

N° 69

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean-François-Poncet, président ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Jacques Valade, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis Caiveau, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Désiré, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, André Duroméa, Jean Faure, Philippe François, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Marc Lauriol, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Trévert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8^e législ.) : 363 et annexes, 365 (annexe n° 25), 400 (tome XI) et T.A. 43

Sénat : 66 et 67 (annexes n° 18, 20 et 22) (1986-1987).

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	4
PREMIERE PARTIE	
LES ROUTES ET LA SECURITE ROUTIERE	9
I. LES ROUTES.....	9
1. Les grandes orientations du projet de budget	9
2. Les autoroutes	12
<i>a) le programme autoroutier 1987.....</i>	12
<i>b) les prévisions de mise en service.....</i>	13
3. Les plans routiers spéciaux et le programme grand-sud-ouest	14
4. Les grandes liaisons n'entrant pas dans le cadre des plans spéciaux	18
5. Les contrats de plan Etat-régions	20
II. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	21
1. Les crédits.....	21
2. L'évolution du nombre des accidents de la route	21
3. Les mesures prises en faveur de la sécurité routière	24
<i>a) mobilisation sociale contre les accidents de la route</i>	24
<i>b) transformation des modalités de l'éducation routière</i>	24

<i>c) redéfinition du système des contrôles et des sanctions</i>	25
<i>d) accentuation des efforts concernant la sécurité des infrastructures</i>	25
<i>e) contrôle technique des véhicules légers</i>	25
<i>f) contrôle des véhicules gravement accidentés</i>	26
<i>g) développement des systèmes d'aide à la conduite</i>	26
4. Le programme REAGIR	26
5. La politique contractuelle « objectif » – 10 %	28
6. Les équipements de sécurité	29

DEUXIEME PARTIE

LES VOIES NAVIGABLES	31
1. L'évolution des dotations	31
2. L'évolution du trafic sur les voies navigables	31
3. Le trafic des ports fluviaux et des activités de navigation intérieure des ports maritimes depuis trois ans	34
4. Les principaux investissements prévus en 1987	35
5. L'exécution du plan de reconversion	37
CONCLUSION	40
	G

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget pour 1987, en ce qui concerne les routes et les voies navigables, constitue pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan tout à la fois une source de satisfaction et un sujet d'inquiétude.

D'abord une source de satisfaction relative au secteur des routes. En effet, après le net recul des dotations budgétaires enregistrées en 1986, nous trouvons cette année une progression très sensible et d'autant plus remarquable qu'elle survient en dépit d'une politique de grande rigueur budgétaire. Les crédits en moyens de paiement, pour l'ensemble développement du réseau, entretien des routes et sécurité routière progressent de 28 %, les autorisations de programme de 93 %.

On peut donc estimer que ce projet de budget va au-delà du simple rattrapage des retards d'équipement accumulés depuis plusieurs années sur le réseau national et qu'il permettra d'engager des opérations nouvelles et de poursuivre la modernisation de son équipement mais à la condition qu'il s'agisse d'un effort de longue haleine et non pas simplement d'une amélioration passagère.

Quelques points méritent d'être soulignés :

– d'abord la fin du recours au Fonds spécial de grands travaux qui sera ainsi rebudgétisé, ce qui supprimera les critiques que ce mode de financement appelait sur ce plan du contrôle parlementaire, mais ne réjouira peut-être pas les entreprises de travaux publics : le F.S.G.T. avait en effet l'avantage pour celles-ci de permettre une sorte de régulation des travaux en atténuant les fléchissements d'activité en début d'année puisque ce Fonds n'était pas dépendant du principe de l'annualité budgétaire. C'est pourquoi il serait certainement souhaitable d'assouplir les procédures ou d'imaginer de nouveaux mécanismes tels que des contrats de longue durée négociés entre l'Etat et la profession, qui puissent éviter les « dents de scie » provoquées par l'évolution des budgets successifs, phénomène extrêmement gênant compte tenu de l'importance des investissements du secteur des travaux publics ;

– s'agissant des autoroutes de liaison, 182 km pourront être lancés en 1987, tandis que 165 km devraient être mis en service ;

– les engagements en faveur des contrats Etat-régions et des plans spéciaux seront respectés;

– le renforcement des chaussées sera poursuivi et devrait permettre la mise hors gel de la totalité des axes nationaux fin 1988, à raison de 600 km par an;

– on notera également une reprise après plusieurs années d'interruption du programme de viabilité hivernale.

Dans le domaine de la sécurité routière, il faut insister sur un accroissement de 15 % des autorisations de programme et de 20 % des crédits de paiement, ce qui permettra d'intensifier les opérations de sensibilisation de l'opinion et des usagers aux problèmes des accidents de la route dont le nombre demeure beaucoup trop élevé.

Il faudrait, dans ce domaine, accélérer l'étude de la suggestion déjà ancienne du permis de conduire à points dont la gestion pourrait aujourd'hui être réalisée sans grande difficulté grâce à l'informatique.

Une autre action devrait également être étudiée, à savoir la formation des enseignants aux problèmes de la sécurité routière et également la place de cet enseignement dans les programmes scolaires, car celle-ci est actuellement insuffisante.

Mais ce budget comporte en quelque sorte un revers dans la mesure où les dotations des voies navigables, déjà bien modestes les années précédentes, connaissent une stagnation pour ce qui est des moyens de paiement (523,2 millions de francs au lieu de 518,5 en 1986) et un recul très marqué des autorisations de programme : 242 millions de francs au lieu de 318,4 millions de francs en 1986, ce qui conduit à poser la question suivante : y a-t-il encore véritablement une politique de la voie d'eau en France ou bien faut-il se résigner, dès à présent, à la disparition du trafic fluvial français ?

La profession, déjà confrontée aux difficultés résultant de la crise du trafic fluvial, est très inquiète, d'autant plus que les autorisations de programme constituent une indication des budgets à venir. Il serait donc souhaitable que le Gouvernement nous fasse part de l'état de ses réflexions sur ce sujet. Autre sujet sur lequel nous souhaiterions connaître sa position : le problème du financement des liaisons inter-bassins par des ressources extra-budgétaires. L'idée a en effet été récemment émise d'une possibilité de financer la liaison Rhin-Rhône en autorisant la compagnie nationale du Rhône à vendre son électricité au prix du marché, ce qui supposerait une remise en question du monopole d'E.D.F. Sans aller

jusqu'à là , une solution serait peut-être plus facile à mettre en oeuvre : actuellement E.D.F. rembourse chaque année à la C.N.R. le montant des emprunts qu'elle a contractés, remboursements qui vont en diminuant au fur et à mesure que le temps passe. Il suffirait qu'E.D.F. maintienne, chaque année, le montant qu'elle verse actuellement; compte-tenu de la poursuite des amortissements, la C.N.R. pourrait alors contracter de nouveaux emprunts et contribuer au financement de la liaison Rhin-Rhône.

Enfin, une autre question importante surgit à propos de ce budget : le ministère des transports a-t-il l'intention d'autoriser les travaux de la dérivation du pont de Mâcon ? On sait en effet que la procédure d'enquête publique préalable à cette opération vient à expiration le 3 janvier prochain, ce qui signifie qu'il faudrait tout recommencer si la décision de déclaration d'utilité publique n'était pas prise avant cette date. Or, il est souhaitable que ce projet aboutisse car il ne subsiste plus que cet unique goulot d'étranglement sur l'artère à grand gabarit Châlon-Fos et toutes sortes de trafic supplémentaire pourraient être appréhendées si cet obstacle disparaissait.

Un problème identique se pose à propos de la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent.

Une politique offensive en faveur des voies navigables apparaît encore plus nécessaire si l'on songe à la comparaison avec l'étranger.

On trouvera dans le tableau suivant une comparaison internationale établie par la Commission des Communautés européennes jusqu'en 1981 et qui ne concerne que les investissements.

Millions UCE	1977	1978	1979	1980	1981
France	74,49	64,97	68	64	56,4
Belgique	124,60	110,71	118	133	162,6
Pays-Bas	63,60	63,90	49	69	53,5
R.F.A.	234,56	266,42	294	288	276,9

Enfin, il faudra bien s'attaquer un jour sérieusement en concertation avec la profession au problème de la liberté d'action commerciale qui est d'ailleurs directement lié à celui de la modernisation de la profession.

Il est symptomatique en effet de constater que depuis deux ans les effets de la crise sont en passe d'être conjurés là où existe un minimum vital de liberté commerciale, laquelle aboutit d'ailleurs à un équilibre dynamique entre flottes industrielles et flottes artisanales.

Trois exemples l'illustrent bien :

– la situation sur la Moselle : la chute des trafics vers l'amont destinés à la sidérurgie et à E.D.F. est en partie compensée par des trafics de céréales vers l'aval assurés à la fois par la C.F.N.R. et des artisans affrétés;

– la situation sur le Rhône : la disparition des trafics de charbon pour la centrale de Loire-sur-Rhône commence à être compensée par des trafics de produits chimiques (Rhône-Poulenc en particulier) en sorte que le niveau d'activité tend à se stabiliser tant pour l'armement Sorhona que pour les artisans, maîtres bateliers du Rhône;

– la situation pour les matériaux de construction sur la Seine et l'Oise où la reprise bénéficie à la fois aux flottes privées des groupes C.S.S., S.E.M.C., Sablières modernes, aux groupements et petites flottes liés à elles par contrats ainsi qu'aux artisans affrétés au tour de rôle.

PREMIERE PARTIE :
LES ROUTES ET LA SECURITE ROUTIERE
I. LES ROUTES

1) Les grandes orientations du projet de budget

Dans le domaine routier, le projet de budget 1987 prévoit une relance de l'effort de construction du réseau autoroutier et une accélération de la modernisation de notre réseau national classique pour mettre au service de notre économie et du développement régional des liaisons routières performantes.

La route, qui assure dans notre pays les 9/10^{ème} des transports de voyageurs et plus de la moitié des transports de marchandises, joue en effet un rôle fondamental dans le prix de revient de nos produits industriels puisque les coûts de transports en représentent globalement environ 10 %.

Par ailleurs, la route est à la base d'une pyramide d'activités industrielles. Les branches liées à la construction et à l'usage de la route mobilisent, en effet 1/10^{ème} de notre production et des emplois

Cet impact économique fait aussi de la route un instrument privilégié de la politique d'aménagement du territoire et de développement régional.

Ces raisons ont incité le Gouvernement à prévoir pour 1987 un budget routier permettant :

- de combler les retards les plus graves notamment en matière de sécurité des usagers,
- d'assurer les engagements pris par l'Etat notamment vis-à-vis des régions,
- de redonner une nouvelle dynamique à la politique nationale d'investissement routier en relançant, notamment, le programme autoroutier et le programme général d'investissements routiers qui étaient tombés à des niveaux très faibles.

Le renforcement de l'action dans ce domaine devrait également contribuer au développement de l'activité et au soutien de l'emploi dans les travaux publics.

PROJET DE BUDGET DES ROUTES POUR 1987 - MOYENS D'ENGAGEMENT (D.O. + A.P.)

(en millions de francs.)

Programmes d'action	Nomenclature budgétaire	Budget (L.F.I.)					Projet de budget			Variations 1987/1986 (en pourcentage)
		Budget (L.F.I.)			F.S.G.T.	L.F.I. + F.S.G.T.	Projet de budget			
		D.O.	A.P.	D.O. + A.P.			D.O.	A.P.	D.O. + A.P.	
451. - Constructions d'autoroutes de liaison ..	53-43/10	•	376,20	376,20	301	677,20	•	937,10	937,10	+ 38,4
452. - Investissements routiers	37-46/30	27,438 275	•	•	•	•	22,316 275	•	•	•
	37-46/40	•	•	•	•	•	7,562	•	•	•
	53-42/10	•	20,00	•	•	•	•	45,50	•	•
	53-43/20	•	1.516,60	•	•	•	•	3.749,01	•	•
	53-43/60	•	•	1.579,038.275	2.052,90	3.631,938.275	•	•	3.856,388.275	+ 6,2
	63-42/30	•	15,00	•	•	•	•	32	•	•
Sous-total	•	•	1.551,60	•	•	•	•	3.826,51	•	•
Sous-total 45 ; Développement de l'infrastructure	•	27,438.275	1.927,80	1.955,238.275	2.353,90	4.309,138.275	29.878.275	4.763,61	4.793,488.275	+ 11,2
461. - Renforcements, aménagements et équi- pements de sécurité	53-43/50	•	685,40	685,40	447,10	1.132,50	•	1.065	1.065	- 6
462. - Renforcements et entretien des ouvrages d'art	35-42/30	117,00	•	•	•	•	119,3	•	•	•
	53-42/40	•	167,00	284,00	•	284,00	•	226,60	345,90	+ 21,8
463. - Entretien	35-42/10	1.303,489.7	•	•	•	•	1.521,312.6	•	•	•
	35-42/60	73,00	•	•	•	•	•	•	•	•
	44-42/10	52,603	•	•	•	•	52,603	•	•	•
	53-42/20	•	525,82	1.954,912.7	•	1.954,912.7	•	507,30	2.081,215.6	+ 6,5
Sous-total	•	1.429,092.7	•	•	•	•	1.573,915.6	•	•	•
464. - Parcs et centres autoroutiers	35-42/20	183,10	•	•	•	•	199,62	•	•	•
	53-42/30	•	32,00	215,10	•	215,10	•	37,30	236,92	+ 10,1
Sous-total 46 ; Entretien	•	1.729,192.7	1.410,22	3.139,412.7	447,10	3.586,512.7	1.892,835.6	1.836,20	3.729,035.6	+ 4
Total Routes	•	1.756,630.975	3.338,02	5.094,650.975	2.801	7.895,650.975	1.922,713.875	6.599,81	8.522,523.875	+ 7,9

MOYENS DE PAIEMENT (D.O. + C.P.)

(en millions de francs.)

Programme d'action	Nomenclature budgétaire	1986					1987					Variations 1987/1986 (en pourcentage)
		Budget (L.F.I.)			F.S.G.T.	L.F.I. + F.S.G.T.	Budget (L.F.I.)			F.S.G.T.	L.F.I. + F.S.G.T.	L.F.I. + F.S.G.T.
		D.O.	C.P.	D.O. + C.P.			D.O.	C.P.	D.O. + C.P.			
451. - Construction d'autoroutes de liaison	53-43/10	•	459,278	459,278	510,30	969,578	•	545,99	545,99	82	627,99	- 35
452. - Investissements routiers ..	37-46/30	27,438 275	•	•	•	•	22,316 275	•	•	•	•	•
	53-42/10	•	15,553	•	•	•	•	26	•	•	•	•
	53-43/20	•	1,561,731	•	•	•	•	2,465,365	•	•	•	•
	53-43/60	•	22,37	1 639,092 275	1,796,50	3 435,592 275	•	22,630	2 564,507 275	1,348	3 912,507 275	+ 139
	53-43/75	•	•	•	•	•	•	2,784	•	•	•	•
	63-42/30	•	12,00	•	•	•	•	17,85	•	•	•	•
	37-46/40	•	•	•	•	•	7,562	•	•	•	•	•
Sous-total	•	•	1 611,654	•	•	•	29,878 275	2 534,629	•	•	•	•
Sous-total 45: Développement de l'infrastructure	•	27,438 275	2 070,932	2 098,370 275	2 306,80	4 405,170 275	29,878 275	3 080,619	3 110,497 275	1,430	4 540,497 275	+ 3,1
461 - Renforcements, aménagements et équipements de sécurité	53-43/50	•	678,131	678,131	363,30	1 041,431	•	948,575	948,575	156,1	1 104,675	+ 6,1
462 - Renforcements et entretien des ouvrages d'art	35-42/30	117	•	267,604	•	276,604	119,3	•	•	•	320,916	+ 16
	53-42/40	•	159 604	•	•	•	•	201,616	320,916	•	•	•
463 - Entretien	35-42/10	1 303,489 7	•	•	•	•	1 521,312 6	•	•	•	•	•
	35-42/60	73	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	44-42/10	52,603	•	1 912,609 7	•	1 912,609 7	52,603	•	2 105,915 6	•	•	•
	53-42/20	•	481,517	•	•	•	•	532	•	•	2 105,915 6	+ 10,1
Sous-total	•	1 429,092 7	•	•	•	•	1 573,915 6	•	•	•	•	•
464 - Parcs et centres autoroutiers	35-42/20	183,10	•	214,896	•	214,896	199,62	•	•	•	•	+ 8,7
	53-42/30	•	31,796	•	•	•	•	34	233,62	•	233,62	•
Sous-total 46: Entretien ..	•	1 729,192 7	1 353,048	3 082,240 7	363,30	3 445,540 7	1 892,835 6	1 716,191	3 609,026 6	156,1	3 765,126 6	+ 9,3
Total Routes	•	1 756,630 975	3 423,98	5 180,610 975	2 670,10	7 850,710 975	1 922,713 875	4 796,810	6 719,523 875	1 586,1	8 305,623 875	+ 5,8

2) Les autoroutes

a) le programme autoroutier 1987

L'année 1987 sera marquée par une forte accélération du programme autoroutier.

Sous réserve des décisions qui seront prises par le Conseil de Direction du F.D.E.S., les apports de l'Etat prévus au budget permettront le lancement de plus de 180 km d'autoroutes. En plus de ce programme qui bénéficie d'avances budgétaires, les travaux de l'autoroute A 55 ARLES-NIMES (24 km) seront engagés sans aide de l'Etat.

Au total, c'est plus de 200 km d'autoroutes qui pourront ainsi être mis en chantier alors que le rythme de lancement atteignait à peine 100 km par an pendant les trois premières années du IXe Plan (67 km en 1984, 122 km en 1985 et 106 en 1986, soit au total 295 km sur trois ans).

Les crédits autoroutiers permettront en 1987 :

- le lancement des dernières sections de l'autoroute A.26 CALAIS-REIMS (CALAIS-NORDAUSQUES 19 km, et la deuxième tranche de LAON-REIMS, 33 km).

La totalité de l'axe CALAIS-REIMS pourra ainsi être mise en service avant la fin 1989, conformément aux engagements pris :

- le lancement de la dernière tranche de l'autoroute A.11 LE MANS-ANGERS (section LA FLECHE-LE MANS, 38,5 km). Cette autoroute pourra ainsi être achevée pour l'été 1989 conformément au contrat Etat/région Pays de la Loire ;

- la poursuite de la construction de l'autoroute A.71 ORLEANS-BOURGES-CLERMONT-FERRAND, en vue de l'achèvement fin 1989 de la totalité de cette grande liaison qui constitue la première priorité du IXe Plan.

En particulier (sous réserve de l'aboutissement de sa concession d'ORLEANS-BOURGES), la section SALBRIS-VIERZON (20 km) pourra être lancée l'année prochaine.

D'autre part, sur l'autoroute BOURGES-CLERMONT-FERRAND, sera financé le démarrage de la section VALLON-EN-SULLY-ST AMAND MONTROND (28 km);

– la continuité des travaux sur l'Autoroute du Val de Durance grâce au lancement de la section MANOSQUE-PEYRUIS (30 km) qui assurera la desserte de DIGNE;

– le démarrage de la section MONTMELIAN-PONT ROYAL qui sera assuré par le lancement d'une première section entre l'autoroute A.41 et MONTMELIAN (4 km);

– le lancement de la section ORTHEZ-SALIES DE BEARN (10 km) qui concrétisera le démarrage des travaux sur la partie BAYONNE-ORTHEZ de l'autoroute A.64, dont le parti d'aménagement a été définitivement arrêté.

Ainsi, la relance opérée en 1987 permettra de respecter la totalité des engagements particuliers pris par l'Etat dans le cadre du IXe Plan qui prévoyait globalement le lancement de 100 à 150 km d'autoroutes par an.

b) les prévisions de mise en service

– 1987

En ce qui concerne les mises en service, 165 km d'autoroutes seront ouverts l'année prochaine (dont 157 km concédés).

Une première tranche des autoroutes ANGERS-LE MANS et CLERMONT-FERRAND-BOURGES sera mise en service. L'autoroute CALAIS-REIMS sera accessible aux usagers jusqu'à LAON. Grâce à l'ouverture de la section MACON-BOURG de l'autoroute A.40, la traversée autoroutière de l'Ain de MACON à BELLEGARDE sera pour l'essentiel réalisées, à l'exception d'une courte mais très difficile section terminale entre SYLANS (à l'est de NANTUA) et BELLEGARDE qui ne pourra être mise en service qu'à la fin 1989.

Enfin, avec l'achèvement de la section BARTHENHEIM-BALE de l'autoroute A.35, l'axe routier nord-sud alsacien sera ouvert à la circulation jusqu'à la frontière suisse.

- au-delà de 1987

Le tableau suivant indique par autoroute les prévisions de mise en service au-delà de 1987 compte tenu des opérations lancées fin 1986 et à lancer en 1987.

	Km	Date actuellement prévue
A.11 - Section DURTAL - LE MANS (achèvement de l'autoroute LE MANS-ANGERS)	51	1989
A.26 - Sections LAON-REIMS CALAIS-NORDAUSQUES.	51 19	1989 1989
(achèvement de l'autoroute CALAIS-REIMS)		
A.40 - Section SYLANS-CHATILLON-de-MICHAILLE (achèvement de l'autoroute MACON-BELLE GARDE)	12	1989
A.42 - Section CHAZEY-PONT D'AIN (achèvement de l'autoroute LYON-PONT D'AIN).....	19	1988
A.71 - MONTMARAULT-VALLON-en-SULLY..... VALLON-en-SULLY - SAINT-AMAND-MONTROND	39 28	1988 1988
SALBRIS-VIERZON	20	1989
A.31 - Contournement de DIJON (1re tranche : TILCHATEL-CRIMOLOIS).....	33	1989
A.612 - Rocade Est de TOULOUSE.....	14	1988
A.64 - SOUMOULOU-TARBES Est.....	28	1988
ORTHEZ-SALIES de BEARN	10	1989
A.51 - MANOSQUE-PEYRUIS.....	30	1989
A.55 - ARLES-NIMES.....	24	1989

3) Les plans routiers spéciaux et le programme grand-sud-ouest

● le plan routier breton

Les négociations menées par l'Etat et les assemblées régionales de Bretagne et des Pays de la Loire ont débouché sur un accord qui définit les actions conjointes des partenaires au contrat pour la durée du IXème Plan. Ainsi, au cours du IXème Plan, l'Etat poursuivra au titre P.R.B. :

- dans le cadre de son programme unilatéral

. la mise à deux fois deux voies des axes nord (BREST-RENNES) et sud (BREST-NANTES),

. la modernisation de l'axe central de la Bretagne (CHA-TEAULIN-MONTAUBAN) et la réalisation de la voie nouvelle DINAN-PONTORSON,

. l'achèvement des opérations en cours de travaux sur les autres itinéraires du P.R.B., non retenues dans la liste du contrat de plan Etat-région.

Cet effort unilatéral de l'Etat représentera en moyenne 230 millions de francs (valeur 1984) par an.

- dans le cadre du programme cofinancé, l'Etat, les régions Bretagne et Pays de la Loire, ainsi que les départements de l'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique mèneront, conjointement, au titre du contrat de plan, les 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 % comme participation au financement de la part incombant, aux collectivités locales (45 %),

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

- R.N.137 : SAINT-MALO-RENNES et RENNES-NANTES selon les modalités de cofinancement en vigueur, 50 % Etat et 50 % régions et départements.

- R.N.166 : PLOERMEL-VANNES selon les mêmes modalités, compte tenu de la double appartenance de cette liaison au réseau routier national et au programme routier régional, soit 50 % Etat et 50 % région Bretagne + départements Morbihan.

- R.N.24 : RENNES-LORIENT selon des modalités exceptionnelles de financement qui tiennent compte de son importance nationale et de son intérêt régional, soit 70 % Etat et 30 % région Bretagne + départements intéressés.

Pour ces actions cofinancées en Bretagne, l'Etat a retenu le principe d'une contribution moyenne annuelle de 95 millions de francs (valeur 1984) à laquelle s'ajoute depuis la signature de l'avenant au contrat de plan le 27 février 1986, une nouvelle dotation de l'Etat de 100 millions de francs (valeur 1986) en moyenne annuelle.

Cette dernière dotation est destinée à financer uniquement des opérations routières sur les R.N.24 et 166.

Enfin, l'Etat, la région Pays de la Loire et le département de la Loire-Atlantique sont convenus d'une action commune sur la route nationale 137 en Loire-Atlantique, au nord de NANTES, sur la base d'un apport annuel de l'Etat de 25 millions de francs (valeur 1984).

Ainsi l'Etat devrait consacrer au cours des deux dernières années du IXe Plan (1987-1988) 376 millions de francs + 100 millions de francs = 476 millions de francs (valeur 1986) par an à la mise en oeuvre du plan routier breton.

● Le plan routier Massif central

La poursuite du plan routier Massif Central constitue une des priorités gouvernementales dans le domaine des investissements routiers, avec notamment la modernisation des deux grands axes nord-sud R.N.9 et R.N.20 et des principaux axes transversaux (R.N.89, axe Centre Europe atlantique et R.N.88)

Confortés par les divers volets routiers des contrats de plan signés par l'Etat et les régions concernées, les projets routiers retenus au titre du plan routier Massif central s'inscrivent dans le cadre des engagements financiers pris par l'Etat, à savoir que, d'une part, l'enveloppe annuelle de 370 millions de francs (en francs 1982) consacrée au plan routier Massif central, d'autre part, la dotation annuelle supplémentaire de 60 millions de francs (en francs 1982) destinée à accélérer l'aménagement de la R.N.20 devraient être maintenues jusqu'à la fin du IXème Plan.

En 1985, un effort exceptionnel a été consenti en faveur du désenclavement routier du Massif central puisque plus de 586 millions de francs d'A.P. Etat ont été mis en place.

Pour ce qui est du présent exercice, le plan routier Massif central est activement poursuivi sur la base des engagements de l'Etat et en tenant compte des grandes priorités jusqu'ici définies, à savoir l'aménagement de la RN 20 et de la RN 9. A cet effet, un montant de 565 millions de francs en A.P. de l'Etat a été réservé en 1986.

Ce grand programme d'aménagement du territoire sera poursuivi afin d'honorer les engagements pris.

● Le programme dit « Grand sud-ouest »

Il convient de noter que ce programme a été recentré, par décision gouvernementale, sur la région Midi-Pyrénées en 1982 (qui en constituait d'ailleurs l'élément essentiel), à l'occasion du voyage du Président de la République à TOULOUSE (septembre 1982). L'effort entrepris depuis lors en faveur de la Région Midi-Pyrénées vise, d'une part, à la réalisation de la liaison BAYONNE-TOULOUSE par une autoroute entre BAYONNE et TARBES, et ensuite par une voie express à deux chaussées entre TARBES et TOULOUSE, d'autre part, à l'aménagement des R.N.20 au nord et au sud de TOULOUSE, et à une accélération des infrastructures routières en milieu urbain à TOULOUSE, MONTAUBAN, RODEZ, TARBES et ALBI. Par ailleurs le volet routier du contrat de plan met l'accent en particulier sur la création d'une voie moderne entre TOULOUSE et le pôle de conversion d'ALBI-CARMAUX. Enfin, ce plan prévoit la poursuite, dans le cadre du plan routier Massif central de l'aménagement des R.N.20 et 140 dans le Lot, ainsi que des R.N.88 et 9 dans l'Aveyron.

En 1986, c'est un montant de crédits d'Etat pour investissements routiers nationaux de 315 millions de francs (Budget, F.S.G.T. quatrième tranche y compris les crédits spécifiques pôle de conversion, hors plan routier Massif central), qui seront mise en place au titre de la réalisation de ce plan. Pour 1987, il est prévu de respecter les engagements pris par l'Etat aussi bien dans le cadre contractuel que dans celui relatif à son effort spécifique.

Les prévisions de mise en service en 1987 sont les suivantes :

- Haute Garonne :

. R.N.117 - Dénivellation carrefour de Carbonne

. Voie de dégagement Ouest de TOULOUSE (première section)

- Tarn :

. Voie nouvelle ALBI-TOULOUSE, section
MARSSAC-GAILLAC

- Tarn et Garonne :

. Rocade de MONTAUBAN

Enfin, si le programme dit du Grand sud-ouest a été recentré sur Midi-Pyrénées, les deux autres régions, Aquitaine et Languedoc-Roussillon n'ont pas été oubliées dans le cadre du rééquilibrage des régions périphériques. C'est ainsi que l'Aquitaine a bénéficié, dès l'exercice 1985, d'un volet routier au contrat de plan pour les opérations routières urbaines en plus de celui déjà signé sur la voirie de rase campagne. Le nouveau contrat (urbain) bénéficie des remboursements du Fonds européen de développement régional au titre des collectivités locales (FEDER-« complémentarité ») étant donné qu'il s'agit d'un « programme national d'intérêt communautaire » (PNIC). Quant au Languedoc, un avenant au volet routier au contrat de plan permet d'accélérer certaines réalisations grâce au remboursement par le Fonds européen de développement régional d'une partie des crédits financés par les collectivités pour des investissements routiers.

4) Les grandes liaisons n'entrant pas dans le cadre des plans spéciaux

● La route Centre-Europe-Atlantique

L'élargissement du marché commun à l'Espagne et au Portugal place la France dans une position centrale pour les échanges entre les pays du nord de l'Europe et les pays méditerranéens. Cette position renforce l'intérêt que présente l'aménagement de la route Centre-Europe-Atlantique dont la vocation européenne se voit confirmée et prise en compte dans le schéma directeur du réseau routier national, puisque toutes les routes nationales qui la composent y sont classées soit en tant qu'auto-route ou prolongement d'auto-route, soit en tant que grande liaison d'aménagement du territoire.

● 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 la Picardie, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine.

● Le plan routier de la Tarentaise

L'aménagement de la R.N.90 dans la vallée de la Tarentaise fait l'objet de deux conventions passées entre l'Etat et le département de la Savoie.

Le premier protocole signé en 1983 et couvrant la période 1984-1989 se fixait pour objectif de traiter les points les plus sensibles de l'itinéraire de façon à offrir une capacité homogène sur l'ensemble de l'axe. A cet effet, un programme cofinancé par l'Etat et le département de la Savoie d'un montant de 150 millions de francs, accompagné d'un programme financé par l'Etat seul de 50 millions de francs a été établi. En 1986, l'Etat apporte 28,5 millions de francs à sa réalisation, montant auquel s'ajoutent 17 millions de francs de fonds de concours. Deux opérations de ce programme ont été achevées en 1985, le calibrage entre MOUTIERS et SEEZ et la rectification dans le défilé de la Villette. Les mises en service prévues en 1986 concernent la déviation de MOUTIERS, la suppression du P.N. de FEISSONS et la trémis de CHAMPOULET. Ce programme se poursuivra en 1987 pour un montant de 46 MF dont 29 MF Etat.

Le deuxième protocole signé en janvier 1986 prévoit l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN.90 entre FEISSONS et MOUTIERS et la déviation de l'étroit du SIAIX; ces réalisations doivent intervenir d'ici l'hiver 1991-1992. Estimé à 600 millions de francs, ce programme sera cofinancé par l'Etat (250 millions de francs) et le département (350 millions de francs) qui fera appel à d'autres partenaires.

En 1987, il est prévu de mettre en place 152 millions de francs dont 75 millions de francs à la charge de l'Etat.

● L'aménagement de la R.N.6 (MAURIENNE)

L'aménagement de la RN.6 dans la vallée de la Maurienne entre PONT-ROYAL et le tunnel de FREJUS a fait l'objet d'une mission spécifique confiée par le Ministère de l'urbanisme, du logement, et des transports afin que soient précisés le parti d'aménagement à long terme de cet itinéraire et les actions prioritaires à engager au cours des prochaines années.

Les premières conclusions de cette mission conduisent à retenir en aménagement final, un rendement sur place à 2 x 2 voies en route express entre PONT-ROYAL et SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE et à trois voies entre SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE et la route d'accès au tunnel du FREJUS.

Par ailleurs, outre cette solution, l'éventualité d'une autoroute à péage à 2 x 2 voies entre PONT-ROYAL et la route d'accès au tunnel du FREJUS sera examinée.

Dans la perspective de l'aménagement routier à long terme de la RN.6, le montant total des travaux correspondants est estimé à 1,2 milliard de francs. Ce programme de travaux, qui s'étalerait sur une vingtaine d'années environ, n'est réalisable que dans l'hypothèse d'une participation financière de la société française du FREJUS, dont les modalités financières d'intervention restent à préciser.

5) Les contrats de plan Etat-régions

La situation actuelle des contrats de plan Etat-régions s'établit de la façon suivante :

– toutes les régions ont signé un contrat de plan avec l'Etat en 1984 ou en 1985. Toutes les régions à une exception près (Alsace) ont également signé avec l'Etat un contrat particulier « routes » en 1984 ou en 1985 ;

– plusieurs contrats particuliers « routes » ont été complétés par des avenants signés en 1985 et en 1986.

Tel est le cas des contrats « routes » entre l'Etat et les régions Nord-Pas de Calais, Picardie et Haute-Normandie, l'objectif de ces avenants étant l'aménagement des routes d'accueil du lien fixe Transmanche.

Tel est également le cas des contrats particuliers « routes » entre l'Etat et les régions Aquitaine (volet milieu urbain), Midi-Pyrénées, Bretagne (RN.24 et RN.166) et Languedoc-Roussillon et du département de la Savoie (vallée de la Tarentaise).

Le bilan d'exécution des contrats routiers s'établit de la manière suivante (en millions de francs courants) :

	Engagements de l'Etat	AP affectées (Budget + FSGT)
1984	2 007,7	1 933,9
1985	2 138,7	2 247,2
1986	2 394,4	2 377,9 (prévision)

En 1987, l'exécution de ces contrats sera poursuivie de façon à honorer les engagements souscrits par l'Etat.

II. LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

1) Les crédits

Ils sont récapitulés dans le tableau suivant :

en millions de francs	Dotation 1986	Dotation 1987	Variation %
Service des examens du permis de conduire	160,59	138,6	- 16,8
Fonctionnement, maintenance et information des usagers.....	48,9	61,5	+ 25,7
Fonctionnement du service de viabilité hivernale.....	83,7	83,7	0
Unité expérimentale de formation à la conduite.....	7,5 11,4	31,7	+ 178
Contrôle de l'aptitude physique des conducteurs.....	3,9		
Actions d'incitation.....	101,3	91,3	- 9,87
Délégué à la sécurité routière.....	-	36,6	-
Totaux D.O.....	405,89	443,4	+ 9,2
Investissements, équipements, études et expérimentales.....		313	+ 39,4
C.P.....	224,5	270,3	+ 25,4
A.P.....	215,5		
Subventions d'investissement			
C.P.....	6,5	5,8	- 12%
A.P.....	10		
Total (DO + CP).....	636,89	762,2	+ 19,6

2) L'évolution du nombre des accidents de la route

L'examen des évolutions constatées au cours des sept premiers mois de 1986 montre :

- un bilan très mauvais en janvier (prévisible vu les détestables conditions atmosphériques du mois de janvier),

- un bilan globalement satisfaisant en février,

- une situation diversifiée en mars et avril avec une diminution importante des accidents corporels (-8,5 % en mars 1986 et -10,5 % en avril 1986 par rapport aux mêmes mois de l'année 1985) et des blessés

(-8,7 % en mars 1986 et -10,7 % en avril 1986), mais une remontée du nombre de tués, ce qui traduit une nette augmentation de la gravité des accidents corporels,

- un retour à une situation favorable en mai, juin et juillet avec l'ensemble des indicateurs de sécurité en baisse mais la diminution du nombre de tués est inférieure à celle des accidents corporels ce qui traduit là encore un accroissement de la gravité des accidents corporels.

La comparaison des sept premiers mois de 1986, par rapport à ceux de 1985, permet de voir globalement le phénomène de baisse des nombres d'accidents corporels (-5,1 % en sept mois) et de blessés (-6,2 %) mais aussi la progression des tués (+3,4 %).

Si l'on compare la moyenne mobile annuelle à celle du mois de décembre dernier, qui était la plus basse depuis 1961, on constate une diminution globale des indicateurs d'accidents corporels (-2,8 %) et de blessés (-3,4 %) et la remontée très nette des tués (+190 soit +1,8 %).

ANNEXE

I - BILAN PAR MOIS

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Janvier 1986	14 183 (+17,50)	821 (+37,50)	4 616 (+14,50)	14 702 (+12,60)	19 318 (+13,10)
Février 1986	10 418 (-9,10)	573 (-5,80)	3 418 (-15,40)	11 036 (-5,50)	14 454 (-8,10)
Mars 1986	13 568 (-8,50)	736 (+2,10)	4 542 (-10,40)	14 531 (-8,10)	19 073 (-8,70)
Avril 1986	13 611 (-10,50)	739 (+4,70)	4 461 (-12,00)	14 633 (-10,30)	19 094 (-10,70)
Mai 1986	16 064 (-2,00)	869 (-0,20)	5 480 (-2,50)	17 006 (-3,80)	22 486 (-3,50)
Juin 1986	16 583 (-9,30)	984 (-0,60)	5 683 (-10,60)	17 574 (-11,20)	23 257 (-11,10)
Juillet 1986	16 076 (-9,80)	1 048 (-3,90)	6 084 (-10,50)	17 244 (-10,30)	23 328 (-10,30)

II - BILAN DES SEPT PREMIERS MOIS

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
7 mois 1985	105 852	5 579	36 942	113 337	150 279
7 mois 1986	100 501	5 769	34 284	106 723	141 007
Différence	-5 351	+190	-2 658	-6 614	-9 272
Pourcentage	-5,10	+3,40	-7,20	-5,80	-6,20

III - BILAN EN MOYENNE MOBILE

RYTHME ANNUEL	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Janv. 85 à Déc. 85	191 132	10 448	66 925	203 874	270 799
Août 85 à Juil. 86	185 781	10 638	64 267	197 260	261 527
Différence	-5 351	+190	-2 658	-6 614	-9 272
Pourcentage	-2,80	+1,80	-4,00	-3,20	-3,40

3) Les mesures prises en faveur de la sécurité routière

Les dispositions essentielles mises en oeuvre ou décidées dans leur principe depuis 1983 sont les suivantes :

a) mobilisation sociale contre les accidents de la route notamment par :

- le programme REAGIR et la politique contractuelle dite « Objectif - 10 % (voir ci-dessous),

- une politique de mobilisation de partenaires nouveaux : professionnels de l'assurance, de l'automobile et des entreprises.

Cette politique devrait permettre un développement accru de la participation du secteur de l'assurance à des actions de prévention des accidents et de responsabilisation des usagers. Elles incluent notamment la possibilité, liée à une préparation plus exigeante à la conduite, d'aménager la surtarification qui touche les nouveaux conducteurs.

Concernant les entreprises qui constituent une cible privilégiée pour la sensibilisation des conducteurs ainsi que pour la diffusion des produits d'information ou de formation, l'action engagée vise à leur fixer comme objectifs concrets une gestion plus rigoureuse de leurs parcs de véhicules ainsi qu'un recyclage de leurs utilisateurs.

b) transformation des modalités de l'éducation routière et des pratiques concrètes de conduite , grâce à la refonte du système d'éducation routière passant par :

- la définition d'une période d'apprentissage anticipé des jeunes à la conduite. Les résultats très favorables de l'expérimentation effectuée depuis 1984 dans les départements des Yvelines et de l'Essonne ont conduit à étendre ce nouveau système de formation à 20 départements supplémentaires.

Cette extension qui doit permettre de tester sur une plus grande échelle ce nouveau dispositif pédagogique devrait permettre de déboucher sur une généralisation de la conduite à 16 ans à l'ensemble du territoire métropolitain et aux départements d'Outre-Mer.

- La poursuite de l'élaboration et de la mise au point d'un programme national de formation à la sécurité routière. L'objectif consiste à rationaliser les pratiques pédagogiques des enseignants et à rénover le système d'encadrement réglementaire applicable aux établissements d'enseignement de la conduite.

– La réforme des examens donnant accès aux diplômes d'enseignant de la conduite et de formateurs de moniteurs.

La réforme des examens d'accès à la profession d'enseignant de la conduite est entrée en vigueur en 1986.

La réforme du brevet d'aptitude à la formation de moniteur est à l'étude. Elle devrait entrer en vigueur pour la session d'examen de 1987.

c) redéfinition du système des contrôles et des sanctions passant par la mise en place d'une doctrine de contrôles plus simples, plus efficaces et avant tout préventifs, d'une gamme de sanctions adaptée à la gravité des infractions et pénalisant lourdement les prises de risques délibérés.

d) accentuation des efforts concernant la sécurité des infrastructures, notamment par le développement d'un programme de résorption des points les plus dangereux sur la voirie nationale. En particulier, la résorption des 237 points noirs constituera un objectif prioritaire pour 1987.

e) contrôle technique des véhicules légers

Le contrôle technique des véhicules d'occasion de plus de cinq ans est mis en place sur la totalité du territoire depuis le 1^{er} janvier 1986. Il y a, à ce jour, près de 4.000 centres agréés par le Commissaire de la République de leur département pour effectuer les opérations de contrôle. Au cours du premier trimestre 1986, ce sont 1.019.714 contrôles qui sont intervenus soit 42 % du nombre de cartes grises délivrées pendant la même période.

Un premier bilan de la mise en place et les perspectives d'évolution du contrôle technique devaient être évoqués lors d'une table ronde en septembre 1986, réunissant les professionnels et organismes concernés.

Il est dans les intentions du Ministre d'examiner la possibilité de généraliser le contrôle technique à tous les véhicules en circulation ayant un certain âge. Se pose également la question de l'obligation de réparation des organes de sécurité.

f) contrôle des véhicules gravement accidentés

Depuis le 1^{er} janvier 1986, les véhicules légers gravement accidentés visés par le titre II du code de la route, dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes, font l'objet d'un « retrait conservatoire de la carte grise » et d'une remise en conformité par rapport aux normes de sécurité.

Cette nouvelle mesure qui concerne près de 300.000 véhicules par an a été instituée par le décret du 18 février 1986 et précisée par les arrêtés du 14 avril 1986 et du 21 avril 1986.

Sa mise en oeuvre est effectuée par les forces de police et de gendarmerie qui, dans tous les cas où leur intervention donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal d'accident, peuvent procéder au retrait conservatoire du certificat d'immatriculation d'un ou plusieurs véhicules impliqués, si leur état le justifie. Seul, le rapport d'un expert inscrit sur une liste d'aptitude départementale peut permettre la restitution du certificat d'immatriculation que ce soit avant réparation, si le véhicule n'est pas considéré comme dangereux, ou après celle-ci.

Ce dispositif a pour objectif de garantir, d'une part, une remise en état satisfaisante des véhicules gravement accidentés et de jouer, d'autre part, un rôle dissuasif quant à certaines pratiques frauduleuses qui associent souvent la mise en épave d'un véhicule et l'utilisation de sa carte grise, au profit de véhicules volés ou reconstitués dans des conditions de sécurité aléatoires.

g) développement des systèmes d'aide à la conduite

L'appel d'offres concernant les systèmes d'aide à la conduite a donné lieu à des financements dans le cadre du Programme de recherche et de développement des technologies dans les transports terrestres.

Outre, les systèmes de prévention des collisions, de l'assouplissement et d'amélioration de la rétrovision, un gros effort porte sur le développement de systèmes de communication avec les véhicules pour la diffusion d'informations routières.

4) Le programme REAGIR

Le programme REAGIR (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier) dont le principe a été décidé lors

du comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet 1982, a été expérimenté dans douze départements de novembre 1982 à avril 1983. Depuis le 1^{er} mai 1983, il a été généralisé à l'ensemble du territoire national.

Ces enquêtes, effectuées à bref délai après l'accident, sont l'objet de rapports remis à un collège technique permanent institué auprès du Commissaire de la République. Elles sont menées indépendamment des instructions judiciaires ordonnées par les procureurs de la République. Compte tenu de la phase expérimentale et d'un démarrage progressif, le nombre des enquêtes effectuées à l'heure actuelle est voisin de 8.000 et se trouve à présent en constante progression.

Les principaux objectifs du programme sont :

- acquérir une meilleure connaissance des causes réelles des accidents,
- mobiliser les citoyens, les élus, les milieux professionnels et associatifs et les services locaux au service de la sécurité routière à l'échelon de leur vie quotidienne,
- préparer des programmes locaux de prévention adaptés à la réalité des accidents observés,
- poursuivre l'informatisation des données permettant d'orienter à terme les grandes actions de sécurité routière.

A cet égard, un traitement informatique de la masse d'informations recueillies lors des enquêtes a été élaboré. Le nombre des rapports stockés est voisin de 5.300.

Afin de faciliter une diffusion et un traitement décentralisés de l'information, un programme d'équipement des préfectures en matériel informatique relié à l'unité centrale est mis en oeuvre.

La coopération du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports et du ministère de l'intérieur a permis d'ores et déjà d'équiper plus de 70 préfectures, l'achèvement complet étant prévu au cours de l'année 1987.

Cette possibilité d'interrogation et de traitement spécifique local a permis de développer une méthode d'analyse qui s'appuyant sur les enquêtes définit des axes d'élaboration de plans départementaux de sécurité routière.

Agrégés aux autres informations disponibles au niveau des départements, ces éléments constitueront les outils de réflexion indispensables aux commissions départementales de la sécurité routière nouvellement créées par le décret du 13 mars 1986

Les moyens financiers consacrés au programme REAGIR reposent tout d'abord sur des crédits de personnel et de fonctionnement. Par ailleurs, le délégué interministériel à la sécurité routière dispose de crédits pour le programme (14,5 millions de francs) inscrits dans le projet de loi de finances 1987 au budget du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

5) La politique contractuelle « objectif - 10 % »

Les collectivités territoriales qui se sont engagées à agir en vue de diminuer d'au moins 10 % en un an le nombre des accidents corporels relevés sur leur territoire, sont au nombre de 81 départements, 98 villes de plus de 50.000 habitants et 21 groupements de communes. L'Etat verse à ces collectivités des dotations d'incitation puis de dotations de réalisation d'objectif lorsque celui-ci est atteint.

Au 1^{er} août 1986, il y avait parmi les collectivités disposant d'au moins 1 an de statistiques, 34 départements sur 76, 47 villes de plus de 50.000 habitants sur 70 et 9 groupements sur 16 qui ont atteint l'objectif.

Les taux de réussite sont respectivement de 45 % pour les départements, 67 % pour les communes de plus de 50.000 habitants et 56 % pour les groupements.

Pour ce qui concerne les collectivités ayant au moins deux ans de statistiques, les résultats sont de deux départements sur 19, 9 villes de plus de 50.000 habitants sur 30 et 1 groupement sur 4, qui ont atteint l'objectif une deuxième fois.

Les taux de réussite deviennent alors respectivement de 10 % pour les départements, 30 % pour les villes, et 25 % pour les groupements.

C'est ainsi que plus de 10.000 accidents corporels ont été économisés depuis le début du programme.

6) Les équipements de sécurité

Pour ce qui concerne les équipements de sécurité mis en place par la Direction des Routes dans le cadre du programme de renforcements et d'aménagements de sécurité, les réalisations récentes s'établissent de la manière suivante.

A la fin de l'année 1985, 17.320 Km avaient été équipés, soit près de 63 % du réseau routier national.

En 1986, il est prévu de réaliser un programme d'équipement de sécurité et de confort correspondant aux sections de routes nationales qui sont traitées en renforcements coordonnés au cours du même exercice, soit 650 km.

Par ailleurs, les bornes d'appel d'urgence seront implantées le long de 1.035 km de routes nationales, ce qui portera le réseau équipé à 12.000 km.

DEUXIEME PARTIE : LES VOIES NAVIGABLES

1) L'évolution des dotations

Les principales rubriques du budget des voies navigables sont retracées dans le tableau suivant :

VOIES NAVIGABLES

	Budget 1985	Budget 1986	Budget 1987	Variation en % 87/86
I. Dépenses ordinaires	185,173	200,524	187,405	- 6,5
dont :				
- matériel et fonctionnement des services.....	12,857	14,977	-	- 100
- travaux d'entretien et exploitation	85,447	93,882	106,291	+ 13,2
- subvention à l'ONN	36,869	38,940	38,940	
- batellerie	50,000	52,725	42,175	- 20
GR3II. Dépenses en capital.....	298,150	318,050	335,800	+ 5,6
dont :				
- équipement des voies navigables et des ports fluviaux	295,650	316,550	331,000	+ 4,5
- protection des berges et lutte contre la pollution.....	2,500	1,500	4,800	+ 220
Total général	483,323	518,574	523,205	+ 0,9
Autorisation de programme.....	411,418	318,405	242,000	- 23,9
- équipement des voies navigables et des ports fluviaux	411,418	318,405	242,000	- 23,9
- protection des berges et lutte contre la pollution.....	0	0	0	-

2) L'évolution du trafic sur les voies navigables

Les premiers résultats pour 1986 font apparaître un ralentissement de la tendance à la baisse globale constatée depuis 1980-1981 (- 0,1 % en tonnes, - 3,9 % en T.K.) avec toujours un fort déclin des combustibles minéraux.

Quatre types de produits (produits agricoles, combustibles minéraux solides, produits pétroliers et matériaux de construction ou assimilés) continuent comme par le passé de représenter à eux seuls quelque 80 % des transports fluviaux de marchandises (81,1 % en T. et 75,1 % en T.K. pour 1985) mais l'évolution en revanche est variable pour chacun de ces quatre types de produits dominants : le trafic des produits agricoles est fonction des campagnes céréalières. Or, la campagne 84/85 a été excellente et se retrouve dans les bons résultats enregistrés (+ 12,9 % en T. et + 15,3 % en T.K.). L'action commerciale développée par l'artisanat batelier à travers l'Entreprise artisanale de transport par eau (E.A.T.E.) a sans doute également contribué à cette augmentation. En ce qui concerne le début de l'année 1986, on note par rapport à la même période de l'année précédente une baisse en T. (- 6,1 %) mais une progression en T. K. (+ 2,3 %).

Les transports de produits énergétiques continuent de décroître rapidement, parallèlement à la consommation des centrales thermiques d'E.D.F.. Pour les trafics charbonniers, après la relative stabilité de l'année 1984, la baisse a repris brutalement en 1985 (- 27,8 % en tonnes, - 33,7 % en T.K.) et se confirme au vu des premiers chiffres pour 1986 : - 20,2 % en T. et - 31,8 % en T. K.. Les hydrocarbures semblent toutefois plutôt ralentir leur déclin, sans doute à la faveur de la baisse des prix à la production.

Quant aux matériaux de construction, à une régression importante en tonnes s'est opposée en 1985 une légère progression en T. K. (cf ci-dessus), les premiers mois de 1986 font apparaître une reprise tant en T. qu'en T. K. (respectivement + 8,7 % et + 14,6 %) due pour une bonne part aux grands chantiers dans la région parisienne (autoroute A 86 notamment).

Tout ceci fait qu'en parts de marché, chacun des quatre types de produits principaux a évolué comme suit :

Part de marché des principaux produits par rapport aux trafics exprimés en T et en T.K. de 1983 à 1986 :	TONNES				TONNES-KILOMETRES			
	1983	1984	1985	1986 (1)	1983	1984	1985	1986 (1)
0. Produits agricoles	12,08	12,68	15,28	14,78	18,08	18,68	22,78	22,78
2. Combustibles minéraux solides	11,18	11,78	9,18	8,78	16,98	17,98	12,58	11,58
3. Produits pétroliers	18,38	16,08	15,18	15,98	17,68	15,18	13,58	14,48
6. Matériaux de construction ou assimilés	41,98	42,28	41,78	41,88	24,58	24,78	26,38	27,78
TOTAL	83,38	82,58	81,18	81,18	77,08	76,38	75,08	76,38

(1) 5 premiers mois.

Les produits agricoles, encore minoritaires jusqu'en 1982 parmi les quatre trafics principaux, ont vu leur part augmenter régulièrement, au point d'occuper dès 1984 le second rang en T. K. Cette progression s'est confirmée en 1985 mais semble se stabiliser au vu des premiers résultats pour 1986, avec une part de marché avoisinant 23 %.

Cette évolution s'est essentiellement faite au détriment des combustibles minéraux solides qui accusent depuis 1985 une forte baisse, et des produits pétroliers. Les matériaux de construction ou assimilés conservent une part de marché prépondérante, surtout en tonnes.

3) Le trafic des ports fluviaux et des activités de navigation intérieure des ports maritimes depuis trois ans.

Cette évolution est fournie par le tableau ci-après, les trafics donnés étant exprimés en milliers de tonnes, chargements et déchargements confondus.

	1983		1984		1985	
	trafic	83/82	trafic	84/83	trafic	85/84
<u>Ports autonomes maritimes.</u>						
Rouen	7 133	+ 4,9 %	5 939	- 16,7 %	5 025	- 15,4 %
Le Havre	4 406	- 21,3 %	4 692	+ 6,5 %	3 659	- 22,0 %
Dunquerque	3 477	- 12,1 %	3 297	- 5,2 %	2 835	- 14,0 %
Bordeaux	2 500	- 20,5 %	1 940	- 22,4 %	1 445	- 25,5 %
Nantes St Nazaire	1 502	+ 11,0 %	1 035	- 31,1 %	972	- 6,1 %
Marseille	1 113	- 37,1 %	912	- 18,0 %	796	- 12,7 %
<u>Ports autonomes fluviaux</u>						
Paris	21 848	- 11,7 %	20 290	- 7,1 %	19 197	- 5,4 %
Strasbourg	10 609	+ 4,0 %	10 326	- 2,7 %	9 457	- 8,4 %
<u>Autres ports fluviaux</u>						
Thionville-Illange	2 974	- 20,6 %	3 087	+ 3,8 %	3 479	+ 12,7 %
Mulhouse-Ottmarsheim	1 925	+ 1,9 %		+ 12,9 %	2 000	- 8,0 %
Metz	781	- 9,6 %	1 013	+ 29,6 %	1 418	+ 40,0 %
Lyon	1 301	+ 0,3 %	1 297	- 0,3 %	1 373	+ 5,9 %
Frouard	650	+ 39,5 %	707	+ 8,8 %	1 077	+ 52,3 %
Mondelange-Richemont	1 046	- 0,1 %	1 413	+ 35,0 %	944	- 33,2 %

4) Les principaux investissements prévus en 1987

Le tableau ci-après donne le relevé des principaux investissements réalisés sur les voies navigables depuis 1982, ainsi que les prévisions pour 1987.

En outre les voies navigables ont bénéficié de 110 millions de francs au titre du fonds spécial des grands travaux (deuxième tranche : 75 millions de francs, quatrième tranche : 15 millions de francs, et cinquième tranche : 20 millions de francs).

En millions de francs courants

RESTAURATION	1962			1963			1964			1965			prevision 1966			prevision 1967		
	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total	Etat (Budget)	Fonds de concours	Total
1 Opérations de service	40	0,6	40,6	37,5	0,9	38,4	38,9	-	38,9	50	-	50	50	-	50	50	-	50
2 Restauration du réseau a grand gabarit	51,0	2,0	53,0	24,0	2,5	26,5	39,3	5	44,3	38,5	9,4	47,7	52,8 ⁽¹⁾	20,9	53,4	} 12 ⁽²⁾	} 17	} 415
3 Restauration et rénovation du réseau a petit gabarit	84,0	24,0	108,0	61,0	10,5	71,5	110,2	16,1	126,3	149,10	49,27	198,40	82,00	48,7	130,75			
Sous total A	175,0	26,6	201,6	122,5	33,9	156,4	188,4	21,1	209,5	207,49	58,67	266,16	172,55	31,6	204,15	120	17	415
DIVERGENCEMENTS																		
- Liaisons Nord Belgique	55,0	15,2	70,2	52,0	10,6	62,6	25,5	4,5	30,0	12,15	14,26	26,41	55,5 ⁽³⁾	21,15	76,6	45 ⁽³⁾	20,67	76,67
- Raccordement du Port Charol de Dunkerque	54,7	22,5	77,2	26,5	9,9	36,4	18,0	5,6	23,6	-	-	-	0,42	1,50	10	-	-	-
- Rhin	-	-	-	16,0	-	16,0	5	34,9 ⁽²⁾	39,9	-	28,6 ⁽²⁾	28,6	-	58,7 ⁽²⁾	48,7	-	60,8 ⁽²⁾	10,9
- Seine Rhin	19,4	-	19,4	4,5	-	4,5	14,7	-	14,7	9,84	-	9,84	10	-	10	-	-	7
- Seine	0,4	1,4	1,8	6,4	-	6,4	2,7	-	2,7	7	-	7	-	-	-	-	-	-
- Rhône Par Beau	14,0	1,0	15,0	35,3	-	35,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Canal Rhine Seine	15	0,6	15,6	15,0	-	15,0	25,1	9,0	34,1	21,6	16,0	37,6	22	12,40	34,6	15	10	-
- Canal du Midi (Pansatines)	-	-	-	4,4	5,1	9,5	0,7	-	0,7	0,7	-	0,7	1,5	-	1,5	-	-	-
- Pontard (ombrière laque) tous les ans	-	-	-	-	-	-	14	-	14	1	-	1	-	-	-	-	-	-
- Reconstruction de la passerelle de Caillans Ste Humerie	-	-	-	16,2 ⁽¹⁾	2,25	18,45	-	-	-	2,41 ⁽¹⁾	0,2	2,61	-	-	-	-	-	-
- Etudes Seine Nord et Compagne-Somme	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0	-	-	-	1,9	-	1,9	-	-	-	-	-	-
- Bray Nogent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous total B	167,4	46,9	214,3	154,55	27,85	182,4	104,5	54,6	159,1	41,15	14,26	55,41	127,55	42,15	169,70	120	17	415
Modernisation des méthodes d'exploitation	5,1	-	5,1	6,4	-	6,4	14,6	-	14,6	25	-	25	25	-	25	15	-	15
Total	322,1	73,5	395,6	277,05	61,75	338,8	292,9	79,2	372,1	148,64	72,93	221,57	300,10	73,75	373,85	240	34	430

(1) Dont 6 (50) M F Budget Routes en 1961 et 1 (6) MF en 1965

(2) Versement de la R F A pour les travaux de protection contre les crues du Rhin

(3) A partir de 1966 les travaux de restauration du canal Dunkerque volontaires sont comptabilisés dans la rubrique restauration.

5) L'exécution du plan de reconversion

Le plan économique et social adopté par le Gouvernement en faveur de la batellerie se justifie d'une façon générale par les difficultés structurelles du secteur. Il a été annoncé à l'occasion de celles plus conjoncturelles rencontrées au cours de l'été 1985, dues à une sous-activité anormalement prolongée en raison de la mévente de la nouvelle récolte céréalière en août et septembre. C'est cette annonce, le 20 septembre 1985 par le ministre chargé des Transports, qui a permis de mettre un terme aux troubles importants occasionnés à l'époque depuis près de deux mois par l'artisanat batelier.

Outre les mesures d'urgence immédiatement appliquées, ce plan comportait plusieurs dispositions dont l'élaboration concrète a aussitôt été engagée en concertation avec les professionnels.

Le 31 janvier 1986, à la faveur de deux arrêtés interministériels (Transports/Finances) et d'une instruction au directeur de l'Office National de la Navigation (O.N.N.), sont entrés en vigueur :

- Un volet social destiné aux artisans bateliers de 60 à 65 ans qui feront valoir leurs droits à la retraite dès 1986;

- Un volet en direction des mariniers moins âgés qui veulent néanmoins cesser leur activité ou réduire leur flotte;

- L'amélioration des aides accordées par l'Etat pour favoriser la modernisation du matériel en exploitation et, notamment, le remplacement des bateaux vétustes voués au déchirage par des unités d'occasion plus performantes;

- L'instauration d'une aide à l'installation pour un nombre limité de jeunes bateliers acquérant en la circonstance un bateau d'occasion performant.

Le dispositif retenu, qui n'intéresse que la batellerie artisanale (les compagnies industrielles de navigation ne sont pas concernées), consiste, pour les mariniers de 60 à 65 ans qui prendront leur retraite dans les années à venir en une allocation de départ leur offrant dès à présent les revenus qu'ils n'auraient pu avoir qu'à compter de leur 65ème anniversaire; et parallèlement, à leur ouvrir des possibilités attractives de revente de leur matériel, soit à l'Office nationale de la Navigation (O.N.N.) s'il s'agit d'unités vétustes vouées au déchirage, soit à d'autres mariniers plus jeunes (cas général) ou à l'O.N.N. (procédure limitée) s'il s'agit de bateaux

en bon état. Le montant de l'allocation est par construction fonction de la pension servie qu'il complète à hauteur de plafonds comparables à ceux du minimum vieillesse. Il peut être estimé en moyenne à quelque 25.000 F/an. Quant au prix de rachat des bateaux par l'O.N.N., il est fixé après expertise dans les limites suivantes : 100.000 ou 155.000 F selon qu'il s'agit d'unités vétustes respectivement de canal (gabarit de 38,50 m maximum) ou de rivière (gabarit supérieur); 500 F/tonne de cale s'il s'agit d'unités en bon état.

Pour les bateliers de moins de 60 ans désireux de réduire leur flotte ou de cesser leur activité, ont été prévues des possibilités de rachat par l'O.N.N. de leur matériel vétuste voué au déchirage. Leurs unités en bon état peuvent également être rachetées par l'Office, dans un nombre limité de cas et lorsqu'elles sont principalement exploitées sur la Seine. Comme celles des bateliers de 60 ans et plus, elles peuvent surtout être revendues à des marinières plus jeunes, bénéficiaires d'aides à la modernisation. Pour ce volet, le prix de rachat des bateaux par l'O.N.N. est également fixé après expertise, mais dans une limite uniforme de 500 F/tonne de cale.

L'amélioration des aides à la modernisation du matériel en exploitation, réservée aux bateliers de moins de 55 ans, revêt deux aspects. En premier lieu, le taux de l'aide intéressant des opérations déjà visées par un arrêté du 20 décembre 1978 modifié (10 ou 15 % du montant de l'investissement selon sa nature) est revalorisé comme suit : 30 % pour l'équipement des bateaux en bras de manutention, 20 % pour les investissements améliorant le rendement énergétique du matériel, 15 % pour les autres opérations. Par ailleurs, est instituée une aide incitant au remplacement des bateaux vétustes (alors voués au déchirage) par du matériel en bon état. Cette aide est ouverte aux bateliers qui, lors de l'achat d'une unité d'occasion performante, soit revendent directement à l'O.N.N. leur propre matériel vétuste, soit cèdent leur bateau de moindre qualité à un autre marinier qui lui-même vend son matériel vétuste à l'Office. Dans la limite de 100.000 francs par opération, son montant représente 20 % de l'écart du prix entre bateau acheté et bateau revendu.

Enfin, lors de leur première installation dans la profession d'artisan batelier, 40 jeunes pourront en 1986 bénéficier d'une subvention représentation représentant, dans la limite de 250.000 francs, 30 % du montant H.T. acquitté pour l'achat d'un bateau d'occasion performant.

Au 31 juillet dernier, soit 6 mois après leur institution, ces mesures avaient conduit à l'acceptation d'environ : 135 dossiers d'allocation de départ (sur 200 attendus au 31.12.1986, date limite actuellement fixée pour la mesure); 90 dossiers de rachat de matériel vétuste correspondant à

38.000 tonnes de cale (sur 230 attendus dans le même délai limité, correspondant à 100.000 tonnes environ); 20 dossiers d'aide au rachat de bateaux d'occasion (sur 100 attendus au titre de 1986 et 50 supplémentaires en 1987, la mesure étant d'ores et déjà prévue pour deux ans); 40 dossiers d'aide à la première installation (soit la totalité des possibilités offertes). En revanche, aucun batelier n'avait sollicité l'O.N.N. pour qu'il lui rachète directement du matériel en bon état. Quant aux subventions consenties aux bateliers qui investissent sur leur propre bateau pour le moderniser, le rythme actuel des demandes déposées laisse supposer environ 160 dossiers/an sur deux ans (+ 20 % par rapport aux chiffres de 1985, avant revalorisation des taux).

Plus récemment, sur accord interministériel (Transport-Finances) intervenu respectivement les 4 juin et 8 juillet 1986, ont également abouti deux autres mesures annoncées dans le cadre du plan : l'octroi d'une aide plafonnée à 10 millions de francs sur deux ans pour favoriser la réalisation d'embranchements fluviaux et un concours de l'Etat de 1 MF, également sur deux ans, pour améliorer la formation professionnelle des artisans bateliers.

La première mesure procède d'une volonté de rentabilisation des infrastructures fluviales. Elle consiste à aider les chargeurs ou organismes implantés en bordure de voie d'eau à s'équiper d'installations leur permettant d'utiliser ce mode de transport, en contrepartie d'engagements de trafic de leur part. L'aide prévue est plafonnée à 25 % du montant des investissements de superstructures (engins de manutention) réalisés à cet effet. Elle est remboursable en cas de non respect des engagements pris. L'application de ces dispositions est confiée à l'O.N.N., qui a notamment pour mission de sélectionner les dossiers en fonction de leur intérêts en concertation avec les professionnels et de passer les conventions nécessaires avec les bénéficiaires de l'aide. Les premières opérations devraient se concrétiser incessamment.

La seconde mesure entend favoriser l'élargissement de la formation professionnelle des artisans bateliers, dans la perspective d'accroître leurs chances de réussite et aussi de leur ouvrir des horizons nouveaux, notamment vers les activités connexes au transport par voie d'eau (métiers de tourisme fluvial par exemple). Elle se traduira par des cours dispensés par des organismes ayant déjà une bonne expérience en la matière et

familiarisés avec le secteur intéressé. Sur le plan financier, le concours de l'Etat apporté à l'ensemble de ces dispositions provient du chapitre 45-47. On peut estimer actuellement qu'il se traduira par les chiffres suivants, en termes de dépenses effectives (milliers de francs) :

MESURES	1986	1987
allocation de départ	2 500	5 000
élimination de la cale vétuste	18 300	3 200
rachat de bons bateaux par l'O.N.N.	800	200
modernisation du parc	5 000	4 000
aide à la première installation	3 900	-
embranchements fluviaux	3 000	7 000
formation professionnelle	<u>500</u>	<u>500</u>
TOTAL	34 000	19 900

CONCLUSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption des crédits des routes et voies navigables inscrits dans le projet de loi de finances pour 1987.