

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1981, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président*; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents*; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, *secrétaires*; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo (Yvelines), Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kaus, Pierre Laborde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Letort, André Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Moisson, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Soriel, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légis.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 44), 1981 (tomes XXII et XXIII) et in-8° 359.

Sénat : 97 et 98 (annexe 31) (1980-1981).

Loi de finances. — Routes - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE. — Les routes	5
A. — Le programme d'entretien	6
B. — Le programme de développement de l'infrastructure	8
C. — Les programmes d'action prioritaires	11
D. — Le programme d'équipement et d'exploitation	13
E. — Les subventions aux collectivités locales	17
DEUXIÈME PARTIE. — Les voies navigables	19
A. — Le programme d'action prioritaire n° 6	21
B. — Les autres opérations d'équipement	23
C. — Les crédits d'entretien et d'exploitation	28
D. — L'aide aux professionnels du transport fluvial	30
Examen en Commission	33

MESDAMES, MESSIEURS,

Une fois encore, les travaux d'élaboration du Plan ont permis de mettre l'accent sur l'importance pour l'économie française des infrastructures et tout particulièrement des routes et voies navigables. En effet, le renforcement des réseaux d'infrastructure, qui constituaient les outils d'irrigation du territoire national pendant la période de croissance, demeure nécessaire, ne serait-ce que pour le rattrapage des inégalités trop fortes, pour assurer un développement régional mieux équilibré.

Le projet de loi de finances pour 1981 ne tient pas compte de cette volonté. Le budget sur lequel votre Commission a la charge de donner un avis apparaît tout à fait insuffisant pour les routes et inadmissible pour les voies navigables, même en cette période d'austérité. Les dotations en francs courants ne progressent en effet que de 8,3 % pour les routes contre 14,6 % pour le budget général. Quant aux crédits affectés aux voies navigables, ils diminuent de 15,5 % en francs courants.

Aussi votre Commission estime-t-elle que, si ces dotations continuent de diminuer en valeur réelle, l'on risque d'assister à une dégradation du niveau général de qualité de nos infrastructures, nuisible au dynamisme économique de notre pays.

I. — LES ROUTES

Le budget routier du ministère des Transports pour 1981 comporte, y compris les crédits inscrits au F.A.C., 7.109 millions de francs de crédits d'engagement, le F.A.C. étant doté de 600 millions de francs d'autorisations de programme. Cette enveloppe est en augmentation de 1,4 % par rapport à 1980. Une progression plus importante est prévue au titre des moyens de paiement, qui augmenteront de 8,3 % pour atteindre un montant de 6.926 millions de francs. Par ailleurs, et pour faire face aux charges du Fonds spécial d'investissement routier qui s'élèveront en 1981 à 5.839 millions de francs en crédits de paiement correspondant à 5.950,2 millions de francs en autorisations de programme, il sera fait appel au prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers applicable aux carburants routiers — dont le taux est fixé à 13,40 %, correspondant à une recette de 5.788 millions de francs — et au budget général dont la participation s'élèvera à 51 millions de francs. Sur les crédits d'engagement, 6.343 millions de francs sont prévus pour l'amélioration du réseau autoroutier et routier d'une part, pour le maintien en bon état du réseau d'autre part, le complément de 765 millions de francs étant réservé à l'exploitation routière, à la sécurité et à la formation des conducteurs. Cette croissance modeste des dotations signifie en réalité une régression en francs constants, qui ne fait que traduire les objectifs de modération dans la construction de nouvelles infrastructures exprimés par les experts du Comité des transports du VIII^e Plan.

Ceux-ci considèrent, en effet, que la France dispose de réseaux d'infrastructures de transport développés et bien adaptés au niveau des trafics qui les empruntent. Or, compte tenu du ralentissement de la croissance économique, l'augmentation du prix des produits pétroliers, et les incertitudes pesant sur leur approvisionnement, devraient se traduire par une réduction des taux de croissance des trafics. Aussi, leur apparaît-il souhaitable de modérer le rythme des constructions nouvelles et de tirer pleinement parti des réseaux existants.

Par ailleurs, une telle diminution des dépenses publiques en francs constants sur le réseau national ne peut que contribuer à perpétuer la crise que traverse actuellement le secteur des travaux publics. En effet, en ce qui concerne le secteur des routes, l'Etat et les collectivités locales constituent plus des trois quarts des marchés

et tout ralentissement de la demande publique n'est pas sans créer des difficultés graves pour un secteur qui emploie 350.000 salariés.

Telles sont les considérations générales que votre Commission désirait faire avant de procéder à l'examen des crédits des routes.

A. — LE PROGRAMME D'ENTRETIEN

Le ministère des Transports a entrepris une politique de renforcement et d'entretien préventif du réseau, dite de « renforcements coordonnés », destinée à adapter les chaussées aux trafics lourds et à les mettre hors gel.

Dans le projet de budget pour 1981, les programmes d'entretien ont été revus pour assurer leur cohérence dans le cadre d'une enveloppe budgétaire de reconduction.

Les crédits affectés à ce programme de rénovation et d'entretien s'élèvent à 1.919 millions de francs en moyens d'engagement, soit un accroissement de 1 % par rapport à 1980.

Des modifications sont prévues dans la répartition et l'emploi de ces crédits. Les itinéraires qui n'ont pas encore bénéficié de renforcements verront leur entretien accru de façon à limiter les conséquences d'une attente plus longue que prévu de leur rénovation. Les itinéraires actuellement non renforcés feront appel à des techniques moins coûteuses économisant les produits d'origine pétrolière — comme les enrobés en couche mince par exemple. Le programme de renforcement des chaussées intéressera 510 kilomètres de routes nationales, contre 640 kilomètres en 1980, ce qui portera la part ainsi aménagée à 60 % du réseau national.

L'effort déjà consenti pour l'entretien des ouvrages et des équipements de sécurité sera poursuivi. Il est prévu 488 millions de francs pour le renforcement des chaussées et 78 millions de francs pour celui des ouvrages d'art. Le tableau ci-après rend compte du nombre de kilomètres de chaussées renforcées par région en 1979 et 1980.

NOMBRE DE KILOMÈTRES D'ITINÉRAIRES RENFORCÉS AU 1^{er} JANVIER 1980

Y compris itinéraires hors programmes de renforcements
(chaussées neuves ou en bon état).

01. Nord	590
02. Picardie	970
03. Ile-de-France	680
04. Centre	1.100
05. Haute-Normandie	525
06. Basse-Normandie	580
07. Bretagne	625
08. Pays-de-la-Loire	920
09. Poitou-Charentes	700
10. Limousin	425
11. Aquitaine	740
12. Midi-Pyrénées	915
13. Champagne	1.050
14. Lorraine	915
15. Alsace	350
16. Franche-Comté	740
17. Bourgogne	715
18. Auvergne	635
19. Rhône-Alpes	1.560
20. Languedoc	475
21. Provence-Côte d'Azur	490
22. Corse	200
Total	15.900

Enfin, l'effort en faveur de la viabilité hivernale qui permet sur plus de la moitié du réseau national d'offrir un niveau de service permettant une circulation sans équipements spéciaux, sera poursuivi.

Votre Commission ne peut que s'inquiéter de la faiblesse des dotations budgétaires consacrées au réseau national, qui s'accompagne d'une diminution progressive et importante du rythme des renforcements qui est passé de 1.800 kilomètres par an en moyenne au cours du VI^e Plan à 1.000 kilomètres au cours du VII^e Plan, pour aboutir au niveau de 650 kilomètres en 1980. Comme il reste 10.000 kilomètres de routes à traiter, il faudrait quinze ans, au rythme actuel, pour y parvenir, ce qui risque d'entraîner la ruine d'une partie du réseau au cours des hivers les plus rudes.

B. — LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Le projet de budget pour 1981 apparaît comme davantage centré sur les priorités essentielles, cette plus grande sélectivité se traduisant au niveau des programmes d'investissement.

En 1981, les moyens d'engagement en augmentation de 1,5 % s'élèveront à 4.024 millions de francs. Les moyens de paiement progresseront de 10,7 % pour atteindre 4.291 millions de francs. Ces dotations conduisent à des évolutions différenciées par programme.

Des moyens accrus sont prévus pour la mise en œuvre du programme autoroutier conformément aux décisions prises par le Gouvernement en comité interministériel début 1980, les autorisations de programme augmentent de 11 % pour atteindre 1.375 millions de francs et l'enveloppe d'emprunts bénéficiera d'une hausse de 45 %, ce qui la porte à 4.370 millions de francs.

Au 31 décembre 1979, 6.620 kilomètres de voies rapides étaient en service : 4.900 kilomètres d'autoroutes (autoroutes de liaison et autoroutes urbaines) et 1.720 kilomètres de routes à deux voies.

Au 31 décembre 1980, 7.130 kilomètres de voies rapides modernes seront en service (soit 510 kilomètres de plus) : 5.290 kilomètres d'autoroutes et 1.840 kilomètres de routes à deux voies.

Les prévisions de mises en service pour 1981 portent sur 438 kilomètres pour les seules autoroutes de liaison.

La liaison autoroutière Paris-Espagne sera achevée en 1981 avec les mises en service de Poitiers-Bordeaux, Mios-le Muret et Saint-Geours-de-Mayenne - Bayonne.

L'armature autoroutière du plan Grand Sud-Ouest se complètera également sur la liaison Bordeaux-Narbonne, l'autoroute A 61 rejoindra Castelsarrazin.

— Par ailleurs, les liaisons aux frontières seront améliorées : l'autoroute A 31 aura mis Nancy et Metz en relation avec le Luxembourg.

L'achèvement de la liaison Grenoble-Genève et l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute A 42 (Bellugarde-Annemasse) faciliteront les échanges avec la Suisse et l'Italie.

— Enfin, au nord de la France, l'autoroute A 26 en direction de Calais aura dépassé Saint-Omer et en Alsace la déviation de Sélestat achèvera l'axe Nord-Sud.

A la fin de 1981, 550 kilomètres d'autoroutes seront en chantier, parmi lesquelles Orléans-Bourges, Thiers - Saint-Etienne, l'Etoile de Langres.

— Dans le cadre des programmes d'investissements routiers en rase campagne et en milieu urbain qui bénéficieront globalement de 3.050 millions de francs de crédits d'engagement (dont 600 millions de francs d'autorisations de programme inscrits au F.A.C.) et 2.920 millions de francs de crédits de paiement, une augmentation ou un maintien des crédits sont d'ores et déjà programmés pour le plan routier breton, le programme Grand Sud-Ouest, le plan routier Massif central et l'exécution des contrats passés avec les régions. Les efforts en faveur des zones en reconversion seront poursuivis : ils concernent les Vosges, les bassins sidérurgiques lorrains, boulonnais, douaisis et valenciennois.

Si les crédits inscrits au chapitre des autoroutes dans le projet du ministère des Transports pour 1981 permettent de mettre en service 438 kilomètres d'autoroutes, les décisions prises au cours du récent comité restreint prouvent néanmoins que le grand programme autoroutier s'achève et que de profondes modifications ont été apportées aux projets gouvernementaux au-delà de 1982. Si 315 kilomètres d'autoroutes ont été mis en service cette année, on est loin de l'ambitieux programme de 500 kilomètres annuels annoncé par les pouvoirs publics en 1977.

En outre, la réalisation de plusieurs liaisons semble avoir été retardée au-delà de 1985 : il s'agit notamment de Châlons-sur-Marne - Troyes, Tours-Angers, Troyes-Chaumont et Calais-Nordausques. Les autres projets qui figurent au programme autoroutier de 1977 seront maintenus, mais aucun engagement n'est pris pour leur mise en service. Votre Commission s'inquiète de ce désengagement de l'Etat qui semble mettre fin aux ambitions des années 1960. L'Etat se décharge du lourd fardeau que représentent les investissements routiers.

Il est à noter que le prix du kilomètre d'autoroute ne cesse d'augmenter, passant de 12 millions de francs en 1979 à 14 millions de francs en 1980, et il n'est pas certain que les sociétés privées prennent le relais. Ceci est d'autant plus regrettable que le risque d'être tué sur autoroute est cinq fois moins élevé que sur route. N'est-ce pas là une contradiction avec l'objectif prioritaire fixé pour la sécurité routière au cours du VIII^e Plan ?

C. — LES PROGRAMMES D'ACTION PRIORITAIRES

Le programme d'action prioritaire n°5 relatif au désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central sera poursuivi en 1981. Le taux de réalisation devrait être de 90 % fin 1980. Au total, fin 1981, 969 kilomètres d'autoroutes programmées auront été mises en service sur les 1.091 kilomètres qui figuraient dans les objectifs initiaux .

Le plan routier breton sera poursuivi conformément aux engagements pris par le Président de la République, et doté de 350 millions de francs en 1981. En ce qui concerne le plan routier Massif central, plus de 200 kilomètres de routes nationales auront été aménagées à la fin de l'année, et la route nationale 9 se présente déjà comme une route moderne à 2 fois 2 voies de façon continue sur 30 kilomètres au sud de Clermont-Ferrand.

Au total, ont été mis en service :

— en Bretagne, 26 kilomètres de liaisons rapides complémentaires, 19 kilomètres de routes nouvelles et déviations, 17 kilomètres étant élargis :

— dans le Massif central, ont été ouverts : 1 kilomètre de liaisons rapides complémentaires, 60 kilomètres de routes nouvelles et déviations, 3 kilomètres étant élargis.

En revanche, des retards sont d'ores et déjà constatés ou prévisibles sur certaines sections, en particulier celles pour lesquelles les difficultés rencontrées se situent au niveau des procédures (Orléans-Bourges par exemple) ou au niveau de la définition du tracé à adopter (Tours-Angers).

Sur le plan des réalisations physiques, seront mises en service :

— pour le plan routier breton :

- les déviations de Louargat (2 fois 2 voies, R.N. 12) et sur la route nationale 176 de Dinan (première section) et de Dol et d'Avranches (section nord) ;
- le doublement de la chaussée sur les sections Quimper-Le Faou (R.N. 170), Ponchâteau-Morbihan (R.N. 165) et la route entre Vannes et le C.D. 775.

Les P.A.P.I.R.

Dans le cadre des programmes d'action prioritaire d'initiative régionale relatifs aux investissements routiers, 15 régions ont signé des accords de financement avec l'Etat.

En ce qui concerne les investissements sur routes nationales, le montant global des engagements pris par l'Etat, par les E.P.R. et les collectivités locales ainsi que le montant des crédits mis en place, pour chacune des régions concernées, sont indiqués dans le tableau suivant :

(En millions de francs.)

Régions	Engagements globaux des P.A.P.I.R.			Mont des P.A.P.I.R.		
	Etat	E.P.R.	C.L.	Affecté à fin 1979 (A.P. Etat)	Prévu en 1980 (A.P. Etat)	Total
Nord - Pas-de-Calais	109	109	16,65	79,164	51,491	130,655
Picardie	30,3	30,3	11,750	30,040	11,089	41,129
Centre	38,850	38,850	7,100	51,161	22,400	73,561
Haute-Normandie	93	93	»	31,630	37,892	69,522
Basse-Normandie	40	40	»	32,237	13,800	46,037
Pays-de-la-Loire	100	100	57,8	77,036	57,196	134,232
Poitou-Charentes	31	31	32,7	14,392	9,378	23,770
Aquitaine	48	48	»	34,334	26,816	61,150
Champagne-Ardenne	20	20	»	9,925	12,940	22,865
Ahône-Alpes	87,5	87,5	2	38,973	40,264	79,237
Languedoc	37	37	»	27,989	25,710	53,699
Alsace	536	134	»	381,460	202,361	583,821
Provence - Alpes - Côte d'Azur	63,5	50,5	»	15,280	33,748	49,028
Lorraine - Plan Vosges - Plan Lorrain	318	71,550	117,450	70,073	45,567	115,640
	193,3	43,5	108,2	3,0	35,990	38,990
Total général	1.745,450	934,200	353,650	896,694	626,642	1.523,336

D. — LE PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

1. La sécurité routière.

Devant le drame national que constituent les accidents de la route, une place prioritaire est faite à la sécurité routière. Un effort important a déjà été entrepris depuis quelques années et le nombre des tués, qui avait atteint 16.617 en 1972, a pu descendre à 12.480 en 1979, qui reste un chiffre très élevé ; tout doit être mis en œuvre pour abaisser le nombre de tués en-dessous de 10.000. Une action rigoureuse sera poursuivie au cours des prochaines années ; c'est pourquoi le Comité des transports du VIII^e Plan a retenu la sécurité des usagers parmi ses priorités.

L'année 1979 a été marquée par le renforcement du contrôle de la réglementation ; le Gouvernement a pris les décisions suivantes en matière de sécurité routière :

— en ce qui concerne la conduite automobile : le port de la ceinture de sécurité en agglomération et l'usage des feux de croisement ou des feux de route, y compris en agglomération, dès 1 h : que les véhicules circulent la nuit, ont été rendus obligatoires à compter du 1^{er} octobre 1979 ;

— en ce qui concerne les deux roues : l'obligation du port du casque a été étendue aux utilisateurs de cyclomoteurs circulant en agglomération.

Dans le domaine de la formation des conducteurs, l'année 1980 a été marquée par une réforme du permis de conduire moto entrée en vigueur au 1^{er} mars. Ce texte institue notamment une nouvelle classification des motocyclettes en 3 catégories, et définit de nouveaux permis de conduire adaptés à la puissance respective des engins de chacune de ces catégories grâce à des épreuves pratiques appropriées de difficulté croissante.

Cette réforme traduit la préoccupation des pouvoirs publics face à la situation des motocyclettes de cylindrées supérieures à 125 centimètres cubes. En effet, le nombre de tués pour cette catégorie a augmenté de 45 % au premier trimestre 1980, par rapport au premier trimestre 1979, alors que, pour l'ensemble des deux roues, l'on assiste à une stabilisation. En outre, le taux de risque

pour les deux roues est deux fois plus élevé que pour les voitures particulières.

Indépendamment de l'effort d'amélioration du réseau routier, les programmes d'exploitation, de sécurité et de formation des conducteurs bénéficieront d'une reconduction de leur enveloppe de moyens d'engagement (765 millions de francs) fortement accrue en 1980 et de moyens de paiement en hausse (722 millions de francs, soit un accroissement de 12 %).

En particulier, l'accent sera mis sur l'équipement complet par axe du réseau routier national en dispositifs de sécurité. Le rythme élevé de l'année dernière sera maintenu avec le financement de 2.300 kilomètres d'itinéraires en 1981 (il était de 1.374 kilomètres en 1979), ce qui portera à la moitié du réseau national la longueur des routes ainsi équipées. Le tableau ci-joint retrace le bilan de cette action. En outre, les actions entreprises en vue d'améliorer les dispositifs de sécurité des véhicules seront poursuivies.

Enfin, 158 millions de francs seront consacrés au contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs.

ROUTES NATIONALES EQUIPÉES DE DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

(En kilomètres.)

	Longueurs d'itinéraires financés dans l'année	Longueurs cumulée d'itinéraires financés
1973	720	720
1974	1.800	2.520
1975	1.600	4.120
1976	1.310	5.430
1977	1.410	6.840
1978	822	7.662
1979	1.374	9.036
1980	2.400 (provisoire)	11.436
1981	2.300 (prévisibles)	13.736

En outre, des actions complémentaires seront engagées dans le domaine :

— des véhicules par la poursuite des travaux destinés à améliorer la protection des usagers et également par une vérification de tout ou partie des véhicules en circulation ;

— des études et de la recherche en intensifiant l'action poursuivie par l'Organisation nationale de sécurité routière (O.N.S.E.R.) ;

— des secours en achevant la mise en place des S.A.M.U. (66 ont été déjà réalisés pour 75 prévus) ;

— enfin, des mesures pour mieux faire respecter la réglementation sur la durée du travail des transporteurs routiers ont été prises. En effet, le taux de gravité des accidents dans lesquels se trouvent impliqués les poids lourds est le double de celui des accidents qui ne concernent que des véhicules légers.

Il serait intéressant d'entreprendre une action tendant à limiter la vitesse de ces véhicules.

2. La régulation du trafic.

Les résultats des opérations de régulation du trafic apparaissent encourageantes.

Des mesures ont été prises pour assurer la fluidité du trafic, soit à l'occasion des petites vacances, soit l'été (opération dite « Bison futé »).

Pour cette dernière opération, dont le coût global est estimé à 22 millions de francs, le bilan est satisfaisant puisque depuis 1975 le nombre d'heures perdues dans les encombrements est passé de 2 millions à 800.000, malgré la très forte augmentation du trafic. A ces économies de temps s'ajoutent celles de carburant et d'usure des véhicules : sur le plan économique, la dépense de 22 millions de francs est donc très nettement inférieure au gain enregistré par la collectivité. Le tableau ci-dessous retrace l'évolution budgétaire des différentes mesures prises.

Compte tenu de ces résultats encourageants, de telles opérations méritent d'être poursuivies.

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'OPÉRATION

(En millions de francs.)

	1976	1977	1978	1979	1980
Étalement dans le temps :					
• Enquête sur les intentions de départs	2,2	1,40	1,55	1,63	1,84
• Diffusion des conseils de l'heure H	2,3	2,36	2,33	2,13	1,90
• Panneaux routiers (retours)	»	»	0,57	0,14	0,12
• Sensibilisation préalable	0,5	0,62	0,65	0,63	0,69
Sous-total	5	4,38	5,10	4,53	4,55
Étalement dans l'espace :					
• Balisage des itinéraires bis	4,00	6,54	6,72	7,85	9,39
• Cartes routières	1,09	1,77	2,48	3,06	3,14
• Dépliants	»	»	»	0,26	0,26
• Sensibilisation	0,50	0,62	0,66	0,63	0,69
Sous-total	5,59	9,00	9,86	11,80	13,48
Accueil :					
• Aménagements des points d'accueil	1,29	0,90	3,80	3,54	3,11
Total	11,88	14,21	18,75	19,87	21,14

E. — LES SUBVENTIONS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES

Elles sont financées, d'une part, sur la tranche locale du Fonds spécial d'investissement routier, d'autre part, sur les dotations de la direction des routes et de la circulation routière par prélèvement d'une somme en vue de l'entretien du réseau national déclassé. L'article 66 de la loi de finances pour 1972 autorise le transfert dans la voirie départementale de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires. Cette mesure a été assortie du versement aux départements d'une subvention dont le montant doit être fixé chaque année par la loi de finances sans pouvoir être inférieur à 300 millions de francs, montant retenu pour 1972.

Pour l'exercice 1981, il est proposé de maintenir le montant de la subvention globale accordée en 1980 — soit 455 millions de francs — dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par le texte précité.

Cela correspond en fait à une diminution de 13,5 % en francs constants, ce qui est très regrettable, compte tenu de la hausse considérable des coûts des travaux d'entretien.

En outre, votre Rapporteur ne peut que déplorer une nouvelle fois la lenteur de l'attribution de ces crédits aux départements : en effet, les versements n'étant effectifs que vers les mois de juillet ou d'août, il en résulte une diminution des montants versés par le jeu de l'érosion monétaire.

II. — LES VOIES NAVIGABLES

« Petit Poucet », « Peau de Chagrin », « Cendrillon ». C'est avec ces métaphores désabusées que chaque année, depuis 1975, les défenseurs des voies navigables commentent le budget qui, au sein du ministère des Transports, est affecté aux canaux et aux grands projets de liaisons fluviales. Plus personne ne le conteste : la France consacre à sa politique fluviale un effort financier deux, trois, voire cinq fois inférieur à celui des Belges, des Néerlandais ou des Allemands.

D'ailleurs la voie d'eau n'assure en France que 6 à 7 % de l'ensemble du trafic de marchandises, contre 50 % aux Pays-Bas et 20 % en Allemagne. Et cela alors que chacun est bien convaincu qu'elle est championne toutes catégories des économies d'énergie. Comme permet de le constater le tableau ci-joint qui rend compte des crédits budgétaires affectés durant le VII^e Plan aux infrastructures de transports routier, ferroviaire et fluvial, la voie d'eau a été beaucoup moins bien servie que les autres infrastructures de transport.

Le budget de 1981 ne fait que confirmer cette tendance. En effet, l'ensemble des dotations consacrées aux investissements et à l'entretien des infrastructures fluviales sera de 357 millions de francs contre 412 millions de francs en 1980, soit une diminution de 28 % en francs constants. En outre, 80 millions de francs étant inscrits au titre du F.A.C., cette dotation budgétaire serait réduite du tiers si ces crédits n'étaient pas débloqués en 1981.

L'élément fondamental de la politique des voies navigables est d'assurer la sauvegarde du patrimoine existant grâce à un effort accru d'entretien et de restauration, avant d'envisager une extension du réseau. L'examen des crédits traduit cette orientation : en effet, les crédits d'entretien s'élèvent à 69,4 millions de francs, soit une augmentation de 13 % en francs courants par rapport à 1980 ; alors que les crédits d'équipement, d'un montant de 271,2 millions de francs en autorisations de programme et 204 millions de francs en crédits de paiement, diminuent de 18 % en francs courants et de 25 % en francs constants.

Une fois encore, le projet de loi de finances ne tient pas compte des souhaits exprimés tant par les diverses instances locales que par les professionnels du transport fluvial. Aussi votre Commission

estime-t-elle que ce budget est tout à fait insuffisant et que cette stagnation des dotations en valeur réelle risque de nuire au dynamisme de notre pays.

COMPARAISON DES CRÉDITS AFFECTÉS A DIVERS MODES DE TRANSPORTS

(En millions de francs.)

	1976	1977	1978	1979	1980 (provisoire)
<i>Route :</i>					
Développement de l'infrastructure ...	3.971	4.521	3.577	4.131	4.360
Entretien	1.642	1.685	1.513	1.757	1.899
Équipement et exploitation	429	503	507	573	755
Total	6.042	6.709	5.597	6.461	7.014
<i>Fer :</i>					
Programme d'infrastructure de la banlieue parisienne	127	97	92	146	92
Contribution aux charges de passage à niveau	370	400	425	420	450
Contribution aux charges d'infrastructure	1.965	2.090	2.295	2.494	3.773
Total	2.462	2.587	2.812	3.060	4.315
<i>Voies navigables :</i>					
Entretien	53	42	42	44	61
Équipement	362	413	357	390	345
Total	415	455	399	434	406

A. — LE PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE

La réalisation de ce programme d'action prioritaire qui tendait à assurer la liaison mer du Nord - Méditerranée supposait que soient assurées :

— sur la Saône la construction des ouvrages permettant d'achever en 1980 la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint-Symphorien ;

— sur le Rhône, la participation de l'Etat à l'équipement des chutes du péage de Roussillon et de Vaugris ainsi que le raccordement à grand gabarit du port de Fos dont les travaux devaient commencer en 1978 et être terminés en 1980 ;

— sur le Rhin, la participation à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne — pour laquelle le démarrage des travaux est pour l'instant différé par suite du retard de nos partenaires ;

— sur le canal Rhin-Saône, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet, à concurrence des trois quarts de l'emprise totale, ainsi que la construction des deux écluses à grand gabarit à Niffer — point de jonction avec le Rhin — et à Brunstatt.

Le retard dans la réalisation du seuil de Bourgogne rendit nécessaire une révision du P.A.P. n° 6 lors de l'adaptation du VII^e Plan, réduisant de 1.550 à 780 millions de francs le montant des crédits budgétaires devant y être consacrés. Le tableau ci-dessous rend compte du faible taux d'exécution de ce P.A.P. (77,4 %).

Opérations	VII ^e Plan Initial (M.F. 1975)	VII ^e Plan révisé (M.F. 1975)	Millions de francs courants				
			1976	1977	1978	1979	1980 (prévision)
Liaison Rhône/Fos	150	200	0,3	1,2	70,0	67,0	78,0
Rhône (C.N.R.)	105	105	70,0	45,0	»	»	»
Saône	150	150	18,4	27,9	41,8	32,0	25,0
Franchissement du seuil Saône- Rhin	895	125	»	9,6	6,7	10,4	35,0
Rhin	250	200	60,3	64,6	1,5	2,1	2,6
Totaux	1.550	780	149,0	148,3	120,0	111,5	140,0

Toutefois, il convient de noter que le vote de la loi du 4 janvier 1980 étendant à la Compagnie nationale du Rhône la concession de la construction du canal à grand gabarit Saône-Rhin, a permis d'accélérer le déroulement des opérations. En 1981, les travaux seront activement poursuivis sur la section Chalon-Méditerranée, à la fois sur la Saône et sur le nouveau canal entre le Rhône et Fos. Sur la section Saône-Rhin, des études complémentaires seront effectuées pour la mise au point des avant-projets d'exécution des ouvrages intéressant les deux extrémités (c'est-à-dire le bief de Laperrière au Sud, et de Niffer au Nord). Il sera procédé à des acquisitions foncières d'opportunité et à divers travaux préliminaires, en particulier sur l'extrémité alsacienne. Le programme sera doté de 110 millions de francs.

— Les 25 millions de francs inscrits au budget 1980 pour l'aménagement de la Saône ont été concentrés sur la liaison Lyon-Chalon, afin de répondre à l'objectif prioritaire fixé par le Gouvernement. Le problème de la traversée de Mâcon reste cependant posé jusqu'à ce qu'une solution acceptable recueille l'accord des divers intérêts en présence.

— L'aménagement du Rhône s'est terminé cette année au mois de mars lors de la mise en eau de la dernière chute à Vaugris. L'inauguration de cet aménagement le 9 octobre dernier a marqué la fin des travaux entrepris il y a trente-trois ans pour aménager le fleuve entre la métropole rhodanienne et le port de Marseille-Fos. La canalisation du Rhône permettra désormais sur 310 kilomètres une navigation à grand gabarit de niveau européen (convois de 4.000 tonnes au moins). Cette réalisation permettra de mieux tirer parti des possibilités du fleuve sur lequel le trafic s'est accru de 44 % en 1979, alors qu'il stagnait pour l'ensemble de la voie d'eau française. Votre Commission se félicite de ce résultat mais considère qu'il faudra mener une politique d'accompagnement de ces investissements afin que l'industrie profite du développement du transport par la voie d'eau.

— Enfin, la liaison Rhône-Fos dont les travaux ont commencé fin 1979 s'achèvera vers la mi-1982 et permettra de faire réellement déboucher les bassins de la Saône et du Rhône sur la Méditerranée.

De nombreuses incertitudes subsistent donc concernant l'achèvement de cette liaison Rhin-Rhône et il est permis de se demander quel sera l'avenir de cet axe prioritaire.

En outre, et le Premier ministre l'a répété au mois de juin dernier dans un discours prononcé à l'occasion du 10^e anniversaire du Port autonome de Paris « le choix de la liaison Rhin-Rhône conduit, non à s'interdire, mais à différer tout autre projet de liaison fluviale du même ordre de grandeur ».

B. — LES AUTRES OPÉRATIONS D'ÉQUIPEMENT

La priorité accordée par les pouvoirs publics à l'aménagement du Rhône et de la Saône a en effet pour conséquence la diminution des crédits affectés aux autres bassins. Ainsi, les projets de liaisons Seine-Est et Seine-Nord semblent renvoyés à une bien lointaine échéance. Les experts du Comité des transports du VIII^e Plan, s'appuyant sur des études économiques, estiment que, quelle que soit la variante envisagée, la rentabilité de ces opérations serait trop faible, ce qui les conduit à n'envisager cette réalisation qu'à long terme. Cette affirmation ne semble pas fondée en ce qui concerne la liaison Seine-Nord.

Pour 1981, les principales opérations engagées hors P.A.P. n° 6 sont les suivantes :

P.A.P.I.R. du Nord.

Le P.A.P.I.R. des voies navigables du Nord a pour objet le raccordement au réseau belge à grand gabarit du canal Dunkerque-Valenciennes. Son état de réalisation peut être jugé satisfaisant malgré un dérapage sur le VIII^e Plan, grâce à la participation de l'E.F.R. et du département du Nord.

En effet, l'aménagement de la liaison avec la Belgique est presque terminé du côté français par le canal de Condé. Pour 1981, 46,2 millions de francs sont consacrés à cette liaison. Les crédits alloués à ce programme doivent notamment permettre la construction de l'écluse de Quesnoy et le remplacement du port de Wambrechies sur la Deule. Cette liaison avec la Belgique devrait être achevée en 1981.

Les autres voies à grand gabarit.

29,6 millions de francs sont affectés à des travaux divers d'aménagement et de sécurité : par exemple, la reconstruction de la porte de garde d'Anay sur la Moselle et les acquisitions de terrains préalables à la reconstruction du barrage écluse du Vézoult sur la Seine. Une fois terminé le barrage d'Ablon, dont la reconstruction a été lancée grâce au plan de soutien de 1979, un des grands ouvrages à reconstruire sera le barrage de Poses, dernier barrage sur la Seine en amont de Rouen, dont l'état est préoccupant. Une première tranche pourra être engagée en 1981.

La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau à petit gabarit.

La France possède un réseau de voies navigables à petit gabarit de plus de 4.500 kilomètres, qui constituent un atout non négligeable pour le développement économique local. Ce réseau souffre d'un défaut prolongé d'entretien qui en pénalise l'exploitation (dégradation du tirant d'eau et des berges). Depuis 1974 a été amorcée une politique de restauration sélective concentrée sur la partie active de ce réseau qui draine le trafic vers les voies à grand gabarit ou assure des liaisons interbassins. Ce réseau a bénéficié des crédits ci-dessous depuis 1978.

ÉVOLUTION DES CREDITS CONSACRÉS AU RESEAU FREYCINET

En millions de francs constants	1978	1979	1980 (provisoire)	1981 (prévision)
Crédits budgétaires	76,1	62,4	97,5	59,0
Fonds de concours	23,1	16,7	22,0	15,0
Total catégorie I	99,2	79,1	119,5	74,0
Catégorie II	7,5	11,5	10,7	10,0

En millions de francs courants	1978	1979	1980 (provisoire)	1981 (prévision)
Crédits budgétaires	57,7	43,7	61,8	33,7
Fonds de concours	17,5	11,6	13,9	8,6
Total catégorie I	75,2	65,3	75,7	42,3

EQUIPEMENT DES VOIES NAVIGABLES A GRAND GABARIT (HORS P.A.P. N° 6)

Evolution en francs courants des crédits d'engagement affectés de 1972 à 1980.

(En millions de francs courants.)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 (provisoire)	1980 (prévision)
Bassin du Nord :									
— Crédits budgétaires	37,29	75,54	59,85	90,92	26,56	27,18	56,90	49,21	47,8
— Fonds de concours	26,20	30,53	17,38	3,64	9,20	14,90	15,64	16,10	13,6
Total	63,49	106,07	77,23	94,56	35,76	42,08	72,54	65,31	61,4
Bassin de la Seine :									
— Crédits budgétaires	101,66	27,28	52,51	87,59	17,88	71,46	25,53	(1) 65,34	(1) 23,0
— Fonds de concours	85,49	22,92	38,33	8,15	»	10,56	3,22	3,84	2,7
Total	187,15	50,20	90,90	95,74	17,88	82,02	28,75	69,18	25,7
Bassin de la Moselle :									
— Crédits budgétaires	17,25	31,36	23,80	44,43	66,35	34,71	26,09	29,07	15,0
— Fonds de concours	5,37	8,70	6,58	36,96	12,23	9,79	3,41	0,88	0
Total	22,62	40,06	30,38	81,39	78,58	44,50	29,50	29,95	15,0
Bassin du Rhin :									
— Crédits budgétaires	0,90	0,82	0,92	0,91	1,07	0,38	2,15	»	»
Bassins du Rhône et de la Saône :									
— Crédits budgétaires	94,04	126,76	104,66	114,42	88,66	4,10	»	»	»
— Fonds de concours	4,15	9,39	6,38	7,83	3,74	»	»	»	»
Total	98,19	136,15	111,04	122,25	92,40	4,10	»	»	»
Divers :									
— Crédits budgétaires	7,43	17,76	12,45	8,07	»	»	»	»	»
Total crédits budgétaires	258,57	279,52	254,19	346,34	200,52	137,83	110,67	143,62	85,8
Total fonds de concours	121,21	71,54	68,73	56,58	23,17	35,25	22,27	20,82	16,3
Total général	379,78	351,06	322,92	402,92	225,69	173,08	132,94	164,44	102,1

(1) Dont 35 millions de francs en 1979 et 10 millions de francs en 1980, engagés au titre de l'avance de 45 millions de francs.

(Unité : Millions de francs.)

	1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978		1979 (provisoire)		1980 (prévision)	
	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice	Crédits	Indice
Crédits budgétaires	373,12	100	368,27	98,70	285,61	76,55	346,34	92,82	181,14	48,55	112,98	30,28	83,89	22,48	(1)100,10	26,83	(1) 54,40	14,5
Fonds de concours	174,91	100	94,26	53,89	77,22	44,15	56,58	32,35	22,74	13	28,89	16,52	16,88	9,65	14,51	8,30	10,33	5,91
Total	548,03	100	462,53	84,40	362,83	66,21	402,92	73,52	203,88	37,20	141,87	25,89	100,77	18,39	114,61	20,91	64,73	11,8

(1) Dont 35 millions de francs en 1979 et 10 millions de francs en 1980, engagés au titre de l'avance de 45 millions de francs.

Ce programme est poursuivi en 1981 : 62,2 millions de francs de crédits budgétaires sont prévus pour des opérations spécifiques en particulier la restauration d'itinéraires importants et de barrages. 40,2 millions de francs sont employés à des opérations non individualisées portant sur des travaux de réfection de berges ou de remises en état de maisons éclusières. Les travaux de restauration porteront sur les itinéraires les plus utiles et notamment Seine-Saône, Moselle-Saône et Aisne-Moselle.

Une fois de plus, votre Commission ne peut que regretter le désengagement budgétaire de l'Etat depuis 1975. Elle déplore, en outre, l'abandon du schéma directeur des voies navigables annoncé en 1977, et jamais publié. « Le principe d'un tel schéma dans lequel seraient introduits des projets d'aménagement à long terme dont il n'est ni possible ni réaliste de préciser les échéances et les solutions financières, est à écarter » a déclaré le ministre des Transports récemment à la journée des Nautes. C'est pourquoi ce schéma directeur des voies navigables est aujourd'hui remplacé par un plan à cinq ans qui devrait être prochainement soumis au Parlement.

Le peu d'intérêt porté par les pouvoirs publics à ces infrastructures se trouve confirmé. Pourtant, les experts considèrent que le transport fluvial « constitue un patrimoine précieux qu'il faut sauvegarder puisque ses avantages ont de nos jours une acuité particulière : faible consommation d'énergie, peu de nuisances, insertion aisée dans l'environnement. C'est du moins l'impression qui prévaut à la lecture du document chiffré remis aux membres du Comité des transports du VIII^e Plan et intitulé « Projet de rapport sur les voies navigables ».

Ce document traduit en fait les grandes orientations de la politique gouvernementale pour les années 1981-1985. L'objectif n° 1 consiste d'abord à entretenir et à restaurer les canaux qui existent, et seulement après les autres dotations budgétaires serviront à la réalisation de grands projets « sévèrement sélectionnés en fonction de leur intérêt économique ».

C. — LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Le budget de 1981 accorde une priorité à l'entretien et à l'exploitation des voies navigables. Ainsi l'effort engagé en 1980 — les crédits avaient progressé de 35 % de francs courants — sera-t-il poursuivi, afin d'assurer une meilleure fiabilité au réseau. Le montant des dépenses ordinaires à ce titre passera de 61,3 millions de francs à 69,4 millions de francs, soit une augmentation de 13,2 % par rapport à 1981. Mais même si les crédits d'entretien évoluent plus favorablement que les crédits d'équipement, leur quasi-stagnation en francs constants n'en compromet pas moins l'efficacité de notre réseau de voies navigables.

Le tableau ci-dessous reflète leur évolution depuis 1978.

Crédits d'entretien	1978	1979	1980	1981
En milliers de francs courants	41.879,5	44.054,5	61.304,5	69.384,5
En milliers de francs constants 1978 :	41.879,5	40.420,0	51.140,2	51.851,0

En complément de l'action menée en vue d'une revalorisation des crédits d'entretien, une nouvelle ligne budgétaire « grosses réparations » a été créée en 1979 dans le but de permettre l'engagement d'opérations de réparations de plus grande ampleur. L'évolution des dotations affectées à ce titre est la suivante :

(En milliers de francs.)

	1979	1980	1981
Non enregistré	20.000	10.000	20.000

Par ailleurs l'accent sera mis sur la sécurité : le programme pluri-annuel de sécurité intéressant notamment la reconstruction ou la restauration de barrages anciens, qui vient d'être élaboré, permettra de lancer les opérations les plus urgentes.

En outre, 9,4 millions de francs en autorisations de programme et 7 millions de francs en crédits de paiement seront attribués, sous forme de subventions, pour l'adaptation de l'équipement des ports fluviaux. 6,9 millions de francs en autorisations de programme et 5,9 millions de francs en crédits de paiement sont prévus au titre de la lutte contre la pollution accidentelle et l'érosion des berges des voies navigables.

D. — L'AIDE AUX PROFESSIONNELS DU TRANSPORT FLUVIAL

Le trafic fluvial total s'est situé en 1979 à un niveau légèrement supérieur à celui de 1978 (+ 1,4 % en tonnes, + 2,5 % en tonnes/kilomètre, et a atteint 92,9 millions de tonnes et 11,9 millions de tonnes/kilomètre).

Le trafic fluvial effectué au cours du premier semestre 1980 fait apparaître une progression de 2,9 % en tonnes et de 3,4 % en tonnes/kilomètre par rapport au premier semestre 1979.

Ainsi, pour la deuxième année consécutive, il apparaît que la chute des trafics, qui avait marqué la période 1974-1977, semble enfin enrayerée et qu'une nouvelle période de croissance, à un rythme modeste, certes, mais régulier, marque une diversification des activités et l'ouverture du transport fluvial à de nouveaux produits, qui sera le gage de son développement futur.

En ce qui concerne les marchandises transportées, les évolutions à souligner sont la stabilisation des trafics des matériaux de construction (39 millions de tonnes, — 0,7 %), de produits agricoles (8,9 millions de tonnes, — 1,2 %), l'expansion des engrais (2,1 millions de tonnes, + 9,3 %), produits chimiques (1,8 million de tonnes, + 6,6 %) et objets manufacturés (955 millions de tonnes, + 6,1 %). Il faut aussi noter la reprise des trafics de produits pétroliers (20,2 millions de tonnes, + 6,5 %), mais un tel trafic est trop soumis aux aléas de la conjoncture pour qu'on puisse en tirer des conclusions pour l'avenir.

Le trafic fluvial effectué par type de réseau se présente de la façon suivante, en 1978 et 1979 :

(Unité : T.-km en millions.)

	1978	1979	1979/1978 (en pourcentage)
I. — Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	1.073	1.043	— 2,8
II. — Voies de liaison de Paris avec le Nord et l'Est	2.013	2.031	+ 0,9
III. — Seine et canaux annexes	4.397	4.581	+ 4,2
IV. — Voies navigables de l'Est	1.033	1.063	+ 2,9
V. — Rhin, grand canal d'Alsace et canaux annexes	2.261	2.304	+ 1,9
VI. — Voies navigables du Centre	137	124	— 9,5
VII. — Voies navigables du Rhin et de la Basse-Saône	461	535	+ 16,1
VIII. — Voies navigables du Sud-Ouest	156	144	— 7,7
IX. — Voies navigables de l'Ouest	63	73	+ 15,9
Total	11.594	11.898	(1) + 2,6

(1) Y compris le transit.

En 1979, le transport fluvial a pris en charge, à l'occasion d'opérations d'importations 12,7 millions de tonnes soit 4 % de nos importations totales ou 14 % des importations par mode de transport terrestre. A l'occasion d'opérations d'exportations, ce sont 17,0 millions de tonnes, qui ont été transportées par la voie d'eau, soit 12 % de nos exportations totales ou 16 % des exportations par mode de transport terrestre.

Les premiers mois de 1980 semblent annoncer une poursuite régulière de l'évolution depuis deux ans. Le retour au charbon, en particulier, devrait se traduire par une importante et nouvelle demande de transport, tandis que les produits agricoles devraient continuer à soutenir les transports à l'exportation.

En revanche, la situation des transporteurs ne s'est pas améliorée ; c'est pourquoi il est de plus en plus nécessaire de poursuivre les actions entreprises depuis 1979 en liaison avec la profession visant à assouplir une réglementation rigide qui constitue un handicap pour le transport fluvial français.

Pourtant de nombreuses propositions faites lors de la journée nationale du transport par eau le 12 juillet 1979 n'ont pas été suivies d'effet. Tirant le bilan des actions entreprises dans ce sens depuis l'été dernier, le ministre des Transports constate que « les pesanteurs et les réticences à une meilleure organisation et à une libéralisation de la profession n'ont pas été vaincues, même si des progrès ont été enregistrés çà et là ».

Toutefois, on peut constater une amélioration du côté des textes. Ainsi la recherche de l'allégement des procédures s'est tout d'abord appliquée au contrôle de la capacité de la cale ; elle s'est traduite par la révision de l'arrêté du 11 juin 1969 relatif à la composition du parc de la batellerie : l'arrêté du 25 janvier 1980 simplifie le régime de fixation et la gestion du contingent annuel de la cale ; il accroît également la responsabilité des professionnels dans la répartition de ce contingent tout en maintenant le principe de contrôle de capacité de la cale que l'Etat juge indispensable tant qu'il apporte son aide à la modernisation du matériel fluvial.

En matière de tarification, diverses solutions visant à la libéralisation progressive des tarifs fluviaux intérieurs sont en cours d'étude sur le modèle du régime existant pour le trafic à l'exportation.

S'agissant du régime des contrats au tonnage, l'objectif reste à terme la suppression de tout contrôle administratif mais cette évolution nécessite un consensus réel de toute la profession.

Concernant l'amélioration des matériels de transport par eau, un projet d'arrêté portant sur l'élargissement de l'accès aux aides prévues dans l'arrêté du 20 décembre 1978 a été soumis à la profession et au comité consultatif de l'O.N.N. Ce texte, qui sera bientôt publié, assouplit les conditions requises des demandeurs d'aides à la modernisation de leur matériel et élargir la gamme des investissements subventionnables. Cela devrait permettre une extension des artisans bénéficiaires de ces aides.

Enfin, les efforts tendant à réformer les structures de la profession dans le sens d'une plus grande unité n'ont débouché sur aucun progrès concret, de même que les propositions de réforme du courtage.

Mais la profession est divisée sur la politique à mener en matière d'organisation du marché ; si les compagnies de navigation et les chargeurs réclament depuis longtemps une réforme, les 3.000 artisans bateliers, qui assurent environ 40 % du trafic total et 60 % du trafic public, demeurent fermement attachés à toutes les dispositions du système actuel ; ils continuent de considérer la trilogie « Bourse-tarification obligatoire-tour de rôle » comme une sorte de conquête sociale et de garantie de revenus, alors que le maintien de la réglementation actuelle ne les empêche pas de rencontrer des difficultés de plus en plus grandes. En tout état de cause, toute réforme tendant à introduire la liberté des contrats devrait prévoir des mesures sociales de sauvegarde pour la reconversion de ces artisans bateliers.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du Rapporteur pour avis, M. René Regnault a insisté sur le danger qu'il y a à construire de nouvelles infrastructures sans se donner les moyens de les entretenir. Il a également souhaité savoir dans quelle mesure les crédits prévus au Fonds d'action conjoncturelle pourront être mobilisés et s'est inquiété de la réalisation du plan routier breton.

M. André Barroux a ensuite interrogé M. Jacques Braconnier sur le montant des recettes fiscales provenant des diverses taxes sur l'automobile et suggéré qu'elles soient affectées aux opérations de régulation du trafic.

M. Richard Pouille a regretté la perte d'argent que constitue pour les collectivités locales la lenteur du démarrage des projets routiers.

M. Bernard Hugo (Yvelines) s'est déclaré en accord avec les observations formulées par le Rapporteur pour avis sur l'insuffisance de la subvention aux collectivités locales, du rythme de renforcement des routes et sur l'abandon du schéma directeur des voies navigables.

M. France Lechenault a regretté le retard pris dans la réalisation de la liaison Rhin-Rhône et M. Fernand Tardy a déploré que la spécificité des routes de montagne ne soit pas prise en compte pour l'attribution des subventions aux collectivités locales.

M. Pierre Lacour a déploré que la politique d'aménagement du territoire continue à s'effectuer en fonction de Paris et M. Jean-Paul Hammann s'est inquiété du problème posé par la circulation des véhicules lents.

Le Rapporteur pour avis a répondu qu'il partageait les inquiétudes des intervenants.

A la suite de cet échange de vues, les conclusions du Rapporteur pour avis tendant à s'en remettre à la sagesse du Sénat ont été repoussées par la majorité de la Commission qui a décidé de proposer le rejet des dispositions budgétaires relatives aux routes et voies navigables inscrites dans le projet de loi de finances pour 1981.