

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1969, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IV

Equipement et Logement.

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 15), 360 (tome VIII) et in-8° 42.

Sénat : 39 et 40 (tomes I, II et III, annexe 12) (1968-1969).

Lois de finances. — Equipement - Routes - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les routes.	
A. — Entretien	5
B. — Le Fonds routier.....	6
C. — Principaux travaux en cours ou prévus.....	10
• 1° Autoroutes	10
2° Le réseau national.....	11
D. — Les accidents de la route.....	13
II. — Les voies navigables.	
A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.....	18
B. — Principaux travaux entrepris.....	19
C. — Activité de la navigation intérieure en 1967 et 1968.....	22

I. — LES ROUTES

A. — ENTRETIEN

Les crédits d'entretien des routes nationales qui avaient sensiblement et régulièrement augmenté depuis 1960 diminuent légèrement pour l'exercice à venir — 548,2 millions de francs en 1969 contre 549,8 en 1968 — ce que nous ne pouvons que regretter, compte tenu du renchérissement général du coût des travaux et du mauvais état de nombreuses voies.

En raison de l'insuffisance de la cadence de réfection des chaussées, on risque donc de voir se reproduire à l'occasion d'un hiver rigoureux des catastrophes telles que celles qui ont affecté l'ensemble de notre réseau en 1957.

Sans méconnaître la nécessité de réaliser des économies, nous répétons une fois encore que l'entretien devrait bénéficier d'une priorité absolue sur toute autre dépense, fut-elle de modernisation d'un réseau qui a pourtant le besoin le plus urgent d'être adapté à une circulation appelée encore à doubler d'ici 1980.

En ce qui concerne l'emploi de ces crédits, il convient d'établir tout d'abord une différence entre le strict entretien, c'est-à-dire les réparations effectuées au jour le jour en fonction des besoins, le renforcement des chaussées, opération d'ensemble réalisée suivant un plan préétabli et, l'exploitation et le service d'hiver (déneigement, sablage, etc).

Pour les opérations de renforcement des chaussées, votre commission prend acte de la politique nouvelle adoptée par notre direction des routes, tendant à *concentrer ses efforts sur quelques grands axes routiers* particulièrement chargés et vulnérables. On espère ainsi pouvoir être assuré du maintien de liaisons routières continues quelles que soient les intempéries.

Les premiers itinéraires à bénéficier de ces travaux seront : Paris—Strasbourg, Colmar—Belfort, Besançon—Chalon-sur-Saône et Versailles—Dreux.

Votre commission ne saurait clore ce chapitre sans redire également son regret de la dotation insuffisante du service d'hiver chargé notamment des opérations de déneigement et de sablage des routes, service dont chacun apprécie le travail mais dont les moyens sont trop souvent limités.

B. — LE FONDS ROUTIER ET LES CREDITS D'EQUIPEMENT

1° Le Fonds routier.

Le prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants routiers, qui était passé par paliers successifs de 7,7 % en 1960 à 13 % en 1967 et 16,40 % en 1968, va s'élever pour 1969 à 17 %.

Compte tenu de la majoration récente de la taxe, ce prélèvement procurera une recette de 1.857 millions de francs contre 1.567 en 1968 et 1.318 en 1967. Cependant, cette somme est encore insuffisante pour couvrir l'ensemble des besoins d'équipement et se trouve complétée, d'une part, par des crédits budgétaires et, d'autre part, par l'emprunt.

Il faut bien reconnaître que cette limitation systématique des ressources du Fonds à un niveau inférieur au total des crédits de modernisation des routes enlève à ce compte d'affectation spéciale son caractère originel, ce qui ne saurait nous étonner connaissant l'opposition du département des finances à cette formule.

En fait, tout se passe même comme si ce Fonds avait disparu, aucune relation directe n'existant plus depuis plusieurs années entre le produit de la taxe intérieure sur les carburants et les dotations affectées aux travaux routiers.

2° Les crédits d'équipement.

La moyenne des crédits d'équipement routier prévue au Plan qui s'élève, rappelons-le, à 2.960 millions de francs, toutes voiries comprises, n'est toujours pas atteinte et on constate même une légère régression des autorisations de programme qui passent de 2.711,1 millions de francs à 2.698,7. En ce qui concerne les crédits de paiement, l'évolution est, il est vrai, différente puisque ceux-ci, en progression sensible, atteignent 2.608 millions de francs contre 2.314,5 pour l'exercice 1968.

Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui certain que les objectifs du V^e Plan ne seront pas atteints et le Ministre de l'Équipement l'a lui-même déploré tout en faisant état de la nécessité d'opérer, en raison des circonstances, de sévères compressions sur les postes budgétaires jugés non prioritaires.

Nous allons voir maintenant comment se répartissent ces investissements.

Volume et répartition des crédits d'équipement.

Si l'on considère, tout d'abord, les sources de financement, les autorisations de programme et les crédits de paiement se répartissent comme suit (en millions de francs).

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Fonds routier	1.988	1.857
Crédits budgétaires :		
Équipement	219,5	199,5
Intérieur	57	50
Économie et Finances (charges communes) ..	74,2	50
Emprunts	360	465
	2.698,7	2.621,5

Plus significative encore apparaît l'affectation de ces crédits par nature d'opérations, celle-ci s'établissant de la manière suivante :

1. — CRÉDITS D'ENGAGEMENT

a) *Voirie nationale.*

	1968	1969
Autoroutes de liaison.....	1.020	500
Réseau de rase campagne.....	480	590
Pont du réseau national.....	20	10
Voirie en milieu urbain.....	984	1.120
Avances aux sociétés concessionnaires.....	40	50

b) *Voirie locale (1).*

Reconstruction des ponts.....	17	17
Voirie départementale.....	50	60,5
Voirie communale.....	68	70
Voirie en milieu urbain.....	144	150

On peut constater, à la lecture de ces chiffres, un report notable des crédits sur la voirie nationale en milieu urbain, comprenant d'ailleurs les autoroutes de dégagement alors que les dotations concernant les autoroutes de liaison sont notablement réduites.

Une telle politique ne manque pas de bons arguments car il n'est pas contestable que le réseau est, dans les agglomérations et leur périphérie, beaucoup plus chargé qu'en rase campagne. Toutefois, nous pensons que le fait de mesurer l'ampleur des travaux à entreprendre à l'échelle du trafic existant présente le double inconvénient de favoriser une fois de plus les régions riches surpeuplées et actives au détriment des autres, en aggravant par là la centralisation contre laquelle on voudrait précisément lutter, et de faire fi du rôle d'incitation économique que peut avoir une liaison routière moderne.

(1) Non compris la subvention pour la voirie locale inscrite au budget de l'Intérieur et le crédit prévu pour l'équipement des grands ensembles (charges communes).

Tout en admettant que la pénurie financière actuelle ait pu conduire le Gouvernement, d'une part, à parer au plus pressé dans les zones les plus congestionnées et, d'autre part, à substituer à des autoroutes de rase campagne fort coûteuses des « voies rapides » nettement moins chères, nous sommes persuadés qu'il ne peut s'agir que d'une solution provisoire et nous souhaitons très vivement que ces liaisons soient réalisées de façon à pouvoir être ultérieurement incorporées dans le réseau autoroutier. Malgré les progrès réalisés dans ce domaine on nous permettra de rappeler, en effet, qu'au regard de sa surface, la France n'occupe encore que le huitième rang en Europe occidentale pour les autoroutes avec 1,8 kilomètre par 1.000 kilomètres carrés contre 21,8 aux Pays-Bas, 15,2 en Allemagne, 8,1 en Italie et 4,1 en Grande-Bretagne.

2. LES CRÉDITS DE PAIEMENT

La répartition de ces crédits est évidemment moins significative, ces dotations traduisant simplement la poursuite des efforts entrepris précédemment sur l'ensemble du réseau.

Quoi qu'il en soit, leur répartition s'établit comme suit :

<i>a) Réseau national.</i>	1968	1969
Autoroutes de liaison.....	938	974,9
Réseau national en rase campagne.....	544	541,1
Reconstruction de ponts.....	20	12
Voirie nationale en milieu urbain.....	340	652
Avances aux sociétés d'autoroutes.....	40	50
<i>b) Voirie locale (1).</i>		
Voirie départementale.....	50	55
Voirie communale.....	65	68
Voirie en milieu urbain.....	123	138
Ponts détruits.....	12	17

(1) Non compris les crédits inscrits aux budgets de l'intérieur et des charges communes, soit 170 millions de francs en 1968 et 100 millions de francs en 1969.

C. — PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS
CONCERNANT LES AUTOROUTES
ET LE RESEAU NATIONAL « CLASSIQUE »

1° Autoroutes.

Les sections d'autoroute mises en service au cours de l'année 1968 se présentent comme suit :

Autoroutes de liaison.

Paris—Lyon—Anse-Limonest (Nord de Lyon)	12 km.
Lyon—Marseille—Logis-Neuf—Orange	60
Montpellier—Nîmes	34
Autoroute de Normandie—Chaufour—Vieux-Rouen	32
	—
Total	138 km.

Autoroutes de dégagement.

Vitrolles—Les Pennes-Mirabeau	10 km.
Déviations de Pontoise	6
Champigneulles—Frouard (Meurthe-et-Moselle)	3
Déviations de Montbéliard	2
Est de Saint-Etienne—Firminy	2
Rocades Ouest et Sud de Grenoble	6
Sortie Ouest de Toulon	1
	—
Total	30 km.

Total général..... 168 km.

Compte tenu de ces mises en service, la longueur totale de notre réseau autoroutier atteindra au 31 décembre 1968 : 1.133 km.

Les principales liaisons actuellement réalisées, ou sur le point de l'être, concernent :

- l'autoroute Paris—Lyon : 240 kilomètres (dont 216 pour Paris—Avallon) ;
- l'autoroute Lyon—Marseille : 249 kilomètres (dont 227 pour Lyon—Bonpas) ;
- Paris—Lille : 212 kilomètres ;
- et Paris—Vieux-Rouen : 97 kilomètres.

Au cours des années 1969 et 1970, les mises en service se poursuivront à une cadence plus rapide et notre réseau autoroutier atteindra à la fin de la dernière année du V^e Plan *1.529 kilomètres*.

Nous noterons également qu'à ce moment auront été complètement réalisées les liaisons Paris—Lyon, Lyon—Marseille et Paris—Rouen.

Tout en se réjouissant de ces perspectives, votre commission rappelle que la France conservera le retard qu'elle a pris sur ses partenaires du Marché commun, en particulier l'Italie, qui poursuit très activement ses travaux sur la côte Adriatique et au Sud de la péninsule et disposera ainsi de 3.500 kilomètres d'autoroutes en 1970.

A titre d'information, rappelons que la situation du réseau autoroutier se présentait, comme suit, en Europe occidentale, au 1^{er} octobre 1968 :

Allemagne fédérale	3.776 km.
Italie	2.443
France	1.013
Grande-Bretagne	941
Pays-Bas	730

2° Le réseau national.

Les principaux travaux de modernisation en cours ou prévus pour 1969 concernent des élargissements de chaussées, des déviations, des aménagements de carrefours et des suppressions de passages à niveau.

En ce qui concerne les élargissements de chaussées, notre services des Ponts et Chaussées a ouvert, sur plusieurs grands axes routiers, de nombreux chantiers et, compte tenu des travaux qui seront réalisés en cours d'année, la longueur des routes à quatre, trois et deux voies s'établira comme suit au 31 décembre 1968 :

Routes à quatre voies.....	910 km.
Routes à trois voies.....	4.823 km.
Routes à deux voies.....	75.128 km.

Suivant les renseignements que nous avons pu recueillir, l'intention de notre Direction des routes serait de procéder, sur les principales liaisons, et en particulier sur celles où la réalisation d'une autoroute n'est pas envisagée à court terme, à l'élargissement à trois ou quatre voies de tronçons de 4 à 5 kilomètres afin d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter la formation de « bouchons » trop importants.

Votre commission, qui a souvent manifesté sa réserve concernant les routes à trois voies, admet toutefois cette solution comme un pis aller dans tous les cas où l'emprise routière se révèle insuffisante.

Elle se permet cependant d'insister à nouveau pour que la formule de la chaussée à quatre voies soit retenue chaque fois qu'il est possible et, en particulier, lorsque le profil de la route réduit la visibilité.

Ces travaux de normalisation nous conduisent, par ailleurs, à aborder le problème des *voies rapides* dont le fondement juridique vient d'être établi par un projet de loi récemment déposé à l'Assemblée Nationale.

Pour justifier son initiative, le Gouvernement fait état de la nécessité de définir entre le réseau traditionnel accessible aux riverains en n'importe quel point et les autoroutes isolées du milieu environnant et réservées à certains véhicules, une catégorie des voies nationales, départementales ou communales, dont les accès seront limités et qui pourront être interdites à certains usagers.

Le caractère de « voie rapide » s'appliquera notamment et de façon, semble-t-il, automatique, aux déviations établies pour contourner les agglomérations.

Mais la lecture de l'article 6 du projet de loi nous apprend par ailleurs, et ceci déborde singulièrement de l'objet général du texte, que « les portions de routes nationales dont le maintien dans la voirie nationale ne se justifie pas en raison de l'ouverture d'une voie nouvelle... » pourront être classées dans le réseau départemental ou communal.

Votre commission, qui reconnaît l'intérêt du nouveau statut juridique ainsi proposé, serait heureuse d'obtenir des précisions sur les conditions dans lesquelles seront appliquées les dispositions de cet article et désirerait notamment savoir si ce dernier ne permettrait pas en fait de déclasser un kilométrage important de routes nationales en prenant prétexte, par exemple, de la création d'une autoroute.

Nous nous permettons, par ailleurs, d'indiquer que l'appellation de « voie rapide » nous paraît mal choisi, s'agissant de voies sur lesquelles la vitesse sera souvent limitée. Nous croyons que le nom de route express avait été précédemment retenu. Ne serait-il pas possible d'y revenir ?

Ces réserves faites, nous nous réjouissons de la sensible augmentation des dotations concernant le réseau national de rase campagne, qui fut jusqu'ici le grand oublié du V^e Plan, mais nous constatons qu'en dépit de ce redressement tardif, le taux de réalisation intéressant cette voirie ne sera, sur la base des dotations prévues, que de 46,2 % à la fin de 1969, contre 75,4 % pour les autoroutes interurbaines.

D. — LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

1° Bilan 1967 et premières indications pour 1968.

En dépit des rappels renouvelés à la prudence, le bilan des accidents de la route s'est encore aggravé sensiblement ainsi qu'il ressort de la comparaison suivante entre les chiffres de 1967 et ceux de 1966.

	1966	1967
Nombre d'accidents corporels.....	197.177	221.178
Nombre de tués.....	12.158	12.751
Nombre de blessés.....	290.109	305.775

Toutefois, si l'on tient compte d'une augmentation de la circulation qui est évaluée à 8,5 %, le nombre des tués et des blessés par 100 millions de véhicules/kilomètre est resté au niveau respectif de 8,4 et de 200 en 1966.

Pour 1968, nous ne disposons encore que des résultats partiels suivants concernant les trois premiers trimestres, chiffres que nous avons rapprochés de ceux de la période correspondante de 1967 :

	1967 9 mois	1968 9 mois
Accidents corporels.....	163.403	168.801
Tués	9.548	10.351
Blessés	227.249	238.935

On constate cette fois un accroissement important du nombre des tués alors que celui des accidents est resté stationnaire.

La progression de la circulation ayant été probablement moindre que précédemment en raison des événements de mai, ce bilan apparaît particulièrement inquiétant surtout si l'on tient compte du fait que le nombre des tués (morts dans les 3 jours) doit être majoré d'environ 10 % pour tenir compte des personnes décédées au-delà de ce délai.

2° Influence de l'infrastructure dans les accidents de la circulation.

Nous avons, à plusieurs reprises, souligné la contradiction qui apparaît entre l'affirmation que la quasi-totalité des accidents est due au comportement des conducteurs et le fait de reconnaître, ne serait-ce que par le volume des crédits consacrés à l'aménagement des « points noirs », l'incidence de la structure même de la route ou de son état.

Pour éclairer ce dossier, nous pensons utile d'indiquer, sur la base des chiffres de 1966, la répartition des accidents, d'une part, par catégorie de voies et, d'autre part, en fonction de l'état de la chaussée.

1. — RÉPARTITION DES ACCIDENTS ENTRE LES AUTOROUTES,
LA VOIRIE NATIONALE « CLASSIQUE » ET LES RÉSEAUX SECONDAIRES

	NOMBRE d'accidents.	NOMBRE de tués.	NOMBRE de blessés.
Autoroutes	1.302	107	2.491
Routes nationales	87.306	7.122	129.764
Voiries secondaires	108.569	4.609	144.011

2. — ACCIDENTS RELEVÉS EN FONCTION DE L'ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

ETAT DE LA CHAUSSEE	COLLISIONS entre véhicules.	AUTRES ACCIDENTS
Mouillée	33.479	17.151
Enneigée	814	514
Verglacée	835	813
Boueuse	705	631
Gravillons	856	728
Sèche	(1) 101.806	51.574

(1) Dont 53.695 aux croisements de routes.

Il ressort de ces premiers chiffres que si les accidents sur les autoroutes sont en moyenne trois fois plus rares au regard de la circulation supportée, ils sont aussi meurtriers que sur les routes nationales, sans doute en raison de la vitesse des véhicules.

Par ailleurs, on constate que l'état de la chaussée ne joue pas un rôle déterminant puisque 75 % des accidents se produisent sur une chaussée sèche.

En revanche, on notera que plus de la moitié des collisions de véhicules se produisent aux intersections de voies, ce qui souligne l'intérêt de l'aménagement ou de la suppression des carrefours.

Il importe, enfin, de considérer qu'il n'est tenu compte dans ces statistiques ni du gabarit des chaussées, ni de leur profil.

3° Observations.

En dépit de l'accroissement continuel du nombre des accidents et de leur gravité (188 morts au week-end de la Toussaint), force nous est de constater une certaine indifférence ou résignation de l'opinion publique qui se traduit même par une hostilité plus ou moins déclarée aux mesures coercitives appliquées ou envisagées.

Le relâchement de la surveillance des routes, entraîné par la mobilisation des forces de police dans les villes en mai et juin derniers, et la recrudescence d'accidents qui s'en est suivie, a cependant montré que, suivant la formule populaire, la « peur du gendarme » était pour beaucoup de chauffards le commencement de la sagesse.

Nous souhaitons donc, tout d'abord, que la police de la route dispose de moyens suffisants en hommes et en matériel. Il importe, en effet, que la surveillance puisse s'effectuer non seulement en des points fixes mais encore dans le courant de la circulation.

En ce qui concerne les automobilistes, plusieurs mesures ont été prises aux titulaires des permis poids lourds et aux infirmes. Nous nous félicitons, également, de la décision récemment adoptée tendant à imposer aux nouveaux conducteurs, pendant une durée d'un an, une limitation de vitesse à 90 kilomètres-heure.

Au sujet des véhicules lourds, il est rappelé fréquemment aux camionneurs que leur vitesse maximale est limitée à :

85 kilomètres pour les véhicules de 10 à 15 tonnes ;

80 kilomètres pour les véhicules de 15 à 19 tonnes ;

75 kilomètres pour les véhicules entre 15 et 19 tonnes ;

65 kilomètres pour les véhicules entre 19 et 26 tonnes ;

60 kilomètres pour les véhicules au-dessus de 26 tonnes,

mais il ne semble pas que cette réglementation soit toujours correctement observée.

Il en est de même pour les intervalles à respecter entre ces véhicules.

A ce sujet, nous notons cependant avec satisfaction que cet espacement minimal de 50 mètres s'imposera dorénavant aux véhicules ou ensembles de véhicules de 7 mètres de longueur (au lieu de 11 mètres précédemment), c'est-à-dire aux voitures particulières tractant des caravanes.

Par ailleurs, les remorques devront être équipées à l'arrière d'indicateurs de changement de direction et, à l'avant, de feux de position lorsque leur gabarit est plus important que celui de la voiture automobile qui les tracte.

De plus, et bien que la question soit très controversée, il nous paraît nécessaire que soient édictées, comme c'est le cas dans la plupart des pays étrangers, certaines règles générales de limitation de vitesse, en particulier aux abords des grandes agglomérations. Nous rappellerons à ce sujet que la mesure prise dans ce sens en 1959 par M. Robert Buron avait entraîné une diminution de 23 % du nombre des accidents.

Enfin, parmi les dernières modifications du Code de la route, nous avons noté avec satisfaction la suppression de la priorité à droite pour les « chemins de terre ».

II. — LES VOIES NAVIGABLES

A. — ANALYSE SOMMAIRE DES DOTATIONS BUDGETAIRES

Les *crédits d'entretien*, qui avaient déjà notablement augmenté l'an dernier, s'accroissent à nouveau sensiblement, passant de 77.862.000 F à 83.076.480 F.

Il convient de noter que, comme pour les routes, 50 % de cette dotation sont consacrés à l'entretien courant et 50 % à la réparation d'ouvrages vétustes, à l'exécution de travaux de défense des rives et à l'entretien des profondeurs.

En ce qui concerne *l'équipement*, la dotation budgétaire se maintient (en autorisations de programme) au même niveau que précédemment, soit 266 millions de francs (1), tandis que les crédits de paiement n'atteignent que 240 millions de francs, contre 310 en 1968.

A ce propos, nous nous permettons de signaler l'intérêt que présentent l'aménagement et la modernisation de notre réseau navigable, non seulement *du point de vue du transport*, mais *sur le plan industriel et touristique*.

En effet, on entend souvent mettre en cause le taux de rentabilité direct relativement bas des travaux entrepris dans ce domaine mais, en raison même de la difficulté d'apprécier leur valeur économique indirecte, il n'est pas tenu compte de leur intérêt sur le plan industriel. Or, il faut savoir que les besoins de l'industrie en eau sont de plus en plus considérables et que cette donnée conditionne le plus souvent l'implantation des nouvelles usines. Il ne nous appartient pas de développer ici cette question, mais nous

(1) Le montant des fonds de concours s'ajoutant à cette dotation se situerait entre 50 et 55 millions de francs.

rappellerons cependant le rôle essentiel que joue l'eau pour le refroidissement des machines, le traitement et la fabrication de nombreuses substances liquides et l'évacuation des produits usés. Chacun peut constater, du reste, que les zones industrielles se développent, de ce fait, soit au bord de la mer, soit le long des grandes voies d'eau, qu'il s'agisse de fleuves ou de canaux. Par ailleurs, la voie d'eau intérieure est appelée à jouer un rôle non négligeable dans le domaine du tourisme.

B. — PRINCIPAUX TRAVAUX ENTREPRIS

Les principales opérations en cours ou devant être lancées en 1969 se répartissent comme suit :

1. — AMÉNAGEMENT DE LA SEINE ENTRE LE HAVRE ET MONTEREAU

Entre Paris et Montereau trois écluses et deux barrages sont en cours de construction : barrage-écluse de La Cave et de Champagne, écluse de Vives-Eaux, barrage de Varennes : et une importante campagne de dragage entre Melun et Montereau va très prochainement être entreprise. Après réalisation de ces opérations, la navigation pourra profiter d'un mouillage de 3,20 mètres (convois de 3.000 tonnes) entre Paris et Le Havre. Il convient également de noter la construction d'une écluse à Suresnes, l'allongement de l'écluse de Méricourt, l'approfondissement du chenal pour offrir un mouillage de 4 mètres (convois de 4.000 tonnes) et la modernisation du canal de Tancarville.

2. — AMÉNAGEMENT DES VOIES DU NORD

La mise au grand gabarit de la section Dunkerque—Denain est pratiquement achevée et les travaux ont commencé sur la section Denain—Thiers. Par ailleurs, les premiers aménagements de l'antenne Bauvin—Port de Lille vont incessamment débiter sur la section Haubourdin—Les Ansereuilles.

3. — AXE MER DU NORD—MÉDITERRANÉE

Les travaux de la section Metz—Frouard sont largement avancés, ainsi que la desserte du port de Frouard. Dès à présent, les premiers travaux de la section Frouard—Toul sont engagés (ou seront d'ici la fin de l'année) avec la construction des écluses et des barrages de Frouard et Toul et le pont-rail de Fontenoy. Sur la Saône, les travaux du bief de Couzon sont en voie d'achèvement et les aménagements suivants vont prochainement débiter : reconstruction de deux ponts à Lyon et construction du barrage de Charnay, au Nord de Chalon-sur-Saône.

En Alsace, la mise au grand gabarit de la section Niffer—Mulhouse est pratiquement achevée, ainsi que la desserte fluviale du port de l'Île Napoléon. Enfin, il faut signaler que le budget des voies navigables participe aux dépenses de la Compagnie nationale du Rhône pour l'aménagement du fleuve entre Lyon et la mer par un versement forfaitaire annuel de 20 millions de francs.

4. — OPÉRATIONS DIVERSES

L'opération la plus importante est constituée par la mise au mouillage de 2,20 mètres du canal de la Marne au Rhin, complétée par la construction de l'élevateur d'Arzwiller. Les travaux sont en voie d'achèvement.

*
* *

Compte tenu des travaux en cours, on remarquera que le Gouvernement concentre ses efforts sur quelques opérations intéressantes, en priorité, l'hinterland de Dunkerque, l'aménagement de la haute Moselle et celui de la Saône. Précisons, à ce sujet, que l'action entreprise vise à faire de cette rivière une voie navigable moderne à grand gabarit qui pourra être utilisée par des convois poussés

du type rhéna. Ce résultat sera atteint par la reconstruction des ponts Sérin et Grenette à Lyon, à l'extrémité Nord, par l'aménagement des barrages de Charnay et d'Ecuelles et, au centre, par la déviation de Mâcon qui devrait être entreprise sans plus tarder.

Votre commission se félicite de l'ampleur de l'effort entrepris pour doter notre pays, si en retard sur ce point sur ses voisins européens, d'un réseau d'artères navigables adaptées aux nouvelles techniques de transport par eau ; elle regrette cependant qu'en raison d'importants abattements réalisés sur les équipements prévus pour 1968 (— 70 millions de francs), aucun crédit ne soit explicitement prévu pour la modernisation des écluses de Pontoise et de la basse Oise dont l'aménagement constituerait l'amorce indispensable d'une liaison fluviale Seine—Lorraine reconnue aujourd'hui d'un intérêt primordial par les nombreux industriels.

Bien que nous ayons déjà traité ce problème l'an dernier nous pensons utile d'en dire à nouveau quelques mots pour souligner en particulier son importance sur le plan national.

En effet la délégation de notre commission, qui s'est rendue au début de cette année à Anvers et Rotterdam, a pu se rendre compte de l'importance du trafic à destination ou en provenance de Lorraine et d'Alsace transitant par ces ports. Or, seule une liaison navigable à grand gabarit pourrait, à notre avis, ramener une partie au moins de ce courant de fret vers nos établissements maritimes de la basse Seine et développer leur hinterland.

Nous ne le répéterons jamais assez : l'Europe des voies d'eau, complétée demain par la liaison Rhin—Danube, est en train de se faire ; elle sera l'armature des nouvelles structures industrielles. Si Paris et la basse Seine n'y sont pas reliés ils ne participeront pas au progrès de cet ensemble et nos régions du Nord-Est tomberont dans l'orbite rhénane.

C. — ACTIVITE DE LA NAVIGATION INTERIEURE EN 1967 ET 1968

1° Le trafic en 1967.

Le trafic sur les voies navigables françaises s'est élevé, en 1967, à 97,6 millions de tonnes et 12,96 milliards de tonnes-kilomètre. La progression constatée est donc plus satisfaisante que l'an dernier, notamment pour le tonnage-kilomètre (1966-1965 : + 1,1 % ; 1967-1966 : + 2,5 %).

Ces résultats globaux recouvrent de sensibles différences. C'est ainsi qu'on constate une diminution du trafic kilométrique en trafic intérieur et en transit tandis que la hausse est notable pour les exportations : + 11 % et surtout pour les importations : + 21 %.

Cette évolution intéresse au premier chef la Moselle sur laquelle le tonnage acheminé est proche de 4.500.000 tonnes.

Les pointes du trafic se situent, comme chaque année, en avril, mai, juin et octobre.

Quant à la nature des marchandises transportées, on observe un remarquable accroissement des produits métallurgiques : + 35 %, des minerais : + 22 % et des produits manufacturés : + 26,5 %, évolution intéressante dans la mesure où elle traduit un certain enrichissement du fret.

Cependant et quels que soient ces résultats, votre commission estime que la navigation intérieure ne tire pas des travaux de modernisation de l'infrastructure menés à bien depuis dix ans tout le profit souhaitable en raison de l'attitude quelque peu figée des exploitants de la voie d'eau, qu'il s'agisse des sociétés ou des artisans, et des dispositions réglementaires souvent archaïques et malthusiennes qui régissent l'activité de la batellerie, et entravant ainsi son progrès et sa productivité.

2° Perspectives pour 1968.

En dépit d'un excellent début d'année, le trafic du premier semestre 1968 se présentait en recul sensible par rapport à 1967, mais la reprise importante qui s'est manifestée depuis a permis de combler ce retard et les chiffres connus pour les neuf premiers mois de cette année sont en augmentation de 2 % sur l'exercice précédent : 74.941.000 tonnes contre 73.352.000 tonnes.

On peut donc espérer que les résultats enregistrés pour l'année pleine marqueront une nouvelle progression du trafic si, du moins, les conditions hydrauliques et climatiques ne sont pas défavorables.

*
* *

Sous réserve de ces observations votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1969, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et les voies navigables.