

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1985, 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 ; Jean Col n, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chopin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lachenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lengie, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Assemblée Nationale (7^e légis.) : 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 41), 2370 (tome XVII) et in-8° 663.

Sénat : 68 et 69 (annexe n° 35 et 36) (1994-1965).

Loi de Finances - Autoroutes - Routes - Sécurité routière - Voies navigables.

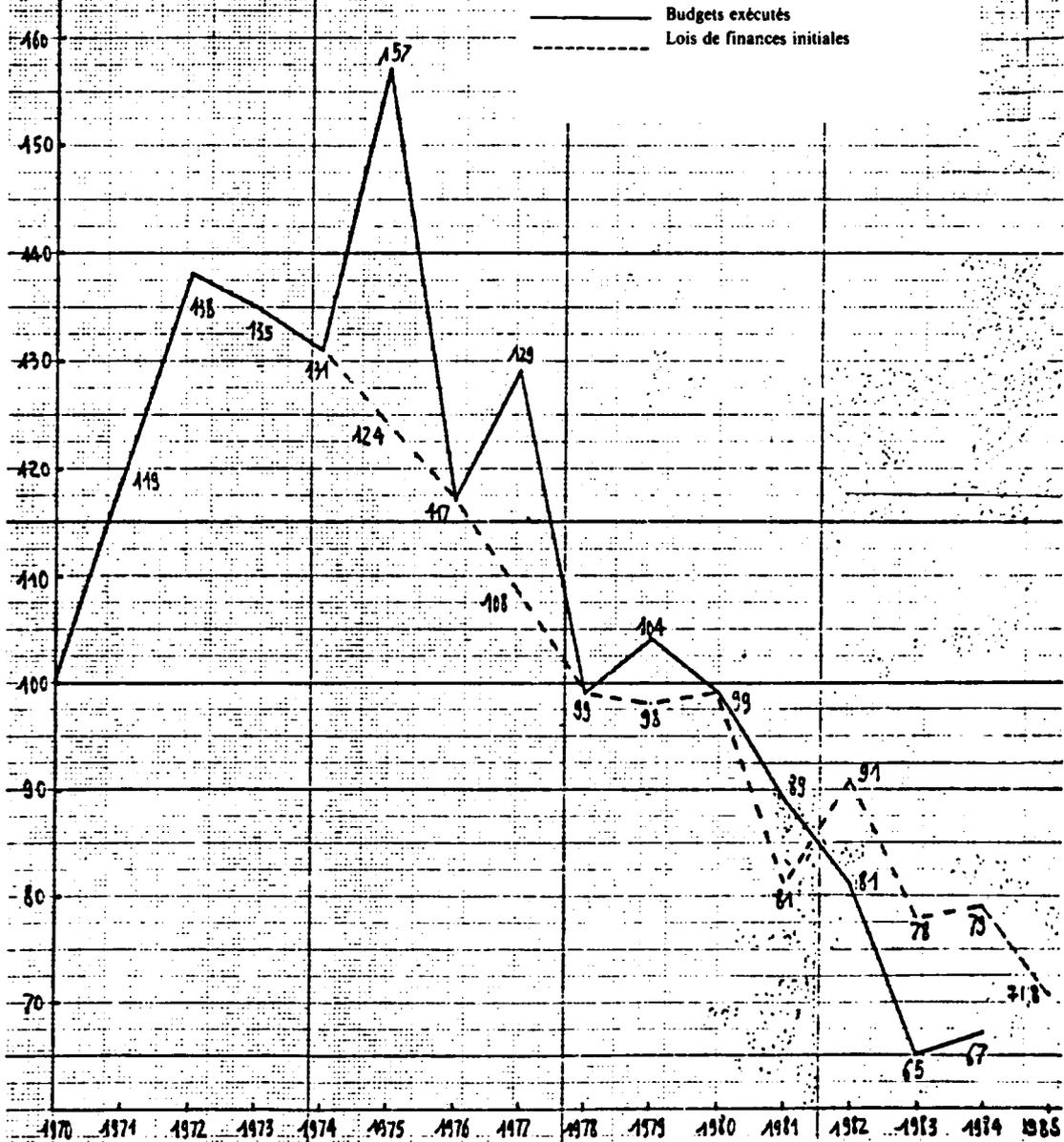
SOMMAIRE

	Pages
I. LES ROUTES	5
A. LE SCHEMA DIRECTEUR	5
1. Les autoroutes	6
2. Les prolongements d'autoroutes	7
3. Les grandes liaisons d'aménagement du territoire	7
B. L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL	8
C. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES	9
1. Les autoroutes	9
2. Les programmes routiers spéciaux	11
a) <i>Le plan routier breton</i>	11
b) <i>Le plan routier Massif Central</i>	13
c) <i>La route Centre-Europe - Atlantique</i>	13
d) <i>Le programme Grand Sud-Ouest</i>	14
e) <i>La rocade des estuaires</i>	14
3. Les interventions routières des régions	15
D. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	17
1. L'évolution des accidents de la route	17
2. Le comité interministériel de la sécurité routière d'avril 1984	17
a) <i>Le contrôle de la sécurité des véhicules légers</i>	17
b) <i>L'éducation et la formation des conducteurs</i>	18
c) <i>La mise à l'étude d'une réforme pénale</i>	18
d) <i>La mise à l'étude de l'instauration du permis à points</i> ..	18
e) <i>La réforme du permis moto</i>	18

3. L'éducation et la formation des conducteurs	19
<i>a) Quatre principes dirigeront le processus de réforme</i>	19
<i>b) Un nouveau rôle pour l'Education nationale</i>	20
<i>c) L'expérimentation de l'apprentissage du jeune conducteur avec conduite accompagnée</i>	20
II. LES VOIES NAVIGABLES	23
A. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	24
1. Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est	25
2. La liaison mer du Nord - Méditerranée	25
B. LES CREDITS D'ENTRETIEN.....	26
C. L'EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL	27
1. La poursuite de la chute du trafic	27
2. Evolution du trafic par nature de marchandises	28
<i>a) La non diversification des produits transportés</i>	<i>28</i>
<i>b) Une évolution variable pour chacun des quatre types de produits dominants</i>	<i>28</i>
<i>c) La diminution des transports de produits métallurgi- ques</i>	<i>28</i>
3. Comparaison avec l'évolution du trafic des autres modes de transport	29
4. Perspectives du trafic fluvial	29
D. LA BATELLERIE ARTISANALE	29
1. La chambre nationale de la batellerie artisanale	30
2. L'entreprise artisanale de transport par eau	31
3. L'office national de la navigation	31
EXAMEN EN COMMISSION	33

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES

MOYENS D'ENGAGEMENT



I. LES ROUTES

En 1985, les dotations budgétaires consacrées à la modernisation et à l'entretien du réseau routier national atteindront 5 813,6 millions de francs en moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme) et 5 631 millions de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement des dépenses en capital).

Compte tenu des modifications intervenues dans la présentation budgétaire, la diminution réelle des dotations de 1985 par rapport à celles de 1984 est de 9,1 % pour les moyens d'engagement et de 7,3 % pour les moyens de paiement.

Encore ces baisses ne concernent-elles que les francs courants ; en francs constants, elles dépasseront respectivement 14 % et 12 %.

Bien sûr, on ne manque pas de signaler que la mise en oeuvre, fin 1984 ou début 1985, du fonds spécial de grands travaux permettra de compenser cette diminution. Mais votre rapporteur se doit de rappeler ici le triste exemple de l'année 1984 qui a vu tout à la fois :

- le déblocage de 1 015 millions de francs au titre du fonds spécial de grands travaux ;

- l'annulation, le 29 mars dernier, de 1 038 millions de francs d'engagement.

Cet exemple n'incite pas à considérer que l'apport du fonds spécial de grands travaux en 1985 sera un apport net et, en tout cas, il ne peut que laisser songeur sur les prévisions qu'il est possible d'effectuer au moment de l'adoption d'une loi de finances.

A. LE SCHEMA DIRECTEUR

Le conseil des ministres du 18 avril 1984 a adopté définitivement le schéma directeur des autoroutes, de leurs prolongements et des grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Vingt-et-une régions avaient fait connaître leurs observations (la Corse n'étant pas directement concernée par ce schéma) qui ne remettaient

pas l'architecture d'ensemble du schéma en cause. Les observations des régions ont porté sur des adjonctions au schéma d'autoroutes, de leurs prolongements et des grandes liaisons d'aménagement du territoire.

1) Les autoroutes

Le projet initial prévoyait la constitution d'un réseau autoroutier d'une longueur globale de 6 490 km. Cet objectif, quasi unanimement accepté par les régions, a été très peu modifié dans le schéma définitif ; il ressort à 6 520 km après l'intégration d'une section d'autoroute supplémentaire assurant le contournement est de Lyon.

Sur les 6 520 km d'autoroutes retenus :

- plus de 4 770 km sont actuellement en service,
- 420 km sont déjà en travaux ou ont fait l'objet d'une décision de lancement de travaux.

Le schéma directeur considère ainsi qu'il ne reste plus que 1 330 km d'autoroutes nouvelles à construire pour achever le réseau national.

Ainsi que votre rapporteur a déjà eu l'occasion de le déplorer, aucune indication n'est fournie dans le schéma directeur quant à l'échéancier des réalisations. Sur la période du IXe Plan (1984-1988) cependant, il est prévu d'engager ou de terminer la construction de 500 à 800 km d'autoroutes. Le rythme moyen annuel de mises en service ne dépasserait pas alors 100 à 160 km contre 250 km entre 1979 et 1983 et 350 km entre 1974 et 1978 :

Mises en service d'autoroutes de liaison (en km)

	1969-73	1974-78	1979-83	1984-88 (1)
Longueur totale mise en service	980	1 750	1 245	500 à 800
Rythme moyen annuel	200	350	250	100 à 160

(1) : prévision

2) Les prolongements d'autoroutes

Les prolongements autoroutiers ont « pour fonction principale d'assurer la continuité logique du réseau autoroutier et de le compléter par la desserte du littoral et le raccordement aux frontières ». Ils seront, pour la plupart, aménagés en liaisons à deux fois deux voies.

Toutes les propositions initiales, qui concernaient globalement un ensemble d'environ 1 600 km, ont été finalement adoptées. De plus, sur avis des régions, près de 700 km de sections supplémentaires ont été ajoutés au projet. Il s'agit :

– des traversées du Massif Central qui seront aménagées, à moyen terme, partiellement à deux fois deux voies :

- . Limoges – Montauban (RN 20)
- . Clermont-Ferrand/Autoroute A 9 La Languedocienne (RN 9)

– des jonctions avec le réseau autoroutier allemand :

- . Strasbourg – Lauterbourg
- . Sud de Strasbourg.

3) Les grandes liaisons d'aménagement du territoire

Les grandes liaisons d'aménagement du territoire – notion née en 1971 de la concertation entre le ministère de l'équipement, le plan, les régions et les préfetures – répondent au souci de distinguer au sein du réseau national « les liaisons constituant une armature structurante du territoire ». Elles relient Paris, les métropoles d'équilibre, les grands centres internationaux et les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Leurs caractéristiques techniques peuvent varier d'une chaussée à deux voies jusqu'à deux fois deux voies selon l'importance du trafic.

En réponse aux demandes des régions, le conseil des ministres a retenu un certain nombre de nouvelles liaisons d'aménagement du territoire, à savoir :

– *au titre de la desserte du littoral* :

- . Rennes – Lorient,
- . Salon-de-Provence – Fos,
- . Angers – La Roche sur Yon – Les Sables d'Olonne,
- . Saint-Quentin – Amiens – Le Havre,
- . Rennes – Saint-Malo,
- . Rouen – Dieppe,

– *au titre des grandes liaisons interrégionales :*

- . la rocade Nord Lorraine (Valenciennes – Charleville-Mézières – Longwy),
- . la liaison transvogienne (Lunéville – Sélestat),
- . les sections manquantes de l'axe Centre-Europe-Atlantique (Digoïn – Maçon, Bellac – La Croisière, Saintes – Angoulême),
- . Arles – Salon-de-Provence,
- . Langres – Vesoul,
- . Le Puy – Firminy,

– *au titre des raccordements aux frontières :*

- . Toulouse – Espagne
- . Vesoul – Besançon – Suisse.

En outre, a été modifié le tracé de principe de la grande liaison d'aménagement du territoire reliant l'autoroute A 72 Clermont- Ferrand – Saint-Etienne à la RN 7 au nord de l'agglomération lyonnaise.

Au total, le schéma directeur comprend :

- 6 520 km d'autoroutes (dont 1 330 km d'autoroutes non engagées au 1^{er} janvier 1984) ;
- 2 260 km de prolongements d'autoroutes ;
- 6 900 km environ d'autres grandes liaisons d'aménagement du territoire ;
- 34 000 km pour le réseau national (routes et autoroutes).

B. L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

La politique d'entretien vise à poursuivre l'action menée depuis une quinzaine d'années pour la rénovation du réseau routier existant.

Les longueurs d'itinéraires ayant fait l'objet des renforcements coordonnés des chaussées ont été, depuis 1981, les suivantes :

1981	555 km
1982	585 km
1983	595 km
1984	585 km

Il est prévu de renforcer 576 km en 1985 pour un coût global de 845 millions de francs environ (comprenant 118 millions sur la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux).

Au titre de l'entretien préventif, il est prévu d'utiliser 724 millions de francs ; au titre de l'entretien curatif, 258,4 millions et 363 millions pour les autoroutes non concédées.

C. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

1) Les autoroutes

Rappelons tout d'abord que la deuxième loi de plan indique que : « on peut prévoir l'engagement de 500 à 800 kilomètres d'autoroutes pendant la durée du plan ». Le plan s'étalant sur cinq ans, ceci conduit à penser que l'on devrait engager entre 100 et 160 kilomètres d'autoroutes par an.

En 1983, les mises en service ont atteint 143 km qui se décomposent ainsi :

- autoroutes de liaison concédées :	
. A.26 - Semoutiers - Beauchemin	21
. A.26 - Saint-Omer - Nordausques	14
. A.31 - Montigny - Tilchatel	70
. A.42 - Neyron - Chazey	30
Total	135

- autoroutes de liaison non concédées :	
. A.7/A.47 - Givors - Chasse	2
. A.21 (ex. C.26) - Dourges (A.1.) - rocade Nord de Douai	6
Total	8

Et en 1984, les mises en service doivent atteindre 156 km :

- autoroutes de liaison concédées :	
. A.31 - Toul - Montigny (2 juin)	88
. A.72 - Chabreloche - Feurs (23 juin)	52
. A.8 - Saint-Isidore - Nice nord (2e chaussée)	(10)
Total	140

- autoroute de liaison non concédée :	
. A.35 - Munswiller - Ile Napoléon	16

Enfin, les prévisions pour 1985 sont de 144 km d'autoroutes mises en service :

- autoroutes de liaison concédées :	
. A.8 - Nice Centre - La Turbie (2e chaussée)	(7)
. A.26 - Cambrai - Saint-Quentin	35

. A.40 – Bourg Nord – Bourg Sud	22
. A.51 – Aix – Pont-Mirabeau	27
. A.64 – Artix – Soumoulou	33
. A.72 – Feurs – Andrezieux	27

Mais le plus intéressant et le plus révélateur de l'action actuelle des pouvoirs publics tient aux mises en chantier. Or, les chiffres sont moins satisfaisants à cet égard.

C'est ainsi qu'en 1983, 111 km ont été mis en chantier :

– autoroutes de liaison concédées :

. A.71 – La Source – Salbris	56
. A.26 – Cambrai – Saint-Quentin Nord	35
<i>Total</i>	<i>91</i>

– autoroutes de liaison non concédées :

. A.11 – Rode – Nord-Est d'Angers	6
. A.61 – Rode – Toulouse	14
<i>Total</i>	<i>20</i>

Et en 1984, on ne prévoit que 76 km de mises en chantier (sous réserve de confirmation de l'accord du conseil régional pour apporter une contribution de 10 % du coût de l'opération sur l'A.51) :

– autoroutes de liaison concédées :

. A.40 – Macon – Bourg	28
. A.71 – Clermont-Ferrand – Gannat	35
. A.51 – Cadarache – Manosque	13

Pour 1985, il n'est pas encore possible de prévoir ni les ressources dont disposera le secteur autoroutier ni, a fortiori, le kilométrage de mises en chantier qu'il permettra.

On ne peut guère que citer ici les propos que le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports a tenus à l'Assemblée nationale, le 30 octobre dernier, à propos du programme autoroutier pour 1985 :

« Une nouvelle étape de l'amélioration des liaisons avec la Bretagne et les Pays de la Loire commencera alors avec le lancement de la première section de l'autoroute A 11 Angers-Le Mans, d'Angers à Durtal, soit 30 kilomètres. Quant au désenclavement du Massif central, il sera poursuivi grâce au lancement d'une section de l'autoroute A 71 Gannat-Montluçon avec la section Gannat-Montmarault, de 32 kilomètres. Enfin, la liaison transversale A 26 Calais-Reims sera complétée par la section Saint-Quentin-Laon de 35 kilomètres.

« Je compte bien pouvoir majorer encore ce programme des 100 kilomètres que je viens de vous décrire lorsque la répartition définitive du fonds spécial de grands travaux sera effectuée. »

Il ne reste qu'à espérer que des annulations de crédits en cours d'année ne viendront pas réduire à néant les espoirs ministériels.

Votre rapporteur ne peut que constater avec tristesse que – ainsi que le montre clairement le tableau qui figure en page 4 de ce rapport – les moyens d'engagement consacrés aux routes nationales et autoroutes ont été, en francs constants, réduits de moitié de 1972 à 1985.

2) Les programmes routiers spéciaux

a) Le plan routier breton

Le lancement du plan routier breton (P.R.B.) a été annoncé par le général de Gaulle à l'occasion de son discours de Quimper le 2 février 1969 dans ces termes :

« Que deux routes à quatre voies pénètrent la péninsule jusqu'à Brest, son extrémité, l'une au nord par Rennes, Saint-Brieuc, Morlaix, l'autre au sud par Nantes, Lorient – Quimper... qu'une route à trois voies lui serve d'axe central par Loudéac et Carhaix. »

A la demande des élus bretons, le plan routier breton a été par la suite étendu à d'autres axes, dès 1970. Il s'agit des itinéraires suivants :

- . RN 157 – Rennes – Vitré vers Paris
- . RN 176 – Lamballe – Pontorson vers Caen
- . RN 24 – Rennes – Ploermel – Lorient
- . RN 166 – Ploermel – Vannes
- . RN 137 – Saint-Malo – Rennes – Nantes

L'effort financier accompli pour la mise en oeuvre du plan routier breton a été assumé presque entièrement par l'Etat et s'est traduit, depuis son lancement en 1969 et jusqu'à la fin 1983, par la mise en place de plus de 3,5 milliards de francs d'autorisations de programme de l'Etat.

Les autorisations de programme consacrées à ce plan ont été de 345 millions de francs en 1982 et de 297 millions en 1983.

En 1984, l'Etat consacrera un montant de 291,7 millions de francs au plan routier breton ; pour l'exercice 1985, 365 millions de francs devraient être réservés au plan routier breton dont 125 millions de francs pour les deux contrats entre l'Etat et les régions Bretagne et Pays de la Loire.

Les négociations engagées entre l'Etat et les assemblées régionales de Bretagne et des Pays de la Loire ont pu déboucher sur un accord qui définit les actions respectives de chaque partenaire pour la durée du IXe Plan.

Ainsi, l'Etat poursuivra au titre du plan routier breton au IXe Plan :

- la mise à deux fois deux voies des axes nords (Brest - Rennes) et sud (Brest - Nantes),

- la modernisation de l'axe central de la Bretagne (Chateaulin - Montauban) et la réalisation de la voie nouvelle Dinan - Pontorson,

- l'achèvement des opérations en cours de travaux sur les autres itinéraires du plan routier breton, non retenues dans la liste du contrat de plan Etat-région. Cet effort unilatéral de l'Etat représentera en moyenne 230 millions de francs par an.

En complément de ce programme, l'Etat et la région de Bretagne mèneront, conjointement, au titre du contrat de plan, des actions comprenant :

- un programme d'opérations en milieu urbain concernant l'agglomération rennaise, au financement duquel la région Bretagne contribue à hauteur de 11,25 % comm : participation au financement de la part incombant, selon les errements habituels, aux collectivités locales (45 %) ;

- un programme cofinancé d'amélioration des liaisons vers la capitale régionale. A ce titre, seront aménagées les liaisons suivantes :

. RN 137 - Saint-Malo - Rennes et Rennes - Nantes selon les modalités de cofinancement déjà en vigueur, soit Etat 50 % et régions (Bretagne et Pays de la Loire) + départements (Ille-et-Vilaine et Loire Atlantique) 50 % ;

. RN 166 - (Rennes) Ploermel - Vannes selon les mêmes modalités compte tenu de sa double appartenance au réseau routier national et au programme routier régional, soit Etat 50 % et région Bretagne + département Morbihan 50 % ;

. RN 24 - Rennes - Lorient selon les modalités exceptionnelles de financement qui tiennent compte de son importance nationale et de son intérêt régional, soit Etat 70 % et région Bretagne + départements intéressés 30 %.

Pour les actions en Bretagne, l'Etat a retenu le principe d'une contribution moyenne annuelle de 95 millions de francs. De plus, l'Etat, la région des Pays de la Loire et le département de la Loire-Atlantique sont convenus d'une action commune sur la route nationale 137 au nord de Nantes sur la base d'un apport annuel de l'Etat de 25 millions de francs.

Ainsi l'Etat devrait consacrer au cours du IXe Plan 350 millions de francs par an à la mise en oeuvre du plan routier breton.

b) Le plan routier Massif Central

La poursuite de la mise en oeuvre de ce plan constitue une des priorités de la politique qu'entend mener le gouvernement.

Cet effort s'inscrit dans le cadre des engagements pris par le Président de la République lors de son voyage dans le Limousin en 1982 : jusqu'en 1988, dernière année du IXe Plan, le plan routier Massif Central devrait voir son « enveloppe de 370 millions de francs maintenue en francs constants ».

En 1982, une dotation de ce montant a été mise en place, grâce notamment à l'apport qu'a constitué, en fin d'année, le déblocage de la première tranche du fonds spécial de grands travaux (dans le Massif Central, la dotation provenant de cette première tranche s'élevait à 187,6 millions de francs dont 96,5 millions rattachés à l'exercice budgétaire de 1982).

En 1983, 404 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat ont été affectés. Cette dotation tient compte du déblocage de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux (75,9 millions de francs pour le Massif Central) qui s'est ajoutée aux dotations de la première tranche (ressources 1983).

Cette année, de la même façon, et avec le concours de la troisième tranche du fonds spécial de grands travaux (165 millions pour le Massif Central), 405 millions de francs d'autorisations de programme Etat seront mis en place pour le Massif Central. Il convient de souligner cependant que les travaux d'aménagement seront activés grâce à la conclusion de contrats particuliers « routes » entre l'Etat et les régions Limousin et Auvergne.

En 1985, le plan routier Massif Central sera activement poursuivi : au stade actuel de la préparation budgétaire de l'exercice prochain, il est prévu de lui consacrer 494 millions de francs dont 34 millions pour la partie contractuelle.

Les grandes priorités du plan routier Massif Central demeurent l'aménagement de la RN 20 et de la RN 9.

c) La route Centre-Europe – Atlantique

L'aménagement de la route Centre-Europe – Atlantique permettra de faciliter les échanges entre le littoral atlantique et la vallée du Rhône et de relier le réseau routier national à l'Europe centrale en se raccordant à l'autoroute A.36 Beaune – Mulhouse et à la future autoroute A.40 Macon – Pont d'Ain prolongée en direction de Genève.

Les crédits d'Etat affectés au bénéfice de cet axe s'élèvent à 270 millions de francs en 1982 et 227,5 millions de francs en 1983.

En 1984, il est prévu une dotation globale de 412 millions de francs dont 246 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat (programme budgétaire + fonds spécial de grands travaux, troisième tranche).

Cette année, les actions entreprises en faveur de la route Centre-Europe - Atlantique seront activement poursuivies notamment grâce à la troisième tranche du fonds spécial de grands travaux et aux apports financiers de l'Etat et des régions dans le cadre des nouveaux contrats de plan, actuellement en cours de négociation entre l'Etat et les régions concernées.

Il est prévu de poursuivre cet effort en 1985 ; toutefois, le ministère a été incapable d'indiquer à votre rapporteur le montant des crédits qui pourront alors être consacrés à cet itinéraire.

d) Le programme Grand Sud-Ouest

Annoncé en 1979, le plan Grand Sud-Ouest prévoyait l'engagement en six ans (1980-1985) de plus de 4 milliards de francs de crédits de l'Etat au titre des investissements routiers et autoroutiers nationaux (y compris les crédits autoroutiers et ceux des trois autres départements du Grand Sud-Ouest faisant partie du plan routier Massif Central) en faveur des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Ce plan doit se poursuivre pendant le IXe Plan, l'accent étant mis en particulier sur la région Midi-Pyrénées.

A la fin de 1983, 2 190,2 millions de francs ont été consacrés au plan Grand Sud-Ouest, dont 511,5 millions de francs au titre du plan routier Massif Central.

Pour l'exercice 1984, c'est un montant de 525 millions de francs (crédits budgétaires et fonds spécial de grands travaux, troisième tranche) qui sera consacré au plan Grand Sud-Ouest.

Pour 1985, c'est un montant de 420 millions de francs qui est prévu hors plan routier Massif Central.

e) La rocade des estuaires

Le projet de rocade des estuaires consiste à relier entre elles plusieurs régions de l'ouest de la France en évitant Paris. Cette route permet la desserte des grands ports de la Manche et de l'Atlantique et l'amélioration

des liaisons interrégionales entre les régions de Picardie, de Basse-Normandie, de Haute-Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de l'Aquitaine.

Les crédits d'Etat mis en place pour l'aménagement de la rocade des estuaires se sont élevés à 183 millions de francs en 1982 et 163 millions de francs en 1983.

En 1984, c'est une dotation de 162,5 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat qui est prévue (budget et troisième tranche du fonds spécial de grands travaux).

Au stade actuel de la préparation du programme 1985, il n'est pas possible d'indiquer le montant qui pourra être consacré en 1985 aux opérations situées sur cette rocade.

3) Les interventions routières des régions

Ce sont les régions elles-mêmes qui ont demandé qu'un volet routier figure dans les contrats de plan. Cela marque bien l'importance qu'elles attachent à l'équipement en infrastructures routières, considéré comme un facteur de désenclavement et de développement économique.

L'élaboration des contrats de plan est une occasion pour les régions de faire connaître leurs priorités et, en apportant un financement, d'en accélérer la réalisation. Le choix des opérations a fait l'objet d'une véritable négociation, dont les objectifs ont été pour l'Etat d'éviter le « saupoudrage » des crédits et de veiller au respect des orientations générales du Plan et de la politique routière nationale.

Le volet routier du contrat de plan porte essentiellement sur une liste d'opérations cofinancées, établie sur la base d'un effort de chaque partenaire fixé à l'avance. Sauf exception, les opérations du contrat sont financées à part égales entre l'Etat et la Région, hors participations locales usuelles, ce qui représente le partage suivant :

- opérations de rase campagne : 50 % Etat, 50 % région ;
- opérations en milieu urbain : 27,5 % Etat, 27,5 % région et 45 % collectivités locales.

Certaines régions ont fait appel aux départements pour compléter, au niveau requis, leur part de financement.

Le tableau ci-après recense, au 20 juillet dernier, l'état de ces contrats Etat-régions.

INVESTISSEMENTS ROUTIERS NATIONAUX - CONTRATS ETAT-REGION

Région	Contrats généraux date de signature	Contrats particuliers « routes »			Observations
		Engagement annuel de l'État en M.F.	Autorisation de signature date	Date de signature	
Nord-Pas de Calais	27 avril 1984	120			en cours de négociations
Picardie	27 avril 1984	40			négociations en voie d'achèvement (liste d'opérations arrêtée)
Ile de France	17 avril 1984	450		17/4/84	
Centre	12 mars 1984	45		16/7/84	
Haute-Normandie	6 avril 1984	50			négociations en voie d'achèvement
Basse-Normandie	7 juin 1984	30+30*	3/7/84		signature prévue pour la fin juillet 1984
Bretagne	19 mars 1984	95	28/6/84		
Pays de la Loire	14 mai 1984	75		11/7/84	
Poitou-Charentes	26 mars 1984	40+12*		5/7/84	
Limousin	4 juin 1984	12,5			négociations en cours
Aquitaine	13 avril 1984	35+15*			négociations en cours (problème : rocade de LIBOURNE)
Midi-Pyrénées	3 mai 1984	40		12/7/84	
Champagne-Ardenne	19 avril 1984	30	22/6/84		
Lorraine	11 juillet 1984	170			négociations en cours (liste d'opérations arrêtée)
Alsace	28 avril 1984	75			négociations locales (Région-Départements) en cours
Franche-Comté	6 mars 1984	30	13/6/84		signature probable : septembre 1984
Bourgogne	28 mai 1984	45			négociations Région-Départements en cours ; signature probable : septembre 1984
Auvergne	27 février 1984	20			négociations en cours (pb : déviation de FIRMINY, rocade nord-est de RIOM)
Rhône-Alpes	25 mai 1984	130+5(1)			négociations en voie d'achèvement (pb : déviation de SAINT-CHAMOND)
Languedoc-Roussillon	16 avril 1984	38,5		20/7/84	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7 mai 1984	80	12/7/84		date de signature prévue : 23 juillet 1984
Corse	non-signé	42			réticences de la Région
TOTAL.....		1 693 + 62			

* Effort spécifique de l'Etat

(1) Programme cofinancé d'accès aux tunnels alpins.

D. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Diverses opérations de transfert ont pour effet de diminuer assez considérablement les moyens affectés à la sécurité et à la circulation routières. Lorsque l'on fait abstraction de ces transferts et que l'on considère en termes comparables le budget pour 1985 et le budget voté pour 1984, l'évolution est la suivante :

- moyens d'engagement : régression réelle de 8,6 %,
- moyens de paiement : maintien en francs courants.

En revanche, on se doit de reconnaître que le projet prend en compte les moyens inscrits au IXe Plan, c'est-à-dire :

- les moyens inscrits au titre de l'amélioration de la sécurité routière (programme prioritaire d'exécution n° 12, sous-programme 5) ; à cet effet, les crédits relatifs au programme « Objectif moins 10 % » sont portés de 35,3 millions de francs en 1984 à 101,3 millions de francs en 1985 ;
- les moyens relatifs aux contrats de plan Etat-région.

1) L'évolution des accidents de la route

Les résultats de l'année 1983 montrent une certaine amélioration puisque, en dépit d'une hausse de 2 % du trafic, le nombre des accidents est passé de 230 000 à 216 000 et celui des blessés de 321 000 à 301 000, tandis que le nombre des tués tombait en dessous de la barre des 12 000 (11 945 tués contre 12 410 en 1982).

2) Le comité interministériel de la sécurité routière d'avril 1984

Le comité interministériel de la sécurité routière s'est réuni, le 9 avril dernier, sous la présidence du Premier ministre. Il a envisagé les dispositions suivantes :

a) Le contrôle de la sécurité des véhicules légers

Dans le double souci d'une sécurité accrue des automobilistes et d'une plus grande loyauté des transactions, le comité interministériel a défini les orientations de principe du contrôle de la sécurité des véhicules

légers (véhicules de plus de cinq ans faisant l'objet d'une transaction, véhicules gravement accidentés, voitures d'occasion importées, véhicules vendus par les administrations). Les modalités de ce système seront arrêtées en concertation avec les secteurs professionnels et d'utilisateurs concernés, en vue d'une mise en oeuvre en 1985.

b) L'éducation et la formation des conducteurs

A la suite de la large concertation menée avec l'ensemble des partenaires, les principes d'une réforme des processus d'éducation et de formation des jeunes à la circulation et à la conduite automobile, s'appuyant en particulier sur une formation renforcée tout au long de la scolarité obligatoire et sur un apprentissage plus progressif de la conduite, ont été arrêtés. En particulier, une expérimentation d'un nouveau mode de formation et d'apprentissage du jeune conducteur sera réalisée dès 1984 dans les départements des Yvelines et de l'Essonne.

c) La mise à l'étude d'une réforme pénale

De manière à renforcer l'efficacité des contrôles, le Garde des Sceaux est chargé de proposer un projet de loi qui visera à étendre le champ d'application de mécanismes simplifiés tels que l'amende forfaitaire et l'ordonnance pénale à des catégories d'infractions relevées en grand nombre.

d) La mise à l'étude de l'instauration du permis à points

Il a été décidé de mettre à l'étude le principe et les modalités d'un mécanisme dit « permis à points » permettant de mieux responsabiliser les conducteurs à l'égard de la répétition des infractions.

e) La réforme du permis moto

Prenant connaissance des conclusions de la table ronde organisée sous l'égide du ministère des transports entre les pouvoirs publics et les usagers, le comité interministériel a décidé la création, avant janvier 1985, d'un permis « motocyclette légère » (permis A1 modifié) ouvert aux jeunes à partir de 16 ans et permettant la conduite des 125 cm³ limitées en puissance à compter de 17 ans. De même, sera mis en place avant la fin du premier semestre 1984, un nouveau permis « motocyclette » unique, accessible à 18 ans.

Votre rapporteur énumère ici ces diverses mesures sans se faire beaucoup d'illusions sur leur mise en oeuvre dans un proche avenir. Il serait en effet édifiant, mais aussi fort décourageant, de passer en revue toutes les mesures qui ont été envisagées et annoncées par les pouvoirs publics depuis dix ans sans qu'aucune suite y ait été donnée.

Il est d'ailleurs symptomatique que, six mois après l'annonce des cinq dispositions que nous exposons ci-dessus, le nouveau ministre de l'urbanisme, du logement et des transports ait, à l'occasion d'un colloque organisé par les intergroupes de l'Assemblée nationale et du Sénat, évoqué essentiellement deux autres mesures :

- une réforme du permis de conduire,
- l'éventualité de l'institution d'une vitesse minimale sur autoroute.

3) L'éducation et la formation des conducteurs

Le ministre souhaite engager, à ce propos, une profonde transformation des perspectives et des conditions de la formation des jeunes conducteurs.

a) Quatre principes dirigeront le processus de réforme

L'objectif fondamental de la formation des conducteurs est de former à des comportements de maîtrise et de modération, et de favoriser une prise de conscience de la dimension sociale de la vie sur la route.

Comme tout jeune citoyen a vocation à devenir conducteur, l'Education nationale doit jouer un rôle déterminant dans l'éducation routière des jeunes Français. Elle doit apporter, tout au long de la scolarité obligatoire, les éléments de connaissance nécessaires pour susciter et ancrer des comportements responsables.

L'examen du permis de conduire doit avoir pour finalité essentielle d'agir sur la qualité des processus de formation : la vérification d'aptitudes à des performances, pour importante qu'elle soit, doit être subordonnée à la vérification de l'acquisition de comportements adaptés, prudents et responsables.

La continuité et la progressivité de l'acquisition des connaissances et de l'expérience pratique sont des conditions essentielles de la qualité de la formation et de ses résultats.

b) Un nouveau rôle pour l'Education nationale

● L'Education nationale aura désormais la charge, tout au long de la scolarité obligatoire, de l'éducation à la sécurité routière en assurant :

– l'acquisition et le contrôle des connaissances spécifiques nécessaires telles que celles relevant du code de la route ;

– l'intégration dans l'enseignement de certaines disciplines de base de thèmes spécialement utiles (freinage, chocs, effets de l'alcool, etc.) ;

– une éducation civique sur les responsabilités et les comportements sociaux liés à la circulation ;

– des activités scolaires hors de la classe concrétisant l'apprentissage des règles et comportements de la sécurité routière.

● A la fin du cycle primaire, une première étape de cet ensemble structuré d'éducation routière sera formalisée. La deuxième étape interviendra au collège ou au lycée d'enseignement professionnel à la fin de la scolarité obligatoire. Dans un premier temps (1985 et 1986), cette formalisation prendra la forme de l'actuelle attestation scolaire de sécurité routière qui sera généralisée à l'ensemble des élèves en fin de classe de cinquième.

● Un carnet d'éducation routière tenu par l'élève, sous la responsabilité des maîtres, retracera le contenu de cet enseignement. Il sera introduit dès la rentrée de 1985 dans l'enseignement élémentaire.

c) L'expérimentation de l'apprentissage du jeune conducteur avec conduite accompagnée

Dans le but de développer des modalités de formation qui permettent aux jeunes conducteurs d'atteindre à 18 ans, lors de la délivrance du permis de conduire, un niveau de formation et d'expérience notablement supérieur à celui d'aujourd'hui, l'expérimentation d'un apprentissage plus continu, plus progressif et plus approfondi de la conduite automobile (véhicules légers) a été engagée début juin 1984 dans les deux départements des Yvelines et de l'Essonne qui devrait toucher au moins 2 000 adolescents de 16 ans révolus. Ceux-ci, avec l'accord de leurs parents, pourront accomplir leur apprentissage de la conduite automobile dans les conditions suivantes :

– en s'inscrivant auprès d'auto-écoles ayant passé contrat avec l'Etat ;

– en y suivant un cycle de formation initiale d'un niveau équivalent à celui qui précède la délivrance de l'actuel permis de conduire ;

– toutefois, l'expérimentation de nouvelles modalités d'examen pourra être faite à l'issue du processus de formation, en plus et indépendamment des épreuves réglementaires.

Un bilan sera dressé et soumis au comité interministériel de la sécurité routière afin d'apprécier l'opportunité de poursuivre l'expérience dans ces deux départements ou de l'étendre à d'autres départements afin de toucher un échantillon de population plus large (20 000 adolescents par exemple).

II. LES VOIES NAVIGABLES

Lors du conseil des ministres du 1^{er} juin 1983, le gouvernement avait adopté le projet de schéma directeur des voies navigables, élaboré à partir des travaux de la commission Grégoire, et il avait décidé de le soumettre pour avis aux régions.

Après examen en comité interministériel d'aménagement du territoire, le conseil des ministres du 18 avril 1984 a adopté définitivement ce schéma directeur qui a été modifié pour tenir compte de certaines des observations formulées par les régions.

Ce schéma, qui a pour objet de définir l'image à long terme du réseau navigable, est d'autant plus nécessaire que les investissements de ce secteur d'activités sont importants et concernent des ouvrages à longue durée de vie.

Toutefois ce schéma n'est assorti d'aucun engagement gouvernemental sur un calendrier de financement. Et l'on ne peut que sourire à la lecture, dans le communiqué ministériel publié alors, de la phrase selon laquelle ce schéma devrait permettre « de réaliser en particulier de manière cohérente une première tranche de travaux dans le cadre du IX^e Plan ». Si l'on comprend bien, le seul engagement gouvernemental consiste à agir de manière cohérente. C'est bien le moins ! Ou doit-on considérer qu'il s'agit là d'un progrès par rapport à l'action de ces dernières années ?

Le schéma directeur détermine quatre priorités :

1. L'entretien du réseau. C'est là la toute première priorité. L'objectif en ce domaine est d'augmenter progressivement les crédits consacrés à l'entretien afin de parvenir à satisfaire les besoins. A n'en pas douter, la route est longue avant d'atteindre cet objectif !

2. La restauration du réseau existant. Les crédits qui devraient être consacrés à ce poste au cours du IX^e Plan sont évalués à un milliard de francs.

3. La poursuite de l'aménagement des vallées. Outre les aménagements non liés aux franchissements de seuils, ces opérations comprennent les amorces des franchissements de seuils situées en vallées, telles les sections Niffer - Mulhouse et Chalon-sur-Saône - Dôle sur l'axe

Saône – Rhin, Compiègne – Pont l'Evêque pour Seine Nord et Compiègne – Soissons.

4. L'engagement de liaisons inter-bassins. Les trois liaisons Saône – Rhin, Seine Nord et Seine Est constituent l'élément important du schéma directeur ; c'est de leur réalisation que dépend l'avenir à long terme du transport fluvial.

Cependant, elles n'ont fait l'objet d'aucun choix prioritaire, car les aménagements de vallées menant aux franchissements de seuils ne sont pas achevés ; la question de la réalisation de ces franchissements n'est en conséquence même pas à l'ordre du jour du IXe Plan.

Après consultation des régions, les modifications suivantes ont été adoptées sur l'image à long terme du réseau décrite par le schéma directeur :

- le tunnel du Rove reliant Marseille à Fos et la déviation de Macon sont ajoutés ;

- pour la liaison Seine Nord, la possibilité d'un tracé passant soit par Saint-Quentin soit par le canal du Nord est retenue. La D.A.T.A.R. et le ministère des transports doivent soumettre un dossier comparatif de ces deux tracés aux régions concernées.

- pour la liaison Seine Est, la possibilité d'un tracé définitif pouvant s'inscrire dans un fuseau délimité par Compiègne – Soissons au Nord et par la section Bray – Nogent au Sud est retenue.

A. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Les idées directrices du budget 1985 ne comportent aucune novation ; elles consistent, d'une part, à faire porter l'essentiel de l'effort sur les travaux de restauration du réseau existant (conformément aux objectifs de la seconde loi de plan) et, d'autre part, à poursuivre les opérations engagées. Compte tenu de l'achèvement, en 1984, des travaux de raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables, il s'agit de la poursuite des programmes d'amélioration du canal du Rhône à Sète, des liaisons avec la Belgique et de l'engagement des travaux du contournement du pont de Mâcon.

Le coût budgétaire total de ces opérations atteindra 402,5 millions de francs, qui se décomposent ainsi (en millions de francs) :

A – Restauration du réseau

. Opérations de sécurité	50
. Restauration du réseau à grand gabarit	33
. Restauration et rénovation du réseau Freycinet	108
Total	191

B – Investissements

. Liaisons Nord Belgique et canal Dunkerque – Valenciennes ...	80
. Saône – Rhin	17
. Saône (contournement du pont de Mâcon)	59,5
. Canal du Rhône à Sète	25
. Etudes Seine Nord et Compiègne – Soissons	5
Total	186,5

C – Modernisation des méthodes d'exploitation 25**1) Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est**

Les projets de liaison à grand gabarit Seine Nord et Seine Est sont inscrits tous deux au schéma directeur des voies navigables.

Pour la liaison Seine Nord, un groupe de travail technique a établi un dossier comparatif des divers tracés et des différents gabarits qui peuvent être envisagés. Le dossier doit être soumis prochainement à la consultation des quatre régions concernées (Picardie, Nord – Pas de Calais, Ile-de-France et Haute Normandie).

Pour la liaison Seine Est, la priorité est donnée à l'aménagement entre Compiègne et Soissons. Il s'agit d'abord de réaliser la mise au point technique du projet.

2) La liaison mer du Nord – Méditerranée

Pour l'exercice 1985, 76,5 millions de francs sont inscrits au titre de la liaison Mer du Nord – Méditerranée. Ces crédits se décomposent ainsi :

– 17 millions de francs pour procéder à des acquisitions foncières d'opportunité sur le tracé de la liaison Saône – Rhin,

– 59,5 millions de francs pour engager, si le déroulement de la nouvelle enquête le permet, les travaux de construction du canal de dérivation de la Saône à Saint-Laurent-sur-Saône.

En effet, le projet de canal de dérivation longue de la Saône, à Saint-Laurent, soumis aux enquêtes réglementaires et notamment à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en septembre 1983, a fait l'objet d'un avis défavorable de la commission d'enquête. Un nouveau projet doit être soumis à l'enquête fin 1984.

Il n'est pas inutile de faire ici une récapitulation de l'état d'avancement des divers tronçons de cette liaison :

1. Liaison Rhône – Fos – Bouc : Cette liaison a été achevée en février 1984.

2. Rhône : Les travaux d'aménagement du Rhône à grand gabarit se sont achevés avec la mise en eau de la chute de Vaugris en avril 1980.

3. Saône : La Saône est actuellement au gabarit de 4 000 tonnes de Lyon à Chalon-sur-Saône, hormis le point noir de Mâcon, qui sera supprimé par la réalisation d'une dérivation dans la plaine de l'Ain.

4. Saône – Rhin : Les crédits budgétaires consacrés au franchissement du seuil de 1978 à 1984 ont permis de poursuivre les études (P.O.S., enquêtes parcellaires, environnement...) et de réaliser les acquisitions foncières d'opportunité. Le projet de liaison Saône – Rhin a été inscrit au schéma directeur, mais ni la date ni les modalités de réalisation n'ont été arrêtés.

5. Rhin : Depuis la dernière guerre, l'aménagement du Rhin s'est déroulé en trois phases, sanctionnées par trois conventions en 1956, 1969 et 1975.

La dernière convention, du 16 juillet 1975, décidait la réalisation de la chute de Neuburgweier, afin de supprimer tout problème de crue et d'érosion sur tout le secteur franco-allemand du Rhin.

Les problèmes étant reportés plus en aval du Rhin, sur le secteur allemand, cette convention a été remise en cause par la République fédérale d'Allemagne. Les négociations avec la partie allemande ont abouti à un compromis et à la signature, le 6 décembre 1982, d'une nouvelle convention, prévoyant le financement par la République fédérale d'Allemagne, des « travaux d'amélioration du système de protection contre les crues du Rhin en rive française entre Beinheim et Lauterbourg ». Cette convention a fait l'objet du décret n° 84-284 publié le 12 avril 1984 au Journal Officiel.

B. LES CREDITS D'ENTRETIEN

Votre rapporteur ne se lassera jamais de répéter que les travaux d'entretien devraient constituer une priorité absolue ainsi que les

conclusions du rapport Grégoire tout d'abord, puis le schéma directeur l'ont affirmé clairement.

Or, au moment même où le gouvernement publie le schéma directeur qui réaffirme la première place de l'entretien du réseau, il prépare un budget où les crédits d'entretien demeurent nettement insuffisants. Faut-il rappeler ici que la commission Grégoire avait estimé que, compte tenu des besoins courants, ces crédits devraient se situer à hauteur de 180 millions de francs par an en valeur janvier 1982 –c'est-à-dire 220 millions de francs 1985 environ– ce qui permettrait d'assurer le minimum de travaux, sans pour autant combler le retard accumulé au cours des dernières années. Or, le budget 1985 ne prévoit que 98,31 millions à cet effet, c'est-à-dire moins encore qu'elle ne prévoyait dans le budget 1984 (101,77 millions).

Quant à la ligne budgétaire « grosses réparations » créée en 1979, dont la dotation complète les crédits d'entretien et permet de réaliser les gros travaux de réparation rendus nécessaires pour les retards accumulés dans l'entretien courant, elle stagne à 50 millions de francs.

C. L'EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL

1) La poursuite de la chute du trafic

Après avoir marqué une relative stabilité entre 1975 et 1980, tant en tonnages qu'en tonnes-kilomètres, le trafic a globalement chuté de façon sensible entre 1980 et 1982 (-17 % en tonnes et -16 % en tonnes-kilomètres).

Cette évolution marque un certain ralentissement en 1983 en ce qui concerne les tonnages, cette diminution plus lente se poursuivant au premier semestre de 1984. Le trafic en tonnes-kilomètres, après s'être maintenu durant les six premiers mois de 1983 à un niveau identique à celui enregistré en 1982 pour la même période, a fortement chuté en fin d'année. Cette évolution ne s'est pas sensiblement modifiée au premier semestre de 1984.

Trafic en millions de tonnes

	1982	1983	1984
Premier semestre	37,661 (-10,1 %)	36,424 (-3,3 %)	35,140 (-3,5 %)
Année pleine	76,409 (-8,6 %)	71,948 (-5,8 %)	—

Trafic en milliards de tonnes-kilomètres

	1982	1983	1984
Premier semestre	4,864 (- 12,5 %)	4,865 (-)	4,427 (- 9,0 %)
Année pleine	10,190 (- 7,9 %)	9,447 (- 7,2 %)	—

2) Evolution du trafic par nature de marchandises

L'analyse du trafic fait ressortir les enseignements suivants :

a) La non diversification des produits transportés

Quatre types de produits (produits agricoles, combustibles minéraux solides, produits pétroliers et minéraux bruts ou manufacturés, et matériaux de construction) couvrent une part tout à fait prépondérante, et stable au fil des années, du marché des produits transportés par la voie d'eau. Ces produits représentent à eux seuls en 1983, 83 % des tonnes transportées et 77 % des tonnes-kilomètres réalisées.

b) Une évolution variable pour chacun des quatre types de produits dominants

L'augmentation du trafic des produits agricoles, observée au premier semestre de 1983, s'est poursuivie en fin d'année, se traduisant par un accroissement des tonnes transportées (+ 3 % par rapport à 1982) et, dans une moindre mesure, des tonnes-kilomètres réalisées (+ 2 % par rapport à 1982). L'insuffisance de la récolte céréalière de l'été 1983 n'a notamment pas permis de prolonger cette tendance durant les six premiers mois de 1984.

Le trafic des produits énergétiques est orienté à la baisse (combustibles minéraux solides et produits pétroliers) depuis plusieurs années, tendance qui se confirme au premier semestre de 1984.

Les matériaux de construction continuent leur régression régulière, de l'ordre de 8 à 9 % par an, en tonnage comme en tonnes-kilomètres, du fait de la baisse d'activité du secteur.

c) La diminution des transports de produits métallurgiques

L'évolution du trafic des produits métallurgiques reste défavorable ces dernières années. Elle sera pour une grande part conditionnée par les

orientations qui seront retenues en matière de restructurations industrielles dans ce secteur d'activité économique.

3) Comparaison avec l'évolution du trafic des autres modes de transport

Exprimée en milliards de tonnes-kilomètres et en pourcentages, cette évolution se traduit comme suit :

	1981	1982	1983
Route.....	87,9 (+ 12 %)	90,6 (1)	86,9 (- 4 %)
Fer.....	64,3 (-)	60,6 (- 6 %)	58,8 (- 3 %)
Voies d'eau.....	11,1 (- 8 %)	10,2 (- 8 %)	9,4 (- 8 %)
Oléoducs.....	28,8 (- 10 %)	25,3 (- 12 %)	26,0 (+ 3 %)

(1) Selon une nouvelle méthodologie de calcul

4) Perspectives du trafic fluvial

Les perspectives du trafic fluvial, fortement dépendantes de celles des principaux produits transportés par la voie d'eau, sont incertaines.

L'évolution du trafic fluvial de produits énergétiques dépend pour une grande part des conditions d'approvisionnement des centrales électriques d'E.D.F. Les dernières orientations retenues conduiront, à un terme non connu, à l'arrêt des transports de charbons effectués par la voie d'eau.

La baisse d'activité observée dans le secteur des travaux publics en même temps que le déplacement des lieux d'extraction de matériaux vers des sites non situés en bordure des voies navigables ont entraîné, depuis 1970, la chute du trafic fluvial des matériaux de construction, sans perspective réelle d'amélioration à court ou moyen terme.

Le transport de céréales devrait par contre poursuivre sa croissance et la voie d'eau peut participer à ce développement.

D. LA BATELLERIE ARTISANALE

Lors des travaux de la commission Grégoire, il est clairement apparu que la batellerie artisanale souffrait d'un manque d'organisation, qui se

traduisait notamment par une atomisation du pouvoir de décision et de la responsabilité, affaiblissant ainsi la crédibilité de ce secteur professionnel auprès de ses principaux clients. C'est pourquoi il a été décidé de créer, en accord avec les professionnels eux-mêmes et l'ensemble des parties intéressées au transport fluvial, une chambre nationale de la batellerie artisanale et une entreprise artisanale de transport par eau.

1) La chambre nationale de la batellerie artisanale

La loi d'orientation des transports intérieurs a institué, en son article 40, une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public et jouant le rôle de chambre de métiers. Un décret en conseil d'Etat devait en préciser la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement, déterminer les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définir la qualité de patron et de compagnon bateliers.

Aux termes de ce décret, publié au Journal Officiel du 16 mai dernier, la chambre nationale de la batellerie artisanale a notamment pour missions de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale, de participer à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la réglementation du transport fluvial au tour de rôle, de gérer les fonds destinés au soutien de la capacité de la cale artisanale, d'organiser des actions de formation (apprentissage, formation permanente), de créer des institutions d'entraide et d'assistance.

Le décret prévoit également qu'un conseil d'administration provisoire de quinze membres sera désigné par le ministre chargé des transports sur proposition des organisations représentatives de la profession, d'ores et déjà saisies à cet effet. Ce conseil provisoire sera notamment chargé :

- d'établir le registre des entreprises de la batellerie artisanale et le registre des patrons et compagnons bateliers ;

- d'organiser les élections pour la constitution du conseil d'administration. Ces élections devront être organisées de telle sorte que ce dernier puisse entrer en fonction dans le délai d'un an à compter de la date de publication du décret.

Dans son article 71, le projet de loi de finances pour 1985 complète ce dispositif en instituant une taxe acquittée par les entreprises du secteur de la batellerie artisanale et destinée à procurer à la chambre nationale les moyens de remplir ses missions et de couvrir ses frais de fonctionnement. Le texte crée, en outre, un fonds de soutien destiné à maintenir une capacité suffisante de la cale artisanale en cas de difficultés conjoncturelles, ainsi que la taxe fiscale destinée à l'alimenter. Le fonds

devrait ainsi disposer de 6 milliards de francs par an. La création de ces deux taxes ne doit pas se traduire par une aggravation des charges du secteur de la batellerie car, aux termes de l'exposé des motifs de cet article 71, leurs effets seront, à cet égard, compensés par un allègement, à compter du 1^{er} janvier 1985, des prélèvements résultant des taxes dites de la loi Morice.

2) L'entreprise artisanale de transport par eau

Les artisans bateliers s'affrètent traditionnellement en bourse d'affrètement, selon le système du tour de rôle. Un tel système, s'il garantit l'équité entre transporteurs, présente pour les chargeurs des contraintes de plus en plus difficilement acceptées par eux.

C'est pourquoi a été créée, le 12 octobre 1983, l'entreprise artisanale de transport par eau (E.A.T.E.). Cette entreprise a le nouveau statut coopératif de la loi d'économie sociale du 20 juillet 1983. En regroupant 2 200 des quelques 2 600 entreprises de transport fluvial, la nouvelle « société coopérative artisanale de transport fluvial » est l'entreprise commerciale capable de négocier, pour le compte de l'ensemble des artisans bateliers, des contrats de transport attractifs avec les principaux clients de la voie d'eau. Répondant à un but de promotion du transport fluvial au tour de rôle, l'E.A.T.E. a en effet pour missions, d'une part d'offrir aux clients du tour de rôle une plus grande souplesse de négociation commerciale, que ce soit en matière de prix ou de conditions de transport (garantie de cale et calendrier d'exécution), d'autre part d'assurer une meilleure gestion de la cale travaillant au tour de rôle par une plus grande connaissance de la demande de transport et une répartition géographique de la cale mieux adaptée. Afin de remplir ces missions, l'E.A.T.E. disposera d'un fonds d'intervention commerciale (décret n° 84-282 en date du 9 avril 1984 relatif à la perception par l'office national de la navigation d'une taxe parafiscale sur les transports fluviaux exécutés au tour de rôle) permettant de financer, dans le cadre de relations contractuelles, des remises consenties aux chargeurs en fonction des tonnages apportés.

Plusieurs contrats ont ainsi été passés depuis la création de l'entreprise, notamment avec des opérateurs céréaliers de la vallée de la Seine, des résultats significatifs ayant été obtenus sur des trafics de céréales à destination de Rouen.

En même temps que l'organisation géographique de l'E.A.T.E. sera poursuivie, ces actions commerciales seront développées.

3) L'office national de la navigation

Enfin, une réforme des missions de l'office national de la navigation

est en cours d'élaboration, selon les dispositions de l'article 41 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Une première étape dans la mise en oeuvre des dispositions de la loi a d'ores et déjà été l'élargissement du conseil d'administration de l'office par un décret en date du 30 mai 1984 qui, par ailleurs, appliquait à l'établissement les dispositions relatives à la démocratisation du secteur public.

Le conseil d'administration de l'office ne comprenait auparavant que sept représentants de l'Etat, nommés parmi des fonctionnaires du ministère des transports, du conseil d'Etat, de la cour des comptes, du ministère de l'économie, des finances et du budget, et du ministère des relations extérieures.

Le nouveau conseil d'administration comprend dix-huit membres, à savoir :

- comme antérieurement, sept représentants de l'Etat (représentants du Premier Ministre, des ministères de l'économie, des finances et du budget, des transports, des relations extérieures, de l'agriculture, de l'industrie et du tourisme),

- cinq personnes qualifiées dont une proposée par la chambre nationale de la batellerie artisanale, une par le comité des armateurs fluviaux et une par l'assemblée permanente des chambres de commerce et d'industrie,

- six représentants des salariés, dont un cadre.

L'ensemble des parties intéressées au transport fluvial sont ainsi représentées en même temps que le personnel est davantage associé à la gestion de l'établissement.

Quant à la réforme en préparation, elle devrait s'articuler autour des deux axes suivants :

- rôle administratif, soit pour le compte des bateliers, soit pour le compte de l'administration ;

- rôle de promotion de la voie d'eau, notamment en apportant aux transporteurs fluviaux l'aide nécessaire dans leur recherche de trafics.

EXAMEN EN COMMISSION

M. Amédée Bouquerel a vigoureusement dénoncé la diminution constante et répétée des crédits affectés aux routes ; les dotations actuelles ne sont plus aujourd'hui, en francs constants, que la moitié de celles qui figuraient dans les budgets du milieu de la dernière décennie. Le plus dramatique tient à l'abandon de l'entretien, faute de crédits suffisants, et la viabilité hivernale ne peut même plus être assurée ; on assiste en ce domaine à un désengagement total de l'Etat. A propos des voies navigables, M. Amédée Bouquerel a constaté que l'effort qui avait pu être constaté jusqu'à 1981, même s'il avait pu être jugé alors insuffisant, avait été interrompu depuis lors et que l'on ne trouvait plus aujourd'hui de crédits réels à cet effet dans le budget. Il en a conclu que le budget des routes et des voies navigables pour 1985 était inacceptable, surtout lorsque l'on prenait en compte le développement du chômage.

M. Alfred Gérin a regretté l'amputation qui avait atteint les crédits relatifs aux voies navigables en 1984 et a constaté que le budget pour 1985 ne prévoyait aucune réalisation sérieuse pour la liaison Rhin-Rhône ; il a en outre jugé inquiétantes les hésitations gouvernementales à l'égard du devenir de la compagnie nationale du Rhône. Pour lui, le budget 1985 des routes et des voies navigables est un budget de misère.

M. Richard Pouille a dénoncé le désengagement de l'Etat. Le Parlement a accepté de lever une taxe sur l'essence afin d'alimenter le fonds spécial de grands travaux, mais les élus locaux ne peuvent que constater que, hors les crédits provenant de ce fonds, le financement des équipements publics ne repose plus que sur les collectivités locales.

*
* *

Conformément aux propositions du rapporteur, la commission des Affaires économiques et du Plan a décidé de proposer au Sénat le **rejet** des crédits relatifs aux routes et voies navigables.