

N° 50

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

## 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 1980, 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° 31

Transports.

IV TRANSPORTS INTÉRIEURS – ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

*Rapporteur spécial : M. Josy MOINET.*

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscary-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.*

**Voir les numéros :**

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 41), 1297 (tome XXI et XXII et in-8° 227.

Sénat : 49 (1979-1980).

Loi de finances. – Routes - Voies navigables - Transports terrestres.

## SOMMAIRE

	Pages
Introduction .....	4
<b>CHAPITRE PREMIER</b>	
<b>LES VOIES NAVIGABLES .....</b>	<b>6</b>
<b>A – Le trafic sur les voies navigables .....</b>	<b>6</b>
<b>B – Dépenses ordinaires .....</b>	<b>8</b>
1) l'exploitation réglementée des voies navigables .....	8
2) Les dépenses d'entretien .....	10
<b>C – L'Equipement .....</b>	<b>10</b>
1) le problème du schéma directeur .....	10
2) Les crédits .....	12
3) la liaison Mer-du-Nord-Méditerranée .....	13
a) le programme d'action prioritaire du VII <sup>e</sup> Plan .....	13
b) l'aménagement des vallées .....	14
c) le franchissement du seuil de Bourgogne .....	15
<b>CHAPITRE II</b>	
<b>LES ROUTES .....</b>	<b>17</b>
<b>A – Vue d'ensemble .....</b>	<b>17</b>
1) les crédits .....	17
2) le volume des travaux .....	20
<b>B – Le développement de l'infrastructure du réseau routier national .....</b>	<b>20</b>
1) les crédits : de nouvelles priorités .....	20
2) les retards du programme autoroutier .....	22
3) la situation des sociétés concessionnaires .....	26
a) la situation financière d'ensemble .....	26
b) les tarifs des péages .....	28
c) conditions des avances consenties par l'Etat .....	29
d) programme des travaux pour 1978, 1979 et 1980 .....	30
e) le financement .....	32
f) endettement des sociétés concessionnaires .....	33
g) statistiques du trafic des principaux tronçons autoroutiers .....	34
h) les observations de la Cour des Comptes .....	34

4) le réseau national de rase campagne .....	37
5) la voirie en milieu urbain .....	37
C - Entretien du réseau national .....	38
1) Réseau national : Entretien .....	38
2) Réseau national : Equipement d'entretien .....	39
3) Entretien des chaussées de Paris .....	40
D - Equipement et exploitation du réseau routier national .....	40
1) Permis de conduire .....	41
2) Sécurité et circulation .....	41
E - Les réseaux locaux .....	45
1) Le développement des réseaux routiers locaux .....	45
2) Subvention pour le réseau déclassé .....	46
COMPTE-RENDU DES DEBATS DE LA COMMISSION .....	47
DISPOSITIONS SPECIALES .....	48

Mesdames, Messieurs,

Le domaine des routes et des voies navigables avec celui des ports constituent la partie de l'ancien Ministère de l'Équipement qui a été transférée en 1978 au Ministère des Transports pour rapprocher les services s'occupant des infrastructures et ceux chargés du fonctionnement des transports terrestres, en même temps que des autres modes de transport. De plus, l'ancienne Direction des ports et des voies navigables a été découpée, la partie ports devenant la Direction des ports et de la navigation maritime au sein de la Direction générale de la marine marchande, tandis que la partie voies navigables était intégrée dans la Direction des transports terrestres, celle-ci étant réunie avec la Direction des routes et de la circulation routière pour former une Direction générale des transports intérieurs.

Ces transformations n'avaient pas pu être traduites dans le budget de 1979. Le projet de budget pour 1980 est le premier qui reflète ces nouvelles structures. Mais dans le même temps les nomenclatures budgétaires ont été complètement refondues. Il s'en suit une grande confusion qui ne facilite pas le travail du rapporteur.

De plus, de nouvelles modifications ont été introduites cette année.

- Les crédits relatifs au problème de l'eau ont été en grande partie transférés au budget de l'environnement et du cadre de vie, celui-ci regroupant désormais tous ce qui concerne la politique de l'eau, dans le cadre de la politique de l'environnement. Seules subsistent dans les crédits des voies navigables, les dotations pour la protection contre l'érosion des berges et pour la lutte contre la pollution des voies d'eau intérieures.

- Les crédits relatifs au fonctionnement des services de l'administration centrale chargés des routes et des voies navigables (ainsi que des ports) ont été transférés du budget de l'environnement et du cadre de vie à celui des transports, bien que le ministère de l'environnement et du cadre de vie conserve la gestion quotidienne des personnels, les crédits lui étant reversés au 1<sup>er</sup> janvier. Cependant, ces crédits sont inscrits à la section commune du budget des transports et ne seront donc pas examinés en détail ici.

Par contre, les services extérieurs communs au ministère des transports et au ministère de l'environnement et du cadre de vie (essentiellement les directions départementales de l'équipement) restent entièrement gérés par ce dernier.

\*

\* \*

Les crédits qui feront l'objet du présent rapport sont donc ceux des actions 45, 46, 47 et 49 du budget des transports ainsi que ceux du compte d'affectation spéciale du Trésor « Fonds spécial d'investissement routier ».

Les dépenses ordinaires s'élèvent à 1 497,5 millions de francs en augmentation de 9,5 % après élimination des dotations transférées.

Pour l'investissement, les autorisations de programme s'élèvent à 6 631 millions de francs contre 5 827,5 millions de francs, soit une augmentation de 13,8 %.

Pour les crédits de paiement l'augmentation est beaucoup plus faible, puisqu'ils ne se montent, en 1980 qu'à 5 863 millions de francs contre 5 624 millions de francs en 1979, soit une hausse de 5,0 %.

L'ensemble des dépenses ordinaires et des crédits de paiement s'élève alors à 7 360,5 millions de francs, en augmentation de 5,3 %.

Cette hausse obtenue en comparant les budgets initiaux serait encore plus faible si l'on avait tenu compte des crédits ajoutés par le décret d'avances du 29 août 1979 dans le cadre des mesures de soutien à l'économie et qui s'élevaient à 405 millions de francs en autorisations de programme et 121 millions de francs en crédits de paiement.

Cette progression inférieure à la hausse des prix ne va pas sans manquer de poser des problèmes aux entreprises de travaux publics déjà affectées par une crise grave, notamment pour les entreprises moyennes.

## CHAPITRE PREMIER

### LES VOIES NAVIGABLES.

#### A - LE TRAFIC SUR LES VOIES NAVIGABLES.

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. L'année 1978 marque un très léger redressement, imputable essentiellement aux exportations (via le Rhin et la Moselle): le trafic a progressé de 0,5 % en tonnes et de 2,9 % en tonnes-kilomètres.

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

Evolution du trafic en tonnes-kilomètres par groupe de marchandises  
(Rhin et Moselle compris).

Trafic en milliers de tonnes-kilomètres

Groupes de marchandises	1977	1978	Cumul au 31 juillet 1979
- Produits agricoles	1 629 925	2 052 258	1 277 086
- Denrées alimentaires et fourrages	780 680	899 866	474 284
- Combustibles minéraux solides	1 339 560	1 618 927	942 595
- Produits pétroliers	2 430 975	2 309 816	1 477 209
- Minerais et déchets pour la métallurgie	308 977	248 220	154 992
- Produits métallurgiques	739 638	734 809	408 755
- Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	3 328 306	2 950 216	1 669 812
- Engrais	306 619	375 725	243 275
- Produits chimiques	322 229	320 417	203 032
- Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	78 611	83 313	56 056
<b>TOTAL</b>	<b>11 265 520</b>	<b>11 593 567</b>	<b>6 907 096</b>

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 :

Evolution du trafic de marchandises selon  
le monde de transport

ANNEES	R O U T E		S. N. C. F.		V O I E D ' E A U		O L E O D U C	
	% du total	Milliards de tonnes/ kilo- mètres	% du total	Milliards de tonnes/ kilo- mètres	% du total	Milliards de tonnes/ kilo- mètres	% du total	Milliards de tonnes/ kilo- mètres
1950	(1)			38,9		6,7		(1)
1960	31	30,6	57	56,9	11	10,8	1	0,9
1970	37	66,9	39	70,4	8	14,2	16	29
1975	42	78,5	34	64	6	11,9	17	32
1976	42	83,9	34	68,5	6	12,2	18	36
1977	43	85,5	34	66,2	6	11,3	17	34
1978	44	89,9	33	67,3	6	11,6	17	35

(1) Résultats inconnus

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.

Le principal atout du transport des marchandises par voies navigables est son faible prix de revient. A titre indicatif, on peut donner l'échelle suivante comme reflet de la hiérarchie des prix pratiqués :

Transport par gruts et barges .....	6
Transport par automoteurs .....	10
Transport par trains complets ou rames techniques (valeur moyenne) .....	16
Transport par camion gros porteur à longue distance .....	20

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.

Les crédits que nous allons maintenant examiner ne traduisent en rien une orientation dans ce sens.

## B - DEPENSES ORDINAIRES.

### **Exploitation réglementée des voies navigables.**

L'ensemble des services rendus par l'Office national de la navigation n'est que très partiellement financé par les taxes versées par la profession. Mais surtout la part de ces taxes ne cesse de diminuer : elles couvraient en 1979, 79 % des dépenses de l'exploitation réglementée et 33 % du total des dépenses ; en 1975, ces pourcentages étaient tombés respectivement à 46 % et 19 %. Aussi, malgré l'augmentation des subventions de l'Etat, le déficit d'exploitation de l'O.N.N. s'est-il creusé. C'est ce qui a amené la Cour des Comptes dans son rapport public de 1976 à porter un jugement sévère sur la gestion de l'O.N.N. Bien que la part des taxes payées par la profession ait continué à décroître (revenant à 27 % des dépenses de l'exploitation réglementée et 18 % du total des dépenses), la situation s'est progressivement redressée à la suite des mesures prises par le Gouvernement pour tenir compte des observations de la Cour des Comptes. Ainsi, le déficit d'exploitation est revenu de 3,1 millions de francs en 1976, à 2,6 en 1977, puis 1 en 1978 et il pourrait descendre à 0,4 en 1979 et même disparaître en 1980 comme le montre le tableau ci-dessous :

Comptes d'exploitation et budget de l'Office  
national de la navigation

	1976	1977	1978	1979	1980
	résultat	résultat	résultat	Prévisions	Prévisions
(en millions de francs)					
<b>Charges</b>					
Frais de personnel .....	2,6	27,7	27,0	28,3	31,1
Impôts et taxes .....	2,2	2,2	2,0	2,2	2,3
Frais divers de gestion et TFSE .....	4,3	4,2	5,9	6,7	7,6
Amortissements et provi- sions .....	1,2	0,9	1,0	0,8	1,1
Pertes et profits .....	0,2	0,2	0,8	0,3	0,3
<b>Total .....</b>	<b>33,9</b>	<b>35,2</b>	<b>36,7</b>	<b>38,3</b>	<b>42,4</b>
<b>Recettes</b>					
Taxes de visa et d'exploit- tations .....	6,4	6,4	7,5	8,1	9,4
Subvention d'exploitation de l'Etat .....	16,0	17,3	18,8	20,4	22,3
Prestation des services de tractions .....	2,2	1,9	2,0	2,1	2,5
Loi Morice .....	1,5	1,4	1,6	1,8	2,4
Parc fluvial .....	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Autres produits .....	4,4	5,3	5,4	5,1	5,4
Déficit d'exploitation .....	3,1	2,6	1,0	0,4	0
<b>Total .....</b>	<b>33,9</b>	<b>35,2</b>	<b>36,7</b>	<b>38,3</b>	<b>42,4</b>

Le plan de redressement ainsi mis en œuvre reposait principalement sur une réduction du personnel. L'effectif total de l'O.N.N. qui avait déjà été réduit dans le passé, revenant de 530 agents en 1960 à 346 en 1976, a été à nouveau restreint, passant ainsi à 285 en 1979 et 280 en 1980.

Dans le chapitre 44-41, à la subvention à l'O.N.N. s'ajoute un petit crédit de remboursement au port autonome de Paris pour participation aux dépenses sur la voie navigable. Stable de 1976 à 1978, ce crédit a été relevé modérément en 1979 (+ 6%) mais le serait plus sensiblement en 1980 (+ 31%) où il atteindra 1,3 million de francs. En réalité, cette augmentation résulte d'un transfert en provenance du budget de l'environnement et du cadre de vie correspondant à l'intégration de trois ingénieurs de l'Etat dans le port autonome de Paris.

## 2) Les dépenses d'entretien.

Après la revalorisation de 1976, les crédits d'entretien ont stagné pendant deux ans, ce qui correspond à une réduction du volume des travaux entrepris du fait de l'évolution des prix. L'amélioration apportée en 1979 (+ 5,2 %) restait inférieure à l'augmentation des prix.

Pour 1980, il est prévu une augmentation plus sensible, de + 39 %, les crédits passant de 44,05 à 61,3 millions de francs. Cette dotation devrait permettre de maintenir l'effort sur le réseau à grand gabarit et d'améliorer celui qui porte sur le réseau à petit gabarit (le réseau Freycinet) qui en a bien besoin.

Votre Commission des Finances ne peut que se féliciter de cet effort tout en regrettant l'irrégularité des dotations.

Enfin, il faut noter qu'en 1979 est apparu dans les crédits d'équipement un article nouveau « grosses réparations » qui vient compléter l'effort d'entretien et qui est doté en 1980, comme en 1979, de 10 millions de francs.

## C - L'EQUIPEMENT.

### 1) Le problème du schéma 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 VI<sup>e</sup> Plan, l'élaboration d'un schéma directeur des voies navigables, analogue à celui adopté pour les routes, avait été envisagée. La mise en œuvre en a été, à de nombreuses reprises, différée, tant au cours du VI<sup>e</sup> Plan que lors de la préparation du VII<sup>e</sup> 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 Economique et Social plaçait ce schéma directeur au centre du dispositif destiné à développer la navigation fluviale.

Dans un premier temps le Gouvernement a semblé favorable à un tel schéma directeur : en septembre 1977, en réponse à une question de votre rapporteur spécial, le Ministre de l'Equipement 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 ».

En 1978, votre rapporteur a cru pouvoir demander au Ministre des transports qu'on lui communique ce document. Il a reçu pour toute réponse ces deux phrases :

« Les études techniques relatives à un classement des voies existantes permettant de définir un réseau national et un réseau régional ont été établies par la Direction chargée des voies navigables qui a bénéficié des conseils de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et de l'Office national de la navigation. Le projet est actuellement en cours d'examen ».

Cette année, l'abandon d'un schéma directeur se trouve confirmé, ce qui est d'ailleurs tout à fait cohérent avec la restriction des crédits qui montre bien que le Gouvernement n'accorde aucune priorité aux mesures susceptibles d'assurer le développement de la navigation fluviale. En outre, il semble bien que l'Etat cherche à se décharger au maximum de ses responsabilités, encore une fois sur les collectivités locales comme le montre la réponse qui a été faite à votre rapporteur.

**QUESTION :** *chaque année, la publication d'un schéma directeur des voies navigables est annoncée comme imminente. Justifier ces retards successifs. L'idée d'un schéma directeur est-elle définitivement abandonnée ? Si oui, pourquoi ?*

**REPONSE :**

1) *L'importance des grands projets en présence, notamment : Rhin-Rhône (6,5 milliards de francs pour la seule section Saône-Rhin), Seine-Nord : 1,9 ou 4 milliards de francs selon le tracé et le gabarit choisis, Seine-Est aux environs de 6,5 milliards, est telle qu'il est nécessaire de définir des priorités dans l'exécution des travaux.*

2) *Si l'élaboration d'un schéma directeur assorti d'hypothèse sur les moyens de financement à long terme semble pour l'instant prématuré, il a paru qu'un effort global de réflexion sur le réseau était nécessaire.*

*Cette réflexion s'est inspirée des orientations suivantes :*

*- assurer, aux meilleures conditions de coût, les transports de lots unitaires importants lorsque le volume et la nature des trafics existants et potentiels le justifient ;*

*- raccorder nos voies navigables aux voies navigables européennes, en particulier celles de la Belgique ;*

*- sauvegarder en France un réseau correctement maillé pour favoriser les transports équilibrés ;*

*- recenser les voies qui n'ont plus de vocation commerciale.*

*Trois réseaux d'intérêts différents ont alors été esquissés :*

*- Réseau d'intérêt national : il comprendrait les voies à grand gabarit existantes ou projetées à moyen terme ainsi que leurs antennes et, parmi les voies à petit gabarit (350 T), celles qui assurent un maillage correct et relient ou traversent des zones où le trafic existe. L'effort de l'Etat irait en priorité à ce réseau. Il compterait environ 4 000 km de voies.*

- Réseau d'intérêt régional: il serait composé de voies dont la restauration ou la modernisation dépendraient de l'effort consenti en leur faveur par les régions et les collectivités locales. L'Etat y ajouterait des subventions dont le taux ne saurait être supérieur à 50 %. Ce réseau comprendrait à peu près 1 900 km de voies à petit gabarit.

- Réseau d'intérêt local: il s'agit des voies qui ne présentent plus d'intérêt pour le transport et dont il convient d'envisager la concession, voire le déclassement.

Les réflexions conduites sur ces trois réseaux impliquent la concentration des moyens de l'Etat et l'intensification des « programmes prioritaires d'initiative régionale ». Elles invitent à une prise de conscience, au niveau local, des avantages de la voie d'eau. Bien entendu, les usagers du transport fluvial ont eu et auront encore l'occasion de se prononcer sur ce classement qui n'est qu'une esquisse.

3) Eclairées par les décisions parlementaires, ordonnées autour des besoins réels de l'économie, les options retenues dans un schéma directeur des voies navigables doivent aussi s'inscrire dans des perspectives de financement réalistes.

Ramené en francs 1980, le total des dépenses consenties au cours du VII<sup>e</sup> Plan en faveur des investissements des voies navigables, représente 2,3 milliards de francs dont 9,5 % de contributions des établissements publics régionaux et des collectivités locales.

Une augmentation significative du volume des dépenses, passe d'abord par un accroissement des contributions régionales et locales. En particulier la réalisation du projet Rhin-Rhône en dépend. A lui seul, cet investissement mobilise d'ores et déjà la moitié des crédits budgétaires actuellement disponibles. Aussi, tant que les régions n'auront pas définitivement décidé de leur participation à sa réalisation, la définition d'un schéma directeur resterait sans portée réelle.

## 2) Les crédits.

Les crédits d'investissement pour les voies navigables proprement dites diminuent régulièrement. On passe ainsi pour les autorisations de programme de :

- 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) ;

- 336 millions de francs en 1979 ;

- 330 millions de francs en 1980.

Si l'on ajoute les 45 millions de francs des mesures de soutien à l'économie d'août 1979 dont l'effet s'étalera sur 1979 et 1980, on obtient une moyenne de 356 millions de francs pour ces deux années. Compte tenu de l'évolution du coût des travaux, le volume des investissements a ainsi baissé d'environ 40 % en quatre ans.

En ce qui concerne les crédits de paiement, la réduction en 1980 est plus sensible encore puisqu'ils reviennent de 320 millions de francs en 1979 à 306,6 millions de francs, soit - 4,2 %.

Près de la moitié des crédits est destinée à la liaison Mer-du-Nord-Méditerranée (140 millions de francs d'autorisations de programme en 1980). Le reste se partage entre le raccordement de l'Escaut et de la Deule au réseau belge (45 millions de francs en 1980), l'aménagement de la petite-Seine (5,5 millions de francs), divers aménagements sur le réseau Freycinet (86 millions de francs), les grosses réparations (10 millions de francs) et les opérations de sécurité. Dans ce dernier domaine les crédits des mesures de soutien à l'économie d'août 1979 ayant permis d'engager en avance la réalisation du barrage d'Ablon, les crédits prévus initialement à ce titre en 1980 seront redéployés.

La priorité de fait accordée à la liaison Rhin-Rhône fait repousser pour de nombreuses années les projets de liaison Seine-Est et Seine-Nord. Il semble cependant que l'on puisse envisager pour les prochaines années une amélioration de la liaison à petit gabarit Aisne-Rhin.

Les subventions pour l'équipement des ports fluviaux réduites les années précédentes sont revalorisées de 9 à 15 millions de francs en autorisations de programme et de 6 à 8 millions de francs en crédits de paiement. Cette majoration qui compense la réduction des crédits pour les voies navigables proprement dites a pour objet de permettre de financer la part de l'Etat dans les dépenses de reconstruction de la passerelle des Arts à Paris.

Les crédits pour la protection contre l'érosion des berges et des voies navigables et la lutte contre la pollution des voies d'eau intérieures, précédemment rattachés aux problèmes de l'eau, figurent désormais parmi les crédits des voies navigables. Ils restent fixés à 5,4 millions de francs en autorisations de programme et 4,85 millions de francs en crédits de paiement.

### **3) La liaison Mer-du-Nord-Méditerranée.**

#### *a) le programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan.*

L'importance accordée à cette liaison a été manifestée par son inscription parmi les programmes d'action prioritaires du VII<sup>e</sup> Plan. Mais le rythme de réalisation de ce P.A.P. est bien le reflet de la désaffection du Gouvernement à l'égard des voies navigables. On sait qu'initialement il était prévu de dépenser

1 550 millions de francs de 1975 pendant la durée du VII<sup>e</sup> Plan. Lors de l'adaptation du VII<sup>e</sup> Plan effectuée à l'automne 1978, le programme a été réduit de moitié et ramené à 780 millions de francs. Même après cette réduction le taux d'exécution du P.A.P. reste l'un des plus faibles : d'après l'annexe au projet de loi de finances « Rapport d'exécution du VII<sup>e</sup> Plan » il serait de 78,2 % à fin 1980 contre 93,5 % pour l'ensemble des 25 P.A.P.

Mais ce document est établi d'après les dotations inscrites dans les lois de finances. Selon des documents, fournis par le Ministère des Transports, basés sur l'engagement effectif des dépenses le taux de réalisation serait encore plus faible comme le montre le tableau ci-dessous qui distingue les différentes opérations :

Opérations	ENGAGEMENTS ANNUELS (millions de francs courants)					ENSEMBLE DU VII <sup>e</sup> PLAN (en millions de francs 1975).				
	1976	1977	1978	1979	1980	Prévision initiale	Prévision révisée	Réalisation	Taux d'exécution (a) : (b)	
1. Rhône-Fos ...	0,3	1,2	70	83	77	150	200	162,4	108,3	81,2
2. Rhône.....	70	45	-	-	-	105	105	101,6	96,8	96,8
3. Saône .....	18,4	27,9	41,8	33	25	150	150	111,4	74,3	74,3
4. Rhin .....	60,3	64,6	1,5	2	3	250	200	113,4	45,4	56,7
Sous-total : aménagement des vallées .....	149	138,7	113,3	118	105	655	655	588,9	89,9	89,9
Service Saône- Rhin .....	-	9,6	6,7	15	35	895	125	46,2	5,2	37,0
TOTAL .....	149	148,3	120	133	140	1.550	780	535,1	34,5	68,6

(a) par rapport à la prévision initiale.

(b) par rapport à la prévision révisée.

b) l'aménagement des vallées.

Malgré quelques difficultés, l'aménagement des vallées s'est déroulé d'une manière à peu près satisfaisante sur le plan financier.

**Rhône-Fos** : après de longues discussions sur le tracé, la déclaration d'utilité publique n'a été publiée que le 24 août 1978. Les travaux d'un coût total de 250 millions de francs commenceront fin 1979 et devraient être terminés en 1982. C'est le tronçon prioritaire pour les années à venir.

**Rhône** : les subventions versées à la Compagnie nationale du Rhône lui ont permis d'activer l'ouvrage de Péage de Roussillon en 1978 et devraient permettre de terminer l'ensemble de l'aménagement de Lyon à la Méditerranée en 1980 avec l'ouvrage de Vaugris.

**Saône** : des difficultés rencontrées pour le tracé du contournement de Macon provoquent un retard.

*Rhin* : la France a versé à l'Allemagne sa contribution à la réalisation des travaux de la chute de Neuburgweier mais ce pays se heurte à de graves difficultés retardant la réalisation. Les travaux à mener sur la rive française ont été déclarés d'utilité publique.

*c) Le franchissement du seuil de Bourgogne.*

Le franchissement du seuil de Bourgogne (la liaison Saône- Rhin) est la partie réellement nouvelle de la liaison. C'est elle qui connaît le plus grand retard.

Par rapport au coût total actuellement estimé à 6 500 millions de francs de 1978, les crédits engagés sont symboliques.

Deux étapes ont cependant été franchies. Les premières études réalisées ont permis de publier la déclaration d'utilité publique en juin 1978. Le choix du maître d'ouvrage a été effectué : un projet de loi en cours d'examen modifie les statuts de la Compagnie nationale du Rhône afin de lui permettre de jouer ce rôle.

Les crédits de 1979 et 1980 (respectivement 15 et 35 millions de francs d'autorisations de programme) doivent permettre de poursuivre les études et d'amorcer les acquisitions de terrains (au 30 octobre 1979, 3 millions de francs seulement ont été utilisés pour des acquisitions de terrains) : ces crédits sont bien sûr dérisoires, non seulement par rapport au coût total des travaux, mais même par rapport au coût prévisible de l'ensemble des acquisitions foncières (évalué par la C.N.R. à 580 millions de francs de 1978).

En ce qui concerne l'avenir, un conseil restreint du 19 mars 1979 a fixé deux principes pour le financement des 6 500 millions de francs de 1978 de travaux (estimés hors taxes) :

– la participation des établissements publics régionaux, des collectivités locales et des organismes consulaires ne doit pas, au total, être inférieure à 20 % du coût final de l'ouvrage ;

– jusqu'en 1983 les dotations budgétaires seront de l'ordre de grandeur actuel, soit 100 millions de francs de 1978.

Ces principes sont inquiétants :

– la somme à financer par les organismes locaux (soit 1 300 millions de francs de 1978) est considérable au regard de leurs moyens actuels, particulièrement en ce qui concerne les collectivités locales. D'ailleurs, à ce jour, les intéressés n'ont pas pu prendre d'engagement formel sur leur part.

– même si ce financement local était obtenu, le rythme proposé pour les crédits d'Etat paraît bien lent.

- La redevance versée par l'E.D.F. à la C.N.R. pour l'électricité qu'elle produit lui permet tout juste de couvrir ses frais. Aussi, les ressources propres de la C.N.R. sont très limitées, ainsi que sa capacité d'emprunt.

Dans ces conditions, le financement de la liaison Saône-Rhin n'est pas assuré, sauf à repousser l'achèvement de sa réalisation à une date lointaine : si les travaux étaient étalés sur 15 années, le financement annuel minimum serait ainsi réparti : 100 millions de francs pour l'Etat, 87 millions de francs pour les organismes locaux et 246 millions de francs pour la C.N.R. (ressources propres + emprunts).

\*

\* \*

La conclusion du rapport de l'année précédente à propos de cette liaison peut être reprise intégralement :

« Ainsi, l'engagement solennel du Gouvernement français de réaliser cet important ouvrage se heurte à un grand nombre d'obstacles qui semblent avoir été sous-estimés à l'origine. Plus, l'opportunité même d'un tel ouvrage monumental est encore souvent jugée avec un certain scepticisme ».

## CHAPITRE II

### LES ROUTES.

#### A - VUE D'ENSEMBLE.

##### 1) Les crédits.

Tous les crédits relatifs aux routes ne figurent pas au budget des transports. Le recours à la concession en matière de construction d'autoroutes a permis de mobiliser des concours extérieurs importants. Enfin, dans le cadre même du budget de l'Etat, de nombreuses dotations intéressant le réseau routier sont disséminées dans les budgets d'autres départements ministériels. La plus grande part est d'ailleurs inscrite au Fonds spécial d'investissement routier (F.S.I.R.) dont la gestion est, il est vrai, assurée par le Ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous s'efforce de rassembler l'ensemble des crédits budgétaires en les répartissant entre les trois actions qui concernent les routes nationales et en mettant à part ceux qui concernent les réseaux locaux :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme			CREDITS de paiement		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
(En millions de francs.)						
<b>I. ACTION 45. - Développement de l'infrastructure du réseau routier national</b>						
A. - Services d'études techniques: Transports .....	-	-	-	116,2	123,1	121,3
B. - Autoroutes de liaison: FSIR .....	1 410	1 250	1 235	1 305	1 275	1 345
Transports .....	25	20	5	25	20	5
C. - Réseau national en rase campagne: FSIR .....	1 086,4	1 256,5	1 594,4	1 259	1 223,9	1 242,9
Transports .....	25	22,5	8	25	22,5	8
D. - Voirie en milieu urbain (plan national): FSIR .....	872,3	1 053	1 365	1 201	1 047,2	1 155
Transports .....	28,5	20	5	28,5	20	5
E. - DOM: Transports .....	13,6	26	26	16	22,7	25
F. - Frais de fonctionnement du FSIR	-	-	-	26,5	28	28
<b>Total .....</b>	<b>3 460,8</b>	<b>3 648</b>	<b>4 238,4</b>	<b>4 002,2</b>	<b>3 782,4</b>	<b>3 935,2</b>
à déduire: subvention pour le réseau déclassé ...	405	430	455	405	430	455
<b>Total net I .....</b>	<b>3 055,8</b>	<b>3 218</b>	<b>3 783,4</b>	<b>3 597,2</b>	<b>3 352,4</b>	<b>3 480,2</b>

	AUTORISATIONS de programme			CREDITS de paiement		
	1978.	1979	1980	1978	1979	1980
	(en millions de francs)					
II - ACTION 46 - Entretien du réseau routier.						
A-Entretien des chaussées: trans- ports.....	"	"	"	818,2	861	924,4
B-Parcs et centres d'entretien: transports .....	"	"	"	12,9	13,1	22,0
C-Viabilité hivernale: trans- ports .....	"	"	"	73,6	74,6	89,3
D-Grosses réparations: transports	66,6	177,2	247,8	66,6	177,2	247,8
E-Construction de parcs et centres d'entretien : trans- ports .....	25,8	26	28	26	24,7	30
F-Renforcements coordonnés :						
F.S.I.R. ....	493,4	573,2	552,5	584	556,4	520
Transports .....	5	5	2	5	33,6	2
G-Subvention à la ville de Paris: transports .....	"	"	"	17,9	19,9	26,7
<b>TOTAL II ...</b>	<b>590,8</b>	<b>781,5</b>	<b>810,3</b>	<b>1.604,2</b>	<b>1.767,5</b>	<b>1.876,7</b>
III - ACTION 47 - Equipement et exploitation du réseau national.						
A-Permis de conduire: Service national des examens du permis de conduire : trans- ports.....	"	"	"	111,5	125,1	136,7
Contrôle de l'aptitude physi- que des conducteurs : trans- ports .....	"	"	"	1,5	1,9	1,7
<b>Totaux A .....</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>113</b>	<b>127</b>	<b>138,4</b>
B-Sécurité et circulation :						
Fonctionnement: transports ...	"	"	"	33	33,8	39,8
Investissements : FSIR .....	341,2	391,6	557,5	389,5	364,5	446,1
Transports..	5	5	3,4	5	5	3,4
Subventions à divers organis- mes : transports .....	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Totaux B .....</b>	<b>346,7</b>	<b>397,1</b>	<b>561,4</b>	<b>428</b>	<b>403,8</b>	<b>489,8</b>
<b>TOTAL III .....</b>	<b>346,7</b>	<b>397,1</b>	<b>561,4</b>	<b>541</b>	<b>530,8</b>	<b>628,2</b>
<b>Sous-total I + II + III .....</b>	<b>3.993,3</b>	<b>4.396,6</b>	<b>5.175,1</b>	<b>5.742,4</b>	<b>5.650,7</b>	<b>5.985,1</b>

	AUTORISATIONS de programme			CREDITS de paiement		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
IV - RESEAUX LOCAUX	(en millions de francs)					
A-Infrastructure générale.						
FSIR. Réseau départemental ..	87	181	181	90	108	108
FSIR. Voirie communale .....	164,4	195,4	180,4	105	161	161
FSIR. Centres urbains .....	230	270	285	195	211	211
FSIR. Ponts détruits par faits de guerre .....	4	4	4	20	20	20
Intérieur, subvention .....	2,9	4	4	7,3	7,2	7,2
Totaux infrastructure générale .....	488,3	654,4	654,4	417,3	507,2	507,2
B-Villes nouvelles, grands ensembles :						
Environnement et cadre de vie: villes nouvelles .....	93	90	90	100	80	90
Intérieur : grands ensembles :	29,4	16,3	1,3	55	53	63
Charges communes : grands ensembles .....	5,3	"	"	60	"	"
Totaux .....	127,7	106,3	91,3	215	133	153
C- Subvention pour réseau déclassé .....	405	430	455	405	430	455
TOTAL IV .....	1.021	1.190,7	1.200,7	1.037,3	1.070,2	1.115,2
TOTAL GENERAL .....	5.014,3	5.587,3	6.375,8	6.779,7	6.720,9	7.100,3
dont :						
Dépenses ordinaires :						
Transports .....	"	"	"	1.184,8	1.259,5	1.368,6
FSIR .....	"	"	"	26,5	28	28
Dépenses en capital .....	5.014,3	5.587,3	6.375,8	5.568,4	5.433,4	5.703,7
FSIR .....	4.688,7	5.174,7	5.954,7	5.148,5	4.967	5.217
Transports .....	195	302,3	325,8	197,6	326,2	326,5
Intérieur .....	32,3	20,3	5,3	62,3	60,2	70,2
Charges communes .....	5,3	0	0	60	0	0
Environnement et cadre de vie	93	90	90	100	80	90

Ce tableau ne tient pas compte des crédits ajoutés par le décret d'avances du 24 août 1979 (mesures de soutien à l'économie) et dont l'effet sera vraisemblablement réparti entre les exercices 1979 et 1980. Ils s'élèvent à 360 millions de francs en autorisations de programme et à 101 millions de francs en crédits de paiement, consacrés essentiellement au développement de l'infrastructure et à la sécurité.

Si l'on ajoute les ressources dont disposent par ailleurs les sociétés concessionnaires d'autoroutes (emprunts et, dans une moindre mesure, apports en fonds propres), on arrive à un total de plus de 10 milliards de francs consacrés à la construction et à l'entretien des routes, non compris les dépenses de personnel et de fonctionnement prises en charge par le Ministère de l'environnement et du cadre de vie ou par la section commune du Ministère des transports.

## **2) Le volume des travaux.**

Cette masse de crédit ne doit cependant pas faire illusion.

La Direction des routes et de la circulation routière a effectué une estimation de l'évolution du volume des travaux pour les routes nationales et les autoroutes, en corrigeant les crédits par un indice représentatif de l'évolution de leur prix. Il apparaît que l'évolution des années précédentes a été irrégulière du fait principalement, du plan de soutien de 1975 et du Fonds d'action conjoncturelle de 1977. Mais, en moyenne, un niveau relativement important de travaux aurait pu être maintenu de 1972 à 1977.

Comparé à ce niveau moyen, le volume de travaux susceptibles d'être réalisés en 1978 et 1979 (à peu près identiques pour ces deux années) se trouvait être inférieur d'environ 25 %.

Les crédits ajoutés dans le cadre des mesures de soutien à l'économie d'août 1979 et la progression des dépenses ordinaires et des autorisations de programme en 1980 apportent une amélioration d'environ 8 %.

Cependant on peut observer que les crédits de paiement augmentent bien moins vite, ce qui aura pour conséquence un ralentissement dans le rythme d'exécution des travaux qui annulera en grande partie l'amélioration apparente de la situation.

## **B - LE DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.**

### **1) Les crédits : de nouvelles priorités.**

On a vu au paragraphe précédent que le développement de l'infrastructure du réseau routier national absorbait la plus grosse partie des crédits : environ la moitié après déduction du prélèvement de la subvention pour le réseau déclassé (voir paragraphe E).

A s'en tenir aux trois chapitres les plus importants, l'évolution des dotations au cours de ces dernières années montre l'infléchissement des priorités :

	1978	1979	1980	1978	1979	1980
	(en millions de francs)			(en % du total)		
<b>Autorisations de programme</b>						
Autoroutes de liaison...	1.435	1.270	1.240	42	35	29
Réseau national en rase campagne .....	1.111	1.279	1.602	32	35	38
Voirie urbaine .....	901	1.073	1.370	26	30	33
<b>Total .....</b>	<b>3.447</b>	<b>3.622</b>	<b>4.212</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Crédits de paiement</b>						
Autoroutes de liaison...	1.330	1.295	1.350	35	36	36
Réseau national en rase campagne .....	1.284	1.246	1.251	33	34	33
Voirie urbaine .....	1.230	1.067	1.160	32	30	31
<b>Total .....</b>	<b>3.844</b>	<b>3.608</b>	<b>3.761</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Les priorités sont très nettes au niveau des autorisations de programme, mais comme elles sont inverses de celles des années précédentes, les délais d'exécution font que les crédits de paiement varient moins.

La priorité nouvelle en faveur des routes de rase campagne et la voirie en milieu urbain semble résulter de la prise en compte de diverses considérations :

- de nombreux tronçons autoroutiers prévus dans l'ambitieux programme de 1977 pour l'horizon 1983 se révèlent non rentables pour les sociétés concessionnaires avec les prévisions actuelles de trafic ;

- plusieurs sociétés concessionnaires (en particulier l'A.P.E.L. et l'A.R.E.A.) connaissent des difficultés financières ;

- le volume d'emprunt à réaliser par les sociétés est stabilisé aux environs de 3 milliards de francs pour permettre au marché de financer des besoins plus prioritaires comme le programme électro-nucléaire ;

- il apparaît que sur de nombreux itinéraires des voies expresses, des doubléments de chaussées, voire de simples aménagements des routes nationales sont suffisants pour assurer l'écoulement du trafic ;

- à la suite de la crise de l'énergie, il avait été décidé, en milieu urbain, d'encourager les transports urbains et de mettre un frein à la construction de voirie rapide. Il semble que l'on revienne actuellement, au moins en partie, sur

cette orientation, car il apparaît qu'il reste des besoins pour la voirie urbaine et principalement pour les rocades. Ces besoins sont renforcés par l'extension des villes résultant du développement des maisons individuelles, dévoreuses d'espaces.

Ces choix ne reposent que très partiellement sur l'examen des coûts comparés des différents types d'infrastructures.

En effet, bien qu'il ne soit pas possible d'avancer des coûts comparés autoroutes-routes à 2 x 2 voies valables pour chaque cas, il est en revanche possible d'annoncer des coûts moyens, étant entendu que, pour chaque étude de variante, il est procédé dans le cadre des études économiques à un calcul exact qui est de nature à révéler le choix optimal de la solution à retenir et à en déterminer les caractéristiques.

Le coût kilométrique moyen d'une autoroute à péage ressort à environ 10 millions de francs 1978.

Celui d'une route entièrement neuve 2 x 2 voies dotée de caractéristiques de route express est de l'ordre de 8,5 millions de francs 1978 et représente donc 85 % du coût d'une autoroute.

La réutilisation de la chaussée existante ne peut concerner en général que 40 % de sa longueur compte tenu des caractéristiques de la route et des déviations nécessaires.

Dans ces conditions, le coût d'un aménagement sur place, dont les normes seront sauf cas exceptionnels, nécessairement réduites et ne comprendront en tout état de cause ni la dénivellation des carrefours ni le désenclavement systématique des parcelles riveraines, s'établira à 6 millions de francs le kilomètre : cette valeur peut être considérée néanmoins comme un minimum.

Dans les conditions courantes la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express appuyée sur l'existant, peut se monter à 75 % du coût d'une autoroute.

Bien entendu ces valeurs moyennes cachent en fait de fortes disparités de coût selon les sites traversés.

## 2) Les retards du programme autoroutier.

Le Conseil des Ministres du 15 juin 1977 avait adopté pour la période 1977-1983 un programme autoroutier prévoyant la mise en service de 1 635 km d'autoroutes 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<sup>er</sup> janvier 1977 à 6 150 km au 31 décembre 1983.

Dès l'an dernier votre rapporteur avait signalé le caractère ambitieux, voire irréaliste de ce programme. Malgré les protestations gouvernementales, il apparaît maintenant que les objectifs seront très loin d'être atteints.

Les mises en service se sont établies à 228 km en 1977, 280 km en 1978 et atteindront 223 km en 1979 et 383 km en 1980 (ce dernier chiffre paraissant optimiste). Au total, de 1977 à 1980, ce sont 1 114 km qui seraient mis en service contre 1 635 km prévus (dont 75 km de voies express).

Si les crédits actuels étaient reconduits, c'est au mieux 250 km d'autoroutes qui pourraient être mises en service chaque année de 1981 à 1983. Au total, de 1977 à 1983 seraient ainsi mis en service 1 864 km d'autoroutes de liaison, soit 60 % des 3 120 km prévus.

D'après les dernières informations fournies par le Ministère, on peut distinguer les sections réalisées, les sections concédées fermes, les sections concédées conditionnelles (c'est-à-dire dont la réalisation est soumise à certaines conditions, par exemple de trafic) et les sections non concédées.

Il apparaît d'ores et déjà qu'une part importante des sections non concédées et même certaines sections concédées conditionnelles seront transformées en voies express (sans péage), voire supprimées, au moins retardées.

Pour l'ensemble du programme 1977-1983, la situation se présente ainsi :

	LONGUEUR (km)
A - PROGRAMME 1977-1980 .....	1.635
. Autoroutes en service .....	596
. Voies express en service .....	27
. Autoroutes à mettre en service avant fin 1980 .....	427
. Autoroutes transformées en voies express à mettre en service avant fin 1980 .....	39
. Voies express à mettre en service avant fin 1980 .....	25
Sous-total en service avant fin 1980 .....	1.114
. Autoroutes concédées fermes .....	164
. Autoroutes concédées conditionnelles .....	240
. Autoroutes non concédées .....	70
. Autoroutes transformées en voies express à construire .....	24
. Voies express à construire .....	23
Sous-total à mettre en service après 1980 .....	521
<hr/>	
B - PROGRAMME 1981-1983 .....	1.485
. Autoroutes concédées fermes .....	336
. Autoroutes concédées conditionnelles .....	416
. Autoroutes non concédées .....	733

Etat de réalisation du programme  
autoroutier 1977-1983

N°	Section	Km	(1)	Situation (2)
A 8	Le Paillon-Roquebrune	13	80	en service
A 51	Aix-Manosque	62	83	non concédée
B 52	Pas-de-Trets-Châteauneuf	13	80	en service
A 9	Narbonne-Rivesaltes	49	80	en service
A 61	Narbonne-Toulouse	142	80	en service
	Toulouse-Langon	192	80	ferme (79 à 81)
A 64	Martres-Soumoulou	106	83	non concédée
	Soumoulou-Bayonne	101	80	conditionnelle
A 63	Bayonne-Saint-Geours	39	80	ferme
A 10	Bordeaux-Blaye	50	83	ferme
	Blaye-Niort	93	83	conditionnelle
	Niort-Poitiers	73	83	ferme
	Poitiers-Tours	98	80	en service
B 10	Tours-Angers	85	83	non concédée
A 11	Angers-Nantes	69	80	ferme (80)
	Le Mans-Angers	83	83	non concédée
	Le Mans-La Ferté	40	80	en service
F 11	Le Mans-Vitre	98	80	ferme (80)
A 13	Bretelle de Deauville	5	80	en service
C 26	Dourges-Lambres-les-Douai	12	80	route express à construire
C 27	Ascq-Orchies	17	80	en service
A 26	Calais-Nordausques	41	83	conditionnelle
	Nordausques-Lillers	30	80	conditionnelle
	Aix-Noulette-Arras	21	80	en service
	Arras-Saint-Quentin	70	80	non concédée
	Saint-Quentin-Reims	90	83	non concédée
A 26	Châlons-Troyes	90	83	non concédée
	Troyes-Chaumont	74	83	conditionnelle
	Chaumont-Langres	21	80	ferme
A 37	Langres-Til-Châtel	45	80	ferme
	Til-Châtel-Dijon	42	83	conditionnelle
	Langres-Montigny-le-Roi	34	80	ferme
	Montigny-le-Roi-Toul	84	83	conditionnelle
A 31	C.D. 14-Luxembourg	12	80	route express à construire
A 35	Rixheim-Meyen Heim	23	80	route express à construire (80)
	Déviation de Sélestat	16	80	route express à construire (80)
A 36	Mulhouse-Rhin	11	80	ferme (80)
	Montbéliard-Gendrey	95	80	en service
	Gendrey-Beaune	67	80	ferme (80)
F 42	Macon-Pont-d'Ain	55	83	ferme
A 42	Lyon-Annemasse	136	83	ferme
A 41	Pontcharra-Chambery Sud	16	80	en service
	Chambery Nord-Annecy	31	80	en service
	Annecy-Scientrir	35	80	ferme (80)
A 46	Satolas-Chasse	40	83	non concédée
A 47	Givors	2	80	ferme
B 71	Saint-Etienne-Chabreloche	82	83	conditionnelle
	Chabreloche-Clermont-Ferrand	50	80	en service
A 71	Clermont-Ferrand-Bourges	177	83	non concédée
	Bourges-La Source	109	80	conditionnelle
	La Source-Orléans	6	80	ferme (80)
<b>ROUTES EXPRESS INTEGRALES</b>				
C 27	Orchies-Valenciennes	23	80	à construire
A 51	Déviation de Véhelles	6	80	en service
A 63	Cestas-Mios	10	80	en service
	Mios-Le Muret	25	80	à construire (80)
B 63	Mios-Facture	11	80	en service

### 3) La situation des sociétés concessionnaires.

#### a) *la situation financière d'ensemble.*

La société des autoroutes du Sud de la France (ASF) dispose d'un réseau en exploitation très étendu - A7 VIENNE - MARSEILLE (275 km), A9 ORANGE-NARBONNE (188 km), B9 NARBONNE-LE PERTHUS (92 km), A61 LAPRADE-BUZET (91 km), TOULOUSE-VILLEFRANCHE (25 km) et CARCASSONNE-NARBONNE (47 km), B71 CLERMONT-CHABRELOCHE (44 km), A64 déviation d'ORTHEZ (14 km) - et très fréquenté. Les recettes de péage en 1979 avoisineront 850 millions de francs environ. Grâce à ses excédents, la société se trouve en mesure de financer l'extension de son réseau (A61 BUZET-TOULOUSE (120 km) et VILLEFRANCHE-CARCASSONNE (66 km), A10 POITIERS- BORDEAUX (217 km), B71 CHABRELOCHE-SAINT-ETIENNE (85 km) et A64 BAYONNE-PAU (85 km), moyennant pour ces trois dernières liaisons une aide complémentaire de l'Etat.

Le tarif moyen kilométrique en vigueur sur l'ensemble du réseau concédé est modéré. En application des décisions gouvernementales l'ASF, comme les autres sociétés concessionnaires d'autoroutes, pratique une politique d'harmonisation de ses tarifs, à l'occasion de chaque hausse tarifaire annuelle en modulant la progression des tarifs de péage en fonction de l'ancienneté du réseau, les sections les plus anciennes et les moins chères se voyant appliquer une augmentation supérieure à celle des sections nouvelles.

- La société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) dispose elle aussi d'un réseau étendu A1 PARIS-LILLE (156 km), A2 COMBLES-HORDAIN (43 km), A32-A34 METZ-STRASBOURG (156 km) et A26 ARRAS-LILLERS (46 km). Les recettes de péage en 1979 s'élèveront à 420 millions de francs. Grâce à ses excédents, la SANEF sera à même de financer l'extension de son réseau (A26 ARRAS-REIMS et LILLERS-NORDAUSQUES, 205 km), un apport du F.S.I.R. limité à 15 % du montant des travaux ayant toutefois été prévu.

- La société des autoroutes PARIS-RHIN-RHONE (SAPRR) qui exploite les autoroutes A6 PARIS-LYON (409 km), A37 BEAUNE-DIJON (34 km) et A36 GENDREY-MULHOUSE (154 km), achève la construction pour 1980 de l'autoroute A36 jusqu'à BEAUNE.

Les recettes de péage devraient atteindre 700 millions de francs environ en 1980. La société se trouve actuellement en très bonne situation financière grâce à ses excédents qui, dans l'avenir devront lui permettre de financer l'extension de son réseau (A26 TROYES-LANGRES-DIJON, A37 TOUL-LANGRES, A43 LYON-CHATILLON-de-MICHAILLE et F42 MACON-PONT D'AIN) moyennant une faible contribution de l'Etat et des établissements publics régionaux.

- La société des autoroutes PARIS-NORMANDIE (SAPN) a achevé la construction de son réseau (A13 PARIS-CAEN 187 km). Les recettes de péage en 1979 devraient dépasser 140 millions de francs et permettre d'assurer l'équilibre de son compte d'exploitation.

- La société de l'autoroute ESTEREL-COTE d'AZUR (ESCOTA) exploite un réseau relativement étendu comprenant l'autoroute A8 AIX-Frontière italienne (207 km) et la liaison A et B52 AIX-TOULON (70 km), les recettes de la société atteindront 440 millions de francs en 1979, assurant ainsi l'équilibre de son compte d'exploitation.

- La société des autoroutes PARIS Est-LORRAINE (APEL) connaît actuellement des difficultés financières. En raison de l'insuffisance des recettes de péage constatées et attendues au cours des prochaines années (167 millions de francs en 1979) eu égard aux charges à couvrir, notamment les charges financières, cette société a fait appel depuis 1977 à l'aide de l'Etat (323 millions de francs à ce jour) au titre de la garantie des emprunts émis. Des études sont actuellement en cours afin de déterminer la solution la mieux à même de résoudre le problème de trésorerie de cette société au cours des prochaines années d'exploitation, tout en minimisant le concours financier nécessaire de l'Etat.

- La société des autoroutes de la Côte Basque (ACOBA) exploite l'autoroute A63 entre BAYONNE et la frontière espagnole (27 km). Les recettes de péage seront en 1979 de l'ordre de 26 millions de francs. Grâce à ses excédents et une aide complémentaire de l'Etat, la société ACOBA doit pouvoir réaliser pour 1980 le contournement de BAYONNE et pour 1981 l'achèvement de l'autoroute jusqu'à SAINT-GEOURS-de-MAREMNE (39 km).

- La société des autoroutes RHONE-ALPES (AREA) exploite les autoroutes A43 LYON-CHAMBERY (94 km), A48 (BOURGOIN-GRENOBLE (44 km) et A41 GRENOBLE-ANNECY (91 km). Elle doit achever sans apport budgétaire l'autoroute A41 jusqu'à SCIENRIER pour 1980. Les recettes de péage devraient être en 1979 de 225 millions de francs environ.

- La compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) exploite les liaisons PARIS-LA FERTE-BERNARD- LE MANS et PARIS-TOURS-POITIERS. Deux avenants récents (18 novembre 1977 et 10 mars 1978) ont défini les modalités financières de réalisation des sections LE MANS-RENNES, ORLEANS-BOURGES et ANGERS-NANTES : un apport global de l'Etat de 540 millions de francs, soit environ 25 % de l'investissement est prévu. Les recettes de péage seront en 1979 de l'ordre de 485 millions de francs.

- La société du tunnel sous le Mont-Blanc (S.T.M.B.) a achevé en 1976 l'autoroute Blanche B41 GENEVE-LE FAYET ; elle a reçu par avenant en date du 2 décembre 1977 la concession de la section ANNEMASSE-CHATILLON-de-MICHAILLE de l'autoroute A42 ; cet ouvrage sera financé en partie par un apport de l'Etat et des autres actionnaires de 95 millions de francs. Les recettes de l'autoroute B41 seront en 1979 de l'ordre de 30 millions de francs.

b) *Les tarifs des péages.*

Le tableau ci-dessous donne pour le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année depuis 1976 et au 1<sup>er</sup> juillet 1979, le taux moyen de péage applicable aux véhicules légers.

Le taux moyen de péage applicable aux catégories les plus élevées de poids lourds se déduit d'une manière générale, en appliquant le coefficient 2 au taux de péage des véhicules légers.

Les hausses des tarifs de péage intervenues sur l'ensemble du réseau autoroutier au cours des mois de juin et de juillet 1979 ont été l'occasion de franchir une nouvelle étape vers l'harmonisation des péages sur le réseau autoroutier.

Pour chaque société, et notamment pour les sociétés d'économie mixte, principalement concernées, les hausses ont été modulées en fonction de l'ancienneté du réseau, les sections les plus anciennes, qui sont en général les moins chères, s'étant vu appliquer une augmentation supérieure à celle des sections nouvelles.

Cependant de grandes disparités subsistent.

Evolution du taux moyen de péage pour les véhicules légers

(en F/km)

SOCIETES	au 1.1.76	au 1.1.77	au 1.1.78	au 1.1.79	au 1.7.79
A.C.O.B.A.	0,267	0,339	0,340	0,343	0,353
A.P.E.L.	0,170	0,191	0,191	0,203	0,210
A.R.E.A.	0,223	0,223	0,253	0,294	0,295
A.S.F.	0,115	0,121	0,133	0,159	0,173
COFIROUTE	0,157	0,168	0,176	0,183	0,196
E.S.C.O.T.A.	0,174	0,199	0,212	0,218	0,239
S.A.N.E.F.	0,112	0,136	0,138	0,138	0,140
S.A.P.N.	0,111	0,140	0,143	0,143	0,144
S.A.P.R.R.	0,103	0,111	0,115	0,126	0,137
S.T.M.B.	0,192	0,202	0,208	0,208	0,208

c) *Conditions des avances consenties par l'Etat.*

Les conventions de concession, éventuellement modifiées par des avenants, définissent les rapports entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. L'article 23 du cahier des charges fixe en particulier le montant des avances remboursables de l'Etat – avances en nature ou en espèces – et les conditions de remboursement de ces avances.

Les modalités de versement et de remboursement des avances de l'Etat effectués jusqu'à présent sont de deux ordres. Jusqu'à une période récente, les textes contractuels prévoyaient des remboursements sans intérêt ni indexation, une quinzaine d'années après la mise en service des sections concernées.

Dans le cadre de nouvelles concessions à des sociétés d'économie mixte, un système comportant l'indexation du remboursement des avances est appliqué. C'est le cas des textes de concession à l'ASF pour les autoroutes B9, B71 et A10, des deux premiers avenants à la convention de concession de l'ESCOTA pour les sections VILLENEUVE-LOUBET-NICE-Ouest de l'autoroute A8 et PAS-DE-TRETS-CHATEAUNEUF-LE-ROUGE de l'autoroute B.52 et la TURBIE-ROQUEBRUNE de l'autoroute A8, des textes de concession à la S.A.P.R.R. des autoroutes A26 et A37 (Etoile de LANGRES), des textes de concession à la SANEF de l'autoroute A26 (SAINT-OMER-LILLERS et ARRAS-REIMS).

La réévaluation des avances est calculée d'après l'évolution des index de travaux publics TP 34 et TP 01 avec une partie fixe de 20 %. Ce système permet de rembourser à l'Etat l'équivalent en coût de travaux de sa participation et présente l'avantage d'une moindre rigidité par rapport au système qui aurait consisté à appliquer dès la signature des textes de concession un taux d'intérêt fixé définitivement à un niveau voisin de celui du marché.

Dans le cas des sociétés privées il a paru nécessaire de définir un système différent.

Ainsi, les deuxième et troisième avenants à la concession de la COFIROUTE pour la réalisation des sections ANGERS-NANTES, LE MANS-RENNES et ORLEANS-BOURGES prévoient, outre le remboursement de l'avance de l'Etat, le versement d'une redevance variant selon le niveau des recettes d'exploitation constaté. Le premier avenant à la concession de l'A.C.O.B.A. pour la réalisation anticipée du contournement de BAYONNE et l'achèvement de l'autoroute A63 prévoit également une redevance de cette nature ainsi que le versement à l'Etat d'une fraction du superdividende une fois terminé le remboursement de l'avance.

Ces divers versements ont été calculés, dans tous les cas, de manière que les sommes effectivement payées par le concessionnaire soient équivalentes, dans l'hypothèse la plus vraisemblable, à celles qui résulteraient de l'application de l'indexation.

En outre, l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes prévoit expressément la possibilité de versement par l'Etat d'avances « d'équilibre d'exploitation » aux sociétés d'économie mixte.

Les seules avances d'équilibre versées à ce titre depuis 1976 l'ont été à l'ESCOTA, pour 15 millions de francs en 1976 et 20 millions de francs en 1977.

d) *Programme des travaux pour 1978, 1979 et 1980.*

Montant des travaux (hors intérêts intercalaires).

	1 9 7 8	Prévisions 1979	Prévisions 1980
(en millions de francs)			
<u>Sociétés d'économie mixte.</u>			
SANEF .....	196	225	284
SAPRR .....	599	609	595
ASF .....	1.207	1.472	1.611
SAPN .....	52	52	29
ESCOTA .....	310	198	138
<b>Sous-total 1 .....</b>	<b>2.364</b>	<b>2.556</b>	<b>2.657 (1)</b>
<u>Sociétés privées.</u>			
ACOBA .....	158	243	295
APÈL .....	23	13	17
AREA .....	169	136	194
COFIROUTE .....	516	860	719
STMB .....	46	130	240
<b>Sous-total 2 .....</b>	<b>912</b>	<b>1.482</b>	<b>1 465</b>
<b>TOTAL .....</b>	<b>3.276</b>	<b>4.038</b>	<b>4.122</b>

(1) dont 157 millions de francs conditionnels, dont l'engagement sera examiné par le comité n° 8 du F.D.E.S. à mi-1980 ; les chiffres relatifs aux diverses sociétés sont susceptibles de rectifications mineures, les tableaux définitifs résultant du dernier comité n° 8 du F.D.E.S. n'étant pas encore arrêtés.

Détail des prévisions 1979

	FONDS propres et avances d'action- naires	APPORTS de l'Etat.	APPORTS des collecti- vités locales et EPR.	EMPRUNTS non garantis	EMPRUNTS garantis
(en millions de francs)					
<u>Sociétés d'économie mixte</u>					
SANEF .....	" : 22	" :	" :	" :	37
SAPRR .....	" : 15	30 :	" :	" :	343
ASF .....	" : 100	" :	" :	290 :	1.153
SAPN .....	" :	" :	" :	" :	"
ESCOTA .....	" : 53	" :	" :	39 :	114
Sous-total 1 .....	" : 190	30 :	329 :	1.647 :	
<u>Sociétés privées</u>					
ACOBA .....	251 :	87 :	" :	30 :	135
APEL .....	" :	" :	" :	" :	"
AREA .....	30 :	" :	10 :	80 :	150
COFIROUTE .....	36 :	110 :	" :	100 :	400
STMB .....	48 :	" :	" :	" :	80
Sous-total 2 .....	139 :	197 :	10 :	210 :	765
TOTAL .....	139 :	387 :	40 :	539 :	2.412

Détail des prévisions 1980

	FONDS propres et avances d'action- naires	APPORTS de l'Etat	APPORTS des collectivi- tés locales et EPR	EMPRUNTS garantis et non garantis
(en millions de francs)				
<u>Sociétés d'économie mixte</u>				
SANEF .....	" :	44 :	" :	206
SAPRR .....	" :	15 :	" :	421
ASF .....	" :	250 :	" :	292
SAPN .....	" :	" :	" :	"
ESCOTA .....	" :	" :	" :	138
Sous-total 1 .....	" :	309 :	" :	2.057
<u>Sociétés privées</u>				
ACOBA .....	27 :	95 :	" :	170
APEL .....	" :	" :	" :	"
AREA .....	22 :	" :	" :	175
COFIROUTE .....	60 :	179 :	" :	500
STMB .....	" :	" :	" :	198
Sous-total 2 .....	109 :	274 :	" :	1.043
TOTAL .....	109 :	583 :	" :	3.100

e) *Le financement.*

Pour les années 1975 à 1980, la répartition du financement pour les sociétés concessionnaires entre les fonds propres, l'emprunt et les crédits budgétaires se présente comme suit :

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(en millions de francs)						
<b>Sociétés d'économie mixte</b>						
Apports de l'Etat .....	209	445	246	145	190	309
Emprunts garantis .....	1.013	1.017	1.408	1.958	1.647	} 2.057
Emprunts non garantis .....	546	750	362	385	329	
Divers .....	10	"	19	29	30	-
<b>Total .....</b>	<b>1.778</b>	<b>2.212</b>	<b>2.035</b>	<b>2.517</b>	<b>2.196</b>	<b>2.366</b>
<b>Sociétés privées</b>						
Capital .....	238	57	105	95	139	109
Apports de l'Etat .....	95	35	139	421	197	583
Emprunts garantis .....	1.524	700	591	933	765	} 1.043
Emprunts non garantis .....	139	193	188	221	210	
Divers .....	"	"	5	2	10	-
<b>Total .....</b>	<b>1.945</b>	<b>985</b>	<b>1.028</b>	<b>1.672</b>	<b>1.321</b>	<b>1.426</b>

f) *Endettement des sociétés concessionnaires*

Endettement des sociétés concessionnaires

	ENDETTLEMENT au 31 décembre 1978			REMBOUR- SEMENTS prévus en 1979	REMBOUR- SEMENTS prévus en 1980
	Total (1)	Emprunts garantis (2)	Emprunts non-garantis (2)		
	(En millions de francs)				
<i>Sociétés d'économie mixte</i>					
SANEF .....	2 695	1 431	560	120	216
SAPRR.....	2 221	1 069	520	117	224
ASF.....	4 498	3 233	579	207	197
SAPN.....	990	534	-	33	27
ESCOTA .....	3 541	2 147	572	75	71
<b>Sous-total 1 .....</b>	<b>13 945</b>	<b>7 414</b>	<b>2 231</b>	<b>552</b>	<b>664</b>
<i>Sociétés privées</i>					
ACOBA .....	521	329	71	2	15
APEL .....	2 376	1 648	176	69	91
AREA.....	2 471	1 666	689	19	29
COFIROUTE .....	3 252	2 326	535	47	81
STMB .....	456	334	28	21	7
<b>Sous-total 2 .....</b>	<b>9 076</b>	<b>6 303</b>	<b>1 499</b>	<b>158</b>	<b>223</b>
<b>Total.....</b>	<b>23 021</b>	<b>13 717</b>	<b>3 730</b>	<b>710</b>	<b>887</b>

(1) Total des postes dettes à long terme et moyen terme des bilans comprenant essentiellement les emprunts et les avances de l'Etat.

(2) Non compris le poste emprunts à moins d'un an, dont le montant figure dans la colonne remboursements de 1979.

g) *Statistiques de trafic des principaux tronçons autoroutiers.*

Intensité kilométrique (nombre de véhicules par jour).

SOCIETES et autoroutes	TRAFFIC OBSERVE					PREVI- SIONS de trafic pour l'année 1978	DATE de prévision	DIFFE- RENCE en pour- centage
	1974	1975	1976	1977	1978			
COFIROUTE								
A 10 .....	8 755	7 123	11 840	12 200	13 433	15 248	1970	- 12
A 11 .....	9 722	10 823	9 310	11 120	11 352	14 283	1970	- 21
ACOBA								
A 63 .....	-	4 696	4 556	4 747	4 956	10 300	1973	- 52
AREA								
A 43 .....	-	6 225	6 886	7 631	12 585	15 000	1971	- 16
A 48 .....	-	-	5 347	5 626	5 986	23 568	1971	- 75
A 41 .....	-	-	-	-	6 720	18 040	1971	- 63
ESCOTA								
A 8 .....	14 503	15 133	16 395	17 088	18 752	16 448	1971	+ 12
ASF								
A 61 .....	-	-	7 192	8 287	9 198	10 300	1975	- 11
APEL								
A 4 .....	-	-	-	6 050	6 488	15 334	1972	- 58

h) *Les observations de la Cour des Comptes.*

Dans ses rapports de 1973 et de 1977 la Cour des Comptes avait déjà relevé un certain nombre d'anomalies dans les rapports entre l'Etat et les concessionnaires d'autoroutes. Ayant poursuivi ses investigations, la Cour reprend à nouveau le problème et y consacre une partie de son rapport 1979 en concluant qu'elle « croit devoir appeler maintenant l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité d'une refonte du dispositif mis en oeuvre il y a dix ans ».

Pour les sociétés d'économie mixte, la Cour conclut ainsi :

« En définitive, le morcellement des structures et l'imbrication des responsabilités entre l'Etat et les collectivités locales ont sans doute freiné le développement du secteur public des autoroutes, en lui rendant difficile un recours accru à un financement non garanti par le Trésor et en faisant obstacle à une répartition rationnelle entre les S.E.M. de l'autofinancement qu'elles dégagent.

Dans la difficile conjoncture actuelle, toutes les possibilités d'améliorer l'organisation et la gestion de ce secteur devraient être activement recherchées ».

Prenant ensuite en compte les sociétés privées, la Cour termine par ces deux phrases :

« Les conditions dans lesquelles la formule des concessions privées a été mise en oeuvre aboutissent à cette situation paradoxale de trois sociétés concessionnaires dont les actionnaires, ayant réalisé de substantiels profits, se trouvent dégagés d'une grande partie de leur risque, cependant que l'Etat, lui, assume des charges et des risques qui ne cessent de croître.

Ces constatations s'ajoutant à celles qui concernent le secteur para-public autoroutier, montrent l'extrême intérêt et l'urgence de conduire à son terme une réflexion d'ensemble sur les grandes liaisons d'aménagement du territoire et sur les mécanismes institutionnels et les procédures de financement à mettre en oeuvre pour leur réalisation future ».

Les conditions dans lesquelles les actionnaires des sociétés concessionnaires ont pu réaliser de substantiels bénéfices ont été abondamment développées par la Cour des Comptes et nous n'y reviendrons pas. Pour une large part les observations de la Cour ont été suivies d'effet. Nous avons déjà vu que les conditions des avances de l'Etat avaient été modifiées.

Par ailleurs la Cour avait fait remarquer que le contrôle exercé par l'Etat était insuffisant et avait également émis le souhait que le Ministère des transports soit associé plus étroitement à la mise en oeuvre des contrôles et que des indicateurs permettant de mesurer la qualité de la gestion et du service rendu soient définis.

Il a été ainsi décidé de soumettre les sociétés privées concessionnaires d'autoroutes au contrôle économique et financier de l'Etat, la société ACOBA, par décret du 23 mars 1978, la société AREA, par décret du 17 mars 1978 et les sociétés COFIROUTE et APEL par décret du 21 avril 1979.

Selon le décret du 26 mai 1955, en application duquel ce contrôle a été institué, le contrôleur d'Etat présente un rapport annuel sur la situation économique et financière des établissements placés sous son contrôle, il a entrée avec voix consultative aux séances des conseils d'administration, il reçoit les convocations, ordres du jour et tous documents qui sont adressés aux administrateurs.

En raison de la connexité des divers aspects du contrôle des sociétés relevant des différents départements ministériels concernés, le Ministre du Budget et le Ministre de l'Economie ont donné leur accord pour que les informations essentielles sur la vie des sociétés contrôlées qui seront portées à la connaissance du contrôleur d'Etat soient communiquées aux services du Ministère des Transports.

En ce qui concerne l'accroissement de la charge de l'Etat l'élément principal est l'augmentation de la part des travaux couverte par des avances

pour les nouvelles concessions, tandis que les apports en fonds propres des sociétés étaient réduits. Il s'y ajoute par ailleurs les sommes résultant de la mise en jeu de la garantie de l'Etat à certains emprunts. Pour l'instant seule l'APEL est concernée.

On sait que la société APEL a ouvert en totalité en octobre 1976 l'autoroute A4 NOISY-le-GRAND-METZ, soit 303 km.

Depuis la mi-1977, cette société connaît de graves difficultés financières qui l'ont conduites à mettre en jeu régulièrement la garantie de l'Etat.

Le montant des annuités prises en charge par le Trésor pour le compte de cette société est le suivant :

	1977	1978	1979*	1980*
Annuités en MF .....	79	162	143	158

estimations

Une appréciation raisonnable des perspectives d'exploitation montre que le besoin de financement non couvert par les résultats croîtra jusque vers 1987, date à laquelle le déficit cumulé s'élèvera probablement à environ 1 000 millions de francs.

La réalisation de l'autoroute A4 dans des délais très brefs, la détérioration des conditions économiques durant la période de construction de l'ouvrage (1973 à 1976) ainsi que l'insuffisance du trafic constaté par rapport au trafic prévu expliquent les difficultés que connaît actuellement l'APEL.

Mais il faut également signaler, sur une partie du parcours de l'autoroute de l'Est, l'existence d'une route nationale parallèle, élargie et modernisée, et en direction de laquelle une partie importante du trafic se trouve détournée du fait même de l'existence du péage.

Par la mission confiée à M. MAYOUX, Inspecteur général des Finances, l'Etat s'était efforcé de définir une solution équilibrée fondée sur une participation financière des actionnaires de la société. Cependant en février dernier le Ministre de l'Economie a proposé cette solution à la société qui l'a refusée.

Le maintien de la situation actuelle n'étant ni possible, ni souhaitable, des études sont actuellement en cours afin de déterminer la solution la mieux à même de résoudre le problème de trésorerie de cette société au cours des prochaines années d'exploitation, tout en minimisant le concours financier nécessaire de l'Etat.

#### 4) 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 dont 1 420 kilomètres de routes à chaussées séparées. 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 qui était tombée de 420 en 1978 à 340 en 1979 devrait remonter à 380 en 1980 grâce à l'amélioration des crédits.

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 VI<sup>e</sup> Plan, 1 052 millions de francs lui ont été consacrés. Depuis 1976, c'est environ 250 millions de francs qui lui sont attribués chaque année. 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 80 %.

Le Plan routier Massif Central a été lancé en 1975. De 1975 à 1978, 875 millions de francs lui ont été consacrés. La dotation de 1979, déjà importante de 275 millions de francs sera portée à 340 millions de francs. Une très 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 compléteront le programme.

Les plan routiers Vosgiens et sidérurgique lorrain n'ont été lancés qu'en 1978. Des autorisations de programme leur sont destinées pour 25 millions de francs en 1979 et 80 millions de francs en 1980. 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.

#### 5) La voirie en milieu urbain (plan national).

Au titre du plan national d'amélioration du réseau routier, la voirie en milieu urbain comporte exclusivement des voies rapides. Au 31 décembre 1976, la longueur des voies rapides urbaines en service était de 950 kilomètres.

Le coût exorbitant de ces opérations, en particulier des pénétrantes, et les orientations actuelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ce secteur.

Cette orientation, si elle se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet notamment de préserver les centres des villes, se justifie moins concernant les rocade 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 œuvre des services de transports en commun suffisants, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes, en particulier en province.

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 1980 s'établissent ainsi :

1977 .....	80 km
1978 .....	31 km
1979 .....	56 km
1980 .....	69 km
Total 1977-1980 .....	236 km

L'objectif fixé pourrait ainsi être atteint avec la mise en service de 55 km au cours de chacune des trois années restantes, ce qui semble possible.

## C - ENTRETIEN DU RESEAU NATIONAL.

Cette action comporte, d'une part, des dépenses ordinaires pour l'entretien proprement dit, des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et enfin les crédits consacrés aux renforcements coordonnés. Compte tenu de l'augmentation particulièrement vive des prix dans ce secteur, la progression de 6,2 % des crédits se traduit par une réduction du volume des travaux.

### 1) Réseau national : entretien.

La distinction n'est pas toujours très facile entre les dépenses d'entretien proprement dites inscrites en dépenses ordinaires et les grosses réparations, ainsi que les renforcements coordonnés, inscrits en dépenses en capital. Leurs

évolutions sont assez différentes : croissance régulière pour l'entretien, forte croissance pour les grosses réparations, diminution pour les renforcements coordonnés. Aussi convient-il de les examiner globalement. L'ensemble des crédits passe ainsi de 1 560,3 millions de francs en 1978 à 1 722,9 en 1979 et 1 820 en 1980.

On observe donc un ralentissement sensible de la croissance : 10,4 % de 1978 à 1979 et seulement + 5,6 % de 1979 à 1980.

Cependant, compte tenu de l'état actuel du réseau, au moins sur les grands itinéraires, cette moindre croissance des crédits ne devrait pas affecter l'état des routes, sauf si l'hiver se montrait particulièrement rude.

Pour sa part le programme de renforcements coordonnés voit ses crédits se réduire du fait qu'il avait atteint un bon niveau au cours des années précédentes. L'accent est mis désormais sur l'entretien du réseau déjà renforcé. A fin 1980 c'est environ 15 000 km de routes nationales qui auront fait l'objet de renforcements coordonnés, soit un peu plus de la moitié du réseau, avec un effort particulier dans les régions de l'Est et du Nord qui souffrent le plus des intempéries. Ce programme entamé depuis dix ans s'est déroulé comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

ANNEES	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs)	LONGUEUR des sections renforcées (en kilomètres)
1969.....	100	} 3 200
1970.....	180	
1971.....	300	
1972.....	455	1 400
1973.....	555	1 350
1974.....	630	1 670
1975 (initiale).....	764	1 630
Troisième loi de finances rectificative.....	440	900
1976.....	750	1 420
1977 (initiale).....	586	940
Fonds d'action conjoncturelle.....	168	300
1978.....	498	800
1979.....	578	740
1980.....	555	650

## 2) Réseau national : équipement d'entretien.

Il s'agit de la construction de parcs et centres d'entretien pour laquelle les crédits restent modestes ; 28 millions de francs d'autorisations de programme en 1980, soit 7,7 % de plus qu'en 1979.

### 3) 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<sup>er</sup> juillet de l'année d'établissement du projet de budget pour l'année suivante. Ces valeurs n'étant pas disponibles au moment de la préparation de la loi de finances, l'ajustement correspondant au jeu de la formule était traditionnellement demandé au collectif de fin d'année. La loi de finances initiale de l'exercice suivant prévoyait, en mesure acquise, un ajustement identique.

A la demande de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, ce système d'ajustement, qui présentait l'inconvénient d'alourdir systématiquement les demandes en loi de finances rectificative est modifié à partir du budget 1980.

De ce fait, le projet de budget 1980, qui assure la transition entre les deux systèmes, comporte deux mesures d'ajustement de la subvention pour les chaussées de Paris :

- la mesure acquise correspond à l'ajustement traditionnel (montant égal au complément demandé au collectif 1979 fondé sur les valeurs des paramètres au 1<sup>er</sup> juillet 1978) : 2,8 millions de francs :

- la mesure nouvelle vise à provisionner l'ajustement qui sera nécessaire en cours d'exercice 1980 (valeurs des paramètres au 1<sup>er</sup> juillet 1979) : 4 millions de francs. Ce n'est donc que si cette provision se révélait insuffisante qu'il serait nécessaire de recourir à une mesure complémentaire en loi de finances rectificative.

Au total la subvention pour 1980 s'élèverait ainsi à 26,7 millions de francs contre 22,7 en 1979 (dont 19,9 en loi initiale et 2,8 en collectif), soit une augmentation de 17,6 %.

## D - EQUIPEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.

Sous ce titre, on trouve les crédits relatifs au permis de conduire et ceux consacrés à l'amélioration de la sécurité et de la circulation. Ces derniers, après des augmentations importantes en 1978, puis une réduction en 1979 sont à nouveau fortement améliorés en 1980.

### 1) Permis de conduire.

L'essentiel des crédits est consacré au fonctionnement du Service national des examens du permis de conduire. Ils passent de 111,5 millions de francs en 1978 à 125,1 en 1979, puis à 136,7 en 1980. Cette augmentation de 9,3 % résulte principalement de l'évolution de la rémunération des personnels.

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 avaient progressé de 1 million de francs en 1977 à 1,5 en 1978 puis 1,9 en 1979 mais reviendraient à 1,7 en 1980.

### 2) Sécurité et circulation.

Pour une part ces crédits sont complémentaires de ceux figurant dans la rubrique entretien (grosses réparations et renforcements coordonnés) dont ils compensent la moindre progression ou la régression par des augmentations spectaculaires : + 41,4 % pour les autorisations de programme qui atteignent 561 millions de francs et + 21,7 % pour les crédits de paiement qui atteignent 450 millions de francs.

Les crédits destinés à la sécurité et à la circulation sont utilisés pour mener deux types d'action : à savoir des actions d'équipement et des actions d'information. Ils se répartissent ainsi : (dépenses ordinaires + autorisations de programme)

En millions de francs

PROGRAMME	1978	1979	1980
<b>ACTIONS DE CIRCULATION ET DE SECURITE</b>			
<i>Etudes</i> .....	11,2	16,80	35,33
<i>Information et animation</i> .....	72,06	74,99	80,8
<i>Equipement et exploitation</i> .....	(297,667)	(343,7)	(491,75)
- Equipement en rase campagne .....	129,636	161,3	259,45
- Equipement en milieu urbain .....	117,988	127,5	159,5
- Exploitation .....	35,743	38,6	48,5
- Signalisation .....	1 548	2,0	2,8
- Maintenance et fonctionnement .....	12,752	14,3	21,5
<i>Conducteurs</i> .....	9,05	8,4	8,5
<i>Divers</i> .....	3,723	2,173	0,82
<b>TOTAL</b> .....	<b>393,7</b>	<b>446,063</b>	<b>617,2</b>

a) *Les actions d'équipement.*

a1. L'effort majeur a porté sur l'équipement des axes principaux du réseau national de façon à les rendre plus sûrs et plus confortables (marquage au sol, signalisation, aménagement des carrefours, dispositifs de retenue, éclairage lorsque cela s'avère indispensable).

En 1978 : 822 km ont été équipés :

en 1979 : 1 374 km ont été équipés.

Le cumul atteignant 9 936 km équipés.

a2. Un effort important a également été fait en milieu urbain portant, à la fois, sur les plans de circulation mis à l'étude et engagés par les municipalités, sur certaines actions spécifiques de régulation du trafic, dont l'importance devient chaque jour plus manifeste, ainsi que sur les améliorations de circulation sur les grandes artères liant les centres urbains à la lointaine banlieue (corridors autoroutiers notamment) dont la sensibilité à toute perturbation est particulièrement marquée.

Actuellement, des plans de circulation sont réalisés ou en cours de réalisation dans 350 communes, à l'étude dans 200 communes. Des dispositifs de régulation du trafic ont été mis en place dans 60 communes et sont à l'étude ou en cours de mise en place dans 25 communes. Certains d'entre eux constituent des réalisations techniques d'avant garde au plan mondial et d'une efficacité incontestée (on pourra citer à ce propos le cas de la communauté urbaine de BORDEAUX).

En 1980, un effort plus particulier sera porté d'abord sur les systèmes de régulation qui peuvent, d'une part, contribuer d'une manière non négligeable aux économies d'énergie de par la meilleure régularité du trafic et la priorité susceptible d'être apportée aux transports en commun, d'autre part, constituer une source d'exportation intéressante pour nos industries qui figurent en bonne place dans l'ensemble mondial.

On augmentera également, la part réservée à l'amélioration des corridors (et notamment région d'Ile-de-France, LILLE, MARSEILLE) du fait du rôle considérable qu'ils jouent dans les migrations journalières et des économies d'énergie et de temps qui peuvent y être obtenues ainsi que les études et réalisation déjà faites, ont pu le prouver.

a3. Les actions majeures qui viennent d'être décrites sont bien entendu complétées par des opérations ponctuelles visant à remédier à des insuffisances localisées, action dont le volume décroît rapidement, des opérations légères d'aménagement et de balisage d'itinéraires parallèles aux grands axes en vue d'amélioration de la circulation lors des grandes migrations saisonnières, et de remise en ordre de la signalisation urbaine, ainsi que par les études formant le support nécessaire de ces actions et visant notamment à généraliser des méthodes d'homologation permettant d'obtenir des équipements sûrs,

répétitifs, sans surcoût industriel initial et rendant, chaque fois, que faire ce peut l'industrie française compétitive sur le marché international.

b) *Les actions d'animation et d'information.*

b1. un premier effort depuis 1975 a porté sur les grandes migrations saisonnières pour lesquelles le volume d'encombrement atteignait dès cette année un volume critique qui ne pouvait que croître si rien n'était fait.

On a agi d'abord sur les dates de départ en tenant compte des intentions de voyage des usagers, déterminées par des enquêtes systématiques et en indiquant les périodes les plus défavorables par voie de presse, de radio et de télévision, ensuite par une action d'incitation auprès des entreprises (plus de 5 000 entreprises touchées en 1979), enfin par une extension de l'information reçue de l'étranger (prise en compte des dates de congés scolaires dans les pays voisins) et adressée à l'étranger (notamment par l'intermédiaire des automobiles clubs).

On a également établi des itinéraires doublant les routes principales des grandes migrations (itinéraires bis balisés maintenant sur plus de 10 000 km) et des itinéraires de délestage permettant de dévier les points les plus critiques au moment où l'encombrement en ce point devient significatif.

Le dispositif a été porté à la connaissance du public au moyen de cartes au millionième (4 millions éditées et distribuées en 1979) ainsi qu'en 1979 par des dépliants en français, anglais, allemand et néerlandais spécialement conçus à l'usage des touristes étrangers. Des points d'accueil (65 en 1979) ouverts les jours les plus critiques de l'été ont complété l'ensemble.

Les résultats obtenus jusqu'à présent ainsi que le calendrier particulièrement défavorable de l'été 1980, le premier août tombant un vendredi, ont conduit à prendre la décision de poursuivre activement l'action entreprise en mettant l'accent notamment : sur le dialogue avec les entreprises et les autorités routières étrangères et la résorption de certains bouchons localisés.

b2. L'information systématique à l'usager par l'intermédiaire du Centre national d'information routière et des Centres régionaux d'information et de coordination routières a également fait l'objet d'efforts importants en liaison avec la Gendarmerie et la Police Nationale. On notera à ce propos la mise en service en 1979 à CRETEIL-L'ECHAT du Centre régional de la Région d'Ile-de-France, l'inter-connexion informatique progressive des centres en vue d'une réponse à l'usager plus complète à partir de chacun d'entre eux, le début de mise en place d'un système de recueil de données de trafic automatique permettant une évaluation systématique de l'état moyen de circulation sur l'ensemble du réseau ainsi que l'intensification des missions de surveillance aérienne qui permettent seules une synthèse suffisante lors des grandes migrations.

b3. Enfin le poste Information et animation comprend également une participation aux actions du Secrétariat général du comité interministériel de sécurité routière (Action n° 7 du P.A.P. n° 20) pour un montant de :

14,5 millions de francs en 1978 ;

14,84 millions de francs en 1979 ;

16 millions de francs en 1980.

*c) Les résultats.*

*c1. La sécurité.*

Un facteur essentiel paraît être le taux de tués (nombre de tués pour 100 millions de véhicules-kilomètre). Ce facteur qui agrège l'ensemble des mesures prises pour la sécurité routière tant réglementaire que d'infrastructure varie de manière significative. En prenant la base 1 en 1970 et une moyenne nationale sur trois mois, le taux passe sur l'ensemble du réseau national à une valeur de 0,52 en janvier 1976 et à une valeur de 0,46 en juillet 1979 (0,57 sur les routes nationales, hors autoroutes).

*c2. Le volume d'encombres.*

Le volume d'encombres pour les 15 jours les plus chargés de l'été a crû systématiquement jusqu'en 1975 pour atteindre cette année un volume de 1 960 000 heures perdues. Il a été depuis systématiquement réduit :

1 190 000 heures en 1978 ;

835 000 heures en 1979.

Par ailleurs des opérations systématiques d'exploitation de corridor ont permis également des résultats appréciables.

Dans le cadre de l'opération Matin d'Ile-de-France engagée en 1978 des dispositifs de régulation ont été installés sur les accès aux autoroutes de la Région parisienne dans le but de limiter des phénomènes de congestion matinale et d'améliorer le niveau de service rendu par le réseau routier en période de pointe.

Cette opération, dans l'ensemble bien ressentie par le public a permis d'obtenir une diminution de 50 % environ des encombres sur les autoroutes et de 13 % de temps total passé par les usagers sur l'ensemble du réseau traité.

*c3. Le nombre d'appels téléphoniques d'usagers aux C.R.I.C.R.*

Les appels caractérisent l'intérêt que portent les usagers à l'information routière. Ils sont actuellement dans une phase de progression très rapide de

l'ordre du doublement chaque année et bien que très inégalement répartis dans le temps (surtout en période hivernale, avec apparition récente d'une pointe estivale) sont maintenant de l'ordre de 200 appels par C.R.I.C.R. et par jour.

c4. Enfin des enquêtes faites en 1978 sur l'effet sur l'usager des campagnes estivales témoignent d'une image extrêmement favorable (80% des usagers souhaitent en 1978 la reconduction des opérations.).

## E - LES RESEAUX LOCAUX.

Nous n'examinerons pas ici les crédits relatifs aux villes nouvelles et aux grands ensembles qui figurent dans d'autres fascicules budgétaires. On notera seulement que les crédits relatifs aux grands ensembles s'amenuisent car on ne lance plus de telles opérations, se contentant d'achever celles qui existent.

Pour les autres rubriques on voit que les réseaux locaux ne sont pas très bien traités par ce budget avec une faible progression de la subvention pour le réseau déclassé et une stagnation des tranches locales du F.S.I.R. (après, il est vrai, une revalorisation sensible en 1979).

### 1) le développement des réseaux routiers locaux.

Le développement des réseaux routiers locaux est assuré principalement par des subventions inscrites au F.S.I.R. puis virées en cours d'année au ministère de l'intérieur qui les répartit ensuite entre les collectivités. Ces subventions s'ajoutent aux ressources propres des collectivités locales.

Après plusieurs années médiocres, l'an dernier le Parlement avait obtenu du Gouvernement qu'il procède à une revalorisation de ces crédits. En combinant les crédits ajoutés par l'Assemblée Nationale puis par le Sénat on aboutissait pour les trois tranches départementale, communale et urbaine du F.S.I.R. à une augmentation de 34,3 % des autorisations de programme et de 23,1 % pour les crédits de paiement.

Pour 1980, malgré l'augmentation prévisible du coût des travaux, le Gouvernement propose purement et simplement la reconduction en francs courants des crédits avec seulement, pour les autorisations de programme un glissement de 15 millions de francs de la tranche communale vers la tranche urbaine.

Il faudra donc aux collectivités locales, ou réduire le volume des travaux ou prélever sur des ressources dont chacun sait qu'elles sont déjà insuffisantes et nécessitent des augmentations des impôts locaux insupportables.

Même en admettant que le souci de restreindre la progression des dépenses budgétaires s'impose à tous, il semble à votre Commission que la progression des crédits pour les réseaux locaux ne devrait pas être inférieure à celle de l'ensemble du budget routier, soit de + 14,1 % pour les autorisations de programme et de + 5,6 % pour les crédits de paiement.

## 2) Subvention pour le réseau déclassé.

Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55 000 km de routes nationales dans la voirie départementale est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du Ministère des Transports.

Au terme de la huitième année d'application, 54 083 km (dont 416 km avec étalement) de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements. Demeurent encore à la charge de l'Etat 314 km de routes inscrits dans le plan initial de déclassement pour le département des Bouches-du-Rhône qui n'a pas encore accepté le transfert.

En termes financiers, la réforme s'analyse comme suit :

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980 (prévisions)
	(En millions de francs)								
(a) Subvention théorique globale inscrite au budget .....	300	310	325	345	380	395	405	430	455
(b) Subvention de 1972 indexée sur le prix des travaux .....	300	320	402	435	465	500	529	589	-
Rapport (a) .....	1,00	0,97	0,81	0,79	0,82	0,79	0,77	0,73	-
Montant réel de la subvention compte tenu de l'étalement et des transferts non effectués .....	4,8	224,6	301,9	328,81	367,7	384,2	395,4	42,3	-

L'indicateur du prix des travaux retenu est celui du coût des travaux (TP 343 puis TP 08 - TP 09) réduit de 3 % pour tenir compte de l'amélioration de la productivité. Le tableau ci-dessus montre que, même avec cet indicateur modéré la subvention inscrite dans les budgets prend chaque année (sauf en 1976) un retard supplémentaire par rapport à la subvention indexée.

L'augmentation proposée pour 1980 de 430 à 455 millions de francs représente + 5,8 %. Compte tenu de la hausse prévisible du prix des travaux qui résultera du renchérissement du pétrole (en particulier pour les revêtements), cette augmentation de la subvention paraît bien modeste. Il est vrai qu'elle est du même ordre de grandeur que celle des crédits de paiement de l'ensemble du budget des routes.

## COMPTE-RENDU DES DEBATS DE LA COMMISSION

La Commission a procédé, le mercredi 21 octobre 1979 sur le rapport de M. MOINET, Rapporteur spécial, à l'examen du budget pour 1980 du Ministère des Transports, routes et voies navigables.

Présentant le budget des Routes et Voies Navigables, le Rapporteur spécial a commenté les modifications de structures ministérielles et la refonte de la nomenclature budgétaire, estimant qu'elles ne facilitaient pas la compréhension de l'action menée par le Gouvernement dans ce domaine. Il a d'autre part jugé peu satisfaisante l'évolution globale des dépenses.

Les dépenses d'entretien des voies navigables s'élèvent à 61,3 millions de francs, en augmentation de 39 % par rapport à 1978. Cette revalorisation, après trois années de quasi-stagnation, répond aux vœux de la Commission.

Les subventions d'exploitation versées à l'Office national de la navigation et au port de Paris sont de 23,6 millions de francs (+ 10,1 %).

Comme les années précédentes, les dépenses d'investissement sont en régression tant en autorisations de programme, 330,2 millions de francs (- 1,8 %) qu'en crédits de paiement, 306,6 millions de francs (- 4,2 %).

La liaison Mer-du-Nord-Méditerranée, dont le principe reste établi, ne donne lieu à des réalisations que sur le Rhône et la Saône et seulement à des études et acquisitions de terrains sur la liaison Rhin-Rhône proprement dite.

Les subventions pour l'équipement des ports fluviaux passeront de 9 à 15 millions de francs en autorisations de programme.

Les crédits des routes seront portés (en tenant compte du fonds spécial d'investissement routier) de 6 595 millions de francs en 1979 à 6 956 millions de francs en 1980. M. MOINET, Rapporteur spécial, a souhaité une augmentation de la subvention aux départements pour l'entretien du réseau national déclassé et des tranches locales du fonds spécial d'investissement routier.

Après les observations de M. RIBEYRE sur la trop grande part laissée aux collectivités locales dans le financement de la liaison Rhin-Rhône, de M. FORTIER sur la subvention aux départements pour le réseau national déclassé, de M. BLIN, Rapporteur général, sur la politique routière et autoroutière et sur les initiatives régionales dans ce domaine, de MM. Edouard BONNEFOUS, président, JAGER, RIBEYRE et FORTIER sur le déficit de certains concessionnaires d'autoroutes, la Commission a dans sa majorité, décidé de soumettre le projet de budget à l'appréciation du Sénat.

## DISPOSITIONS SPECIALES.

### ARTICLE 56

**Subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.**

**TEXTE DE L'ARTICLE.** – La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1980, à 455 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.

**COMMENTAIRES.** – Cet article fixe le montant de la subvention versée par l'Etat aux départements pour l'entretien du réseau déclassé.

On trouvera dans le rapport (chapitre II, paragraphe D, 2<sup>o</sup>), une étude des problèmes posés par cette subvention.

Rappelons que le projet initial du Gouvernement fixait cette subvention, prélevée sur différents chapitres de son budget, à 455 millions de francs, soit 5,8 % de plus qu'en 1979.

Tout en regrettant qu'il n'ait pas été possible au gouvernement de faire plus, notre Commission des Finances vous propose l'adoption de cet article.