait d'ailleurs été dénoncée par la Cour des Comptes, qui avait notamment critiqué les modalités de ces concessions qui amenaient les actionnaires à accepter des pertes compensées par les substantiels bénéfices qu'ils réalisaient en tant que fournisseurs des sociétés puisque ces actionnaires étaient des entreprises de travaux publics et des banques intéressées aux travaux de construction.

3°) Le réseau national de rase campagne.

Après le transfert de 55.000 kilomètres de routes aux départements, le réseau national de rase campagne ne comporte plus en métropole que 27.260 kilomètres de routes. Dans les départements d'Outre-Mer, la longueur des routes nationales est de 1.224 kilomètres.

Les travaux entrepris comprennent des déviations autour des villes, des élargissements et quelques doubléments de chaussées.

La longueur de routes nouvelles mises en service (en équivalent de chaussées à deux voies de 3,5 m) qui était revenue à 165 km en 1980, devrait atteindre 256 km en 1981 et 240 km en 1982.

Récapitulation des mises en service pour les trois dernières années

	1980	1981	1982
<u>Déviations et routes nouvelles</u>			
- chaussée unique	67	106	100
- deux chaussées	16	40	15
Total	83	146	115
<u>Elargissements et créneaux</u>			
- chaussée unique (3 voies)	17	19	14
- deux chaussées	38	29	39
Total	55	48	53
<u>Liaisons rapides complémentaires</u>			
- déviations	13	25	60
- doubléments chaussées	14	37	12
Total	27	62	72
Total général	165	256	240

Un certain nombre des investissements prévus le sont dans le cadre de programmes particuliers.

Le premier d'entre eux, et le plus important, est le *plan routier breton* lancé en 1968. Au cours du VIème plan, 1.052 millions de francs lui ont été consacrés et 1.320 millions de francs pour l'ensemble du VIIème plan. La dotation pour 1982 est fixée à 350 millions de francs. Il est prévu 370 millions de francs pour 1983. L'effort a porté principalement jusqu'à présent sur les deux grands axes Nord (Rennes-Brest) et Sud (Nantes-Brest) qui sont réalisés à près de 85 % avec notamment 420 km de routes à 2x2 voies. L'axe central a été aussi aménagé mais de façon plus sommaire pour 70 % de sa longueur.

Le plan routier Massif Central a été lancé en 1975. De 1975 à 1981 inclus, 1.890 millions de francs lui ont été consacrés et 370 millions de francs sont prévus pour 1982. Une grande part des crédits est consacrée à l'aménagement de la Nationale 9, considérée comme prioritaire. Les autoroutes Paris-Clermont-Ferrand et Clermont-Ferrand-Saint-Etienne complèteront le programme ultérieurement.

Le plan Vosges n'a été lancé qu'en 1978. Des autorisations de programme ont été ouvertes pour 100 millions de francs jusqu'à la fin de 1980 ainsi 75 millions de francs en 1981 et 71 millions de francs en 1982. Au total, il est prévu un programme de travaux de 507 millions de francs de 1978 à 1985 dont 318 millions de francs supportés par l'Etat et le solde par l'établissement public régional.

Le plan Corse a mobilisé de son côté une enveloppe de l'Etat de 41,5 millions de francs en 1981. Pour 1982, l'engagement de l'Etat s'élève à 42 millions de francs.

L'axe « *Centre Europe Atlantique* » (de l'Allemagne vers le Portugal via Lyon, Clermont-Ferrand, Périgueux, Bordeaux) a bénéficié au cours du VIème plan de 750 millions de francs de crédits et de 626 au cours du VIIème plan dont une partie déjà incluse dans le plan Massif Central. A la poursuite de ce plan s'ajoutent des contrats conclus entre l'Etat et les établissements publics régionaux des Pays de Loire, de Poitou-Charente, du Limousin et de Rhône-Alpes. Ainsi en 1981, le programme de travaux de 232 millions de francs est financé à hauteur de 134 millions de francs par l'Etat, 70 par les établissements publics régionaux et 28 par les collectivités locales. Les crédits prévus en 1982 se montent à 554 millions de francs dont 339 millions à la charge de l'Etat.

En ce qui concerne l'exercice 1983, il n'est pas possible d'établir de comparaison avec 1982, le programme de l'année prochaine n'étant pas encore élaboré à l'heure présente.

Cependant, les actions entreprises en faveur de la route Centre Europe Atlantique dans le cadre des contrats cofinancés avec les Etablissements Publics régionaux seront poursuivies :

- à l'Ouest (en Poitou-Charentes et dans les Pays de la Loire),
- au centre avec la modernisation de l'axe dans le cadre du plan routier Massif Central,
- à l'Est avec la poursuite de l'autoroute A 40 entre Mâcon et Châtillon-de-Michaille.

Au total, avec un montant d'autorisations de programme de 2,03 milliards de francs, le budget de 1983 devrait permettre un accroissement de 44 % du volume des travaux.

4°) La voirie nationale en milieu urbain.

Au titre du plan national d'amélioration du réseau routier, la voirie en milieu urbain comporte exclusivement des voies rapides. Au 31 décembre 1981, la longueur des voies urbaines en service était de 1.223 kilomètres dont le quart environ en région parisienne.

Le coût exorbitant de ces opérations, en particulier des pénétrantes et les orientations nouvelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ce secteur : les autorisations de programme avaient été divisées par deux entre 1976 et 1978.

Cette orientation, si elle se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet notamment de préserver les centres des villes, se justifie moins concernant **les rocades** qui font souvent défaut dans les plus grandes villes, notamment autour de Paris. De plus, une telle orientation n'est acceptable que si parallèlement sont mis en oeuvre des services de transports en commun suffisants, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes, en particulier en province.

Un redressement a été opéré à partir de 1979 : les autorisations de programme sont passées de 744 millions de francs en 1978 à 1.217 en 1982. Certes, les autorisations de programme sont ramenées à 520 millions de francs en 1983, mais cette diminution (- 57,3 %) est plus que compensée par les engagements du Fonds spécial de grands travaux (1.250 millions de francs).

Plus modeste pour la voirie urbaine que pour les autoroutes de liaison, le plan gouvernemental de 1977 pourrait être plus largement réalisé dans ce domaine. L'objectif était d'aboutir à un réseau de 1.350 kilomètres de voies rapides urbaines en 1983, soit 400 kilomètres à réaliser de 1977 à 1983.

Les mises en service réalisées ou prévues de 1977 à 1981 s'établissent ainsi, permettant d'atteindre en 1983 un taux de réalisation de 90 % :

- 1977	80 km
- 1978	31 km
- 1979	72 km
- 1980	49 km
- 1981	42 km
- 1982	60 km
- 1983	<u>24 km</u>
(1) TOTAL 1977-1983	358 km

(1) Non compris le programme financé par le fonds spécial de grands travaux.

C.- L'ENTRETIEN

Cette action comporte, d'une part, des dépenses ordinaires et des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et d'autre part des crédits consacrés aux renforcements coordonnés.

1°) Les renforcements coordonnés.

La campagne de renforcements coordonnés qui consiste en des réfections complètes d'itinéraires entiers, amorcée en 1969, avait permis de rénover 13.500 km en dix ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin 1978. Depuis lors la hausse des coûts et la baisse des crédits s'étaient conjuguées pour réduire chaque année la longueur des itinéraires renforcés : 640 km en 1980 et seulement 550 km en 1981, soit 31 sections d'une longueur moyenne de 17,7 km. La majoration substantielle des crédits prévus pour 1982 (+ 40 % pour les autorisations de programme), malgré de nouvelles

hausse des prix (pour le bitume en particulier), constitue un redressement salutaire qui devrait permettre de renforcer 624 km en 1982. Le budget de 1983 met à juste titre l'accent sur ce chapitre.

2°) La viabilité hivernale.

Au 31 décembre 1982, en dehors des autoroutes, sur les 28.000 km du réseau national, 15.630 km (essentiellement des itinéraires ayant fait l'objet de renforcements coordonnés) sont classés en niveau de service « S1 » qui permet de maintenir des conditions de circulation acceptables sans équipements spéciaux à toute heure du jour.

Les crédits d'entretien affectés à la viabilité hivernale avaient été portés de 89 millions de francs en 1981 à 102,8 millions de francs (+ 17,4 %) en 1982 permettant d'augmenter de 500 km la longueur des itinéraires classés « S 1 », qui atteint ainsi 15.500 km, soit 55 % du réseau national. En revanche, on regrettera que la dotation pour 1983 soit en nette régression (85,5 millions de francs, soit - 17 %).

3°) Les autres opérations d'entretien.

L'entretien dit « préventif » concerne les routes renforcées et les routes nouvelles ou en très bon état. Il permet le maintien de ces itinéraires. Les crédits avaient été fortement majorés (+ 31 %) en 1982, ce qui a permis de les porter à 529,80 millions de francs. En 1983, il est prévu de renforcer 640 km d'itinéraires pour un coût global de 768 millions de francs. Il y a là un effort important qui mérite d'être signalé.

Par contre l'entretien dit « curatif » et qui concerne la remise en état minimum des itinéraires qui ne sont pas encore renforcés est en recul :

- 1980 : 248,1 millions de francs,
- 1981 : 258 - « -
- 1982 : 252,1 - « -
- 1983 : 1.246 - « -

Il faut également mentionner des dépenses d'équipement pour la construction de parcs et de centres d'entretien. Les crédits qui avaient été majorés de 67 % en 1982 continuent de progresser (+ 9 %) mais restent relativement modestes : 40,8 millions de francs d'autorisations de programme.

4°) L'entretien des chaussées de Paris.

En vertu d'une convention passée le 22 août 1960 avec la Ville de Paris, l'Etat verse à celle-ci une contribution à l'entretien des chaussées de Paris.

Le montant de cette contribution est actualisé chaque année par application d'une formule de révision. Les valeurs des paramètres de cette formule sont celles atteintes au 1^{er} juillet de l'année en cours. C'est par application de cette formule que les crédits passent de 33,8 à 39,4 millions de francs (+ 16,6 %).

CHAPITRE II :

LA SECURITE ET LA CIRCULATION ROUTIERES

Sous ce titre, on trouve les crédits relatifs au permis de conduire, à l'amélioration de la circulation et à la sécurité.

Pour l'ensemble sécurité et circulation, les crédits qui avaient peu progressé l'année dernière, connaissent une évolution beaucoup plus favorable en 1983 : + 18,2 % pour les crédits de paiement et + 34,4 % pour les autorisations de programme.

A.- LE PERMIS DE CONDUIRE.

L'essentiel des crédits est consacré au **fonctionnement du Service national des examens du permis de conduire**. Ils sont passés de 136,7 millions de francs en 1980, à 180,7 en 1982. En 1983, ils atteindront 199,7 millions de francs. Cette augmentation de 10,5 % résulte principalement de l'évolution de la rémunération des personnels, des frais de fonctionnement et de la création de 40 emplois d'inspecteur. Actuellement, le délai moyen de convocation est revenu à 4 semaines environ, ce qui marque une amélioration sensible. Toutefois des problèmes subsistent pendant la période de vacances d'été où le nombre de candidats est particulièrement élevé tandis que les examinateurs prennent leurs congés.

On rappelle que, par amendement lors du débat devant l'Assemblée Nationale, le gouvernement a fait adopter le principe de la décentralisation du S.N.P.C. (cf disposition spéciale, in fine).

En application de la loi d'orientation du 30 janvier 1975 en faveur des personnes handicapées, des crédits sont prévus pour le contrôle de l'aptitude physique des conducteurs (permis de conduire « F »). Ils se sont élevés en 1982 à 1,89 million de francs.

En ce qui concerne les **commissions administratives de suspension du permis de conduire**, le Gouvernement a décidé de les maintenir mais de modifier le sens de leur mission.

Le Ministre des Transports désire en effet que, dans le cadre de la politique nouvelle de sécurité et d'éducation routières qu'il entend mener, l'accent soit mis sur la nécessité pour le permis d'entériner une véritable formation et d'être le constat d'une réelle aptitude.

Il demandera en conséquence que les pouvoirs de l'autorité administrative en ce domaine soient réaffirmés afin que la suspension du permis de conduire soit réellement le constat d'un comportement dangereux ou de l'inaptitude à la conduite d'un conducteur, la restitution du permis intervenant après un examen de contrôle, comme cela est actuellement le cas, en présence d'une inaptitude physique à la conduite.

Dans ce contexte, il n'est évidemment pas question de supprimer les commissions administratives, étant bien entendu que leur composition et leurs modalités de fonctionnement pourraient faire l'objet de modifications adaptées au nouveau système d'éducation routière qui sera mis en place.

Au cours de l'année 1981, les commissions administratives de suspension des permis de conduire ont prononcé :

- 60.322 avertissements,
- 147.956 suspensions du permis de conduire,
- 2.510 interdictions de se présenter à l'examen.

B.- LA CIRCULATION ROUTIERE.

Plusieurs indicateurs permettent d'estimer l'évolution de la fluidité du trafic, ainsi que le volume d'encombrement provoqué par les « bouchons ». Bien que leur niveau reste trop élevé, on constate en 1981 un certain recul :

	(en heures X kilomètres)		
	1979	1980	1981
Total des 30 premiers points chauds en province	19.597 (100)	20.554 (105)	20.163 (103)
Total des 50 premiers points chauds en Ile-de-France	100.608 (100)	107.796 (107)	104.180 (104)

Toutefois, l'évolution du nombre d'heures perdues durant l'été donne des indications un peu moins favorables. Il est vrai qu'en 1975, avant l'apparition de « Bison futé », le nombre d'heures perdues était de 2 millions pour la même période :

Nombre d'heures	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
	2,00	1,40	0,80	1,00	1,50

Face à cette situation, plusieurs mesures ont été prises :

– soit à l'occasion des petites vacances : il s'agit surtout d'enquêtes menées auprès des automobilistes pour établir les prévisions de départ et formuler les conseils aux usagers par le canal de la presse (opération dite « heure H ») ;

– soit à l'occasion des vacances d'été : en plus des enquêtes, une campagne d'information d'envergure s'appuyant notamment sur la diffusion d'une carte routière est mise en oeuvre (opération dite « Bison Futé ») ;

– soit, tout au long de l'année : il s'agit surtout de mesures touchant l'infrastructure.

1°) Les actions d'information mises en oeuvre à l'occasion des petites vacances.

Six opérations d'information Heure H ont été conduites en 1980, 4 en 1981 et 4 au cours du premier semestre 1982.

Pour chacune de ces périodes une enquête a été menée auprès d'environ 10.000 ménages motorisés afin de connaître leur intention de départs et de retours. Le coût de ces opérations s'est strictement limité au coût des enquêtes puisque les conseils qui en ont découlé ont été diffusés par dossier de presse.

Coût des enquêtes d'information

(en francs)

Enquêtes	1980	1981	1982
Février	270.000	310.000	230.000
Pâques	320.000	220.000	250.000
1er mai	240.000	-	-
Ascension	330.000	230.000	260.000
Pentecôte			
Toussaint	290.000	-	-
Noël - Nouvel An	270.000	-	-
Total	1.720.000	760.000	740.000

Un bilan peut être établi en comparant les encombrements des périodes difficiles de 1980 et 1981 à ceux des périodes difficiles de la dernière année où aucune action d'information n'était menée : 1976 ou 1975 suivant les périodes.

Avant la mise en oeuvre des campagnes d'information le volume des bouchons du jour de pointe moyen représentait 1,9 fois celui de la moyenne journalière annuelle. Ce rapport est tombé à 1,3.

2°) Les mesures prises à l'occasion des vacances d'été (Opération dite Bison futé).

Cette opération présente trois aspects :

- l'étalement dans le temps (heure H),
- l'étalement dans l'espace (itinéraires bis),
- l'accueil et l'information de l'utilisateur.

En 1980, 1981 et 1982, les efforts ont surtout porté sur l'information des chefs d'entreprises pour obtenir un meilleur étalement des congés. En 1982, 8.250 établissements ont été contactés représentant 3.500.000 salariés.

Le budget de l'opération a évolué comme suit :

(en millions de francs)

	1980	1981	1982
Etalement dans le temps	4,55	5,00	4,65
Etalement dans l'espace	4,09	3,60	4,38
Accueil	3,11	3,02	3,64
Total	11,75	11,62	12,82

3°) Les actions sur l'infrastructures.

Elles comportent des contrôles d'accès, des régulations de vitesse, la détection des incidents par télé-surveillance, des informations... Les crédits ont évolué comme suit :

	1979	1980	1981	1982 (provisoire)
Voies rapides urbaines	17,1	25,0	27,0	-
Rase campagne	19,7	30,5	31,9	28,5
Total	36,8	55,5	58,9	-

4°) Le développement des plans de circulation.

Sur un total de 600 villes de plus de 20.000 habitants, à la fin de 1982, 280 villes avaient entrepris de réaliser un plan de circulation et 15 d'entre elles l'avaient achevé.

Il est certain qu'en ce domaine beaucoup est encore à faire, les besoins des villes étant loin d'être satisfaits.

Les aides budgétaires sont attribuées, annuellement, aux régions qui ont pour charge de les répartir entre les différentes communes concernées.

L'aide de l'Etat est fixée au taux de 50 % et est attribuée par le ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation (Direction générale des collectivités locales), et le ministère des Transports (Direction de la sécurité et de la circulation routières et Direction des Transports terrestres).

Les tableaux suivants donnent des précisions sur l'importance des aides budgétaires annuellement accordées depuis 1980. On notera le bas taux de satisfaction.

(millions de francs)

Années	Total des demandes	Total des subventions	Pourcentage de satisfaction
1980	435.326.800	111	25
1981	605.110.000	91,8	15
1982	494.110.668	101,8	-

(millions de francs)

Années	Participation DRCR ou DSCR (Transports)	Subvention DTT (Transports)	Subvention DGCL (Intérieur)	Total
1980	48	15	48	111
1981	38,4	15	38,4	91,8
1982	43,4	15	43,4	101,8

Par ailleurs, en conséquence des décisions gouvernementales en matière de décentralisation, les subventions de la D.T.T. et de la D.G.C.L. seront intégrées en 1983 à la dotation globale d'équipement. Par contre, la participation de la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières était une contribution représentative de l'action de l'Etat sur son propre réseau ; elle sera donc réaffectée en 1983 à deux programmes particuliers :

- un programme d'intervention de l'Etat auprès des collectivités locales qui mettront en place des politiques affirmées d'amélioration de la sécurité routière sur leur territoire ;

- un programme d'investissements de sécurité et d'exploitation sur le domaine routier national en milieu urbain.

C.- LA SECURITE.

Un certain nombre de dotations examinées plus haut et relatives au développement de l'infrastructure (autoroutes, voies rapides urbaines, rase campagne) ou à l'entretien (notamment les renforcements coordonnés) sont en elles-mêmes susceptibles d'apporter une amélioration à la sécurité. Il s'y ajoute un certain nombre d'investissements spécifiques : suppression de points noirs, signalisation horizontale et verticale, glissières de sécurité, éclairage, bornes d'appel d'urgence, points d'arrêt, traitement des sections glissantes...

1°) Les crédits.

Ils ont évolué comme suit :

(en millions de francs)

	1978	1979	1980	1981
Rase campagne	182,6	208,4	299,4	241,1
Voirie urbaine	29,0	36,0	47,3	53,0
Total	211,6	244,4	347,7	294,1

2°) Les mesures prises.

L'amélioration de la sécurité comporte également un certain nombre d'actions réglementaires et administratives très diverses. Certaines d'entre elles peuvent parfois sembler discutables.

La mise en place du dépistage par **alcootest** est une des rares mesures concernant la sécurité routière qui a fait l'objet d'une loi et non d'un décret. Il faut observer à cet effet qu'en 1980 sur 1.751.179 automobilistes contrôlés, 59.459 d'entre eux, soit 3,4 % ont fait l'objet d'un dépistage positif avant vérification par prise de sang. Le procédé reste toujours contestable au regard des libertés. Il faut néanmoins remarquer qu'entre août 1978 et le 31 janvier 1979 – les six mois qui ont suivi la loi – il n'y avait que 0,42 % des automobilistes contrôlés dont le dépistage se révélait positif.

Pour ce qui est de la **ceinture de sécurité** le débat est clos et les exemples étrangers (Suisse et Grande-Bretagne particulièrement) confirment que la ceinture est efficace et contribue à sauver des vies humaines.

Il reste néanmoins que des cas peu nombreux – il est vrai – de « victimes » de la ceinture de sécurité sont à relever. On cite généralement les victimes suite au feu ou à la noyade. Mais si le port de la sécurité est recommandé, son efficacité est néanmoins contestée lorsque le choc est latéral.

Une réserve d'ordre technique et médicale est présentée quant à l'obligation de porter une ceinture de sécurité. Les modèles actuels commercialisés – surtout à enrouleur automatique – tendent à provoquer une gêne incontestable pour les conducteurs (position trop haute des points d'ancrage par rapport à l'épaule du conducteur ce qui a tendance à faire glisser la ceinture vers le cou). La généralisation du harnais de sécurité serait à ce titre préférable.

3°) Le bilan.

Si on peut considérer la période 1973-1978 comme largement positive, puisque le nombre des tués a été ramené de 16.600 en 1972 à 12.100 en 1978, régressant ainsi de 28 % en valeur absolue et, si l'on tient compte de la croissance simultanée du volume de la circulation routière, de près de 40 %, on constate que, depuis lors, les progrès en ce domaine se sont ralentis :

– on enregistre, depuis trois ans, une stabilisation du nombre des tués aux alentours de 12.500, seuil en dessous duquel il semble difficile de descendre avec les moyens jusqu'ici utilisés ;

– la France possède encore un taux de tués aux 100 millions de véhicules/kilomètre de l'ordre de 4,5 ; elle reste largement en-deçà des performances atteintes par les pays les plus avancés en matière de sécurité routière (Etats-Unis, Japon, Suède, Grande-Bretagne, etc...), dont les taux de tués se situent entre 2 et 3.

4°) Les perspectives.

Cette stabilisation du nombre des tués observée sur la période récente doit être rapidement surmontée si l'on veut atteindre l'objectif – très ambitieux – fixé par le Premier ministre lors de la réunion du Comité interministériel de la sécurité routière le 19 décembre 1981 : réduire d'un tiers en cinq ans le taux de mortalité routière.

A l'évidence, les dispositions prises depuis 1972 n'y suffiraient pas. C'est pourquoi, tout en maintenant la totalité du dispositif législatif et réglementaire en vigueur, le Comité interministériel de la sécurité routière, réuni le 13 juillet dernier, a défini de nouvelles approches susceptibles de dépasser la seule impulsion du pouvoir central et de créer les conditions d'une adhésion en profondeur, à tous les niveaux, de l'ensemble des responsables et des usagers aux objectifs du gouvernement, notamment par :

– **une intense mobilisation sociale**, axée sur l'obligation d'effectuer, dès 1983, à l'occasion de chaque accident mortel, une enquête technique visant à en déterminer les causes et à en prévenir la reproduction (programme Réagir) ;

– **une réelle prise en charge locale**, par des concours financiers de l'Etat aux départements et villes de plus de 50.000 habitants s'engageant à mettre en oeuvre des programmes décentralisés de sécurité routière par le financement, par l'Etat, d'actions complémentaires sur le réseau des routes nationales sur présentation de programmes de sécurité engageant au moins 10 % du budget routier départemental ;

– **une refonte du système de formation des conducteurs**, par la mise en place d'une commission nationale chargée de présenter des propositions pour une réforme d'ensemble des structures et des mécanismes. Ces propositions seront soumises au prochain comité interministériel de la sécurité routière, qui se prononcera en outre sur :

– les travaux, en cours, de la commission moto et du groupe de travaux sur la sécurité liée à la circulation des poids lourds ;

– une doctrine rénovée en matière de contrôles et de sanctions ;

– de nouvelles orientations dans le domaine de la recherche ;

– la définition d'une nouvelle stratégie de communication sociale.

5°) Les décisions du Conseil des ministres du 4 août 1982.

– A propos de l'accident de Beaune :

● la mise en place d'une commission d'enquête présidée par M. Vacquier et chargée d'étudier les circonstances et les causes de l'accident où 53 personnes ont péri, de proposer des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière en ce qui concerne les transports collectifs de personnes, le rapport d'ensemble de cette commission devant être rendu public.

– pour tous les usagers :

● l'intensification de l'action de surveillance par les services chargés du contrôle routier notamment en ce qui concerne le respect des vitesses autorisées, les distances de sécurité et les conditions de dépassement ;

● l'aggravation des sanctions et l'alourdissement des amendes déterminées en fonction des ressources des contrevenants ;

● dans un délai de six mois, l'établissement d'un bilan au vu duquel le Gouvernement décidera de nouvelles mesures.

– pour les transports collectifs de personnes :

● l'extension aux véhicules de transport en commun des obligations et des interdictions faites aux poids lourds pour l'utilisation des différentes voies de circulation ;

● conformément aux normes européennes, les durées maximales de conduite autorisées sans arrêt-repas seront ramenées de 5 h à 4 h ;

● l'obligation pour tous les transports collectifs routiers, de faire une démonstration des équipements de secours à bord : extincteurs, issues de secours, etc, au départ de tous voyages d'une longueur significative.

En outre, et selon des modalités qui seront arrêtées après concertation avec les professionnels concernés, les véhicules lourds de transport de personnes ou de marchandises seront obligatoirement équipés d'un limiteur de vitesse (95 KM/h environ) et des restrictions de la circulation des véhicules lourds seront étudiées pour certains axes et pour certaines périodes exceptionnellement chargées.

Évolution du nombre des tués et blessés par accident

	1977	1978	1979	1980	1981
1) Tués :					
- Rase campagne	7.925 (100)	7.306 (92)	7.499 (95)	7.523 (95)	7.613 (96)
- Milieu urbain	5.036 (100)	4.651 (92)	4.698 (93)	4.861 (97)	4.577 (91)
- Ensemble des réseaux	12.961 (100)	11.957 (92)	12.197 (94)	12.384 (96)	12.190 (94)
2) Blessés :					
- Rase campagne	107.491 (100)	99.208 (92)	101.813 (95)	100.256 (93)	99.743 (93)
- Milieu urbain	238.609 (100)	228.532 (96)	234.091 (98)	233.337 (98)	226.108 (95)
- Ensemble des réseaux	346.100 (100)	327.740 (95)	335.904 (97)	333.593 (96)	325.851 (94)

D.- LES CODES EN VILLE.

On sait que l'obligation des codes en villes a été supprimée par décret du 16 juin 1982. Votre Commission ne peut que se féliciter de cette décision qu'elle avait longuement réclamée.

Il est intéressant de constater que pendant la période durant laquelle l'éclairage en feux de croisement en ville a été obligatoire, aucune modification significative des taux d'accidents n'est survenue. Ceci montre bien l'inefficacité de cette réglementation au regard de la sécurité.

Mais la liberté reconnue désormais aux conducteurs en la matière rend nécessaires de **sévères mesures de contrôle de la qualité de l'éclairage des véhicules.**

Le problème est de savoir si l'on peut se limiter sur ce sujet à de simples campagnes d'information et s'il ne conviendra pas de rendre obligatoires les contrôles opérés sur les véhicules.

CHAPITRE III : LES VOIES NAVIGABLES

On rappelle que le présent rapport porte uniquement sur les dépenses d'infrastructures. Les crédits relatifs à la battellerie et au fonctionnement de la navigation sont étudiés dans le rapport de notre collègue Irma Rapuzzi sur le budget des Transports terrestres.

A.- LE TRAFIC.

Le réseau de voies navigables français qui est loin d'être négligeable, n'assure pas le trafic que mériterait le caractère économique du transport par voie d'eau.

Après avoir crû jusqu'en 1969, s'être stabilisé de 1969 à 1974, le trafic fluvial a subi de plein fouet le ralentissement de l'activité, chutant de 13 % en 1975, plus modestement en 1976 et 1977. Les années 1978 et 1979 ont vu un très léger redressement mais en 1980, le trafic a baissé de 0,3 % en tonnes.

En 1981, la chute est encore plus importante : - 9,4 % en tonnes. Cette évolution semble se poursuivre en 1982 (- 10,5 % sur les six premiers mois en rythme annuel).

Par produits, l'évolution récente du trafic se présente comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**Évolution du trafic en milliers de tonnes
par groupes de marchandises (Rhin et Moselle compris)**

Groupes de marchandises	1980 (Mt)	1981 (Mt)	Variation en % 1980-1981	1982 (6 mois) (Mt)	Variation en % 1982-1983
Produits agricoles	9,50	9,16	- 3,6	3,98	- 15,7
Denrées alimentaires et fourrages	3,83	3,69	- 3,7	1,69	- 7,8
Combustibles minéraux solides	11,13	10,13	- 9	4,14	- 16,5
Produits pétroliers	18,39	14,83	- 19,4	6,98	- 5,8
Minerais et déchets pour la métallurgie	3,02	2,65	- 11,3	1,33	- 10,7
Produits métallurgiques	3,62	3,24	- 10,4	1,65	+ 6,8
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	38,15	35,68	- 6,5	15,85	- 10
Engrais	2,29	2,04	- 11,1	1,04	- 1,1
Produits chimiques	1,70	1,66	- 2,5	0,76	- 15,9
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	0,56	0,46	- 8	0,23	- 6,6
Total	92,19	83,57	- 9,4	37,66	- 10,1

La part de la voie d'eau dans l'ensemble du transport de marchandises ne cesse de régresser au profit principal de la route comme le montre le tableau ci-dessous :

Répartition du trafic de marchandises

(en % du total)

	1976	1977	1978	1979	1980
Chemin de fer	34,2	33,5	33,1	32,8	32,1
Routes	41,9	43,3	43,9	43,9	45,3
V.N.	6,1	5,7	5,7	5,5	5,6
Oléoduc	17,8	17,5	17,2	17,66	17,0
Total	100	100	100	100	100

Nota : Ces pourcentages expriment la part des trafics effectués par les différents modes de transports en tonnes/kilomètres.

D'ailleurs, le transport fluvial est plus utilisé chez nos partenaires européens du Nord de l'Europe, qui développent autour du Rhin et des fleuves adjacents un réseau navigable moderne et cohérent.

Par rapport à l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres (route, rail et voie navigable), le trafic fluvial représente :

- 40 % des tonnes transportées pour les Pays-Bas ;
- 20 % pour la Belgique ;
- 10 % pour la République fédérale d'Allemagne ;
- et seulement 5 % pour la France.

Et cependant, la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises pourrait être plus grande : la plupart des voies navigables sont très loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de chemin de fer commencent à l'être. Des terrains industriels sur berges sont disponibles, sur des axes économiques importants où les chefs d'entreprise sont assurés de pouvoir choisir en permanence le moyen de transport le mieux adapté à leurs problèmes particuliers, grâce à l'option offerte par la voie d'eau. De plus, les voies à grand gabarit présentent le plus grand intérêt pour le déplacement des masses indivisibles lourdes et encombrantes, tels les éléments pré-assemblés d'une usine. L'emploi de barges, et même d'automoteurs permet de réaliser des stockages flottants à bon compte. Enfin, le transport des marchandises par voie d'eau se fait en site propre. Il n'apporte aucune gêne à d'autres activités humaines et cela est particulièrement sensible pour la desserte des grandes agglomérations urbaines.

Dans la conjoncture actuelle, les considérations relatives à l'environnement et à la crise de l'énergie devraient amener un développement notable du transport fluvial.

B.- LA PREPARATION DU SCHEMA DIRECTEUR.

Face à la sous-utilisation de la voie d'eau en France il était apparu depuis longtemps qu'un plan d'ensemble était nécessaire. Dès la préparation du VIème Plan, l'élaboration d'un **schéma directeur des voies navigables**, analogue à celui adopté pour les routes, avait été envisagé. La mise en oeuvre en a été, à de nombreuses reprises, différée, tant au cours du

VIème Plan que lors de la préparation du VIIème Plan. On aurait pu penser qu'après la crise de l'énergie de 1974, le besoin d'un schéma directeur se ferait plus pressant. Dans son avis du 26 octobre 1976 consacré aux « Perspectives du transport fluvial en regard des impératifs nouveaux de développement économique et d'amélioration du cadre de vie », le Conseil économique et social plaçait ce schéma directeur au centre du dispositif destiné à développer la navigation fluviale.

Dans un premier temps le précédent Gouvernement a semblé favorable à un tel schéma directeur : en septembre 1977, le Ministre de l'Équipement et de l'aménagement du territoire déclarait que « les travaux relatifs à l'établissement du schéma directeur des voies navigables devraient être terminés à la fin de l'année 1977 ». Puis, parallèlement à la réduction des crédits consacrés aux voies navigables, il est apparu que le schéma directeur serait remplacé par un simple « plan de travail à 5 ans » aux ambitions beaucoup plus modestes.

Il faut donc se féliciter de ce que la préparation d'un schéma directeur des voies navigables soit en cours, sur les bases des propositions de la Commission Grégoire. La Commission devrait achever ses travaux à la fin de l'année 1982 de façon que le schéma directeur puisse s'intégrer au IXème Plan. Votre Commission des finances insiste pour qu'un tel schéma fasse preuve d'ambitions. Ainsi il serait souhaitable que soient repris, avec nécessairement des ordres de priorité à déterminer, les grands projets élaborés ces dernières années comme les liaisons Rhin-Rhône mais aussi Seine-Nord et Seine-Est sans oublier le projet d'aménagement de la Garonne pour lequel votre rapporteur a déposé une proposition de loi. Un tel aménagement, en permettant le transport des pondéreux dans des zones jusqu'ici peu accessibles, serait susceptible de susciter un développement économique important dans une région encore peu industrialisée.

Il est heureux à cet égard que le plan de protection et d'aménagement de la Garonne établi à partir du rapport de M. l'Ingénieur général Ponton ait été approuvé par le Comité interministériel pour la qualité de la vie du 9 février 1982.

Il s'agit d'un plan décennal se plaçant dans le cadre du plan Grand Sud Ouest et portant sur la défense contre les eaux, le relèvement des étiages, l'assainissement et la protection de l'environnement.

Le redressement susceptible d'être opéré au cours des prochaines années ne sera pas malvenu car notre pays possède un réseau bien infé-

rieur à ceux des pays de l'Europe du Nord, mais n'a cessé d'accroître son retard comme le montre le tableau ci-dessous qui compare les dépenses d'infrastructures de quatre pays du Marché commun de 1975 à 1979 (jusqu'en 1982 la tendance n'a pu que s'accroître, les dépenses de la France s'étant fortement réduites) :

	Pays-Bas	Belgique	France	R.F.A.
1975	69	76	98	210
1976	74	92	66	212
1977	63	124	74	234
1978	64	111	65	266
1979	49	118	68	294

Source : C.E.E.

C.- L'ENTRETIEN.

Au titre des dépenses ordinaires on ne trouve plus qu'une rubrique, l'entretien, les dépenses relatives à l'exploitation ayant été transférées au budget des transports terrestres.

Pour mémoire, on précisera que les frais de personnel figurent soit à la section commune du budget des Transports, soit pour l'essentiel au budget du ministère de l'Urbanisme et du logement.

La progression des crédits relatifs à l'entretien des voies navigables a toujours été irrégulière : faible progression en 1979, forte progression en 1980. En 1981, la majoration couvrait l'augmentation des coûts (+ 13,2 %) ; elle s'est accélérée en 1982 et 1983 comme le montre l'évolution depuis 1978 des crédits (en millions de francs courants) :

- 1978 : 41,9

- 1979 : 44,0

- 1980 : 61,3

- 1981 : 69,4

- 1982 : 86,24

- 1983 : 96,24

Un effort significatif a donc été entrepris qui a permis une augmentation de 24,3 % de 1981 à 1982. Cet effort sera poursuivi en 1983.

Parallèlement, une nouvelle ligne budgétaire intitulée « Grosses réparations » a été créée en 1979. Sa dotation complète les crédits d'entretien et permet de réaliser de gros travaux de réparations rendus nécessaires par les retards accumulés au niveau de l'entretien courant.

L'évolution des dotations affectées à cette ligne est la suivante (en milliers de francs courants) :

- 1979 : 20
- 1980 : 14
- 1981 : 36
- 1982 : 40
- 1983 : 50

Ces crédits doivent permettre de faire face aux augmentations de coûts et même assurer une légère amélioration du volume d'entretien et votre Commission des finances s'en félicite. Toutefois, ils restent modestes pour faire face aux besoins importants résultant de la dégradation progressive de nombreux canaux.

D.- L'EQUIPEMENT.

1°) Les crédits d'équipement des voies navigables.

Si l'on met à part les grosses réparations évoquées ci-dessus, les subventions pour les ports fluviaux et les problèmes de l'eau, les autorisations de programme consacrées strictement à l'équipement des voies navigables ont été en forte diminution pendant de nombreuses années :

- 409 millions de francs en moyenne 1975-1976 (y compris le plan de soutien de septembre 1975) ;
- 361 millions de francs en moyenne 1977-1978 (y compris le Fonds d'action conjoncturelle) ;

– 345 millions de francs en moyenne 1979-1980 (y compris les mesures de soutien d'août 1979) ;

– 251 millions de francs en 1981 (Fonds d'action conjoncturelle compris) ;

– 299 millions de francs en 1982.

L'augmentation observée en 1982, soit + 19,1 % marque un effort de redressement louable. Toutefois, par rapport aux années antérieures, la dotation paraît encore faible.

Le budget de 1983, comme celui de 1982, est un budget de transition dans l'attente de l'élaboration du schéma directeur. En autorisations de programme, il s'élève à 331,5 millions de francs, soit une **progression de 10,9 %** par rapport à 1982. Avec les grosses réparations (50 millions de francs en 1983), l'augmentation est de 18,7 %.

2°) Le programme de travaux.

Le caractère transitoire de ce budget se manifeste dans le choix des opérations retenues pour l'année 1982 :

– aucun crédit n'est prévu pour la liaison Saône-Rhin dans l'attente d'une réflexion sur la place de Rhin-Rhône dans le schéma directeur ;

– la poursuite des autres actions entreprises ces deux dernières années est assurée en vue d'aboutir rapidement à leur achèvement ;

– aucune autre grande opération n'est actuellement entamée, qu'il s'agisse de Seine-Est, de Seine-Nord ou de la Garonne.

Le tableau ci-après indique la nature et le coût des opérations programmées en 1983.

Nature des opérations	Coût budgétaire (en millions de F)
1. Restauration du réseau à grand gabarit	30
2. Restauration et rénovation du réseau Freycinet	81,9
3. Réparations ponctuelles dans le tunnel du Rove	10
4. Réparations en urgence	15
5. Catégorie II, embranchements fluviaux et études centrales	25
6. Automatisation d'écluses, réfection de chemins de halage	30
Total	191,5
7. Investissements :	
- Liaisons avec la Belgique	40
- Achèvement de Rhône-Fos-Bouc	30
- Saône-Rhin (études et acquisitions d'opportunité)	18
- Amélioration de Rhône-Sète	17
- Dérivation du pont de Mâcon (acquisitions)	5
- Liaison fluviale du port de Dunkerque Ouest	75
- Etudes Seine-Nord	5
Sous-Total	190
Total chapitre 53-45	<u>381,5</u>

Les principaux objectifs visés sont les suivants :

- la poursuite de l'effort de restauration du réseau utile,

- la poursuite des opérations d'investissement engagées. Il s'agit de l'amélioration des liaisons avec la Belgique et du canal du Rhône à Sète, de l'achèvement des travaux du canal Rhône-Fos-Bouc et la continuation des travaux de raccordement du port ouest de Dunkerque au canal Dunkerque-Valenciennes,

– l'engagement au niveau des acquisitions foncières de la dérivation du pont de Mâcon,

– l'engagement d'un nouveau programme, à hauteur de 30 millions de francs, de modernisation de l'exploitation des canaux (automatisation d'écluses, etc).

La plupart des opérations importantes actuellement en cours est destinée à accroître la capacité de canaux pour améliorer la desserte des ports maritimes et faciliter les exportations. C'est le cas en particulier de la desserte du port ouest de Dunkerque mais aussi de Rhône-Fos et du dragage de l'Escaut vers la Belgique.

Les crédits destinés à la restauration de sections partielles du réseau à grand gabarit, comme du réseau Freycinet sont en amélioration mais restent globalement limités.

Le tableau page suivante résume les principales évolutions de crédits pour les trois dernières années et pour 1983 en mentionnant les fonds de concours obtenus principalement des collectivités locales concernées.

Quelques opérations méritent un bref commentaire.

– **La liaison Rhône-Fos** pour laquelle 298 millions de francs de crédits ont été engagés depuis l'origine devrait être mise en service en 1983. Il est prévu 30 millions de francs en 1983 pour solder l'opération.

– **L'aménagement de la Saône** a bénéficié de 150 millions de francs de crédits permettant un gabarit de 4.000 tonnes jusqu'à Chalon-sur-Saône, à l'exception du franchissement du pont de Mâcon qui reste un point noir et pour lequel il est prévu la réalisation d'un canal de dérivation dans la plaine de l'Ain.

– Le programme triennal de 1977 d'allongement des écluses du **canal du Midi** s'achèvera avec l'ouvrage de Fonserannes financé à 60 % par l'Etat et à 40 % par les trois régions concernées. Aucune opération nouvelle n'est prévue à ce titre en 1983.

– Bien que la France ait versé sa contribution, **la chute de Neuburgweier**, dernier ouvrage sur le Rhin franco-allemand a été ajourné « sine die ». Un nouveau financement est recherché.

Evolution des crédits d'équipement des voies navigables

(en millions de francs)

	1980			1981			1982 (prévision)			1983 (provisoire) (1)		
	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours	Total	Etat	Fonds de concours (1)	Total
Restauration												
1. Opérations de sécurité	30,8	-	30,8	40	-	40	40	-	40	50	-	50
2. Restauration du réseau à grand gabarit	45,9	2,0	47,9	56	7,5	63,5	48,5	3	51,5	30	-	30
3. Restauration et rénovation du réseau Freycinet	61,8	10,8	72,6	39,1	24,6	63,7	72,6	30	102,6	81,5	35	116,5
SOUS-TOTAL A	138,5	12,9	151,3	135,1	32,1	167,2	161,1	33	194,1	161,5	35	196,5
Investissements												
- Liaison Nord-Belgique	53,6	11,1	64,7	36,8	8,0	44,8	49	16,5	65,5	40	10	50
- Canal du Rhône à Sète	2,0	1,0	3,0	4,0	-	4,0	15	6,6	21,6	17	9	26
- Desserte du port ouest de Dunkerque	-	-	-	-	-	-	50	13	63	75	37,5	112,5
- Rhône-Fos	91,6	-	91,6	58,8	-	58,8	10,5	1,4	11,9	30	-	30
- Saône	21,6	2,5	24,1	11,9	0,3	12,2	8,6	1,4	10	5	-	5
- Canal du Midi (Fonserannes)	-	-	-	19,4	8,6	28	-	-	-	-	-	-
- Saône-Rhin	15,1	-	15,1	14,6	-	14,6	17	-	17	18	-	18
- Seine-Nord (Etudes)	-	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3	5	-	5
SOUS-TOTAL B	183,9	14,6	198,5	145,5	16,9	162,4	150,4	38,9	189,3	190	56,5	246,5
- Modernisation des moyens d'exploitation	7,1	-	7,1	11,2	-	11,2	10	-	10	30	-	30
TOTAL	348,5	27,4	375,9	291,8	49,0	340,8	321,5	71,9	393,4	381,5	91,5	473

(1) Il s'agit encore de simples hypothèses.

- Concernant la **liaison Saône-Rhin**, les dépenses engagées en 1981, prévues pour 1982 et 1983 se répartissent comme suit :

(millions de francs)

	1981	1982	1983
Etudes	13,03	12	8
Acquisitions foncières d'opportunité	4,49	5	10
Total.....	17,52	17	18

3°) Les ports fluviaux.

Longtemps fixés à 9 millions de francs (sauf en 1980 où 6 millions de francs ont été ajoutés, représentant la part de l'Etat dans la reconstruction de la passerelle des Arts à Paris), les crédits pour les ports fluviaux ont été fixés à 10 millions de francs en 1982 et en 1983, dont 2 destinés aux infrastructures de plaisance.

4°) L'érosion des berges.

Les crédits pour la protection contre l'érosion des berges sont dérisoires et, de plus, diminuent en 1983 (4,8 millions de francs en 1983 contre 6 millions en 1982). Devant la détérioration parfois très rapide de certaines berges, les communes se trouvent bien démunies et ne peuvent y faire face sans aide suffisante de l'Etat. **Votre Commission s'est élevée avec force contre cette situation.**

DISPOSITION SPECIALE

Article 67 bis (nouveau)

Texte de l'article

I. L'établissement public à caractère administratif dénommé Service national des examens du permis de conduire, créé par l'article 89 de la loi de finances pour 1968 n° 67-1114 du 21 décembre 1967) est supprimé à une date et dans des conditions qui seront fixées par décret.

II. Les modalités selon lesquelles, jusqu'à ce que la suppression de l'établissement devienne effective, ses attributions seront transférées à l'Etat et ses agents mis à la disposition de l'Etat, seront fixées par décret.

Commentaires

Cet article résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée Nationale sur proposition du gouvernement. Il tend à décentraliser le Service national du permis de conduire.

Le Service National des Examens de Permis de Conduire, en effet, est confronté à des difficultés de gestion dues à l'existence d'une organisation trop centralisée pour lui permettre dans les meilleures conditions d'organiser le travail des inspecteurs et d'assurer l'inscription et la vérification des dossiers de plusieurs dizaines de milliers de candidats.

La solution à ces difficultés consiste à intégrer les moyens du SNEPC dans ceux des administrations concernées par les attributions exercées. Cette réforme doit permettre des économies de fonctionnement tout en améliorant la qualité du service rendu à l'usager.

C'est ce que permet le présent article qui prévoit en outre que, pendant la période transitoire précédant la suppression effective de l'établissement, ses attributions seront transférées à l'Etat et ses agents mis à la disposition de l'Etat.

Au cours de sa séance du 26 octobre 1982, la Commission a procédé sur le rapport de M. Henri Caillavet, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1982 du ministère des transports (routes et voies navigables).

La Commission a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat le budget des Transports (routes et voies navigables).

ANNEXE

**Liste des opérations du Fonds spécial des grands travaux
dans le domaine de la circulation urbaine.**

Nord :

- Lille
 - carrefour Pasteur : aménagement
 - voie rapide Lille-Roubaix-Tourcoing
 - rocade Nord-Ouest
- Dunkerque
 - élargissement à 2 x 2 voies de la RN 1 à la sortie ouest de la ville pénétrante de Dunkerque. 2ème section.
- Saint-Omer - Arques
 - déviation de Jemont (liaison Marpent-Belgique)

Picardie :

- Soissons
 - déviation est, section sud
- Amiens
 - rocade nord-est

Région Ile-de-France :

- Mery-Mériel
 - déviation RN 322
- Brie-Comte-Robert
 - déviation RN 19
- G. 4 : section RN 12-RN 34
 - grande rocade de l'Ile-de-France
- G. 4 : section A 4-CD 10 P
 - grande rocade de l'Ile-de-France
- Choisy-le-Roi
 - A 86 - Liaison A 1-A 6
- A 3 à Romainville
 - protection contre le bruit
- Puiseux-Pontoise
 - RN 14 déviation
- St-Quentin-en-Yvelines
 - déviation de St-Cyr-l'Ecole

Centre :

- Argenton/Creuse
 - déviation
- Chartres
 - déviation nord-ouest
- Châteauroux
 - rocade - aménagements complémentaires
- Orléans
 - RN 20 élargissement à Saran (rocade nord d'Orléans)
- Bourges
 - rocade est

Haute-Normandie :

- Rouen
- Darnetal
- Le Havre
- Dieppe
- contournement est
- déviation
- passage souterrain
- liaison Le Havre-A 13
- voie nouvelle d'accès au port

Basse-Normandie :

- Valognes
- Alençon
- déviation
- déviation nord

Bretagne :

- Brest
- Rennes
- Quimper
- Dinan
- pénétrante nord
- rocade nord
- déviation est
- déviation

Pays de la Loire :

- Angers
- Fontenay-le-Comte
- Saumur
- Nantes
- 4ème pont sur la Maine
- déviation
- déviation
- rocade ouest : franchissement de la Loire à Chevre
- échangeur de Bellevue
- pénétrante sud

Poitou-Charentes :

- La Rochelle
- Angoulême
- rocade est
- déviation de Girac à la Couronne

Limousin :

- Limoges
- Brive
- Tulle
- déviation
- déviation section sud
- déviation est

Aquitaine :

- Bordeaux
- rocade rive gauche-section nord
- liaison aéroport-rocade

Mont-de-Marsan

- Agen
- Pau
- rocade
- liaison A 61-Agen par le Pont de Beauregard
- voie Philippon

Midi-Pyrénées :

- Toulouse
- Decazeville
- Albi
- Montauban
- Rodez
- Cahors
- contournement ouest
- déviation
- rocade
- rocade
- rocade l'Auterne
- déviation

- Grasse
- Avignon
- Toulon

Corse :

- Bastia
- Sartène-Bonifacio

DOM-TOM :

Martinique :

- Fort-de-France

- liaison Cannes-Grasse
- rocade est, section CD 53, NR 100
- sortie nord-est de Toulon

- boulevard du Fango
- aménagement de la RN 196

- rocade (opération à maîtrise d'ouvrage locale)

N.B. : participation forfaitaire et non conductible

Guadeloupe :

- Pointe-à-Pitre

- RN 4 entre Pointe-à-Pitre et Gosier

Réunion :

- Saint-Pierre

- RN 83 entre Saint-Pierre et Letampon

Guyane :

Kourou

- RN 1 dans le prolongement de la déviation Ariane.